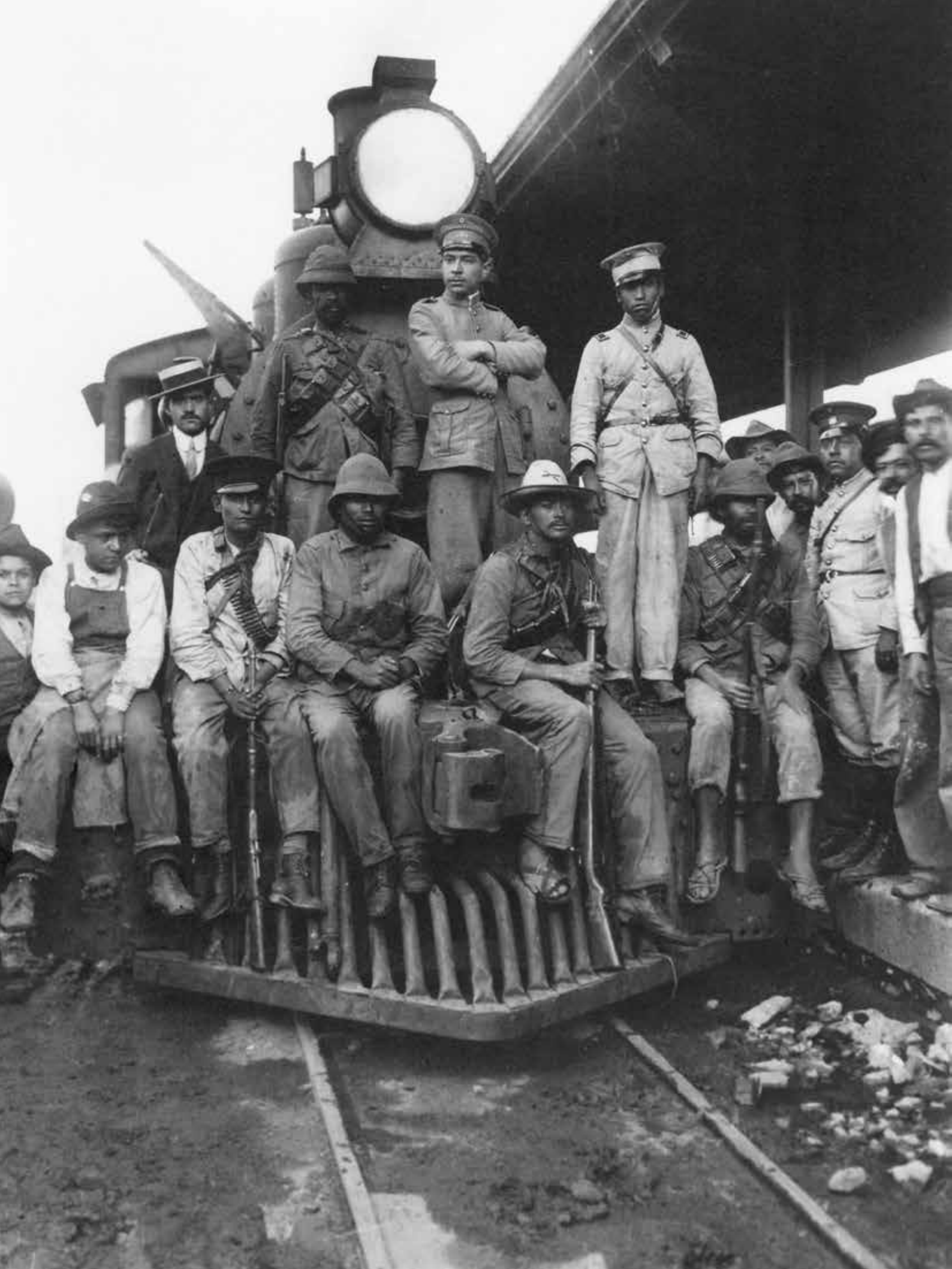


SPOREN NAAR HET FRONT

SPOORWEGEN EN OORLOG

Guus Veenendaal





INHOUD

Woord vooraf	4
Inleiding	5
1 Spoorwegen en Oorlog. Het begin	8
2 De Krim-Oorlog	19
3 De Amerikaanse Burgeroorlog	28
4 Spoor en Oorlog in Nederland	39
5 Vrede in Europa maar voorbereidingen voor een volgende oorlog	52
6 De Russische opmars per spoor in Azië	62
7 Pantser en Kanonnen op de Rails	72
8 Spoorwegen in de Koloniale Oorlogen	82
9 Het Midden-Oosten en de Bagdad- en Hedjaz- Spoorwegen	100
10 De Eerste Wereldoorlog 1914-1918	110
11 Rusland na de Revolutie van 1917	132
12 De Tweede Wereldoorlog 1939-1945	140
13 Spoorweg en oorlog na 1945	156
Literatuur	160
Index	162
Illustratieverantwoording	167

WOORD VOORAF

Over de rol die de spoorwegen speelden bij de ontwikkeling van steden, economie en mobiliteit is veel geschreven. Dat de spoorwegen ook een revolutie in de oorlogsvoering veroorzaakten, is veel minder bekend. De trein bracht grote veranderingen teweeg in de manier van oorlogsvoering. Veldslagen tussen vijandelijke legers konden door de aanvoer van manschappen, wapens en voedsel veel langer duren, zich op meerdere fronten tegelijk afspelen en een grootschaliger karakter krijgen.

Voor een museum dat zich tot taak heeft gesteld de spoorgeschiedenis levend te houden een interessant onderwerp. De viering van het 300-jarig bestaan van de Vrede van Utrecht in 2013 gaf Het Spoorwegmuseum een mooie aanleiding iets met dit thema te doen. De tentoonstelling 'Sporen naar het front' vertelt het verhaal over de rol de trein in oorlogstijd. Daarbij beperken we ons niet tot Nederland. De tentoonstelling omvat de periode van de Amerikaanse burgeroorlog, de Eerste en Tweede Wereldoorlog tot de Koude Oorlog. Naast de eigen oorlogsgerelateerde collectie bevat de tentoonstelling een aantal grote (internationale) bruiklenen.

