

# DE 'NEDERLANDSE' BRUG OVER DE BEREZINA

drs. M.M. Bakker

*'Le passage de la Bérésina ne s'effacera accés jamais de la mémoire de ceux qui y ont assisté les deux derniers jours. Jamais aucune expression, ni le tableau le mieux fait, ne pouvant donner une idée des horreurs auxquelles l'armée française a été en proie.'* (Lambert de Stuers, Lieut. en 1er aux Grenadiers de la Garde)

Op 24 juni 1812 begon Napoleon met zijn Grande Armée van 422.000 soldaten aan de epische veldtocht tegen Rusland. Het werd een desastreuze nederlaag. Op de terugtocht uit Moskou werden bij een doorwaadbare plaats twee bruggen over de rivier de Berezina geslagen. Eén daarvan werd aangelegd door Nederlandse pontonniers onder bevel van kapitein G.D. Benthien. Zij maakten de ontsnapping voor Napoleon en het restant van zijn leger nog mogelijk. De brugslag van Benthien over de Berezina is waarschijnlijk de meest heroïsche in de geschiedenis van de Nederlandse bruggenbouw. Aan de Russische veldtocht namen 15.000 Nederlandse militairen deel; slechts enkelen keerden behouden terug. Van de twee Nederlandse pontonnierscompagnieën zagen slechts acht man het vaderland terug.

## Jan Hoynk van Papendrecht

De Nederlandse schilder Jan Hoynk van Papendrecht (1858-1933) liet zich door deze dramatische episode in de napoleontische krijgsgeschiedenis, de terugtocht uit Rusland van het gedecimeerde Grande Armée, inspireren tot het vervaardigen van enkele schilderijen. Hoynk schilderde in de jaren na 1908 een reeks historische episodes uit de terugtocht uit Rusland waar Nederlandse militairen bij betrokken waren, zoals de gevechten bij Krasnoj en deze overtocht bij de rivier Berezina. Hoynk van Papendrecht werkte bij zijn Berezina-schilderijen nauw samen met de referendaris bij het ministerie van Binnenlandse Zaken en pionier van het Nederlandse cultuurbeleid en monumentenzorg, Victor de Stuers (1843-1916). De vader en de ooms Lambert en Leopold van Victor de Stuers maakten destijds deel uit van de gebeurtenissen rond de Berezina.

Victor had vanwege deze 'nabijheid' een grote en gedetailleerde kennis van de brugslagen en zal op de kunstzinnige verwoording ervan door Hoynk zeker invloed hebben gehad. Naast voorbeelden uit de Franse iconografie van de Russische veldtocht ontleende deze Victor veel aan de dagboeken en brieven, tekeningen en kaarten van zijn vader Hubert en oom Lambert.

Lambert de Stuers beschreef de bouw van de beide bruggen op 24 en 25 november 1812 tamelijk gedetailleerd. Napoleon had eerder op 20 november bevel gegeven bij Orsza (Polotzk) zestig pontons met brugslagmateriaal te verbranden. Dientengevolge moesten de bruggen van plaatselijk verkregen materiaal worden opgebouwd; de order voor de bouw bereikte de Franse generaal Eblé in de vroege ochtend van 24 november om 04.00 uur. De twee bruggen zouden respectievelijk bestemd zijn voor het voetvolk en de voertuigen. Eblé had nog wel in Orsza enig pontonniersmateriaal weten te redden, waaronder enkele veldsmidsen, wagens met steenkolen en smeedijzer en zes caissons met bijlen, houwelen en ander gereedschap. Een eerdere verkenning door de cavalerie op 13 juli had uitgewezen dat



G. D. Benthien.

de rivier op het punt van de brugslag doorwaadbaar was. Hubert de Stuers beschreef de Russische huizen van het dorp Studianka: gebouwd van boomstammen en zware houten delen.

## De afbeeldingen

In Franse geschriften over de dramatische veldtocht staat vaak bij de zogeheten Passage de Bérésina een illustratie. Men kiest volgens Bas Kist steevast hetzij een panoramische voorstelling (een landschap met de beide bruggen), een detailvoorstelling van een brug die juist bezwijkt of waar iets anders dramatisch gebeurt of een anekdotische voorstelling waarop bijvoorbeeld de keizer is afgebeeld of actrices van de Comédie Française die uit hun koets in het water vallen.

