

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

DOOR

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

(Vervolg van blz. 230.)

Spoorwegen der Boeren.

Wat de N. Z. A. S. M. betreft, schreef de concessie duidelijk voor, welke diensten de Mj. verplicht was in tijden van oorlog, enz. aan de Regeering te bewijzen, en welke dan haar rechtsverhouding tot het Gouvernement zou zijn. Art. 22 n.l. luidde:

„Bij oorlogsgevaar, in oorlogstijd of in geval van binnenlandsche „onlusten kan de Regeering, in het belang der verdediging of van de „openbare rust, over den spoorweg en al hetgeen tot gebruik daarvan „wordt vereischt, beschikken en het gewone vervoer daarop geheel of „gedeeltelijk doen staken en alle haar noodige maatregelen gebieden, „behoudens schadeloosstelling aan den concessionaris.”

De bedoeling van dit artikel is duidelijk. Het stelde o. a. in tijden van oorlog of oorlogsgevaar de spoorwegmaatschappij met al haar personeel en materieel onbeperkt ter beschikking van de Regeering.

Aanvankelijk was het gouvernement der Z. A. R. niet voornemens van haar beschikkingsrecht over den spoorweg gebruik te maken. Zij vertrouwde de maatschappij ten volle en meende, dat ook zonder „opcommandeering” alle mogelijke diensten, in verband staande met de verdediging, behoorlijk zouden worden verricht. Vermoedelijk droeg de vrees, dat na opeisching van den spoorweg dadelijk groote schadereningen aan de Regeering zouden worden ingediend, tot dit gevoelen bij.

Van zijn kant drong de directeur der maatschappij natuurlijk zeer aan op een Besluit tot opeisching van den spoorweg, zoowel om tegenover het publiek verantwoord te zijn voor vertraging van treinen, storing in of staking van het vervoer, als om eene officieele constateering te hebben, dat de Regeering de beschikking over den spoorweg nam in het belang der verdediging, waardoor alle daden van directie

en personeel gedekt werden door de verantwoordelijkheid der Regeering. Steeds heeft den directeur de mogelijkheid van een, voor de Boeren noodlottig, einde van den oorlog voor den geest gezweefd; daarom wilde hij bij alle aan de Transvaalsche Regeering te bewijzen diensten zeer oppassen, om niet te komen buiten een loyalen, en op de bepalingen der concessie gegronden, steun aan die Regeering. Mocht de oorlog ongunstig voor de Boeren afloopen, dan zou het Engelsche Gouvernement niet nalaten, de diensten, door de maatschappij bewezen, te verhalen op de aandeelhouders, voor een groot deel Nederlanders.

Ten gevolge van de besprekingen, tusschen den directeur, den regeeringscommissaris voor spoorwegen en de Z. A. Regeering gevoerd, over het al of niet opcommandeeren der N. Z. A. S. M., werd bij Uitvoerend Raadsbesluit d.d. 13 September 1899, Art. 858 van het beschikkingsrecht over den spoorweg gebruik gemaakt, deze derhalve onttrokken aan de directie en door de Regeering te harer beschikking genomen. Verder werd bepaald, dat de spoorweg tot nader order op de gewone wijze zou worden geëxploiteerd, en dat het gewone vervoer zou worden gehandhaafd, totdat de Commandant-generaal (Opperbevelhebber) daarin eventueel wijzigingen zou doen aanbrengen.

Met betrekking tot het personeel bepaalde het zoo juist genoemde Raadsbesluit:

„Ten einde den spoorweg behoorlijk te kunnen gebruiken, wordt het „geheele personeel van meergenoemde Maatschappij onder art. 2 van „de Wet N^o. 20 van 1898 gecommandeerd tot het doen van diensten „bij den spoorweg in de functiën thans door hen bekleed, en worden „zij gesteld onder de bevelen van den Commandant-generaal en de door „hem aan te wijzen krijgsofficieren of andere beambten, met dien ver- „stande, dat zij, die bij den spoorwegdienst kunnen worden gemist, „altijd door den Commandant-generaal gecommandeerd kunnen worden „tot het doen van gewone krijgsverrichtingen.”

Deze bepaling schijnt mij zeer oordeelkundig. Juist in een tijd van veel gewoon en veel extra-vervoer, waarbij alles aankomt op eene stipte uitvoering van den dienst, en ongelukken de schromelijkste gevolgen kunnen hebben, moet men de spoorwegmaatschappijen de volledige beschikking over haar personeel laten, opdat zij niet gedwongen worden met verminderd, of wel met een uit niet-deskundigen aangevuld personeel een zwaren, hooge eischen stellenden dienst uit te voeren. Onze bepalingen in dit opzicht komen mij te beperkt voor. Het *geheele* spoorwegpersoneel moet gedurende het *geheele* verloop van den oorlog op zijn post blijven in het belang van 's Rijks militairen dienst. Daarom moet het vrij zijn van militie- en van landweerplicht; het behoort niet thuis in het strijdende gedeelte van het leger, omdat het in het niet-strijdende deel aan de verdediging de uitnemendste diensten kan bewijzen.

