

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

DOOR

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

(Vervolg van blz. 477.)

Met de inbezitneming van de O. lijn der N. Z. A. S. M. eindigde de groote oorlog geheel en trad hiervoor in de plaats de zuivere guerilla-oorlog, die feitelijk reeds begonnen was onmiddellijk na LORD ROBERTS' intocht te Pretoria, toen DE WET op 7 Juni 1900 te Roodewal, in het N. van den O. V., verscheen en daar de lijn over grooten afstand vernielde.¹⁾

De spoorwegen dienden den Engelschen nu voor de uitvoering van troepenverplaatsingen over het zeer uitgestrekte, door hen bezette gebied, maar bovenal voor aan- en afvoer van al het benodigde, respectievelijk overtollige. Van hoeveel waarde zij in dit opzicht voor hen waren, kan wel hieruit blijken, dat bijna alle aanslagen des vijands op die lijnen met hare talloze kwetsbare punten waren gericht. Zij vormden in deze periode met recht de levensaderen voor het Engelsche leger; hen te behouden was voor de Britten eene levensvraag voor hun standhouden in de vermeesterde republieken.

Bij de bespreking van de diensten, door de spoorwegen als communicatiën bewezen, verdient het vervoer van gekwetsten en zieken met een enkel woord afzonderlijk vermeld te worden. Tijdens de oorlogsenquête had men voor dat vervoer niets dan lof²⁾. De hospitaaltreinen waren uitstekend ingericht en kwamen tot vlak achter het gevechtsveld. Eene opgave van het totaal aantal vervoerde gekwetsten en zieken ontbreekt, doch dat de loftuitingen niet ongegrond zijn, kan wel blijken uit het zeer gering aantal gekwetsten en zieken, dat onderweg overleed; het bedroeg juist 1 per 1000 voor de ernstige gevallen. Met zulk een ambulancetrein gingen 2 officieren van gezondheid mede. Zij kon-

¹⁾ Zie hiervoor DE WET, blz. 140 vgg.

²⁾ Minutes of evidence, Antw. Nos. 3668 en 3961.

Mil. Spect. 1906.

den $\pm$ 90 gewonden vervoeren, en hadden alles bij zich: kok, keuken, verpleegsters. De weinig ernstige patiënten — zij, die „the barrack rations” aten — werden met gewone treinen vervoerd, soms in trucks, welker bodem men met zakken hooi bedekt had, en zelfs met open goederen- of veewagens. In het laatste geval kregen de zieken, in verband met het groot verschil in temperatuur tusschen dag en nacht in Z.-A., wollen jassen en kapotjassen mede. Deze treinen werden begeleid door 1 officier van gezondheid en een paar ziekenverplegers.

Vreemd steekt tegen bovenstaande goede zorgen de beschrijving af, die Dr. VAN EVERDINGEN geeft van de wijze, waarop de wederrechtelijk (z.g. bij vergissing) krijgsgevangen gemaakte Transvaalsche en Vrijstaatsche ambulances van het Roode Kruis na den slag bij Modderrivier werden vervoerd. Noch aan de gevangenen noch aan de gewonden werd voedsel verstrekt. In veewagens, later tegen 3^e klasse rijtuigen verwisseld, ging men tot de Aar, waar allen te zamen met boeven in een gevangenisshok opgesloten werden en slechts koffie uit een emmer ontvingen. In niet schoongemaakte veewagens ging de reis toen verder tot Kaapstad, ofschoon minstens 10 ledige personenrijtuigen in den trein waren. 36 Uur bracht men zoo zonder voedsel door.¹⁾

Ad d. (Strategische transporten.)

Het is duidelijk, dat — waar de Engelschen met eene beperkte macht aanvankelijk op 3 zeer ver van elkaar verwijderde operatietooneelen aanvallend trachtten op te treden, waar hun oorlogshandelingen hoofdzakelijk langs de spoorwegen plaats vonden en waar zij bij het einde van den oorlog met eene macht van 327.000 man een vijandelijk gebied moesten beheerschen, lang van Z. naar N. ruim 1000 KM., en in het N. bijna 700 KM. breed — dat dáár tal van malen troepen van het eene naar het andere operatietooneel moesten worden overgebracht, dat dáár menigmaal ook op één operatietooneel troepenverplaatsingen van zulke sterkte en over zóó groote afstanden plaats vonden, dat van strategische transporten mag worden gesproken.

