

Het spoorwegwezen en het gebruik der spoorwegen in den Zuid-Afrikaanschen oorlog,

DOOR

W. E. VAN DAM VAN ISSELT,
1ste Luitenant-Adjutant der Veldartillerie.

De oorlog in Zuid-Afrika heeft reeds aanleiding gegeven tot tal van beschouwingen, voornamelijk van tactischen aard. Duidelijk is het, dat iedere oorlog, waarin de moderne vuurwapenen tot hun recht kwamen, tal van belangwekkende en leerrijke episoden bevat, waaruit ook voor de eigen vorming partij valt te trekken. Toch doet men goed steeds in het oog te houden de omstandigheden, waaronder, en den aard van het terrein, waarop de strijd werd gevoerd. Brengt men deze in rekening, slaat men acht op de zeer verschillende organisatie aan Engelsche en aan Boerenzijde, op hun oefening, bewapening, verhouding der wapensoorten, geeft men zich rekenschap van het hemelsbreede verschil tusschen het oorlogstoooneel in Zuid-Afrika en onze terreinen, dan is het duidelijk, dat vele z.g. lessen uit dien oorlog slechts onder het grootste voorbehoud mogen worden aanvaard, zeer zeker voor eene oorlogvoering op Nederlandschen bodem.

In veel mindere mate geldt dit bezwaar op het zooveel meer beperkte gebied van het gebruik der spoorwegen. Wel is waar drukte ook hier het geographisch element zijn stempel: als gevolg van eene ijle bevolking ook een ijl spoorwegnet; gebruik als regel van enkel spoor; groote lengte der lijnen en groote afstanden tusschen de stations; weinig verkeer in vreedstijd, derhalve weinig rollend materieel, doch de verschillen tusschen ginds en hier zijn op dit gebied betrekkelijk gering. In ieder geval zullen de bezwaren, in Zuid-Afrika door bovenstaande omstandigheden in het leven geroepen, in ons land bij het gebruik der spoorwegen voor militaire doeleinden slechts ten deele worden gevoeld.

Daarom scheen het nuttig hier een en ander mede te deelen omtrent de in Zuid-Afrika opgedane ervaringen, en dit te meer, waar in den modernen oorlog de spoorwegen een hulpwapen vormen, dat men, vooral bij een oorlogvoering op Nederlandschen bodem, niet ontberen kan.

Vormen de spoorwegen in oorlogstijd inderdaad een hulpwapen, dan is eene juiste kennis van hun gebruik voor ieder officier een vereischte, terwijl het in dat geval niet minder noodzakelijk is, dat hun personeel,

althans in oorlogstijd, geheel in militairen geest zij georganiseerd, b.v. doordien het opgenomen is in den landstorm.¹⁾

I. *Beknopte beschrijving der Zuid-Afrikaansche spoorwegmaatschappijen bij het begin van den oorlog.*²⁾

Afgezien van een groot aantal zeer kleine lijntjes, meestal de verbinding vormende tusschen de groote lijnen en de mijnen, had men in de Kaapkolonie en Natal twee groote spoorwegmaatschappijen:

a. The Cape Government Railways, en

b. The Natal Government Railways.

Gelijk de naam dit reeds aangeeft, waren beide spoorwegstelsels gouvernementsspoorwegen, d.w.z. zij behoorden aan de respectievelijke koloniën, die ze in eigen beheer hadden. Het batig slot der exploitatie werd jaarlijks in de schatkist gestort en was de laatste jaren zeer aanzienlijk. De baten, die de Kaapkolonie uit hare spoorwegen trok, bedroegen van 1880—1900 bijna £ 4.152.000. De beampten van beide spoorwegstelsels waren ambtenaren van de betrokken kolonie, dus staatsdienaren. Met het moederland (Engeland) hadden beide maatschappijen rehtens niets te maken.

De *Kaapsche spoorwegen* bestonden uit 3, in algemeenen zin van Zuid (havens) naar Noord loopende lijnen, en wel:

1°. De lijn langs de W.-grens der Boerenrepublieken. Zij liep van Kaapstad over De Aar, Kimberley, Vrijburg en Mafeking naar het N., en behoorde slechts tot Vrijburg aan het hier besproken stelsel; ten N. daarvan aan Rhodesia.