Zoals gesteld bestaat het gerede vermoeden dat Hoynck van Papendrecht in zijn schilderijen van de Berezinabrug zowel technische als historische informatie van Victor de Stuers heeft verwerkt. Er bestaat zelfs een schilderij van hem, dat Victor de Stuers voor zijn dochter kocht en waarop Hoynck de drie gebroeders de Stuers had toegevoegd. Het schilderij van de overtocht van de Berezina dat tegenwoordig door het Legermuseum bewaard wordt is zeer realistisch. Een dergelijke onromantische stijl komt niet overeen met de meer verheerlijkende manier van werken van de Franse militaire schilders als Detaille en De Neuville. Hoynck begeeft zich met dit schilderij over de drempel van de 19e naar de 20e eeuw. Volgens Bas Kist toont Hoynk zich met het schilderij van het Legermuseum meer dan bij de beroemde schoolplaat die hij voor de uitgeverij Wolters in Groningen maakte en zijn andere Berezina schilderijen, een waar kunstzinnig vernieuwer.

George Diederich Benthien

Op 18 januari 1795 week stadhouder Willem-V voor de komst van de Fransen naar Engeland. Hiermee kwam een eind aan de vrije Republiek der Verenigde Nederlanden. De Bataafse republiek liep immers veel meer aan Franse teugels. Het nieuw gevormde Bataafse leger

## George Diederich Benthien

Op 18 januari 1795 week stadhouder Willem-V voor de komst van de Fransen naar Engeland. Hiermee kwam een eind aan de vrije Republiek der Verenigde Nederlanden. De Bataafse republiek liep immers veel meer aan Franse teugels. Het nieuw gevormde Bataafse leger



Het 124ste (Oud-Hollandsche) regiment bij de Berezina, naar een schilderij van J. Hoyneck van Papendrecht.

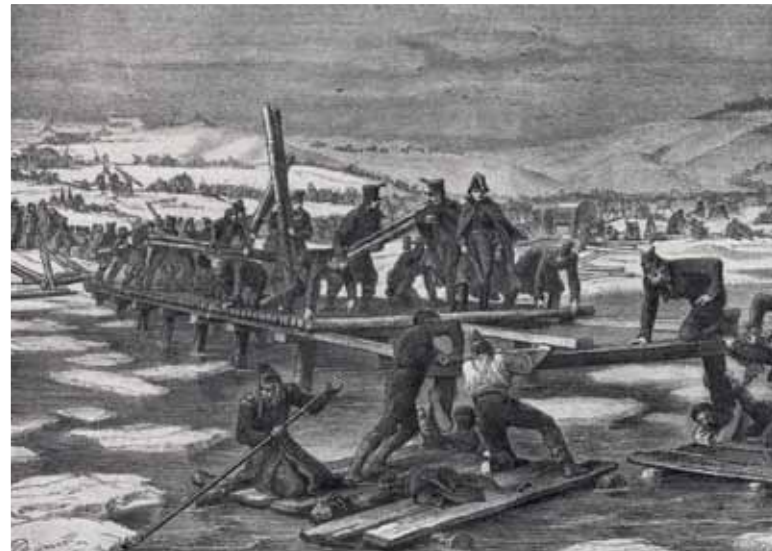
kreeg een omvang van 35.000 man. De genie kende al haar ingenieurs aan wie 's lands vestingwerken werden toevertrouwd. Het Korps Mineurs en Sappeurs had haar bekende taken bij de aanval op en de verdediging van vestingen. Belangrijk was nu ook de operationele taak van de zelfstandige Compagnie Pontonniers, die zich tijdens veldtochten bezighield met de aanleg van bruggen en oeververbindingen. De opbouw van een brugslagorganisatie in de Republiek der Verenigde Nederlanden vond haar ontstaan aan het eind van de 16e eeuw. Men stelde toen een 'brugmeester over 's lands scheepsbrugge' aan, die al het varende materieel van het leger zou gaan bestieren. Dit waren niet slechts de (gehuurde) schepen voor het transport en de aanleg van schipbruggen, maar ook de benodigde pontons. Zijn manschappen rekruteerde men van civiele binnenschippers. In een artikel in het jaarboek van het Legermuseum 1998-1999 schreef J.P.C.M. Van Hoof dat in 1732 deze zogeheten pontgasten de verplichting opgelegd kregen om eens per jaar samen te komen in Dordrecht om: "(...) aldaar te exerceren soo in het slaen van bruggen, als in 't generaal in het geen tot haar functie specteert, en (...) om alsdan de ponten te Dordrecht te verschikken en te verleggen soo sulx vereyst wordt." Op 18 december 1748 bepaalde de Staten-Generaal dat een deel van de compagnie van de inmiddels als pontonniers aangeduide militairen in vreedstijd onder de wapenen moesten blijven. Behalve uit een kapitein en een luitenant bestond deze vaste kern uit drie korpas als en twintig manschappen.