De gegevens zijn niet beschikbaar om een denkbeeld te geven, hoeveel troepen gedurende den oorlog op de boven aangegeven wijze zijn vervoerd. Wij zullen daarom volstaan met het vermelden van enkele voorbeelden:

1^o. Het reeds genoemde transport van de cavalerie en rijdende artillerie onder Generaal FRENCH en van de 6^e divisie uit het N. der Kaapkolonie naar LORD ROBERTS' basis aan de W. Kaapsche lijn nabij Modderrivierstation.²⁾

2^o. Begin Maart 1900, toen BULLER Ladysmith ontzet had, wilde LORD ROBERTS hem met 1 divisie (de 5^e) verzwakken, deze per spoor naar Durban doen vervoeren, over zee naar East London en van daar per spoor naar het N. der Kaapkolonie, om den Generaal GATACRE te versterken,

¹⁾ Dr. W. VAN EVERDINGEN, De oorlog in Zuid-Afrika. Eerste tijdvak. blzn. 81/2.

²⁾ Zie blzn. 393 en 467.

die later bij de hoofdmacht zou aansluiten. Den 6^{en} Maart gaf LORD ROBERTS telegrafisch last om die troepenverplaatsing uit te voeren. Toen de genoemde divisie met bovendien 1 regiment huzaren reeds van Ladysmith naar Durban vervoerd en voor een gedeelte al ingescheept was, werd tegenbevel ontvangen. Den 9^{en} Maart had BULLER, in de meening, dat de Boerenstrijdmacht in Natal opnieuw versterkt was, geseind, dat het hem nuttiger voorkwam de 5^e divisie voorloopig daar te laten. Daarop gaf LORD ROBERTS den 10^{en} machtiging de verplaatsing van de 5^e divisie uit te stellen. Alle troepen gingen toen weder per trein naar Ladysmith terug.

3^o. In April 1900 valte LORD ROBERTS het oude plan weder op. Reeds hiervoor werd medegedeeld, hoe toen het gros der 10^e divisie uit Natal met een grooten omweg, zooveel mogelijk per spoor en verder over zee, vervoerd is naar Kimberley, terwijl 1 brigade der divisie naar het Z. van den O.-V. ging. ¹⁾

4^o. Het spoorwegtransport van de garde-brigade POLE-CAREW van Bloemfontein naar Springfontein, onmiddellijk na LORD ROBERTS' aankomst te Bloemfontein. ²⁾

5^o. Het transport van de koloniale en andere bereden infanterie met hare bagage, enz. in 31 treinen van Kroonstad naar Krugersdorp.

Dit transport liep in 5 dagen af. Gedurende dien tijd vond bovendien een dagelijksch gewoon vervoer plaats van 3 treinen met levensmiddelen, munitie, enz. uit het Z. naar Pretoria. ³⁾ Dit troepenvervoer hield verband met de actieve operatiën der Engelschen in het W. van de Transvaal tegen DE LA REIJ en LEMMER, die BADEN-POWELL eenige malen te Rustenburg insloten (1 Juli 1900).

6^o. De troepenconcentratie in de 2^e week van Augustus 1900 langs den Pretoria-Pietersburgspoorweg, toen President STEIJN dien weg van W. naar O. wilde oversteken om zich met LOUIS BOTHA en de leden der Regeering van de Z.A.R. ten N.O. van Middelburg te vereenigen. ⁴⁾ De bedoelde lijn was op verscheidene plaatsen beschadigd. Een constructietrein werd vooruitgezonden, gevolgd door de brigades CLEMENTS en PAGET, de bereden troepen van Generaal BADEN-POWELL en een deel van Generaal HAMILTON's macht. Het gros dier troepen werd uitgelaten te Warmbad, 96 KM. ten N. van Pretoria. Nabij dit station trachtte de vijand door te breken, doch werd teruggedreven. ⁵⁾

7^o. De reeds genoemde concentratie van Generaal HAMILTON's divisie, de brigade SMITH-DORRIEN en andere troepen nabij Belfast in het laatst van Augustus 1900. ⁶⁾

8^o. Het terugtransport van de geheele operatieve macht, die aan den laatsten strijd langs de O. lijn tot Komatipoort had deelgenomen. Be-

¹⁾ Zie blzn. 471/72.

²⁾ Zie blz. 470.

³⁾ GIROUARD, blz. 42

⁴⁾ Zie DE WET, blz. 198 vgg. De Engelsche bronnen vermelden ten onrechte, dat DE WET dezen tocht zou medegemaakt hebben.

⁵⁾ GIROUARD, blz. 44.

⁶⁾ Zie blz. 476.

halve groote voorraden vermeersterd spoorwegmaterieel werd de geheele macht van daar tusschen 28 September en 10 October, derhalve in 13 dagen, met 102 treinen terugvervoerd. De eerste trein vervoerde de Coldstream Guards en werd geleid door een reservist van het eigen regiment. Daar men thans de locomotieven van de tandradsectie weder in bezit had, kon de capaciteit dier sectie verdubbeld worden.¹⁾

9°. Vooral toen de zuivere guerilla begon en de vijand in korten tijd groote afstanden aflegde, waren aanzienlijke troepenverplaatsingen per spoor noodig. De invoering van het blokhuizenstelsel en het streven den vijand binnen besloten ruimten te localiseeren om hem daar met mobiele colonnes aan te tasten, droegen mede daartoe bij. Het grootste vervoer van één station was misschien wel het transport van 9000 man, 14.500 paarden en muilen, 48 stukken geschut, 373 ossenkarren en andere voertuigen, die in het begin van Februari 1901 van Bloemfontein vervoerd werden naar Nauwpoort en De Aar, om de invallende macht onder DE WET te keeren. Bij deze gelegenheid werd een record verkregen aan De Aar van 25 aankomende en 25 vertrekkende treinen op één dag.