2°. De lijnen van Port Elisabeth en Port Alfred naar Middelburg, en van hier vereenigd naar Norvals Pont, waar aansluiting bestond bij de spoorwegen van den Oranje Vrijstaat. Zijlijnen van Naauwpoort naar De Aar aan de lijn, sub 1°. genoemd, en van Middelburg naar Stormberg aan die sub 3°.

3°. De lijn van East London naar Bethulie, waar zij overging op het gebied van den Oranje Vrijstaat, en naar Aliwal North (doode tak).

De lengte van alle lijnen bedroeg bij het uitbreken van den oorlog 1987 mijlen of 3197 KM. Alle lijnen hadden enkel spoor.

Het rollend materieel bestond bij het einde van 1901 uit 535 locomotieven en 7007 wagens.³⁾

De *Natallijnen* bestonden uit eene in algemeenen zin naar het N. loopende hoofdlijn van Durban over Ladysmith naar de Transvaalsche grens, waar aansluiting verkregen werd bij het net dier republiek;

¹⁾ Zie: De(n) Militaire(n) Spectator, 1904. Militaire organisatie van ons spoorwegpersoneel

²⁾ Vergelijk de kaart.

³⁾ Engineering, 1902. II, blz. 673.

voorts uit eene groote zijlijn van Ladysmith naar Harrismith (doodde lijn) en uit tal van kleine zijlijnen. Totale lengte van het net 477 mijlen, waarvan 307 voor de hoofdlijn; respectievelijk 767 en 494 KM. Alle lijnen hadden enkel spoor. Steile hellingen tot zelfs van $\frac{1}{30}$ komen veelvuldig voor, zoodat de treinladingen klein waren. Daar de hoofdlijn sterke bochten bezit, door nauwe défilés en langs steile rotsen gaat, was zij moeilijk tegen vernieling te beschermen.

De hoeveelheid rollend materieel bedroeg bij het einde van het jaar 1898, 125 locomotieven en 1828 voertuigen. ¹⁾

In den Oranje Vrijstaat kende men slechts de *Oranje Vrijstaatsche Gouvernmentsspoorwegen* (O. V. G. S.), bijna uitsluitend bestaande uit de lange, van Zuid naar Noord loopende lijn Norvals Pont, respectievelijk Bethulie, Springfontein, Bloemfontein, Kroonstad tot Vereenigingstation nabij de Vaal. Zij vormden de verbinding tusschen de Kaapsche spoorwegen eenerzijds, en die der Zuid-Afrikaansche Republiek (Z. A. R.) anderzijds.

De verhouding van deze spoorwegen met hun personeel tot den Oranje Vrijstaat was volkomen de zelfde, als die der Engelsche koloniale spoorwegen tot hunne kolonie. Den 1^{sten} Januari 1897 had de Regeering van den Oranje Vrijstaat de lijnen binnen haar gebied in eigen exploitatie genomen; vóór dien tijd behoorden zij aan het Kaapsche gouvernement, dat er eene aanzienlijke hypotheek op behield. ²⁾

Het spoorwegpersoneel bestond voor een overwegend deel uit Engelschen. Alle lijnen hadden enkel spoor. Totale lengte van het stelsel 392 mijlen of 661 KM. De hoeveelheid rollend materieel bedroeg 68 locomotieven en 718 wagens. In gewone tijden deed hier hoofdzakelijk Kaapsch materieel dienst. ³⁾

De spoorwegen in de Z. A. R. waren bijna uitsluitend in handen van de *Nederlandsch Zuid-Afrikaansche Spoorweg Maatschappij* (N. Z. A. S. M.), eene particuliere, Nederlandsche maatschappij, over welke de Zuid-Afrikaansche Regeering toezicht uitoefende krachtens de bepalingen der concessie. De Republiek trok inkomsten uit de winst der maatschappij, wanneer deze meer bedroeg dan de som, jaarlijks benoodigd voor rente en aflossing van aandeelen en obligatiën (art. 34 der concessie). De uitkeering over 1899 b.v. bedroeg ruim £ 650.000.