Op 29 oktober 1769 werd George Diederich Benthien geboren in het toen Hannoveriaanse Wittingen. In het najaar van 1795 meldde hij zich bij de Bataafse pontonniers. In mei 1806 besteeg Lodewijk Napoleon, een broer van de Franse keizer, de troon van het nog verse Hollandse koninkrijk. De daaropvolgende jaren zou het leger regelmatig worden ingezet, uiteraard inclusief de pontonniers. Zo landden in 1809 de Engelsen op Walcheren in een poging om zich via Zeeland meester te maken van Antwerpen. Lodewijk Napoleon stuurde daarop verschillende eenheden naar West-Brabant, onder andere het deel van de pontonnierscompagnie dat sinds augustus 1808 onder bevel stond van kapitein Benthien. Deze nam in oktober 1809 zelf de leiding over de bouw van een schipbrug tussen Zuid-Beveland en het Brabantse vasteland. Bij vloed braken de pontonniers de brug op om hem bij laagwater weer te herstel-

len. Benthien ontkwam hierbij tot twee maal toe aan de dood. Eén keer verraste het opkomende water hem en een andere keer zonk hij weg in het drijfzand. De Engelse opmars was intussen wel gestaakt.

### De bruggen over de Berezina

Van Hoof beschrijft de aanloop naar de veldtocht. Benthien werd eerst met zijn manschappen ingedeeld bij het Franse 1e Bataljon pontonniers, waar zij de 11e Compagnie moesten gaan vormen. In verband met de voorgenomen veldtocht naar Rusland werd in februari 1812 een deel van het pontonniersbataljon mobiel gemaakt. Op 7 februari trok Benthien met zijn pontonniers weg uit Straatsburg om zich naar Munster te begeven. Hier werd de 11e Compagnie, evenals de 7e, opgenomen in de artillerietrein van het 2e Franse legerkorps, dat onder bevel stond van maarschalk Oudinot. Van Munster ging de opmars voort naar het oosten. In mei bereikte het legerkorps de Weichsel, waar Benthien's mannen de maand daarop voor het eerst tijdens deze veldtocht in actie kwamen en een brug over de rivier sloegen. Terwijl de hoofdmacht van de Grande Armée