Zooewel als middel tegen spoorwegstakingen, als ook om bij mobilisatie onbepaald te kunnen vertrouwen op de goede diensten van het

spoorwegpersoneel, schijnt het mij gewenscht, het geheele personeel onzer groote maatschappijen, wellicht de beambten der centrale controles uitgezonderd, te organiseeren tot eene militaire spoorwegbrigade, behoorende tot de reserve van de landmacht of tot den landstorm. ¹⁾

Begrijpelijk is het, dat men in de Z. A. R. al het spoorwegpersoneel tot den krijgsveld dienst verplichtte, dat niet strikt noodig was bij de maatschappij. Dáár toch, was ieder strijder er één. Aan het voor den krijgsveld dienst beschikbaar stellen van te missen spoorwegpersoneel werd dan ook strikt de hand gehouden, en door de Regeering en door de Mij. Meermalen kwam het voor, dat veldkornetten, der zake of der bepalingen minder kundig, personeel opcommandeerden, dat onmisbaar was. De Directie diende dan een verzoek in om bedoeld personeel in haar dienst terug te mogen ontvangen, wat geregeld werd toegestaan.

Behalve personeel voor den krijgsveld dienst stond men ook eenig personeel af aan de O. V. G. S. en aan den Pietersburgspoorweg. Later, toen de Boeren Natal waren binnengedrongen en een deel van den Natalspoorweg in exploitatie moest worden genomen, werd ook daarvoor personeel ter beschikking gesteld. Om voor het bewijzen van deze diensten later zoo min mogelijk in moeilijkheden te kunnen geraken, werd dit personeel geheel beschouwd als niet in dienst der maatschappij te zijn. Alleen bleef deze tegenover hen aansprakelijk voor hun salaris, dat betaald werd door de departementen, die hun dienst genoten.

Het hiervóór genoemde Raadsbesluit van 13 September 1899 trad, blijkens schrijven van den Regeeringscommissaris voor spoorwegen dd. 29 d.a.v., dien dag geheel in werking. De directeur der N. Z. A. S. M. gaf nu dienstorder 36 uit, waarbij het Raadsbesluit ter kennis van het personeel gebracht en verder medegedeeld werd, dat dit personeel nu onder de bevelen van den Commandant-generaal trad, „met dien verstande, dat alle instructies en orders omtrent de uitvoering van den dienst op de gewone wijze door de spoorwegautoriteiten aan het personeel zullen worden verstrekt.

„Aan directe orders van militaire autoriteiten en krijgsofficieren moet echter door het personeel, binnen ieders bevoegdheid, zooveel mogelijk worden voldaan, zoo noodig na instructies gevraagd te hebben aan de onmiddellijke chefs.”

Van af dit oogenblik geschiedde al het militaire vervoer op last van

¹⁾ Zie het reeds genoemde artikel in De(n) Militaire(n) Spectator van 1904. Sedert het verschijnen van dit artikel is bij art. 1 van het K. B. van 5 September 1904 (St. bl. N^o. 220) bepaald, dat in geval van mobilisatie bij de landweer voorloopig niet onder de wapenen behoeven te komen o.a.: „De bestuurders en de beambten en de bedienden eener spoorwegonderneming”. Dit vormt wederom eene stap in de goede richting. Van het personeel der militie kunnen alleen zij worden vrijgesteld, en nog slechts voorloopig, die onmisbaar zijn voor den spoorwegdienst.

de Regeering. Soms werden groote bewegingen per telefoon door de Regeering aangekondigd, soms met geschreven orders. Op de zelfde wijze werden extra-treinen voor speciaal vervoer bevolen.

Na den grooten uittocht der Engelsche onderdanen bij het begin van den oorlog en na afloop van de mobilisatie verminderde het personen- en het goederenverkeer in die mate, dat over een groot deel van het net de nachtdienst kon worden opgeheven. Toen werd veel personeel afgestaan voor krijgs- en bewakingsdienst. De toestand van het blanke personeel op het einde van 1899 blijkt uit het volgend overzicht:

| | |
|--|------|
| op de lijnen der N. Z. A. S. M..... | 2223 |
| op het bezette deel van den Natalspoorweg..... | 221 |
| geleend aan de O. V. G. S..... | 27 |
| " " den Pietersburgspoorweg..... | 4 |
| bij commando- of bewakingsdienst..... | 576 |

Totaal..... 3051

De hierboven genoemde bewakingsdienst (stationsemplacementen, lijnen en bruggen, enz.) werd beschouwd als krijgsdienst; het daarbij ingedeelde personeel stond uitsluitend onder den Commandant-generaal.¹⁾

