

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

DOOR

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

(Vervolg en slot van blz. 744.)

In verband met het groot aantal aanslagen op de lijnen besloot LORD KITCHENER in April 1901, vooral met het oog op het belang van ongestoorde spoorwegverbindingen, tot bescherming der lijnen een blokhuizenstelsel toe te passen. Men meende hierdoor de spoorwegen met betrekkelijk weinig troepen te kunnen beveiligen, waardoor de mobiele colonnes, die den vijand actief zouden bestrijden en zijn hulppbronnen trachten uit te putten, sterker konden worden. Tevens beoogde LORD KITCHENER hiermede het land in bepaalde gedeelten te verdeelen, die omheind werden, en waartegen de guerilla-benden door de mobiele colonnes moesten worden gedreven. Het middel was niet nieuw en o. a. reeds in 1745 door de Engelschen toegepast tijdens het onderdrukken van een opstand in de Schotsche hooglanden; het laatst door de Spanjaarden tijdens den opstand op Cuba (1898); meestal daar, waar geregelde troepen een ongeregelde vijand bestreden.

Behalve langs de I. M. R. werden de blokhuizen langs die deelen van de Kaapsche spoorwegen aangelegd, waar guerilla-benden kwamen, of de bevolking niet te vertrouwen was. Verder werden somwijlen langs rivieren en, vooral in Transvaal, langs willekeurige lijnen liniën van blokhuizen aangelegd, om het land stelselmatig te verdeelen.¹⁾

De meeste blokhuizen waren van gegolfd plaatijzer en hadden een

¹⁾ Ook kwamen zij op gewichtige punten, in de nabijheid van bruggen, op kopjes of berggruggen, die belangrijke wegen beheerschten, eindelijk ook aan stadsingangen.

dubbelen wand, opgevuld met zand en kiezel. Sommige blokhuizen daarentegen waren van zwaar metselwerk. De eerste waren goedkooper, wat op een getal van 4 à 5 duizend wel van gewicht was. De blokhuizen met ijzeren wand had men in allerlei vormen: 8- of 6-kant, rechthoekig of rond. Zij werden door 8 man in 32 uur gemaakt en kosten 50—70 pond per stuk; de gemetselde daarentegen 200 tot 600 pond; deze laatste waren echter veel sterker. Ook ploegbaas- en wachterswoningen, alsmede andere woningen langs de lijnen werden tot blokhuizen ingericht en in staat van verdediging gebracht. Aanvankelijk had men er alleen eene prikkeldraadafsluiting omheen. Toen echter de Boeren de blokhuizen begonnen te besluipen en de bezetting door de schietgaten doodschoten, heeft de genie ze alle met breede ijzerdraadhindernissen omgeven.

De bezetting bestond in den regel uit 1 onderofficier en 6 tot 10 man, ofschoon er ruimte voor een grooter aantal was. Bovendien kreeg ieder blokhuys een paar inboorlingen, die echter buiten sliepen, en 1 à 2 honden, die 's nachts gewichtige diensten bewezen bij het alarmeeren. Levensmiddelen had men voor gemiddeld 8 dagen. Het leven in de blokhuizen was eentonig en vervelend, doch niet zóó door den soldaat geschuwde, als men dit meenen zou. Alleen de nachtdienst drukte zwaar.

De afstand der blokhuizen wisselde af van 400 M. langs de lijn Pretoria-Komatipoort tot maximum 2700 M. Het totaal aantal blokhuizen heeft $\pm$ 5000 bedragen. Rekent men gemiddeld 10 man per blokhuys, dan werden op deze wijze 50.000 man aan de operatiën onttrokken. Dit, alsmede de onvermijdelijke achteruitgang van het moreel en het gehalte der bezetting, vormden de groote schaduwzijden der blokhuizen. LORD KITCHENER dacht er bij het einde van den veldtocht dan ook ernstig over de bezetting zoo mogelijk op 4 man per blokhuys terug te brengen.

Ook moet de vijand geen artillerie hebben, omdat de blokhuizen anders gemakkelijk uit de verte te vernielen zijn. Aan dezen eisch werd hier voldaan. Toen LORD KITCHENER het blokhuizenstelsel in toepassing begon te brengen, was bijna al het geschut der Boeren genomen.

Nadat echter LORD METHUEN in Maart 1902 bij Rooikraal gevangen gemaakt was, waarbij de Boeren 4 stukken vermeesterden, maakte men zich een tijdlang ernstig ongerust over het lot der blokhuizen.