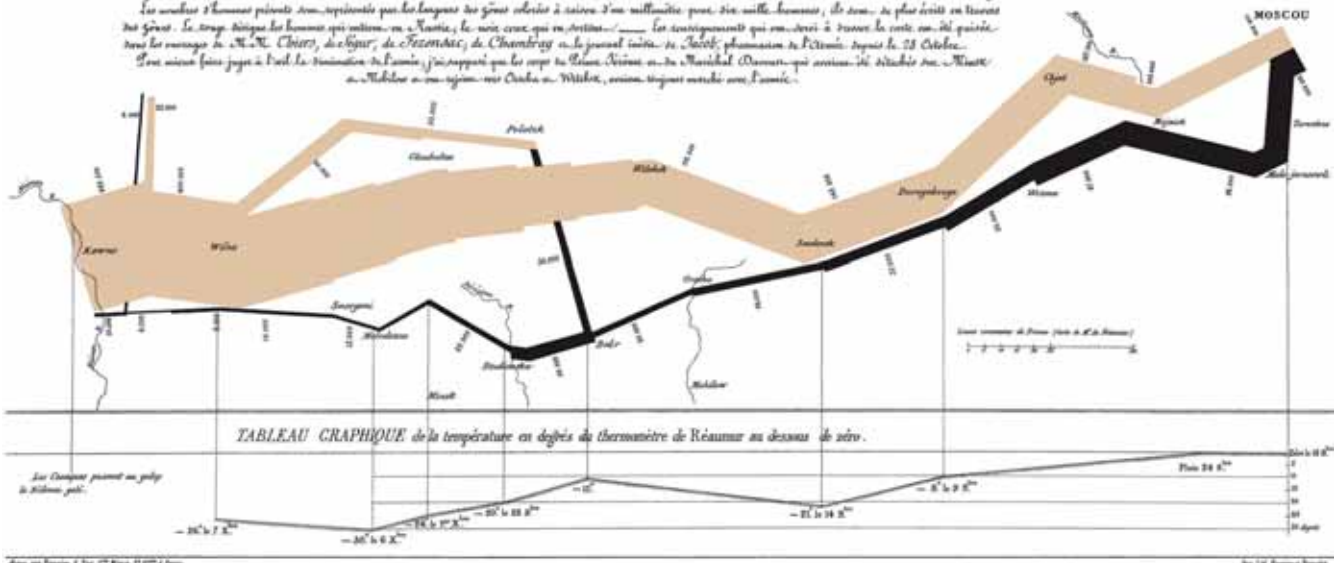
De pontonniers aan de Berezina (naar een tekening van Henri Félix Philippoteaux (1815-1884).

van hieraf de opmars voortzette naar Moskou, zette het 2e Legerkorps koers in de richting van Sint-Petersburg. Tijdens deze tocht ondersteunden de beide pontonnierscompagnieën het optreden van de troepen door op diverse plaatsen bruggen over de waterwegen te slaan. In deze periode viel Benthien de eer te beurt onderscheiden te worden met de Légion d'Honneur. Napoleon bereikte medio september met zijn hoofdmacht de stad Moskou. Op de heenweg verloor de Franse keizer overigens al 100.000 manschappen. Tot overmaat van ramp staken de Moscovieten hun stad in brand, waardoor zij de Fransen de gelegenheid tot recupereren ontnamen. In plaats van de te verwachten vredesonderhandelingen gaf tsaar Alexander-I bevelen om de Franse aanvoerlijnen af te snijden. Napoleon, al teleurgesteld over het mislukken van de veldtocht, kon niets anders doen dan op 19 oktober bevel geven tot de terugtocht. Deze ontaardde langzaam maar zeker in een drama. De Russen vertraagden de toch al gure mars met blokkades en zij vielen de colonnes voortdurend

Carte Figurative des pertes successives en hommes de l'Armée Française dans la Campagne de Russie 1812-1813.

Composée par M. Minard, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite. Paris, le 20 Novembre 1869.

Les nombres d'hommes présents sont représentés par les longueurs des lignes blanches à savoir d'un millimètre pour dix mille hommes, de deux de plus écrits en lettres des deux côtés. Les troupes blanches les hommes qui entrent en Russie, le noir ceux qui en sortent. Les arrangements qui ont servi à travers la carte en été qu'on a dans les ouvrages de M. M. Chiers, de Ligny, de Fezensac, de Chambray et le journal inédit de Napoléon, pharaon de l'Armée depuis le 25 Octobre. Les succès faits jusqu'à l'entée de l'armée, j'ai supposé que les corps de Cléber, Nivina et de Moritz Davoust qui arrivent de différents points de l'Asie et de l'Europe se réunissent avec l'armée.