Een ander groot transport in dit tijdperk was dat van Generaal FRENCH's macht uit het Z.O. van de Transvaal naar Middelburg in 67 treinen.²⁾

Ad e. (Tactische doeleinden.)

Het nauwe verband, dat er in den Z.-A. oorlog valt waar te nemen tusschen de opereerende troepen en de spoorwegen, maakt, dat talloze malen troepenverplaatsingen van beperkte afmeting plaats vonden met het doel troepen onmiddellijk na het verlaten van den trein aan het gevecht te doen deelnemen. Meermalen werden troepen uit hun kamp per trein vervoerd tot nabij het punt, waar zij den aanval zouden beginnen.³⁾ Wij brengen voorts in herinnering, hoe de Engelschen hun dooden en gekwetsten dikwijls per trein van het gevechtsweld wegvoerden.⁴⁾

Eene afzonderlijke vermelding verdienen hier de pantsertreinen, waarvan de Engelschen veelvuldig gebruik hebben gemaakt. Zij bestonden uit eene locomotief, die op hare kwetsbare deelen gepantserd was, en een zeker aantal — hoogstens 7 — ten deele gedekte, ten deele open wagons. De locomotief, als bewegende kracht, was in het midden van den trein geplaatst; de „vechtende” deelen aan de uiteinden. Daar vond men aan weerszijden 2 gepantserde, open kolenwagens, bewapend met 1 à 2 Maximkanonnen, en voorzien van infanterieschietgaten. Zoeklichten werden medegevoerd. In de latere perioden van den oorlog werd in den trein ook een wagen met 1 of 2 lichte snelvuurkanonnen opgenomen. In een goederenwagen bevond zich een electrisch telegraaf toestel; was

¹⁾ GIROUARD, blz. 46.

²⁾ GIROUARD, blz. 21.

³⁾ Het zou te ver voeren hier een aantal voorbeelden uit te werken. Men zie hiervoor o.a. DR. W. VAN EVERDINGEN, blzn. 14/5, 71, 81, 139/40, 131/2, 226, 331. Meermalen werd artillerie of werden Maxims medegegeven.

⁴⁾ Zie o.a. DR. W. VAN EVERDINGEN, blzn. 35 en 74.

de lijn onbeschadigd, dan kon men in eene halve minuut contact maken tusschen dit toestel en de telegraaflijn van den spoorweg, waardoor men in verbinding kwam met alle stations. De bezetting van den trein bestond uit 28 schutters, waaronder 8 pioniers voor het verrichten van herstellingen aan de baan en het bedienen van het zoeklicht; voorts uit de noodige artilleristen voor het geschut en eenige telegrafisten. Voor elken pantsertrain waren bovendien nog een aantal gepantserde, van schietgaten voorziene wagens ter beschikking, zoodat de bezetting naar behoefte kon worden versterkt; soms werden ook deelen van den trein op belangrijke punten achtergelaten. Bij iederen trein waren 2 officieren ingedeeld; zoodra hij in beweging ging, hield één officier de wacht bij de voorste, één bij de achterste stukken. ¹⁾

Bij het uitbreken van den oorlog hadden de Engelschen 5 pantsertrainen gereed op de Kaapsche lijnen en even zoovele op de Natallijn. Daarvan hebben er eenige goede diensten gedaan tijdens het beleg van Ladysmith, Kimberley en Mafeking. Zij gingen meermalen op verkenning uit en namen deel aan uitvallen en gevechten.

De andere pantsertrainen, die zich op de vrije lijnen bewogen, leidden een precair bestaan, daar zij voortdurend op verkenning werden uitgezonden en langs de lijnen patrouilleerden; ook namen zij deel aan gevechten. ²⁾ Op de W. Kaapsche lijn vingen de Boeren den eersten nacht van den oorlog een pantsertrain bij Kraaipan, een weinig ten Z. van Mafeking, dien zij vernielden; in Natal werd er den 15^{en} November 1899 een door de Boeren vernield bij Chieveley. ³⁾ Door deze voorvallen werden de pantsertrainen, die nog alleen met infanterie en Maxims bewapend waren, impopulair.