Tusschen de blokhuizen werden ijzerdraadafsluitingen gespannen met bellen, zelfknallers en andere automatische alarmsignalen. Deze afsluitingen werden niet recht tusschen de blokhuizen gespannen, doch met een hoek naar buiten, opdat, wanneer zij met vuur geënfleerd werden, de blokhuizen elkaar niet beschoten. Langs de ijzerdraadlijnen werden nog breede greppels gegraven, opdat de Boeren, zelfs bij vernield ijzerdraad in ieder geval niet met karren en wagens oversteken konden. Toch wisten de Boeren, vooral bij stormachtige nachten, de afsluitingen te vernielen en door te breken. Soms dreven zij kudde vee tegen de afsluitingen om ze te forceeren.

Een deel der blokhuizen, meestal de 3^e à 4^e, stond in telefonische gemeenschap met het naastbijzijnde station. Pantser treinen bewezen in dit stelsel groote diensten. Men had er ten slotte 19, die steeds langs de lijnen patrouilleerden. Voorzag men eene poging der Boeren om door te breken, dan werden er binnen korten tijd 5 à 6 op de bedreigde strook geconcentreerd. ¹⁾

Ondanks de erkende, niet te loochenen nadeelen, heeft het blokhuizenstelsel in Z.-A. goed gewerkt en wezenlijk bijgedragen tot het goede einde van den oorlog voor de Engelschen. De Luitenant-Kolonel GIROUARD zegt daaromtrent: „The blockhouse system was a practical solution „which answered admirably, as is demonstrated by the fact that in the „month of October 1901 not a single accident was caused by the enemy „on any portion of the railway system of South-Africa”. Uit de door hem gegeven diagrammen (Bijl. D.) blijkt duidelijk, dat het aantal vernielingen geleidelijk minder werd en ten slotte tot 0 daalde, naarmate het blokhuizenstelsel uitbreiding verkreeg. Toen het stelsel goed bleek te werken en de lijnen nagenoeg veilig waren, werd de nachtdienst op de verschillende sectiën van de lijn achtereenvolgens weder opgeheven. ²⁾

Ook VILJOEN erkent, dat sedert het toepassen der blokhuizen, pantser treinen en ijzerdraadafsluitingen het opbreken der lijnen en het vangen van treinen veel moeilijker werd. In het begin van 1902 mislukten hem verscheidene aanslagen, langs de Delagoabaai-lijn beproefd. ³⁾ DE WET daarentegen ontkent het nut der blokhuizen, althans in dien zin, dat zij de Commando's niet beletten om door te breken. ⁴⁾

Wij hebben hiermede het gebruik der spoorwegen gedurende den Z.-A. oorlog behandeld. Wat de diensten betreft, die de Engelschen van de spoorwegen hebben gehad, kan worden getuigd, dat zij veelzijdig, in alle opzichten uitstekend en van hoogst belangrijken omvang zijn geweest.

Zoowel voor de troepenconcentratie op de verschillende operatietooneelen, voor den aan- en afvoer, waarvan de transporten ten behoeve van de verpleging zulk een belangrijk deel uitmaakten, als voor strategische troepenverplaatsingen gedurende den oorlog hebben de spoorwegen den Engelschen onschatbare diensten bewezen. Wel zullen de opgegeven bedragen van 6 tot 8 treinen per etmaal als maximum-transport velen op den eersten aanblik gering schijnen, doch men mag

¹⁾ Zie de beschrijving, die VILJOEN op blzn. 238—242 geeft van het optreden van een pantser trein, toen hij in de laatste dagen van Juni 1901 de Delagoabaai-lijn bij Balmoral wilde oversteken. De pantser trein sneed zijn Commando in tweeën en alle bagage ging verloren. Zie ook: Organ, Band 65 en Journal of the Royal United Service Institution 1902, bl. 290 vgg.

²⁾ GIROUARD, blz. 58.

³⁾ B. J. VILJOEN, blz. 280.

⁴⁾ C. R. DE WET, blzn. 326—329.

niet vergeten, dat men hier lijnen met enkel spoor had, loopende door uitgestrekte, zeer dun bevolkte streken, waar de stations, hier de wisselplaatsen, op grooten afstand van elkaar verwijderd waren. In de Z.A. R. kwamen stationsafstanden van ruim 1 uur rijtijd voor. Eene vergelijking met Europeesche spoorwegtoestanden gaat dan ook niet op. Bovendien was de hoeveelheid rollend materieel beperkt en zelfs zeer beperkt, toen de I. M. R. bijna het geheele O. V.- en Transvaalnet moesten exploiteeren, terwijl nagenoeg al het spoorwegmaterieel dier twee republieken nabij Komatipoort in veiligheid was gebracht. Eindelijk werden de lijnen telkens vernield en waren zij voortdurend bedreigd. Gebrek aan steenkolen, soms ook aan water, werkte mede storend.