‘De beste statistische grafiek ooit’, noemt men dit kaartje (1869) van Charles Joseph Minard (1781-1870), een Franse civiel-ingenieur en inspecteur-generaal van bruggen en wegen. De grafiek is tegelijkertijd kaart en het toont de opmars (1812) en terugtocht (1813) van Napoleons Grande Armée. Een leger gedecimeerd door een combinatie van de Russische winter, het Russische leger en de tactiek van de ‘verschroeiide aarde.’ Maar liefst zes verschillende data worden verduidelijkt: Geografie (rivieren, steden en slagvelden), de route van het leger, de richtingen van de troepenverplaatsingen (rood voor ‘naar Moskou’ en zwart voor ‘vanaf Moskou’), de aantallen militairen die overbleven (het pad wordt steeds smaller, een krachtige verwijzing naar het leed, elke millimeter staat immers voor 10.000 man), de temperatuur (de vrieskou tijdens de terugtocht is onderaan weergegeven in Réaumur), tijd (van 24 October (regen) tot 7 December (-27°). Het is maar papier, maar wat voor een horribele grafiek! Napoleon betreedt Rusland met 442.000 man, hij nam Moskou in met nog slechts 100.000 man, zwierf daar te midden van verlaten ruïnes rond en ontsnapte aan de winterklauwen van de Russische beer met nog slechts 10.000 huiverende soldaten! Ook Hitler zou 130 jaar later dezelfde fout maken door de uitgestrektheid van het land, de strengheid van de winter en de vastbeslotenheid van de Russen te onderschatten.

in de flank aan. Napoleon rekende op zijn artillerie om hem de vuursteun te geven die noodzakelijk was om zijn troepen staande te houden te midden van de numerieke overmacht van de Russen. Ten faveure van het geschut ontdeed de keizer zich toen – zoals gezegd - van het brugslagmaterieel. Hij maakte zodoende trekpaarden vrij voor het vervoer van zijn vuurmonden.

**De tragische apotheose**

Begin november zette de winter in volle hevigheid in. Daardoor kregen de troepen ook nog te maken met bittere kou en sneeuwbuien. Zij werden daarbij voortdurend opgejaagd door Russische generaals als de legendarische Tchitchagof en Wittgenstein. Omstreeks de 20ste kwam het inmiddels zwaar gehavende leger in de buurt van de Berezina, de rivier die van noord naar zuid door Wit-Rusland loopt. Omdat het toen net een aantal dagen had gedooid, was de snel stromende rivier bedekt met drijfijs. Het plan om voor de oversteek gebruik te maken van de brug bij de stad Borissow verviel omdat de Russen een deel van die stad bezet hielden. Oudinot kreeg daarom opdracht de aanval op die stad in te zetten. Napoleon verrichtte ondertussen verkenningen om te bepalen waar de rivier het beste kon worden overgestoken. Men koos tenslotte voor dat plaatsje Studianka, ongeveer 20 kilometer ten noorden van Borissow. Vrijwel alle nog beschikbare pontonniers werden naar dit punt gedirigeerd om hier twee bruggen te slaan. Benthien werd belast met de aanleg van de eerste brug. Hij had daarvoor zowel zijn eigen compagnie, de 11e, als de 7e

ter beschikking. Deze eenheden telden samen ongeveer 200 man en bestonden voor de helft uit Nederlanders. Nu bleek de juistheid van de eerdere waarschuwing van Benthien het brugmateriaal niet te vernietigen, toen zijn pontons te Polotzk verbrand werden. Er moest daarom extra hard worden gewerkt om snel aan de benodigde bouwmaterialen te komen. Dit probleem loste hij op door de huizen van het dorpje Studianka neer te halen. Voor iedere brug plaatste de pontonniers zware jukken in de rivier waarop voor de voertuigen een dek werd gelegd van balken van 15-16 duim dik, vastgezet met aanvullende balken langs de rand. Op de voetgangersbrug kwam een dek van drie lagen dakplanken opgevuld met hooi en stro. Dit alles moest zeer omzichtig gebeuren want de voorposten van Tchitcharof stonden aan de overzijde van de rivier tegenover Studianka. Onder normale omstandigheden maakten de pontonniers bij het plaatsen van jukken in een rivier gebruik van boten of vloten, maar die waren ditmaal niet beschikbaar. Benthien zag maar één manier om deze klus te klaren: “(...) er werden van de pontonniers vrijwilligers gevraagd, die telkens ten getale van vier met de door hun gedragen wordende schraag te water gingen, en deze dan met veel moeite (wegens de modderige rivierbedding) trachtten te plaatsen. De uit het water komende manschappen waren allen zo verkleumd en stijf van koude, dat ofschoon men aan elk hunner ter aanmoediging vijftig francs gaf, de meesten echter slechts éénmaal te water gaan konden, die zich daarna bij de bivakvuren zoo goed mogelijk trachtten te herstellen.” Drieëntwintig jukken werden zo voor elke brug