Bij een tentoonstelling van deze omvang, over een dergelijk onderwerp, hoort een tentoonstellingsboek. Niet alleen omdat er over het onderwerp veel te vertellen is, maar vooral ook omdat het de moeite waard is om het thema vast te leggen. De tentoonstelling is tenslotte maar tijdelijk, een boek is voor altijd. Voor 'Sporen naar het front' is veel research gedaan. De depots van het museum bevatten veel oorlogsgelateerde objecten die gedurende de tentoonstelling tentoongesteld worden. Daarnaast beschikt het museum over een schat aan beeldmateriaal waarvan slechts een deel te zien is. Dit boek brengt hiervan een deel samen. Het historisch onderzoek voor de tentoonstelling is gedaan door conservator en historicus Jos Zijlstra. We hebben spoorkenner bij uitstek Guus Veenendaal bereid gevonden het boek te schrijven. Daar waar mogelijk hebben auteur en conservator getracht zoveel mogelijk bij elkaars visie aan te sluiten.

Het resultaat is dat er nu een compleet en interessant boek voor u ligt dat aantoont dat de trein het karakter van oorlogsvoering radicaal heeft veranderd. Ik hoop dat u het de moeite waard vindt.

Paul M.L. van Vlijmen

Directeur Het Spoorwegmuseum

Na het succes van de grote tentoonstelling ‘Royal Class’, met het bijbehorende boek, vatte de directie van het Nederlands Spoorwegmuseum te Utrecht het plan op een dergelijke grote tentoonstelling te organiseren met als thema ‘Sporen naar het Front’, waarin de rol van de spoorwegen bij de oorlogvoering in de afgelopen eeuwen centraal zou staan. Ook zou er, tegelijk met deze tentoonstelling, weer een boek moeten komen over hetzelfde onderwerp. Men vroeg mij om dat boek te schrijven. Een vererende opdracht natuurlijk, maar toch heb ik wel even geaarzeld om het verzoek in te willigen. Het moest een makkelijk leesbaar boek worden, voor een groot publiek, met veel illustraties, zodat het een aantrekkelijk geheel zou vormen. Maar als historicus wilde ik wel dat de wetenschappelijke kwaliteiten in ieder geval voldoende gewaarborgd zouden worden. Zodoende kwamen we in nader overleg uit op een boek, weliswaar zonder voet- of eindnoten, maar wel met een uitgebreide literatuurlijst voor diegenen die meer willen weten over een aspect van het onderwerp of over de materie als geheel.