Daar de vijand nog over artillerie beschikte, werden zij menigmaal „teruggeschoten”, d. i. zij moesten den strijd ontwijken. In eene latere periode van den oorlog, toen de vijand geen artillerie meer had, de pantsertrainen met licht geschut bewapend werden en men meer vertrouwd met hun gebruik raakte, bewezen zij onschatbare diensten bij het bewaken der lijnen, en brachten den vijand menigmaal schade toe. ⁴⁾ Hun aantal werd nu geleidelijk tot 19 uitgebreid. ⁵⁾ Aanvankelijk waren zij geplaatst onder officieren, die deelen van de verbindingslijnen commandeerden, doch dit voldeed niet. De pantsertrainen ijlden voortdurend over de lijnen, z.g. om deze voor het verkeer open te houden, doch

¹⁾ STREFFLEURS Österreichische Militärische Zeitschrift, 1901. III Band, blzn. 254—261.

²⁾ Zie o.a. Dr. W. VAN EVERDINGEN, blz. 133.

³⁾ T. a. p. blz. 58/9.

⁴⁾ GIROUARD, blz. 65.

⁵⁾ Tijdens PLUMER's pogingen om Mafeking uit het N. te ontzetten, gebruikte hij bovendien 3 uit gewone spoorwegwagens geïmproviseerde pantsertrainen. Zij hadden ieder een Maxim en een licht snelvuurkanon, en deden uitstekende diensten bij het openhouden der lijnen. Zie PLUMER's getuigenis. Minutes of evidence, Antwoorden Nos. 17.950 en 18.047.

daardoor stremden zij dit eerder. Zij werden daarom later tot eene soort afzonderlijk korps vereenigd onder een kapitein van de genie, die verscheiden maanden Deputy Assistant Director te Kroonstad was geweest, waarna hij met veel succes een pantserrein had gecommandeerd. Daardoor was hij vertrouwd en met de eischen van het verkeer in Z.-A. en met het tactisch gebruik der pantserreinen. Hij ontving den titel „Assistant Director for armoured trains” en behoorde als zoodanig en tot het groote hoofdkwartier en tot den staf van den Director of Railways. Zodoende werd hij op de hoogte gehouden van de deelen van het net, die men bedreigd achtte, of waar men de pantserreinen het meest noodig had, ten einde pogingen des vijands om door te breken, te helpen verijdelen. De pantserreinen werden dan naar die deelen van het net gezonden en hun dienst aldaar door den „Assistant Director for armoured trains” geleid. Aldus werd er gewaakt tegen een versnipperd of een minder oordeelkundig gebruik der pantserreinen; ook hinderden zij het gewone verkeer zoo min mogelijk. Tijdens de toepassing van het blokhuizenstelsel hebben de pantserreinen op deze wijze uitstekende diensten bewezen.

Hiermede is het gebruik besproken, door de Engelschen van de Z.-A. spoorwegen gemaakt. Reeds werd er op gewezen, dat het niet mogelijk is het juiste aandeel op te geven, dat elk der stelsels en lijnen in het verkeer heeft gehad. Hier zij nog slechts opgemerkt, dat in het algemeen de Kaapsche spoorwegen door het verloop van den oorlog grootere diensten hebben bewezen dan de Natalspoorweg. Het vervoer over grooten afstand heen en terug, kwam zelden in Natal voor, wel in de Kaapkolonie. De troepen, wier getalsterkte nimmer 50.000 man overtrof — op de Kaapkolonie waren er soms 200.000 gebaseerd — werden van de haven Durban in eens tot het railhead vervoerd, een afstand van $\pm$ 270 KM., en kwamen daarna meestal niet meer in den trein. Ook werden hier de lijnen, die door eigen en bevriend land liepen, minder bedreigd dan in de Kaap en op de I. M. R. Op laatstgenoemde vonden, nadat men de lijnen vermeersterd had, tot Mei 1901, 296 vernielingen plaats, in Natal slechts 7. Dit alles stelde veel hoogere eischen.

Bovendien vonden de oorlogshandelingen in Natal met veel minder snelheid plaats dan die op het hoofdoperatietooneel. Terwijl hier tijdens den opmarsch van Bloemfontein tot Vereeniging het railhead in $5\frac{1}{2}$ week over 340 KM. werd verplaatst, vorderde men in Natal slechts 107 KM. Ook bleef in Natal het leger vereenigd en in de onmiddellijke nabijheid van de spoorwegen.

De Natallijn was dus aanvankelijk niet meer dan eene waardevolle nevenverbindingslijn. Zij voedde BULLER's troepenmacht met het grootste gemak. Toen die lijn met haar verlengde tot Elandsfontein geheel in Engelsche handen en hersteld was (29 Juli 1900), won zij door hare kortere lengte in beteekenis en werd een der hoofdaanvoerwegen voor het leger te Pretoria en in de Z.-A. R. Gedurende de laatste maanden

van 1900 vervoerde de Natalspoorweg den grootsten tonneninhoud per dag van haar bestaan tot en met 1900.¹⁾ Toch stond het vervoer hier achter bij dat op de Kaapkolonielijnen, wat blijken kan uit het volgend overzicht van het militair vervoer op beide stelsels tusschen 1 November 1899 en 31 Maart 1901:

Kaapsche lijnen: 1.247.060 passagiers; 1.057.795 ton goederen.