Op den *Pretoria - Pietersburgspoorweg* was de directeur, een Engelschman, niet voldoende te vertrouwen, om hem geheel zelfstandig te laten werken. Daarom noodzaakte men hem in de eerste dagen van den oorlog het land te verlaten. De Regeering der Z. A. R. stelde een regeeringsambtenaar (ingenieur) aan als Algemeen Bestuurder der Maatschappij. Over deze lijn oefende het Gouvernement het zelfde beschikkingsrecht uit als over de lijnen der N. Z. A. S. M. Aanvankelijk is er over gedacht, aan laatstgenoemde maatschappij de exploitatie van de Pretoria—Pietersburglijn op te dragen. Toch is dit niet geschied. Daar het vervoer op dezé lijn al spoedig zeer onbeduidend bleek te zijn, gaf men er de voorkeur aan den dienst gescheiden te houden. Wel moest de N. Z. A. S. M. op last van de Regeering der Z. A. R. met eenig personeel en met locomotieven bijspringen.

De spoorwegen in den *Oranje-Vrijstaat* waren gouvernements-spoorwegen, de beambten dus staatsambtenaren. Daardoor stonden de spoorwegen, ook zonder nadere opeisching of opcommandeering, onbeperkt ter beschikking van de Regeering voor de uitvoering van transporten ten behoeve van de verdediging. Evenals in de Z. A. R. werd ook hier het noodige spoorwegvervoer door het krijgsbestuur aan de directie opgegeven, die voor de uitvoering zorgde.

De directeur dezer spoorwegen, een Engelschman, was op de hand der Boeren en heeft tot aan de geheele ontruiming van den Oranje-Vrijstaat door de Boerenstrijdmacht (einde Mei 1900) de zaak der Republieken gediend. Een groot deel van het personeel daarentegen was Engelschgezind. Vóór het uitbreken van den oorlog verlieten 400 man

¹⁾ De Ingenieur, 1900, Nos. 28 en 29.

van het personeel den dienst en stelden zich ter beschikking van den Overste GIROUARD. Ook vele achterblijvenden waren zeer Engelschgezind, wat herhaalde malen tot wrijving aanleiding gaf, toen eenig personeel van de N. Z. A. S. M. ter vervanging van de uitgevallenen dienst ging doen op de Oranje-Vrijstaatsche lijnen.

ad b. (Dienstregeling op de door de Boeren veroverde spoorwegen.)

Kort na het uitbreken van den oorlog vielen de Boerenstrijdkrachten zegevierend Natal binnen. Daar Generaal WHITE zich te Ladysmith wist te handhaven, en genoemd punt den Natalspoorweg beheerschte, kon de veroverde lijn slechts tot een weinig ten N. van Ladysmith (Modderspruit) worden geëxploiteerd. Weldra verkreeg de oorlog hier een stilstaand karakter; de Boeren sloten Ladysmith in en kozen, om dit beleg naar het Z. te dekken, eene sterke stelling achter de Tugela nabij Colenso; anderzijds lag SIR BULLER ten Z. van de Tugela en deed verscheidene vergeefsche pogingen om het beleg te verbreken.

Eerst op 10 October 1899, toen de Directeur van de N. Z. A. S. M. den Generaal JOUBERT in het lager te Zandspruit bezocht, vernam hij, dat het voornemen bestond het personeel en materieel der maatschappij te gebruiken voor de exploitatie van den spoorweg in Natal bij het voortrukken der republikeinsche strijdmacht. In dit opzicht was door de maatschappij niets voorbereid, omdat zij nimmer kennis had gedragen van een offensief operatieplan. Ten einde de N. Z. A. S. M. te vrijwaren voor eventueele moeilijkheden, werd bepaald, dat de exploitatie van den spoorweg in Natal geheel door en voor rekening van de Regering zou geschieden. Het noodige personeel werd tijdelijk van de maatschappij overgenomen, het materieel geleend of gehuurd. Het rollend materieel en de magazijnsgoederen, die op den Natalspoorweg werden buitgemaakt, werden als staatseigendom der Z. A. R. beschouwd. Vracht werd op de geoccupeerde lijnen niet geheven, hetgeen de administratie aldaar zeer eenvoudig maakte. Alle vervoer geschiedde op last van de militaire bevelhebbers.

Daar de N. Z. A. S. M. als zoodanig niets met de leiding van den dienst op de Natallijn te maken had, deed zich onmiddellijk de behoefte gevoelen aan een spoorwegautoriteit in het hoofdkwartier van den Commandant-generaal. Als zoodanig werd den Generaal JOUBERT een Afdelingschef van de N. Z. A. S. M. toegevoegd, die tevens chef van den „uitvoerenden dienst” op de veroverde lijn was. Men kan den toestand in Natal dus vergelijken met dien van eene nieuw opgerichte maatschappij, waarvan de directeur-generaal zich in het groote hoofdkwartier bevond. Het hoofdbureau van den nieuwen spoorwegdienst werd te Newcastle gevestigd.