Deze ongunstige omstandigheden in aanmerking genomen, moet men zeggen, dat de spoorwegen gedaan hebben, wat zij konden. Ook de leiding was blijikbaar in goede handen; na den oorlog was men dan ook één en al lof over de diensten, door de spoorwegen bewezen. Vooral tijdens de oorlogsenquête werd menig zeer gunstig getuigenis omtrent de spoorwegen gehoord en werden de diensten ten opzichte van de verpleging zeer geroemd.¹⁾

Natuurlijk ging niet alles overal onmiddellijk even goed. Gelijk elders heeft men ook hier ervaring opgedaan, die voor de toekomst van nut kan zijn. Zoo wijst GIROUARD in zijn rapport op de onbekendheid van vele legerautoriteiten en hogere bevelhebbers met de eigenaardige technische eischen, welke eene goede uitvoering van den spoorwegdienst stelt. Ook een der jaarverslagen van de Kaapsche spoorwegmaatschappij vestigt hierop met nadruk de aandacht. Men beschouwde geladen wagons menigmaal als gewone treinvuortuigen, die men tot in het oneindige geladen ter beschikking kon houden. Men liet treinen laden en lossen op de hoofdsporen. Men gaf bevelen voor het laden en lossen van groote troepenafdeelingen en voorraden op bepaalde stations, zonder rekening te houden met de capaciteit dier stations, terwijl somtijds andere laadplaatsen van veel grooter vermogen binnen het bereik lagen. Menigmaal werden tegenbevelen gegeven, kort nadat spoorwegvervoer was aangevraagd, en vergat men daarbij, hoe storend eene noodelooze concentratie van spoorwegmaterieel op een bepaald punt moest werken op den gang van den dienst.

Meermalen werd spoorwegvervoer aangevraagd om troepen over kleine afstanden van 30 tot 50 KM. te vervoeren, soms zelfs, wanneer de betrokken lijn volledig in beslag werd genomen door concentratievervoer over groote afstanden. GIROUARD wijst er dan ook bij herhaling met nadruk op, dat men bereden Wapens niet over minder dan 120, onbereden troepen niet over minder dan 60 KM. per spoor vervoeren

¹⁾ Zie Ressort, blzn. 115/6, Minutes of evidence, Antw. N^o. 226 (LORD KITCHENER), 6250 t/m 58 (SIR GUY FLEETWOOD WILSON, financiële raadgever van den Opperbevelhebber), 10506 (LORD ROBERTS), 15972 (Generaal HILDYARD). Ook GIROUARD. blz. 10.

moet, tenzij er dringende haast is. In het algemeen vestigt hij er verder nog de aandacht op, hoe gevaarlijk het is, indien legerautoriteiten rechtstreeks ingrijpen in den gang van het spoorwegvervoer en hoe licht men geneigd is zulks te doen. Als een waarschuwend voorbeeld daartegen wordt de oorlog van 1870/71 aan Fransche zijde ons nogmaals voorgehouden.¹⁾

Ook ten opzichte van de organisatie van het spoorwegpersoneel deed men ervaring op. De groote moeilijkheid was om een zeer uitgestrekt, ten deele veroverd spoorwegnet te exploiteeren met een beperkt eigen personeel, aangevuld door een deel van 's vijands personeel, dat men niet overal ten volle kon vertrouwen, doch bij gebrek aan beter wel gedwongen was te gebruiken. Ook werden tal van personen tijdelijk van de groote Engelsche spoorwegmaatschappijen overgenomen, terwijl eindelijk een belangrijk aantal soldaten met spoorwegervaring uit de gelederen genomen werd om op de Z.-A. lijnen dienst te doen. Zoowel SIR GIROUARD in zijn *History* als tal van legerautoriteiten bij de oorlogsenquête, wezen er op, hoe wenschelijk het is om uit het bestaande spoorwegpersoneel, hogere beambten inbegrepen, eene spoorwegreserve te vormen, die voor oorlogstijd beschikbaar is *en dan aan de krijgswetten onderworpen*. Daar hunne argumenten steunen op een offensieven oorlog, waarbij men deelen van een vijandelijk net in exploitatie nemen moet, zullen wij verder niet op deze zaak in gaan. Slechts zij in herinnering gebracht, hoe eene soortgelijke militaire organisatie van het spoorwegpersoneel ons ook voor Nederland dringend noodzakelijk toeschijnt.²⁾

De diensten, door de spoorwegen aan de Boeren bewezen, springen niet zóó in het oog en waren ook minder omvangrijk. Is het eerste ongetwijfeld ten deele toe te schrijven aan het gemis van eene volledige, betrouwbare geschiedenis van den Z.-A. oorlog aan Boerenzijde, het laatste heeft ook verschillende goede redenen. De getalsterkte der Boeren was veel geringer dan die der Engelschen. Hun troepenmacht bestond geheel uit beredenen, die voor verplaatsing over groote afstanden niet zóó afhankelijk van de spoorwegen zijn als de groote, uit alle Wapens bestaande legers. Bovendien waren de Boeren in eigen land, wat de verpleging zeer vereenvoudigde, en stelden zij in dit opzicht heel wat matiger eischen dan de Engelschen. Terwijl deze laatsten offensief optraden en hunne operatiën voor een groot deel regelden

²⁾ GIROUARD, blzn. 11 en 21.