Tentoonstelling en boek, hoewel natuurlijk zeer nauw verwant, staan geheel los van elkaar. Ik had niet de verplichting om de tentoonstelling exact te volgen, maar de volledige vrijheid om ieder onderdeel van oorlogvoering op of met het spoor te beschrijven, of dat nu in het museum aan de orde komt of niet. Zo zal het boek, vooral voor wat betreft de vroege oorlogen in de negentiende eeuw, die door gebrek aan realia moeilijk zichtbaar te maken zijn in een museum, in dit opzicht uitgebreider zijn dan de tentoonstelling. Aan de andere kant zal het museum dieper ingaan op sommige meer recente oorlogen, waarvoor veel voorwerpen, foto’s en documenten aanwezig zijn, terwijl ik me in die gevallen wat meer beperk tot een globale beschrijving. Voor dit project heb ik zo goed als geen nieuw archiefonderzoek gedaan, maar mij gebaseerd op de bestaande literatuur, oud en nieuw. Er bleek heel wat aan boeken en artikelen over dit onderwerp beschikbaar te zijn, in vele landen en vele talen, en ik heb daar dankbaar gebruik van gemaakt.

Johan de Bruijn, redacteur van uitgeverij wBOOKS te Zwolle, was vanaf het begin enthousiast over mijn aanpak en dacht actief mee over wat er wel en wat er niet in zou moeten komen. Ook speelde hij een belangrijke rol bij het verkrijgen van de gewenste illustraties. Ik heb de uiteindelijke keuze van die illustraties gemaakt, daarbij geholpen door de grote kennis van zaken op dit gebied van Jos Zijlstra, conservator van het Spoorwegmuseum. Als laatste wil ik noemen de ondersteuning door mijn vrouw Jannie, die, zoals gewoonlijk, niet alleen mijn ongetwijfeld soms minder interessante verhalen heeft moeten aanhoren, maar die ook alle teksten kritisch heeft gelezen en van commentaar voorzien. Veel dank aan alle drie.

Guus Veenendaal





SPOORWEGEN EN OORLOG. HET BEGIN



Friedrich List (1789-1846), Duits econoom en journalist, groot voorstander van een economische unie van de verschillende Duitse staten. Hij ontwierp het eerste samenhangende Duitse spoorwegnet.

zou komen. Want wanneer elk land en elke natie duizenden manschappen in korte tijd naar elk gewenst punt zou kunnen brengen, had het toch geen zin meer om oorlog te voeren? Vooral de verdedigende partij zou voordeel kunnen hebben van spoorlijnen, want hij zou iedere aanval kunnen afslaan door per trein troepen snel naar de bedreigde plaatsen te brengen. Ook Friedrich List, de grote Duitse economisch denker en voorstander van spoorwegen, was van mening dat de spoorwegen weliswaar door militairen gebruikt zouden kunnen worden, maar dat die spoorwegen vooral de verdediger zouden helpen, niet de aanvalser. Friedrich Harkort,

DE EERSTE GEDACHTEN

Was een spoorweg nu wel of niet van enig belang voor de oorlogvoering? Dat was de vraag die veel militairen zich stelden zodra de eerste berichten over het nieuwe fenomeen, de spoorweg, doordrongen in de burelen van de generale staven in Europa. Maar wat een spoorweg eigenlijk was en hoe die misschien gebruikt zou kunnen worden bij een oorlog was nog onduidelijk. In de jaren twintig en dertig van de negentiende eeuw was het nieuwe revolutionaire vervoermiddel een algemeen onderwerp van gesprek, en natuurlijk niet alleen tussen militairen, maar net zo goed bij de burgerlijke autoriteiten en het grote publiek. Het was nieuw, het was gevaarlijk of juist veilig, het was snel, het was een wereldwonder, of juist helemaal overbodig. Iedereen had een mening, voor of tegen, positief of negatief. Wat zou de spoorweg, met door stoom voortbewogen treinen de mensheid kunnen brengen? Zou het een zegen of een vloek blijken te zijn? Zou het de wereldvrede kunnen bevorderen, of zou het juist een aanleiding voor oorlogen kunnen zijn?