14 October 1899 gaf de Commandant-generaal bevel den Natalspoorweg ten behoeve van het militair vervoer te exploiteeren, voor zoover zij door de verbonden republikeinsche troepen zou worden vermees-

terd. Al naarmate de Boerencommando's voortrukten, werd de Natallijn geopend:

| | | |
|------------|-----------------|--------------------|
| 17 October | tot Newcastle | (62 KM.) |
| 20 " | " Dannhauser | (98 ") |
| 22 " | " Hattingspruit | (110 ") |
| 25 " | " Glencoe | (122 ") |
| 27 " | " Dundee | (zijlijn van 9 ") |
| 2 November | " Elandslaagte | (171 ") |
| 7 " | " Modderspruit | (187 ") |

Toen in het laatst van Februari 1900 de krijgskansen keerden, de Colenso-stellingen verlaten werden en het beleg voor Ladysmith opgebroken werd, ontruimde men de Natallijn geleidelijk, naarmate de troepen terug trokken. 1 Maart vertrok de laatste trein van Modderspruit. Geruimen tijd bleef nu Glencoe het laatste Boerenstation, totdat de verbonden strijdmachten einde Mei 1900 terugtrokken naar Langsnek, en Charlestown, het Natalsche grensstation, hun eindpunt werd. Hiermede was de exploitatie ongeveer tot haar oorspronkelijken omvang teruggebracht. De verovering van de Z. A. R. volgde kort daarop.

Behalve op het O. operatieterrein drongen de Boeren aanvankelijk ook in het centrum zegevierend voorwaarts. De Oranjerivier werd overschreden en het N. deel der Kaapkolonie binnengerukt, vooral met het doel de hier wonende Boeren, die veelal op de hand der Republieken waren, tot opstand te bewegen. Eenige districten werden vermeesterd. Al waren de groote spoorwegbruggen over de Oranjerivier bij Norvals Pont en Bethulie niet vernield, toch schijnen de spoorwegen in die districten vóór de ontruiming door de Engelschen grootendeels onbruikbaar te zijn gemaakt. Eerst, nadat de bezetting geruimen tijd geduurd had, ging men er toe over deze voor de Republikeinsche troepen in orde te brengen. Dit geschiedde voornamelijk op aandrang van de Transvaalsche Regeering, die eene betere verbinding met haar te Colesberg liggende commando's wenschte.

De Regeering van den O. V. belastte een particulier ingenieur met het in orde maken dezer lijnen en, zoodra zij gereed waren, ook met de leiding van het verkeer. Op last van de Z. A. R. sprong de N. Z. A. S. M. bij, door personeel voor de exploitatie af te staan; ook deed haar materieel dienst op deze veroverde lijnen, evenals op die van de daarbij aansluitende O. V. spoorwegen. Met de exploitatie bemoeide de maatschappij zich in het geheel niet; deze geschiedde onder leiding van den hierboven bedoelden directeur.

ad c. (Dienstregeling op de door de Engelschen veroverde spoorwegen.)

Den 11^{en} Februari 1900 begon LORD ROBERTS zijn opmarsch uit het kamp aan de Modderrivier met het doel om, Kimberley ontzettend, op Bloemfontein te marcheeren. Werkelijk rukte de Engelsche Opperbevelhebber met zijne macht 13 Maart Bloemfontein binnen. Hier moest

om verschillende redenen eene langdurige rust gehouden worden. Zoo moesten o. a. de Boeren eerst uit het N. van de Kaapkolonie en het Z. van den O.-V. verdreven worden, opdat men de uit de Kaapkolonie leidende spoorlijn bij de verdere operatiën als verbindingsweg zou kunnen gebruiken. Den 3^{en} Mei werd de voorwaartsche beweging in N. richting hervat en den 5^{en} Juni 1900 Pretoria bezet. Ook hier kwam de aanval tijdelijk tot staan. Eerst 23 Juli rukten de Engelschen verder, ditmaal in O. richting langs de Delagoabaai-lijn. Den 24^{sten} September 1900 werd Komatipoort, het laatste Z.-A. station dier lijn bezet, en waren de Engelschen vrijwel in het bezit van het geheele spoorweginet der Z. A. R.

Niettegenstaande LORD ROBERTS den 11^{en} Februari 1900 de voorwaartsche beweging begon, die tot de verovering der beide republieken leidde, kon eene behoorlijke regeling betreffende de exploitatie der veroverde spoorwegen eerst plaats vinden na de bezetting van Bloemfontein op 13 Maart, omdat men eerst toen in voeling kwam met de spoorwegen des vijands.