geplaatst, waarover dan vervolgens die dekvloer werd gelegd van balken en planken. Deze hadden echter niet de gewenste afmetingen. Met boomschors, hennep en hooi belegde men de rijvloer om toch nog wat meer samenhang aan het geheel te geven. Intussen was de vorst weer ingevallen, echter niet voldoende om een ijsvloer te vormen maar wel sterk genoeg voor drijfijis in de snelstromende rivier. De pontonniers dikwijls tot de borst in het water, kregen dus ook nog te maken met snijdende ijsschollen. Ondanks alle moeilijkheden kwam de eerste brug binnen acht uur gereed. De bouw van de tweede, waarvoor de overige nog aanwezige pontonniers werden ingezet, nam wat meer tijd in beslag. Van Hoof: “Deze had een zwaardere constructie, omdat hierover het geschut en de voertuigen moesten oversteken. Met de voltooiing ervan was het werk voor de pontonniers echter nog lang niet gedaan. De komende dagen waren ze constant in touw om de beide bruggen intact te houden.”

De nagenoeg onmenselijke omstandigheden eisten hun tol. Aanvankelijk verliep de oversteek nog redelijk geordend, maar gaandeweg begon de chaos. Dit vond zijn oorzaak in het feit dat de Fransen op de oostelijke oever steeds meer kwamen bloot te staan aan vijandelijk vuur. De drang om hier weg te komen nam daarom hand over hand toe: “(...) de wanorde (werd) van uur tot uur groter, en de passage menigmaal gestremd door de overgrote menigte welke elkaar niet behoorlijk uitwijken kon, zoodat onoverzienbare hoopen menschen, paarden, voertuigen enz. zich voor de bruggenhoofden, als ‘t ware, opeengepakt hadden. Geïsoleerde infanteristen drongen nog het beste door, terwijl enkele cavaleristen met de sabel in de vuist zich toegang tot de bruggen baanden. Orde was van toen af, volstrekt niet meer te houden (...). Daarbij kwam nog dat vele paarden voor de bruggenhoofden van honger en vermoeienis neerstortten. Wel werden er krachtige pogingen aangewend om eene opruiming van hinderlijke voorwerpen, voor het hoofd der tweede brug, alwaar de stremming het grootste was, te doen, doch dit gelukte slechts gedeeltelijk, zodat voor beide bruggenhoofden vele menschen onder de voet geraakten en vertrapt en overreden werden.”

De eerste brug behield haar samenhang onder de last van de overtrekkende troepen. Daarvoor moesten de pontonniers wel onophoudelijk het dek herstellen; de paarden traptten er namelijk voortdurend door. Van de tweede brug, meer bestemd voor de voertuigen bezweken in de avond van de 26ste enkele jukken en ook de daaropvolgende dag sneuvelden er schragende delen. De Franse generaal Eblé wist de pontonniers zo aan te sporen dat de breuken telkens werden hersteld. Over deze brug wist tenslotte de gehele Franse artillerie zich in veiligheid te brengen.

J. Bosscha beschreef in zijn ‘Veldtocht naar Rusland’ het toneel aan de oever van de rivier: “Het angstgehuil der onafzienbare menigte ongewapenden, zieken, gewonden (...) belemmerd te midden van voertuigen en kanonnen en lijken en wild dooreen loopende paarden, terwijl het vijandelijke geschut een menigte kogels en granaten in dezen ordeloozen hoop slingerde; en hoe zij die nog eenige kracht hadden drongen naar de bruggen, en elkander terugtieten of onder den voet