Natallijn: 384.045 " 533.432 " "

Ook de in de verschillende kustplaatsen aan land gezette militaire passagiers, dieren, enz. geven een goeden maatstaf ter vergelijking. De hier volgende cijfers betreffen het tijdvak van September 1899 tot Juni 1901:

Kaapkolonie-havens 300.296 militaire passagiers; 193.356 dieren; 4075 trucks voertuigen.

Natal-haven 92.495 militaire passagiers; 76.423 dieren; 699 trucks voertuigen.

Hierbij moet men voor de Kaapkolonie-spoorwegen, om tot het geheele militaire vervoer te komen, nog optellen, wat van stations aan eene dier lijnen naar andere stations van het stelsel werd vervoerd, bedragende voor dit tijdvak: 941.764 passagiers; 346.965 dieren; 389.066 ton levensmiddelen en goederen; 10.494 verschillende wagenladingen. Dit toont voldoende het overwicht der Kaapsche lijnen in het vervoer. Ter vergelijking diene, dat van 31 Maart 1900 tot 31 December 1901, derhalve insgelijks gedurende een tijdvak van 21 maanden, door de I. M. R. behandeld werden 935.817 passagiers; 621.673 ton goederen; 31 579 wagenladingen levend vee en voertuigen.

Van de Kaapsche lijnen had het W. stelsel, vooral in den aanvang van den oorlog, het meeste vervoer, omdat LORD ROBERTS zich op de lijn De Aar-Modderrivierstation baseerde voor zijn marsch naar Bloemfontein. Later, toen men eenmaal daar gekomen was en het vervoer van Bloemfontein naar het Z. weer kon plaats vinden (27 Maart 1900), wonnen ook het Midland- en het East-stelsel der Kaapsche spoorwegen als aanvoerlijnen zeer in beteekenis. Toch werd het grootste deel van den aanvoer uit Engeland, in de Kaapsche havens aangekomen, te Kaapstad ontladen, omdat men hier de meest nabijzijnde en de grootste haven vond (70% der passagiers; 50% der dieren, doch maar 22% der goederen; voor deze laatste was eene spoedige lossing niet van zóó overwegend belang).²⁾

Natuurlijk ging op de Kaapkolonie-lijnen het burgervervoer zooveel mogelijk door; het leed echter aanzienlijk door den stilstand van de mijnindustrie. Ook op de I. M. R. herleefde het burgervervoer tijdens den oorlog, hoewel binnen bescheiden afmetingen. Hier stegen de inkomsten uit dat vervoer van £ 2200 in Maart en April 1900 tot £ 37.000

¹⁾ Engineering 1901. I, blz. 735.

²⁾ Zie voor alle bovenstaande statistische gegevens: GIROUARD, blzn. 15/6; 25; 32; 59 en 60.

in December 1900. ¹⁾ Dat de spoorwegen goede zaken maakten, dus een druk vervoer hadden, kan o.a. nog hieruit blijken, dat de ontvangsten van den Natalspoorweg in Maart 1901 60% hooger waren dan in Maart 1899. ²⁾ Natuurlijk bracht de oorlog ook vele extra-onkosten mede en werd veel schade veroorzaakt, maar toch waren de dividenden goed, en wel in 1899, 1900 en 1901 voor de Kaapkolonie-lijnen respectievelijk 4—12—7; 6—5—0; 4—8—4; en voor de Natallijn: 4—5—8; 4—9—11; 5—10—3. ³⁾

Natuurlijk oefende de voorraad rollend materieel invloed op den gang der exploitatie; daarom willen wij het overzicht van de diensten, door de Z.-A. spoorwegen aan het Britsche legerbestuur bewezen, besluiten, door hieromtrent nog eenige mededeelingen te doen.

Vergelijkt men den voorraad rollend materieel der Z.-A. spoorwegen met dien van onze groote maatschappijen, dan blijkt, dat eerstgenoemde gering was. ⁴⁾ Men mag bij eene dergelijke vergelijking evenwel niet uit het oog verliezen, dat een groot deel van ons spoorwegnet dubbel spoor heeft, terwijl men in Z.-A. overal enkel spoor had en de wisselplaatsen zóóver van elkaar verwijderd waren, dat 8 treinen daags in iedere richting vrijwel een maximum vormden. Tusschen Amsterdam en Haarlem loopen in het midden van den zomer per etmaal alleen reeds 58 personentreinen in iedere richting.