Het is wel duidelijk, dat hier eene andere regeling toepassing vinden moest dan in de koloniën. Had men daar te maken met eene hoofdzakelijk loyale bevolking en met een loyaal spoorwegpersoneel, zoodat de eigenlijke exploitatie geheel in handen van de burgerautoriteiten blijven kon, in den O.-V. zou men eene vijandige bevolking vinden en een ten deele minder gunstig gestemd spoorwegpersoneel, terwijl men in de Z. A. R. kon rekenen op eene zeer vijandelijke stemming van bevolking en spoorwegpersoneel. Bovendien moest men thans, veel meer dan te voren, rekenen op beschadigde lijnen en op door den vijand gepleegde aanslagen op de treinen. In verband hiermede besloot Luitenant-Kolonel GIROUARD, zooals hij zegt, een *geheel ander* stelsel van exploitatie toe te passen als in de Kaapkolonie en Natal. ¹⁾

Daarom werd volledig beslag gelegd op de veroverde lijnen, en exploiteerde GIROUARD ze onder den naam „Imperial Military Railways” (I. M. R.), geholpen door een staf en personeel, militairen en burgers, door hem aangewezen. Hijzelf trad op als directeur-generaal en hield de geheele exploitatie van den spoorweg met de contrôle in eigen hand. Daar deze zaak zijn volle aandacht eischte, droeg hij zijn taak in de Kaapkolonie en Natal aan een majoor van de genie over met den titel „Deputy Director of Railways”. ²⁾

De chef van den staf van den Opperbevelhebber, LORD KITCHENER, wees aan, wat per spoor zou worden vervoerd; niets ging zonder zijn order per trein naar het front. Het aantal wagons, dat per dag kon vervoerd worden, werd hem door de spoorwegautoriteiten medegedeeld. Hij verdeelde deze van dag tot dag, naarmate van de behoefte, onder verplegingsdienst, remonte, troepenvervoer, enz. Eene

¹⁾ GIROUARD, blz. 34.

²⁾ T. a. p. blz. 37.

spoorwegautoriteit in het groote hoofdkwartier ging alle aanvragen tot vervoer na. Werd meer transport geëischt dan binnen een bepaalden tijd mogelijk was, dan geschiedde de verdeling onder de verschillende takken van dienst naarmate van de noodzakelijkheid der transporten. Minder noodige aanvragen werden dan afgewezen. ¹⁾

De dienstregeling op de lijnen kwam neer op het volgende:

In de eerste plaats werd, als op de bevriende lijnen, een „military controlling staff” ingesteld. Dat hier, meer nog dan op laatstgenoemde, eene schakel noodig was tusschen leger en technisch spoorwegpersoneel is duidelijk. De Majoor der Genie MURRAY, die eerst „Assistant Director” van de Kaapsche spoorwegen was geweest, werd dit nu te Bloemfontein voor de I. M. R. Onder hem stonden „Deputy Assistant Directors” (D. A. D.) te Bloemfontein, later ook één te Kroonstad. Toen het leger de voorwaartsche beweging N. van eerstgenoemde stad weder aannam, vergezelde een derde D. A. D. het hoofdkwartier; deze won alle spoorweginlichtingen in, die voor de autoriteiten in den rug van het leger van gewicht konden zijn, ondervroeg alle spoorwegbeambten, die op hun post waren gebleven, bevestigde hen in hun ambt of zond hen weg, indien hij ze niet vertrouwde, kortom, hij trof alle maatregelen om het vervoer op de lijnen te kunnen hervatten, zoodra zij hersteld zouden zijn.

Eindelijk werden ook „Railway Staff Officers” aangesteld op alle belangrijke stations en op het eindstation (railhead). ²⁾

Tot dusverre is de regeling derhalve geheel overeenkomstig aan die in de Kaapkolonie. Het verschil tusschen beide stelsels ligt dan ook meer in de wijze, waarop de *technische* leiding van den spoorwegdienst met behulp van de z.g. „technical working staff” geregeld werd. In de koloniën bleef die geheel in handen van de spoorwegautoriteiten; op de I. M. R. ging dit niet, omdat een deel van het personeel met de Boerentropen terugtrok, een ander deel door het krijgsbestuur niet werd vertrouwd. Bij aankomst te Bloemfontein bleek, dat van de O. V. G. S. de directeur-generaal, de „traffic manager” en de hoofd-administrateur met eenige mindere beambten N.-waarts met den vijand teruggegaan waren. Tal van andere autoriteiten waren op hun post gebleven.

Al het spoorwegpersoneel, dat bij het uitbreken van den oorlog den O.-V. verlaten had, werd onmiddellijk hersteld, zooveel mogelijk op de oude posten. De hoofdingenieur en de leider van den locomotievendienst werden geschorst en door genie-officieren vervangen. Aan het hoofd van den telegraafdienst kwam insgelijks een genie-officier.

Daar het verkeer natuurlijk het best verzekerd was, indien men alle hoogere posten deed vervullen door mannen, die doorkneed waren in de exploitatie van de eigenaardige Z.-A. lijnen, werden voor de overige

¹⁾ T. a. p. blz. 42.