*Historiserende voorstelling van de overtocht over de Berezina in 1812 door het leger van Napoleon tijdens de terugtocht uit Rusland. In besneeuwd heuvellandschap trekken paarden een stuk geschut van links naar rechts over een brug, opgebouwd door de Nederlandse pontonniers. Linksonder hangt een soldaat in het water, zich aan de brug vastklemmend. Uitgeputte soldaten in voddige uniformen en met allerlei hoofddeksels lopen voor en achter het kanon. Twee van hen zitten op de trekpaarden. Op de achtergrond een tweede brug, waarover een rijtuig (van Napoleon?) getrokken wordt. Rechtsonder gesigneerd. (Olieverfschilderij [127cm x 175cm] Jan Hoyneck van Papendrecht, dat. 1910-1912, Collectie Legermuseum te Delft).*

traptten, en van de brug in de rivier drongen; en hoe daar geworsteld werd door menschen en paarden met den stroom en het drijfijis; en hoe men zich vastklemde aan de brugschragen en daarvan weder afgerukt werd, en wat zich van menselijke ellende de verbeelding ijselfijks kan voorstellen, dat is, naar de verzekering van vele ooggetuigen, daar gezien op dien dag.”

De overtocht naar de veilige overzijde liep in het verloop van die 29ste november goeddeels af. Men besloot om ‘s nachts de bruggen in brand te steken. Dit geschiedde overigens door de Nederlandse generaal Herman Willem Daendels, ooit patriottenvoorman in Hattem, maarschalk van Holland en Gouverneur Generaal van Nederlands Indië.

Benthien bereikte met veel moeite bijtijds de overkant. Daar verzamelde hij de volgende dag, zo goed en zo kwaad als dat ging, de restanten van de beide compagnieën. Er resteerden toen nog slechts veertig man. ‘Goeddeels’ verraadt al het drama aan de oostelijke oever. Luitenant Louis de Rochechouart, opvallend genoeg een Franse officier in de staf van generaal Tsjit-sjagov schreef destijds: “Iets treurigers, pijnlijkers is niet mogelijk! Je zag stapels lichamen van dode mannen, vrouwen en zelfs kinderen, van soldaten uit allerlei onderdelen, allerlei landen, bevroren, vermorzeld door vluchtenden of geveld door Russische kartetsgranaten. Iets verschrikkelijkers dan die twee kapotte bruggen en de bevroren rivier kun je je niet voorstellen.” En ook Bosscha meldde in zijn artikel: “Maar nog bevonden zich meer dan vijfduizend levenden aan den linkeroever, die, sommigen onmachtig om voort te komen, anderen

uitgeput van zielskracht, of bedwelmd van vertwijfeling, anderen ook de wagens niet willende verlaten waarin nog eenige levensmiddelen of buitgemaakte voorwerpen vervoerd werden, niet konden bewogen worden om gedurende den nacht over te trekken, en wier wanhoopsgeschrei, toen zij tegelijkertijd de Kozakken zagen aansnellen en de bruggen in vlammen opgaan, het jammertooneel aan de Berezina ijsingwekend besloot.”

De Fransen verloren in die drie dagen 25.000 mensen, onder wie niet minder dan 10.000 achterblijvers en andere non-combattanten. De militair historicus Carl von Clausewitz noemde het: ‘Een van de beroerdste situaties waarin zich ooit een generaal bevond’.

### En verder.....

Benthien nam nog deel aan de Volkerenslag bij Leipzig in oktober 1813 en belandde uiteindelijk op 10 januari 1814 in Pruisische krijgsgevangenschap. Eind april keerde hij naar het inmiddels weer onafhankelijke Nederland terug. Na aankomst nam Benthien dienst bij het in opbouw zijnde leger. Het was niet erg verwonderlijk dat hij hier tot commandant van de pontonnierscompagnie werd aangesteld.



“Voor de groep Berezina.” Kapitein Benthien in een gereconstrueerd uniform en een ordeteken van het Legioen van Eer (links) en een treinsoldaat van de genie (rechts). (Tekening en gouache op papier, kunstenaar onbekend, dat. 1870-1880, 13,5cm x 21cm, Collectie Legermuseum te Delft).