De lijnen der maatschappij bestonden hoofdzakelijk uit:

- a. de lijn van de Oranje Vrijstaatgrens (Vereeniging) naar Pretoria;
- b. de lijn van de Natalsche grens tot Elandsfontein;
- c. de lijn van Pretoria naar het O. tot Komatipoort; hier sloot deze

¹⁾ Verslag over 1898.

²⁾ Appendices to the minutes of evidence taken before the royal commission on the war in South-Africa, London. 1903, blzn. 303/4.

³⁾ Verslag over 1898.

lijn aan bij den Portugeeschen spoorweg tot Lourenço Marques (Delagoabaai);

d. eene zijlijn van Elandsfontein over Johannesburg naar het Z.-W., doodlopende te Klerksdorp.

Het personeel der maatschappij, voor de grootste helft uit kleurlingen bestaande, was, wat de blanken betrof, overwegend Nederlandsch (1 April 1899: 1777 van de 3162) en telde verder bijna 800 Afrikaanders, voor een groot deel afkomstig uit de Kaapkolonie en Natal. Ook waren 115 Engelschen in dienst der N. Z. A. S. M. Lengte van het net 1147 KM. Alle lijnen hadden enkel spoor, behalve het kleine gedeelte Johannesburg—Elandsfontein, waar 3 lijnen lagen, en het lijntje Elandsfontein—Springs, dat dubbel spoor had.

De voorraad rollend materieel bedroeg 31 December 1899: 230 locomotieven en 4685 voertuigen.¹⁾

De *Pretoria-Pietersburg spoorwegmaatschappij* exploiteerde eene lijn, die van Pretoria naar het N. loopt. Zij schijnt eene hoofdzakelijk Engelsche maatschappij geweest te zijn. Lengte 178 mijlen of 286 KM.

Daar deze lijn geen rol van beteekenis in den oorlog gespeeld heeft, zal hier niet verder op haar ingegaan worden.

De z.g. *Ermelo spoorweg* (Ermelo—Machadodorp, aan de lijn naar de Delagoabaai) bleef tijdens den oorlog onvoltooid liggen. Hij wordt hier dan ook slechts „pro memorie” vermeld.

Alle spoorwegen in Z.-Afrika hadden eene spoorwijdte van 1,067 M. (3 ft. 6 inch), wat belangrijk smaller is dan normaal. Dit gaf later aanleiding tot moeilijkheden bij het doen komen van nieuw materieel uit Engeland.²⁾ De snelheid, waarmede onder normale omstandigheden gereden werd, bedroeg hoogstens 45—50 KM. per uur. In verband met de groote afstanden werd in vreedstijd ook des nachts doorgereden. Daar het land dun bevolkt is, lagen de stations gemiddeld op 25 à 30 KM. afstand, soms zelfs op meer dan één uur rijtijd van elkaar. Daar alle lijnen enkel spoor hadden en kruispunten buiten de stations zelden voorkwamen, was het vermogen der Z.-Afrikaansche lijnen aanzienlijk geringer, dan men dit in W. Europa gewoon is bij dubbel spoor op alle hoofdlijnen, kleine afstanden der opvolgende stations, tusschen welke nog menigmaal blokposten gelegen zijn.

II. *Wijze, waarop het militaire spoorwegwezen tijdens den Zuid-Afrikaanschen oorlog was geregeld.*

De loop der krijgsgesbeurtenissen maakt het noodig dit onderwerp te splitsen in vieren, ten einde achtereenvolgens na te gaan:

¹⁾ Verslag over 1899.

²⁾ Minutes of evidence taken before the royal commission on the war in South-Africa. London. 1903. Antwoorden 1983 en 1984 van den Generaal Sir HARRISON, inspecteur-generaal van de genie.

a. de exploitatie van het eigen net, zoowel aan Engelsche als aan Boerenzijde;

b. de exploitatie van het vermeersterde gedeelte van den Natalspoorweg en van een klein N. deel der Kaapsche spoorwegen door de Boeren tijdens het begin van den oorlog;

c. de exploitatie van de vermeersterde lijnen door het Britsche legerbestuur gedurende het verdere verloop van den oorlog;

d. de wijze, waarop de Boeren tijdens den terugtocht de in hun handen gebleven deelen van het eigen net exploiteerden.