²⁾ GIROUARD, blzn. 34/5.

opengevallen hogere betrekkingen bij de I. M. R. zooveel mogelijk beambten van de Kaapsche spoorwegen aangewezen. De afdelingen „weg en werken”, „locomotievendienst” en „magazijnsvoorraden” werden door genie-officieren gecontroleerd; die, welke het vervoer regelde, alsmede de administratieve afdeling kwamen in handen van burger-spoorwegautoriteiten met ervaring van de Z.-A. spoorwegstelsels. ¹⁾

Beschouwt men het hier door GIROUARD toegepaste stelsel meer van nabij, dan blijkt, dat het niet in die mate afwijkt van het andere, als zijne hiervóór aangehaalde woorden dit zouden doen vermoeden. Het karakteristieke verschil tusschen den dienst op de I. M. R. en den daarvóór beschrevenen bestond hierin, dat het militaire element zich op eerstgenoemde meer op den voorgrond stellen moest. Een militair plaatste zich aan het hoofd van den geheelen spoorwegdienst, terwijl ook aan het hoofd van sommige technische takken van dienst officieren werden geplaatst. Natuurlijk nam de militaire inmenging met den technischen spoorwegdienst nog toe, toen LORD ROBERTS 3 Mei 1900 van Bloemfontein N.-waarts rukte. Weldra zou men den spoorweg vernield vinden op eene wijze, zooals dat te voren nooit in eenigen veldtocht was voorgekomen.

Naarmate men voortrukte, werd de rest van de O. V. G. S. aange-trokken bij de I. M. R.; later ook achtereenvolgens deelen van de N. Z. A. S. M. De beambten van deze maatschappij waren bijna allen vijandig; men zag zich dus genoodzaakt hen te ontslaan en zelfs hen, vóórzoover geen burgers der Z. A. R., het land uit te zetten. Tot 1 Mei 1901 keerden in het geheel 1689 leden van het personeel naar Europa terug. ²⁾ Zij werden vervangen door officieren en minderen van 4 spoorwegcompagnieën der genietroepen; door menschen van de „Railway reserve”, zijnde beambten van de groote Engelsche spoorwegmaatschappijen, speciaal voor dat doel geworven en in eens bij de reserve ingedeeld; verder door geleend personeel der Kaapsche spoorwegen, en eindelijk door soldaten en oud-soldaten. Reeds gedurende de halt te Bloemfontein had men eene lijst aangelegd van soldaten, die eenig verstand van spoorwegzaken hadden. Na aankomst der Engelschen te Johannesburg werden zij uit de regimenten gelicht en bij de I. M. R. ingedeeld. Het duurde eenigen tijd, eer al deze mannen, van wie velen

¹⁾ T. a. p. blzn. 36/7.

²⁾ Verslag der N. Z. A. S. M. over 1900, blz. 23. Uit de antwoorden van den Generaal-majoor BARTON tijdens de enquête mag men afleiden, dat ook op de Transvaalsche spoorwegen een deel van het personeel in dienst bleef. Vermoedelijk waren dit Transvaalsche burgers. Zij gaven echter aanleiding tot een groot aantal klachten over brutaal optreden tégen de officieren en belemmerden soms eerder het vervoer, dan dat zij het bevorderden. Generaal BARTON vermeldde hierbij voorbeelden van moedwillig door het personeel veroorzaakte spoorwegongelukken, waarbij tal van dooden voorkwamen. Minutes of evidence, Nos. 16277 t/m '82.

slechts weinig kennis ter zake bleken te hebben, ieder in een hun passenden werkring waren geplaatst. Op die wijze werden 3000 spoorwegbeambten vervangen, waarvan 1000 door gewone soldaten. ¹⁾

Het aangenomen stelsel van exploitatie werd, naarmate men verder rukte, uitgebreid. Het hoofdkwartier, zoowel van den m. c. staf als van den „technical working staff” werd overgebracht naar Johannesburg, terwijl men vertegenwoordigers in den O. V. achter liet. Den 1^{sten} Juni kwam de Director of Railways, GIROUARD, te Johannesburg aan. Onmiddellijk werd de administratie van het reeds vermeesterde deel der Transvaalsche spoorwegen overgenomen en de overname van de rest van het stelsel voorbereid, om haar ten uitvoer te leggen, zoodra de verdere deelen van het net in bezit zouden genomen zijn. Het verkeer tot Johannesburg werd 10 Juni heropend, 14 dagen na het binnenrukken der eerste Engelsche troepen. Natuurlijk trachtte men nu zoo spoedig mogelijk de Natallijn weder in orde te brengen om BULLER's macht de hand te reiken en dezen veel korteren spoorweg als etappe-lijn voor het leger te kunnen benutten. Zoowel van uit het N. als van uit het Z. werd aan het herstel der lijn gewerkt. 26 Juli 1900 reikte men elkaar te Standerton (elders wordt opgegeven te Vlakfontein) de hand en werd de lijn Elandsfontein—Durban voor doorgaand verkeer heropend. Het gedeelte van de Transvaallijn van af de Natalsche grens tot Standerton werd, in verband hiermede, eenigen tijd door de Natalsche Gouvernmentsspoorwegen geëxploiteerd. Eerst 15 Augustus 1900 namen de I. M. R. dit gedeelte over.