Geen wonder dat veel burgerlijke en militaire autoriteiten, filosofen en voor- en tegenstanders van de spoorweg hun gedachten lieten gaan over het nut van de spoorweg voor militaire doeleinden. Een anonieme Duitse optimist schreef al in 1833 dat de komst van de spoorwegen zou betekenen dat er nooit meer oorlog

de initiatiefnemer van de Cöln-Mindener Eisenbahn, begon al in 1833 te lobbyen voor die spoorlijn, en haalde daarbij ook heel duidelijk het militaire nut aan. Nu Pruisen bij het Congres van Wenen het ver van Berlijn gelegen Ruhrgebied had verworven, was het zaak een goede en betrouwbare verbinding tussen de beide delen van het land te scheppen.

Ook theoretici in andere landen hielden er ongeveer dezelfde meningen op na, maar het merkwaardige was dat vrijwel al deze mensen burgers waren. De militairen hielden de boot voorlopig nog af en waren niet overtuigd van het nut van de spoorweg. Nu is dat ook weer niet zo verwonderlijk, want generaals vechten altijd de vorige oorlog na, en Napoleon had al zijn overwinningen toch behaald zonder spoorwegen, nietwaar? Vooral de betrouwbaarheid van het nieuwe vervoermiddel was een punt van zorg, en niet helemaal ten onrechte, want er ging nogal eens wat mis, waardoor het transport in het honderd liep. Maar geleidelijk aan, met de groei van het Europese spoorwegnet en met de verbeteringen in de kwaliteit en de betrouwbaarheid van het vervoer, kwamen de verschillende generale staven toch tot de conclusie dat de spoorweg als transportmiddel van waarde zou kunnen zijn.

In Duitsland, in Saksen om precies te zijn, verscheen in 1842 een boek van een officier, Karl E. Pönitz, die daarin nauwkeurig onderzocht wat de voordelen van een spoorweg in een oorlog zouden kunnen zijn. Hij verwachtte geen dramatische veranderingen, maar stelde wel vast dat reserves en hulptroepen per trein sneller dan vroeger op door de vijand bedreigde punten zouden kunnen arriveren. Degene die de nieuwe mogelijkheden van het transport het beste zou kunnen benutten zou volgens Pönitz in het voordeel zijn. De praktijk zou al gauw bewijzen dat er inderdaad grote voordelen waren aan het inzetten van de spoorweg. Pönitz verwees ook naar België, dat dankzij door de Staat gebouwde spoorwegen in staat zou zijn een eventuele Franse aanval vanuit het zuiden af te slaan. Voor Duitsland, dat aan twee kanten bedreigd zou kunnen worden door Frankrijk en Rusland, beval hij de aanleg van een paar van west naar oost lopende spoorlijnen aan, om snel troepen van het ene front naar het andere te kunnen brengen. De Eerste Wereldoorlog zou hem gelijk geven. Tot zover de theoretici, nu de praktijk.