Ad a.

Engelsche spoorwegen.

Het Britsche gouvernement had rechtens over de spoorwegen in Z.-Afrika niets te zeggen. Zij behoorden aan de koloniën, die over eene groote mate van zelfstandigheid beschikten.

Met den Natalspoorweg bestond een oud contract tot regeling der vrachten voor militair vervoer. Dit dagteekende van 1889 en was buitengewoon duur. Reeds in het begin van den oorlog was de aandacht gevallen op de hooge vrachten, speciaal voor militaire goederen, doch deze aangelegenheid was toen weer in het vergeetboek geraakt. Eerst na aankomst van SIR G. FLEETWOOD WILSON, die als „Financial Adviser” den Opperbevelhebber werd toegevoegd,¹⁾ werd deze zaak op last van LORD KITCHENER opnieuw aangebonden. WILSON ging tweemaal naar Kaapstad, éénmaal naar Durban en had daar zeer lange besprekingen met de voornaamste spoorwegmannen. Hij wees er op:

1°. dat het militaire gezag de spoorwegmaatschappijen beschermde, en dat zij zonder die bescherming haar geheele bezit zouden verliezen;

2°. dat haar ontvangsten gedurende den oorlog tot nagenoeg nihil zouden dalen zonder het transport van troepen en militaire goederen;

3°. dat men, althans in dat stadium van den oorlog, de keuze had om of met den eenen of met den anderen spoorweg te vervoeren. Dit argument was in het bijzonder gericht tegen den Natalspoorweg. Deze had b.v. ieder soldaat als een 3^e klasse passagier berekend, niet-tegenstaande het meerendeel der troepen met 30 à 40 man per open veewagen naar het front was vervoerd.

Eerst nadat de directeur van den Natalspoorweg te Pretoria verschillende besprekingen met LORD KITCHENER had gehad, werd voor het overige van den oorlog eene zeer belangrijke verlaging van de tarieven toegestaan. Deze gaf eene besparing van £ 35 000 per maand.

Reeds hieruit blijkt duidelijk, hoe gering de macht van het Britsche legerbestuur over de koloniale spoorwegen was. Bovendien wilde de directeur-generaal van den Natalspoorweg niet de door den directeur der Keizerlijke Militaire Spoorwegen (I. M. R.) gewenschte regeling van

¹⁾ Aankomst te Pretoria den 19^{en} Maart 1901.

den dienst invoeren ¹⁾ en was hij er bepaald afkeerig van, dat herstellingen aan de lijnen door de militaire genietroepen zouden geschieden. In beide opzichten kreeg hij, tegen de wenschen van den directeur der I. M. R., zijn zin.

De vrachten op de Kaapkolonielijnen waren veel lager dan die op de Natallijn; zij werden bij het begin van den oorlog verlaagd nog beneden de prijzen, die later van Natal werden bedongen, terwijl in het laatste gedeelte van den oorlog opnieuw eene reductie verleend werd.

Teekenend voor het eigenmachtig optreden ook van deze maatschappij is nog wel, dat, toen het kriegsbestuur de exploitatie van de O. V. G. S. overnam, het Kaapsche Gouvernement weigerde troepen en goederen, voor den Oranje Vrijstaat bestemd, over hun stelsel te vervoeren, tenzij dat bestuur aan de Kaapkolonie de rente garandeerde (£ 1.800.000 à $3\frac{1}{2}$ %) van de hypotheek, die de kolonie op de Oranje Vrijstaat-spoorwegen bezat. LORD ROBERTS beloofde de vervallende rente te betalen uit de „Army funds”. ²⁾

Ook sprong eene overeenkomst tusschen den directeur der I. M. R. en de Kaapsche spoorwegen af, volgens welke laatstgenoemde de herstellingen op enkele deelen van haar net zelf zouden uitvoeren. Daardoor moest de directeur der I. M. R. zijne krachten over het geheele net verdeelen, wat zeer ongelegen kwam. ³⁾