Zoodra LORD ROBERTS Pretoria binnengerukt was, werd den directeur der N. Z. A. S. M. te kennen gegeven, dat men geen prijs stelde op de diensten van zijn personeel, dat de lijnen door de I. M. R. onder leiding van den Luitenant-Kolonel GIROUARD zouden worden geëxploiteerd, dat men de eigendommen der maatschappij zou eerbiedigen, en dat voor het vervoer zou worden betaald op de zelfde wijze, als de Z.-A. Regeering dit had gedaan. Aan den directeur en eenig administratief personeel werd weldra toegestaan voorloopig te blijven om inlichtingen te verstrekken, bij de overname van den dienst behulpzaam te zijn en de verdere belangen der maatschappij te behartigen. ²⁾

Eene definitieve regeling der tarieven heeft tusschen GIROUARD en den directeur nimmer plaats gevonden, hoewel laatstgenoemde daarop meermalen heeft aangedrongen. Den 3^{en} Augustus werd beslag gelegd op het archief der maatschappij, terwijl korten tijd later de verklaring van LORD ROBERTS en van GIROUARD — dat voor alle transporten zou worden betaald — herroepen werd, als gedaan door niet bevoegden!

Toen op 1 September 1900 officieel de inlijving der Z. A. R. was

¹⁾ GIROUARD, blz. 41.

²⁾ Verslag der N. Z. A. S. M. 1900, blzn. 17/8.

afgekondigd, volgde den 12^{en} dier maand eene formeele beslaglegging op alle eigendommen van de maatschappij door de Britsche Regeering. ¹⁾ Hiermede hield alle bemoeiing van de N. Z. A. S. M. en van hare directie met de exploitatie der lijnen op. Den 16^{en} October 1900 vertrok de directeur uit Pretoria naar Nederland.

Inmiddels was 21 Juni het spoorwegverkeer met Pretoria door de Engelschen heropend. In het begin van Augustus was de Delagoabaai-lijn tot Middelburg in hunne handen en werd het verkeer tot daar hersteld. Hier hielden de troepen eene halt tot de laatste week van Augustus, toen de voorwaartsche beweging opnieuw begon en onafgebroken doorgezet werd tot Komatipoort aan de Portugeesche grens, waar de troepen 24 September aankwamen. De lijn werd hersteld en het vervoer den 27^{sten} d.a.v. geopend.

Toen in October 1900 het spoorwegverkeer wederom tot Delagoabaai uitgestrekt werd, zond GIROUARD ook een luitenant der genie met den lokalen rang van majoor naar Lourenço-Marques, om daar als „Assistant Director of Railways” op te treden. Hij vergemakkelijkte het vervoer van goederen voor het leger van de Delagoabaai en vertegenwoordigde de I. M. R. tegenover de Portugeesche beampten.

De spoorlijn van Pretoria naar het N. tot Pietersburg werd eerst in April 1901 geheel door de Engelschen in exploitatie genomen.

Uit het rapport van SIR FLEETWOOD WILSON blijkt, dat de I. M. R. als eene afzonderlijke, zelfstandige spoorwegmaatschappij beheerd werden. De tarieven waren de zelfde als die, door GIROUARD met de Kaapkoloniespoorwegen voor het oorlogsvervoer bedongen. Voor doorgaand vervoer van de Kaapsche havens tot in Transvaal werd ineens aan de kust betaald, en het aan de I. M. R. toekomende deel der vracht later met de C. G. R. verrekend. ²⁾

Toen in het einde van 1901 het land meer en meer tot rust begon te komen en het burgerbestuur zijn taak begon te hervatten, had GIROUARD eene aanzienlijke vermeerdering van bezigheden in verband met het naderend einde der vijandelijkheden en het overgeven van de spoorwegen aan het burgerbestuur. Daarom droeg hij zijne betrekking van directeur-generaal van de I. M. R. over aan een luitenant-kolonel der genie, terwijl hij zelf als „Director of Railways” bij den opperbevelhebber bleef. Genoemde directeur-generaal ontving zijne bevelen, zoolwel in burger als in militair opzicht, rechtstreeks van den Director of Railways. Den 1^{sten} Juli 1902 werden de spoorwegen, nadat de vrede inmiddels gesloten was, overgegeven aan het burgerbestuur. ³⁾

¹⁾ T. a. p. blzn. 30—38.

²⁾ Appendices, blzn. 309—316.