¹⁾ Zie *Militaire Spectator* 1904. Militaire organisatie van ons spoorwegpersoneel. Wel heeft sedert dien de Kapitein der Genie VAN DE WIJNPERSE de in dit artikel vervatte voorstellen onuitvoerbaar genoemd [*Krijgswetenschap* 1904/5, blz. 930], doch zonder aanduiding zijner gronden. Deze qualificatie verwondert te meer, omdat, wat in bedoeld artikel werd voorgesteld, weinig verder gaat, dan wat in Zwitserland op dit gebied reeds is tot stand gebracht.

naar de spoorwegen, d. w. z. hunne operatielijnen daarmede lieten samenvallen, werden de Boeren, weldra de verdedigers, aangewezen op drie operatietooneelen, die moeilijk of niet met elkaar in verbinding stonden. Eindelijk hebben de Engelschen gedurende het geheele verloop van den oorlog, d. i. gedurende $2\frac{1}{2}$ à 3 jaar, gebruik gemaakt van de spoorwegen; die der Boeren waren, nog vóór het eerste jaar van den oorlog voorbij was, alle in Engelsche handen overgegaan.

Wat echter aan beide zijden opvalt — en hier schijnt een karakteristiek onderscheid te bestaan met het spoorweggebruik in vorige oorlogen, is het verbazend nauwe contact, dat er steeds tusschen de voorste troepen en de spoorwegen bestond.

Kende men in vorige oorlogen altijd eene zekere zône tusschen de troepen in eerste linie en de eindpunten van het spoorwegvervoer, hier was die ruimte, zoowel aan Engelsche als aan Boerenzijde, steeds tot een minimum beperkt. „Railhead” viel menigmaal ter hoogte van de voorste strijdende troepen. Zoo zagen wij, hoe de eerste trein het station Belmonte binnenliep, juist bij het einde van het gevecht; hoe den 29sten Augustus 1900 een trein met levensmiddelen het station Waterval-boven binnenreed, terwijl op de omliggende hoogten nog geschermutseld werd. Dikwijls namen pantsertreinen deel aan den strijd, terwijl menigmaal de gekwetsten per trein van het gevechtveld werden weggevoerd; omgekeerd geschiedde de aanvoer van versterkingen tot daar meermalen per trein. Ook bij de Boeren bestond menigmaal deze nauwe voeling, o. a. tijdens den terugtocht van DE WET van Bloemfontein naar de Vaal.¹⁾ Het merkwaardigste in dit opzicht is zeker wel een spoorwegverkeer tusschen de beide oorlogvoerende partijen. In Juli 1900, toen de Boeren aan de O.-lijn gelegerd waren, zond LORD ROBERTS hun per spoortrein een honderdtal vrouwen en kinderen. Zij stegen uit bij van der Merwestation, moesten een korten afstand loopen, en werden verder per trein door de Boeren naar Barberton vervoerd, waar zij onder dak zouden worden gebracht. In Augustus volgden er nog 250, die toen te Belfast van de Engelsche autoriteiten werden overgenomen en direct naar Barberton doorgezonden.²⁾

Wij willen hiermede het overzicht van de diensten der spoorwegen tijdens den Z.-A. oorlog besluiten. De sympathieën van Nederland waren vóór, tijdens en na den oorlog volmaakt aan Boerenzijde, en geen wonder! Maar toch mag men, nader kennismemende van hetgeen aan weerszijden werd verricht, een woord van welverdiende hulde niet onthouden aan het Engelsche leger, dat met taaie volharding de door de staatkunde opgelegde taak tot een goed einde heeft weten te brengen. Of die staatkunde „fair” of „unfair” was, of het hier eene rechtvaardige zaak gold, of de oorlog nationaal was, of ethische beginselen daar aan al dan niet ten grondslag lagen, dit ging, toen de oorlog eenmaal

¹⁾ C. R. DE WET, blzn. 128 en 132.

²⁾ B. J. VILJOEN, blzn. 108 en 111.

ontbrand was, het leger niet meer aan. Het valt geheel buiten het bestek van dit onderwerp hier een oordeel te willen vellen over de Engelsche strategie en tactiek tijdens den Boerenoorlog, doch dit staat vast, dat de Engelschen, weinig op dien krijg voorbereid, ook op spoorweggebied, bij de exploitatie van een net, voor een groot deel in vijandelijk of bedreigd gebied gelegen, eene groote mate van virtuositeit aan den dag hebben gelegd; dat zij bij het herstellen der lijnen aan groote technische kennis een onverdroten ijver paarden.