De terugkeer van Napoleon vanuit Elba in Frankrijk (1815) bracht een golf van verhoogde waakzaamheid over Europa. Ook in de Nederlanden boezemde de aanzwellende macht van de ‘oude keizer’ angst in en men begon direct met maatregelen ter verdediging van het grondgebied. Zo kreeg Benthien in begin april bevel om bij Venlo een brug over de Maas te slaan, dit om Pruisen de mogelijkheid te geven troepen naar de zuidelijke Nederlanden te kunnen verplaatsen. Hij slaagde er met zijn pontonniers in al na twee dagen de oeververbinding tot stand te brengen. Er deed zich bij bouw van de brug iets bijzonders voor. Van Hoof: “Omdat er te weinig bevestigingsmiddelen voorhanden waren, wilde Benthien, conform de in Rusland gevolgde gewoonte, het touw uit de klokkentorens laten halen. Het gemeentebestuur van Venlo verhinderde dat echter door de kapitein voor te houden dat hij in dit soort kwesties niet op eigen gezag mocht handelen.”

Koning Willem I voegde in december 1821 de mineurs en sappeurs samen met het Korps ingenieurs, en bracht de pontonniers over naar de artillerie. In 1823 kregen zij binnen dat wapen de status van zelfstandig korps. Benthien kreeg hierover het commando en werd nagevoeg tegelijkertijd bevorderd tot majoor.

Benthien kreeg echter last van ernstige lichamelijke problemen. Zijn gezichtsvermogen liep sterk terug en tenslotte raakte hij blind aan beide ogen. Onmachtig zijn functie uit te oefenen, stelde de legerleiding hem op 21 maart 1826 op pensioen. De laatste jaren van zijn leven woonde hij in ‘s-Hertogenbosch, waar hij op 1 augustus 1836 overleed. In de geschiedenis van de Nederlandse bruggenbouw verdient hij een eervolle plaats. Tot op de dag van vandaag gebruikt men in Frankrijk de uitdrukking C’est la Bérézina om een totale ramp te omschrijven.

### Gebruikte literatuur:

- J. Bosscha, De Veldtocht naar Rusland, in: [Bosscha] Neerland’s Heldendaden te land van de vroegste tijden af tot op onze dagen, deel III, Rotterdam z.j., pp. 267-322.
- Doorlopend verhaal van de dienstverrichtingen der Nederlandse pontonniers onder den majoor G.D. Benthien 1797-1825, medegedeeld door J. Eysten (Overdruk uit: Bijlagen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap, XXXII (1911), pp. 100-177).
- M. Elands e.a., 250 jaar Genietroepen 1748-1998, Den Haag, 1998, pp. 11-31.
- H. Goedegebuure-Koelewijn, J. Hilkhuijsen, C. Westenholz, Geeft Acht! : het militaire genre in de negentiende eeuw, Zwolle 2006.
- J.P.C.M. van Hoof, ‘George Diederich Benthien: een bruggenbouwer pur sang’, in: Armentaria, Jrb. Legermuseum, 33, 1998-1999, pp. 78-88.
- B. Kist, ‘Victor de Stuers (1843-1916) en Jan Hoynek van Papendrecht (1858-1933) en de gebeurtenissen bij de bruggen over de Berezina 25 tot 29 november 1812’, in: Armentaria, Jrb. Legermuseum, 34, 1999-2000, pp. 27-34.
- C.H. van Meijgaard, De Genie in de Bataafs-Franse tijd. De geschiedenis van Het Korps Ingenieurs, Het Korps Pontonniers en Het Korps Mineurs en Sappeurs (z.pl., z.j.), pp. 144-146.
- A. Zamoyski, 1812 Napoleons fatale veldtocht naar Moskou, Amsterdam 2005, pp. 403-420

### Verder lezen:

- Bartels, J.A.C., Jan Hoynek van Papendrecht 1858-1933, Amsterdam 1986.
- De Jongh, J.W., Hollandsche infanterie bij de bruggen over de Beresina, 1812.
- Schoolplaten voor de Vaderlandsche Geschiedenis, Groningen-Den Haag 1912.
- Turner, A.E., The Retreat from Moscow and Passage of the Beresina, Woolwich 1898.

### Dankwoord:

Legermuseum te Delft: Drs. Frans Smits jr. en drs. Tristan Broos; drs. Gerard Brand, Kapitein-ter-Zee b.d.