³⁾ Voor een volledig en duidelijk schema van de bevelvoering over alle spoorwegen in Z.-Afrika van Juni 1900—December 1901 wordt verwezen naar de graphische voorstelling (Chart N^o. 1) achter GIROUARD's rapport.

Ad. d. (Exploitatie van het net der Boeren tijdens hun terugtocht.)

Dit punt eischt na al het voorgaande weinig toelichting. Reeds vóór het uitbreken der vijandelikheden had de directie der N. Z. A. S. M. met het oog op een mogelijk in handen des vijands geraken van een deel van het net eene dienstorder ¹⁾ voor haar personeel uitgevaardigd, waarin voor dat geval de te volgen gedragslijn was voorgeschreven. Aan die dienstorder ontleenen wij het volgende:

„Het personeel zal zoo lang mogelijk zijn dienst blijven verrichten „en zich niet eigenmachtig van zijn post mogen verwijderen, voordat „deze door vijandelijke troepen in bezit genomen is. . . .

„Indien een gedeelte van den spoorweg door den vijand in bezit is „genomen, zal het personeel van dat gedeelte trachten op een of andere „wijze zich te begeven naar gedeelten van den spoorweg, die nog niet „in handen van den vijand zijn, en zich weer ter beschikking van den „dienst stellen, tenzij het vertrek door den vijand wordt belet, of blij- „ven in 't belang van een gezin wenschelijk is. . . .

„In 't algemeen moet als beginsel gelden, dat niet vrijwillig diensten „worden bewezen aan den vijand. Mocht in sommige gevallen dwang „door bedreiging worden uitgeoefend voor de vervulling van zekere „dienstverrichtingen, dan zal daaraan lijdelijk gevolg kunnen worden „gegeven, doch zal men moeten trachten zich daaraan zooveel en zoo „spoedig mogelijk te onttrekken.

„Het personeel zal bevoegd zijn zich voor gevangenschap te vrijwaren „door te beloven op zijn standplaats te blijven en geen deel te nemen „aan den strijd.”

Welke bepalingen in dit opzicht op de O. V. G. S. gemaakt waren, is niet bekend. Gelet op de overwegend Engelsche stemming van het personeel is het waarschijnlijk, dat zij minder stellig zijn geweest.

De bovenvermelde bepalingen werden van toepassing, toen de Engelsen in 1900 zegevierend eerst den O. V., later ook de Z. A. R. binnenrukten. Het personeel legde overal na de occupatie zijne werkzaamheden neder. Feitelijke dwang om den arbeid te hervatten werd hier en daar toegepast, doch dit schijnt tegen de bedoeling van den Opperbevelhebber en slechts gedurende korten tijd te zijn geschied. Alleen werden een zestigtal werklieden der centrale werkplaatsen te Pretoria drie maanden lang onder dwang, hoewel tegen betaling, aan den arbeid gehouden. ²⁾

Wat de exploitatie der lijnen door de Boeren aangaat, bleven de van kracht zijnde beginselen gehandhaafd; de dienst werd ingekrompen, naarmate de eigen strijdkrachten terug moesten. Terwijl bij het oprukken der Engelsche strijdmacht naar Pretoria de directeur der N. Z. A. S. M. aldaar bleef, waren reeds te voren de noodige maatregelen ge-

¹⁾ N^o. 32, d.d. 6 September 1899.

²⁾ Verslag N. Z. A. S. M. 1900, blzn. 16/7.

nomen om eene geregelde voortzetting der exploitatie op het nog niet door de Britsche krijgsmacht bezette gedeelte van de Oosterlijn te verzekeren. Daartoe ontving de secretaris der directie de opdracht zich naar Waterval - Boven te begeven om dáár het bestuur bij de Regeering te vertegenwoordigen en de leiding der exploitatie op zich te nemen. Tot de bezetting van genoemd station op 30 Augustus 1900 bleef hij aldaar met de afdeelingkantoren van „Mouvement en Tractie”, en van „Weg en Werken”. Daarna begaf de vertegenwoordiger der directie zich telkens met een voldoende staf meer O-waarts om de exploitatie geregeld te kunnen voortzetten. Na zich eenige dagen te Hectorspruit te hebben gevestigd, waar de kantoren in spoorwegrijtuigen werden gehouden, moest men spoedig verder de wijk nemen. Eindelijk werd alles naar Lourenço-Marques overgebracht.

Op 18 September 1900, ééne week vóór de bezetting van Komati-poort aan de Portugeesche grens, eindigde de exploitatie geheel. Het grootste gedeelte van het personeel week mede uit naar Lourenço-Marques. ¹⁾

Het gedeelte van den Noorderspoorweg van Pietersburg tot Warmbad bleef nog eenigen tijd in handen der Boeren. Hier hield de dienst in de eerste maanden van 1901 geheel op.

¹⁾ Verslag N. Z. A. S. M. 1900, blzn. 39/40.

(Wordt vervolgd).