Al had men daarom minder rollend materieel noodig, toch deed zich het gebrek aan materieel, het meest aan locomotieven, nijpend voor de Engelschen gevoelen. Dit gebrek werd met den dag grooter, zoodat kort vóór de inname van Komatipoort slechts met de meeste moeite aan de noodzakelijkste behoeften van het leger kon worden voldaan ⁵⁾: de te verplegen troepenmacht nam voortdurend toe; het operatietooneel breidde zich naar alle zijden uit; het transport van de kustplaatsen naar het railhead nam steeds meer tijd en meer materieel in beslag, zoodat de laatste 18 maanden van den oorlog dagelijks reeds 350 wagons met verplegingsartikelen van de Zuid-Afrikaansche havens naar het leger vertrokken. Daartegenover stond, dat de hoeveelheid materieel eer af dan toenam. Voortdurend ging door ontsporing en door het „opblazen” van treinen materieel verloren, terwijl de Boeren bij hun terugtocht alle wagons zooveel mogelijk in veiligheid brachten. Uit het jaarverslag der Kaapsche spoorwegen over 1901 blijkt, dat op die lijnen in dat jaar 662 deraillementen plaats vonden. Dit groot aantal was bijna uitsluitend toe te schrijven aan opzettelijke verstoringen van het verkeer door de Boeren; voorts hadden 57 botsingen plaats, 29 kleine ongelukken, en 115 voorvallen, veroorzaakt door gebroken rails.

Aan het gebrek aan rollend materieel zijn in hoofdzaak de bezwaren toe te schrijven, ondervonden tijdens het gebruik der Z.-A. spoorwegen

¹⁾ Appendices, blz. 310.

²⁾ T. a. p., blz. 319.

³⁾ Engineering, jaarverslagen. ⁴⁾ Zie de Bijlage.

⁵⁾ GIROUARD, blz. 58.

voor militaire doeleinden. Opstopping van stations, als gevolg van overlading der lijnen, kwam zelden voor. Bij de enquête werd uitdrukkelijk vermeld, dat de lijnen zelden of niet overladen waren; ook in het geheele rapport van den Overste GIROUARD wordt hiervan slechts één voorbeeld genoemd. In Maart 1900, toen men te Bloemfontein aangekomen was en het geheele leger opnieuw georganiseerd, uitgerust, gekleed en verpleegd moest worden, stonden — door gebrek aan goede aanwijzingen, wat de spoorwegen te vervoeren hadden — 1100 wagons geladen aan de Aar, Nauwpoort en Norvals Pont, op last van verschillende departementen bevracht. ¹⁾

De bewering, dat de boerenrepublieken reeds vóór het uitbreken van den oorlog groote hoeveelheden Engelsch materieel hadden vastgehouden, is niet juist. ²⁾ Wel zijn vele goederenwagens in dat tijdperk naar de republiek gegaan, doch dit waren hoofzakelijk aan de Boeren-maatschappijen toebehoorende wagons. Vermeesterden de Engelschen bij Komatipoort 200 trucks van den Natalspoor en 200 van de Kaapsche spoorwegen, daartegenover staat, dat ruim 400 wagons van de N.Z.A.S.M. bij het uitbreken van den oorlog in de Engelsche koloniën waren.

Uit het rapport van den Luitenant-Kolonel GIROUARD blijkt, dat het verschil tusschen het bestaande rollend materieel der Koloniale spoorwegen en dat, hetwelk na het uitbreken van den oorlog in verkeer aan eigen zijde was, ten gunste van den vijand bedroeg: 53 locomotieven, 119 rijtuigen en aan goederenwagens een equivalent van ruim 1840 stuks. ³⁾ Hij geeft op, dat het te Kimberley, Mafeking en Ladysmith in veiligheid gebrachte, aldaar ingesloten materieel, hetwelk zeer aanzienlijk was, in bovenstaande opgaven niet begrepen is, waaruit volgt, dat de Boeren slechts weinig materieel van de Engelschen kunnen gehad hebben. Daarbij komt, dat onmiddellijk na het uitbreken van den oorlog belangrijke deelen der 3 stelsels van de Kaapsche spoorwegen den Boeren in handen vielen of in ieder geval aan de exploitatie onttrokken werden, waardoor onder normale omstandigheden minder materieel noodig zou zijn geweest. Ook 40% van de Natallijnen raakten buiten gebruik voor de Engelschen.

Kort na het uitbreken van den oorlog, bij het vermeesteren van Generaal YULE's verlaten kamp tusschen Glencoe en Dundee, op 23 October 1899, maakten de Boeren echter 160 wagons en locomotieven buit. ⁴⁾

Toen er een keerpunt in de operatiën kwam en de Engelschen N. waarts rukten, namen de moeilijkheden met den dag toe. Wel vond men te Kimberley, Vrijburg, Bloemfontein, ⁵⁾ Johannesburg, Standerton,

¹⁾ GIROUARD, blz. 23.