De vraag, betreffende het requireeren der koloniale spoorwegen, kwam bij de enquête omtrent den oorlog nog ter sprake. De reeds genoemde SIR FLEETWOOD WILSON wees er toen op, dat de Natalspoorwegen gouvernementsspoorwegen waren, die men, zich op wettig standpunt plaatsende, niet kon opeischen. Natal was eene bevriende, onafhankelijke kolonie, die steunde op elke manier, waarop zij kon. Natuurlijk kan men alles opeischen, zeide hij, en zou de Opperbevelhebber ook den spoorweg kort en goed opgeëischt hebben, indien deze geweigerd had troepen te vervoeren. Doch het omgekeerde was het geval. ⁴⁾

In verband met het voorgaande is het wel duidelijk, dat eene militaire exploitatie der koloniale spoorwegen — nog afgezien van het meer of minder wenschelijke — onmogelijk was. Men moest zich bepalen tot overleg tusschen de militaire en de burger-autoriteiten.

In dit opzicht, en in het algemeen op militair spoorweggebied, was er in Engeland vóór den oorlog weinig voorbereid. Nog nimmer had het Britsche legerbestuur vóór den Z.-A. oorlog het transport geleid over een uitgebreid net van spoorwegen, ten deele door vijandelijk land loopende, en waarvan door talrijke colonnes en detachementen werd gebruik gemaakt. Door de voortdurende koloniale oorlogen in eene

¹⁾ Zie blz. 229.

²⁾ Appendices. blz. 309.

³⁾ History of the Railways during the war in South Africa, 1899—1902 by Lieut.-Colonel SIR E. P. C. GIROUARD, Director of Railways, South African Field Force. London, 1903, blz. 29.

⁴⁾ Minutes of evidence. Antw. 6250 t/m 58.

andere richting geleid en eenzijdig ontwikkeld, had men ook in dit opzicht de lessen der moderne oorlogen in den wind geslagen.

Tijdens de enquête wees LORD KITCHENER er op, hoe wenschelijk het was, om een militair spoorwegdepartement op te richten, tot welks werkkring in vreedstijd zou behooren, allerlei gegevens te verzamelen omtrent de spoorwegen op ieder mogelijk operatiетоoneel, en in oorlogstijd de lijnen over te nemen en te exploiteeren. Naar zijne meening was eene kleine afdeeling van dien aard in het leger-hoofdkwartier noodig. Uit deze opmerking blijkt, dat men in Engeland noch eene Permanente Militaire Spoorwegcommissie kende noch, zooals in Duitschland, eene Eisenbahnabtheilung bij den Grooten Generalen Staf.

Op het nauwe verband, dat in den tegenwoordigen tijd bestaan moet tusschen de voorbereiding der operatiën, de regeling der verpleging en de spoorwegen was dus niet voldoende acht geslagen. Wel was een paar jaar vóór het uitbreken van den Z.-A. oorlog een voorschrift verschenen: „Rules and regulations for the working of railways in war in foreign countries”, bewerkt aan het hoofdkwartier in overleg met de Army Railway Council. Daarin werden aanwijzingen gegeven omtrent de samenstelling van den staf van den „Director of railways”, maar bepaalde personen waren hiervoor in vreedstijd *niet* aangewezen.¹⁾

Toen nu den 7^{en} October 1899 de Kapitein der genie E. PERCY C. GIROUARD, president van de Egyptische Staatsspoorwegen, benoemd werd tot „Director of railways for the South-African Field Force” met den plaatselijken rang van luitenant-kolonel, moest hij zijn geheelen staf nog vormen. Deze werd samengesteld uit 22 genie-officieren, bijna allen werkzaam bij spoorweg-exploitatie of spoorwegaanleg. GIROUARD met 7 officieren van zijn staf vertrokken dien zelfden dag uit Engeland en kwamen den 23^{sten} October te Kaapstad aan; de meeste anderen volgden kort daarna.