²⁾ Sommige Engelsche autoriteiten hielden dit tijdens de enquête staande. Zie hieromtrent: Minutes of evidence, Antw. Nos. 1988/91 en 2030.

³⁾ Zie GIROUARD, blz. 53 (tabel), alsmede blz. 57.

⁴⁾ DR. W. VAN EVERDINGEN, blz. 28.

⁵⁾ Hier maakten de Engelschen zich meester van 28 machines, 27 rijtuigen en 325 goederenwagens, omdat LORD ROBERTS tijdig voor zijn intocht in Bloem-Mil. Spect. 1906.

Pretoria, enz. eenig materieel, doch de groote voorraad viel den Engelschen eerst in handen bij de verovering van het uiterste deel der O. lijn in de 2^e helft van September 1900. ¹⁾

Als een bewijs, hoe de Boeren er op uit waren bij hun terugtocht het materieel in veiligheid te brengen, kan gelden, dat, toen de Engelschen Pretoria bereikten, uit de stationsboeken bleek, hoe het station de laatste 48 uren door niet minder dan 70 treinen verlaten was, vele met twee machines. Toch vermeesterden de Engelschen hier nog 16 locomotieven en $\pm$ 400 wagens. Langs de O. lijn verwierf men aanvankelijk nog minder materieel. Toen de Engelschen hier tot Wonderfontein, 198 KM. ten O. van Pretoria gevorderd waren, had men zelfs geen enkele locomotief of goederenwagen gevonden. ²⁾ Eerst op het laatste gedeelte dier lijn vond men groote voorraden materieel; te Komatipoort alleen reeds 103 locomotieven; 2645 rijtuigen en goederenwagens. 8 Locomotieven en 1260 goederenwagens, die door de N.Z.A.S.M. aan de Delagoabaai in veiligheid waren gebracht, werden in October 1900, ondanks het protest der maatschappij, door het Portugeesche gouvernement uitgeleverd. Op de geheele O. lijn had men 222 locomotieven en 4250 andere spoorwegwagens bemachtigd. ³⁾

Vóór het hernemen en nemen van deze groote hoeveelheden materieel was de toestand zeer gespannen. In de 2^e helft van Augustus 1900 deden 3000 goederenwagens van de Kaapsche spoorwegen dienst ten N. van de Oranjerivier, dus op de I. M. R.; ook had men hier 15 locomotieven te leen. Van den Natalspoorweg ontving men 4 locomotieven, terwijl Natal-sche goederenwagens, die vóór 15 Augustus niet verder liepen dan Standerton, na dien datum doorliepen tot Pretoria. Zóó gespannen werd de toestand, dat men het verlies van 2 locomotieven zeer gevoelde. Het aantal treinen, dat ten N. van Bloemfontein liep, moest ingekrompen worden om machines te krijgen voor de O. lijn. De reservevoorraad levensmiddelen, te Pretoria opgestapeld, moest aangesproken worden, daar men niet voldoende meer kon aanvoeren. ⁴⁾

Met het hernemen van het spoorwegmaterieel op de O. lijn waren de Engelschen er nog niet. Vele teruggevonden locomotieven misten bepaalde machine-onderdeelen, waren met springmiddelen vernield of waren voorloopig onbruikbaar, omdat zij in langen tijd geen dienst gedaan hadden en niet onderhouden waren. ⁵⁾ De wagons waren menig-

fontein aan een cavalerie-officier had doen gelasten de lijn op een behoorlijken afstand ten N. van Bloemfontein op te breken. Het wegvoeren van de achterhoede van het spoorwegmaterieel werd den Boeren daardoor onmogelijk gemaakt. Zie Minutes of evidence, Deel I, blz. 466.

¹⁾ Zie GIROUARD, blz. 54 (tabel). In het geheel werden 367 locomotieven en 6033 rijtuigen en wagons door de Engelschen genomen.

²⁾ GIROUARD, blz. 43.

³⁾ GIROUARD, blz. 54 (tabel).

⁴⁾ GIROUARD, blz. 44.

⁵⁾ Minutes of evidence, Antwoorden Nos 2196, 2254 en 2255.

maal door brand vernield of beschadigd. Vooral te Komatipoort trof men een waar tooneel van verwoesting aan. Hier had de N.Z.A.S.M. bijna al haar materieel in veiligheid gebracht. Daartoe waren tal van zijlijnen aangelegd, die later weer door het opbreken van rails gescheiden waren van de hoofdlijn. Op de Selati-lijn waren $8\frac{1}{2}$ mijl van de hoofdlijn en $4\frac{1}{2}$ mijl zijsporen door materieel ingenomen. ¹⁾ Op elke 100 M. waren de rails een weinig verplaatst; ieder stuk van 20 à 30 wagons was van voren en van achteren opgesloten met zware dwarsbalken, die aan de lijn waren vastgeketend. De brug nabij het station was gespaard, doch de stationsgebouwen toonden ééne groote ruïne. Meer dan 1000 ton steenkolen bij de locomotievenloodsen stonden in brand. De ijzeren geraamten van honderden verbrande wagons stonden overeind; vele smeulden nog; de heete asch en andere overblijfselen maakten het gevaarlijk langs de uitwijkplaatsen te loopen. Voegt men hierbij een hoogen wervelwind, die de asch en andere heete overblijfselen rond joeg, alsmede de verpestende lucht van het verbrande hout, de levensmiddelen, enz., dan is het duidelijk, dat men hier te doen had met een hoogst gevaarlijk verblijf voor troepen en dat men onmiddellijk begon de troepen zooveel mogelijk per spoor terug te voeren. 103 Locomotieven en 2645 wagons werden hier teruggevonden; van eerstgenoemde waren vele gedemonteerd; van de goederenwagens waren er 500 min of meer door vuur beschadigd, waarvan 115 totaal vernield. ²⁾

Natuurlijk werd het in orde brengen van dit alles onmiddellijk met kracht ter hand genomen; opnieuw werden personen met spoorwegkennis uit de korpsen gelicht om hier behulpzaam te zijn. Niettemin hadden de Engelschen bijna 3 weken noodig, om het emplacement te ontruimen en weer geheel in orde te brengen. ³⁾

Behalve door gebrek aan rollend materieel werd de exploitie van de I.M.R. in hooge mate bemoeilijkt door gebrek aan steenkolen. Vele steenkolenmijnen, waaruit onder gewone omstandigheden werd geput, waren bij den aanvang van den oorlog in Boerenhanden; in sommige andere werd niet gewerkt. Men moest dus steenkolen uit Engeland laten komen, doch in de havens was menigmaal geen plaats om de kolenschepen te lossen. De militaire transporten namen alle ruimte aan de kaden in. Ook ontbraken spoorwegwagens voor kolenvervoer. Insgelijks ondervond men vele bezwaren, doordien bijna overal de waterpompen en -machines op de emplacementen vernield waren. Vermoedelijk had

¹⁾ De Selati-lijn was eene lijn, die van Komatipoort vrijwel recht in N. richting naar de goudvelden bij Leydsdorp voeren zou. Zij was met Belgisch kapitaal aangelegd, doch uit gebrek aan middelen onvoltooid gebleven en daardoor nimmer geëxploiteerd. Alleen de eerste 90 KM. waren voor den dienst geschikt.

²⁾ Volgens het verslag der N.Z.A.S.M. over 1900, blz. 41, was de last tot het in brand steken der wagens niet door de maatschappij gegeven, doch hadden de Boeren dit op eigen gezag gedaan.

³⁾ GIROUARD, blzn. 46/7.

men dit voorzien, want reeds in December 1899 en Januari 1900 werden voor den spoorwegdienst 60 ijzeren watertanks, ieder van 1500 gallons inhoud, uit Engeland verscheept. Vóór 5 Juni 1900 werden er nog 15 van gelijken inhoud besteld.¹⁾ Op verschillende lijnen was het noodig een groot aantal watertreinen te laten loopen, wat vele kosten met zich bracht en, evenals de kolentreinen, andere transporten tegenhield.

(Wordt vervolgd.)

¹⁾ Appendices, blzn. 210/1.

BIJLAGE.

VERGELIJKEND OVERZICHT DER HOEVEELHEDEN ROLLEND MATERIEEL VAN DE ZUID-AFRIKAANSCH EN DE NEDERLANDSCHE SPOORWEGMAATSCHAPPIJEN.

MAATSCHAPPIJ.	Datum.	Lengte v/d weg in KM.	Aantal		Aantal per KM.	
			locom.	andere voertuigen.	locom.	andere voertuigen.
Kaapsche Gouv. Sp.	Oct. 1899	3197	535	7007	0,17	2,2
Natalesche " "	31 Dec. 1898	767	125	1828	0,16	2,4
Or. Vrijst. " "	id.	661	68	718	0,10	1,1
N.Z.A.S.M.	31 Dec. 1899	1147	230	4685	0,20	4,1
Mü tot Expl. v. S.S.	31 Dec. 1902	1720	571	11.884	0,33	6,9
Holl. IJz. S. Mü...	id.	1287	364	6.724	0,29	5,2
Ned. Centr. Sp. Mü.	id.	135	40	291	0,30	2,2

N.B. De lengte van den weg in KM. is voor de Nederlandsche spoorwegmaatschappijen ontleend aan de Jaarcijfers 1902. Men vindt daar echter in de verschillende staten belangrijk uiteenlopende gegevens.