Wat de koloniale spoorwegen betrof, stelde hij zich al dadelijk op het standpunt, dat men de maatschappijen moest belasten met de uitvoering van den dienst. Uit de hem toegevoegde officieren vormde hij een z.g. „military controlling Staff”, die de schakel vormde tusschen het leger en de burger-spoorwegautoriteiten, die de militaire bevelhebbers op de hoogte diende te houden van de capaciteit der spoorwegen, alsmede van de mogelijkheid van vervoer en hun orders had over te brengen aan de spoorwegautoriteiten, doch anderzijds de burger-spoorwegadministratie behoorde te vrijwaren voor inmenging van *militaire bevelhebbers*.

Deze instelling gaf uitstekende uitkomsten; ook de hogere spoorwegautoriteiten waren er zeer mede ingenomen. De m. c. staff was over de directies der 2 maatschappijen en op de lijnen verdeeld; de tot dien staf behorende officieren waren de eenige militairen, die iets over de spoorwegtransporten te zeggen hadden. Verder mocht geen

¹⁾ Minutes of evidence, Nos. 2071 en 2072.

officier rechtstreeks eenige order geven aan het spoorwegpersoneel. Weldra waren en het leger en de spoorwegmaatschappijen met deze regeling vertrouwd, die een goeden gang van zaken waarborgde, en in staat stelde eene nauwkeurige rekening aan te houden tusschen het leger en de spoorwegbureau's. De officieren van den m. c. staff zonden dagelijks telegrammen aan den directeur betreffende het vervoer, dat had plaats gevonden. Deze maakte daarvan een verzamelstaat, die dag vóór dag aan den Opperbevelhebber werd overgelegd.

Op de Kaapsche spoorwegen had men een majoor van den m. c. staff als „Assistant Director of Railways for the Cape Colony”. Als zoodanig behoorde hij in den staf van den commandeerenden Generaal op de verbindingen te Kaapstad; hij werkte samen met den „General Traffic Manager” van de Kaapsche spoorwegen; vormde de verbinding tusschen den directeur GIROUARD en den genoemden generaal eenerzijds, de spoorwegmaatschappij anderzijds; adviseerde dien generaal omtrent de beste wijze, waarop de noodige transporten konden geregeld worden; gaf aan de maatschappij op, wat verlangd werd; hield het oog op de goede uitvoering; waakte er voor, dat de militaire autoriteiten alles deden om het spoorwegvervoer te bespoedigen en te vergemakkelijken, terwijl hij tevens zorgde, dat het burgervervoer zóódanig door de maatschappij werd ingekrompen, dat steeds aan alle militaire eischen kon worden voldaan. Om hem te steunen, stonden hem 4 officieren van den m. c. staff ter beschikking, die als z.g. „Deputy assistant Directors” werkzaam waren op de 4 onderdeelen, waarin het Kaapsche net verdeeld was; ieder toegevoegd aan de burger-spoorwegautoriteit, die aan het hoofd van het betrokken deel van het net stond. Zij vervulden op hun deel van het net de zelfde taak, als de majoor op het geheele net.

Onder deze officieren had men „railway staff officers” op alle belangrijke stations. Zij stonden aanvankelijk *niet* onder den directeur en de hem toegevoegde officieren, doch onder de plaatselijke of etappe-commandanten. Gedurende den oorlog heeft men deze regeling als minder practisch verlaten. Toen na de inname van Bloemfontein de dienst op de Vrijstaat-spoorwegen moest worden georganiseerd, werden de railway staff officers geplaatst onder de Deputy Assistant Directors, en zóódoende onder den militairen directeur GIROUARD. Kort na dien tijd werd eene gelijke regeling ook op de Kaapsche spoorwegen ingevoerd.

De railway staff officers vormden de schakel tusschen het leger en de stationchefs, die van geen andere militaire autoriteit bevelen aannamen. Zij regelden met de stationchefs het laden en lossen van treinen; gaven daaromtrent aan de commandeerende officieren alle aanwijzingen; hielden toezicht op het snel laden en lossen van troepen en goederen; zagen toe, dat de treinen niet noodeloos bleven wachten; dat de spoorwegambtenaren te rechter tijd en plaats spoorwegwagens leverden, enz. Zij telegrafeerden aan de railway staff officers van de stations van aankomst de samenstelling en den tijd van vertrek