DE EERSTE PRAKTIJK IN ENGELAND

Al heel kort na de opening van de eerste spoorweg in Engeland, die voor het vervoer van zowel reizigers als goederen bedoeld was, de Liverpool & Manchester Railway, op 15 september 1825, werd het idee geboren dat een spoorlijn behalve voor burgers ook voor militairen van nut zou kunnen zijn. Nog in datzelfde jaar werd een regiment infanterie – een man of 1000 dus – per trein van Manchester naar Liverpool gebracht, om daar te worden ingescheept met bestemming Ierland. Ierland was toen nog onderdeel van Groot-Brittannië en er waren daar regelmatig opstanden tegen het Engelse gezag. De 46 kilometers tussen beide steden werden in twee uur afgelegd, waar anders te voet zeker twee dagen voor nodig waren geweest. Bovendien kwamen de manschappen schoon en uitgerust aan, met hun wapens en andere uitrusting. De directie van de Liverpool & Manchester had met de militaire autoriteiten een speciaal gereduceerd tarief afgesproken, maar zelfs daarop werd nog winst gemaakt. De Pruisen deden iets dergelijks in 1846 toen 14.500 man, met paarden en uitrusting, van Bohemen naar Krakau in Polen – toen Pruisisch – werden overgebracht om daar een nationalistische opstand neer te slaan. Ze deden niet meer dan twee dagen over de 300 kilometer en kwamen uitgerust aan. Te voet zou dit weken gekost hebben, en dan zouden de manschappen vermoeid en slecht gehumeurd aangekomen zijn en niet onmiddellijk inzetbaar geweest, om nog maar te zwijgen van de zieken en deserteurs onderweg.



Friedrich Harkort (1793-1880) Duits industrieel en spoorwegpromotor, initiatiefnemer van de Cöln-Mindener Eisenbahn Gesellschaft.



Het spoorwegviaduct dat de stad Venetië met het vasteland verbond, geopend in 1844. Het was ruim drie kilometer lang en telde 222 bakstenen bogen. Het laatste gedeelte van de spoorlijn Milaan-Venetië van de – Oostenrijkse – Lombardisch-Venetianische Ferdinands Eisenbahn-Gesellschaft kwam in 1857 in bedrijf.

DUITSLAND IN ROERIGE TIJDEN

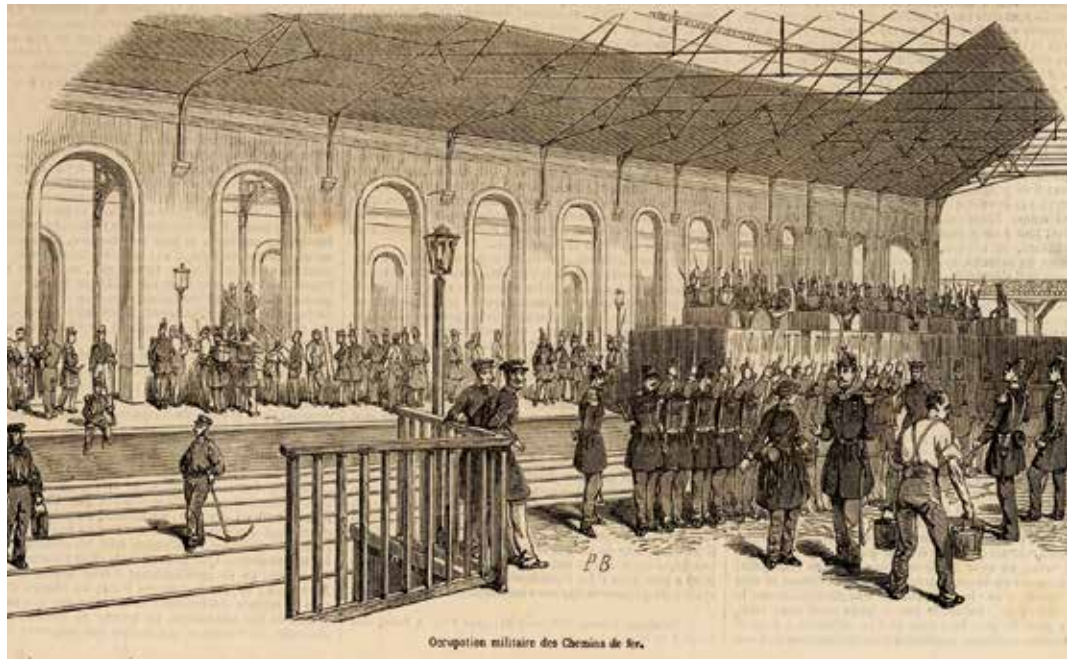
De liberale revolutie van 1848 in Duitsland toonde aan dat het gebruik van een spoorweg voor beide partijen nuttig kon zijn. Want niet alleen de overheden gebruikten de spoorwegen, voor zover die er in deze jaren al waren, om manschappen snel te verzamelen en te verplaatsen, ook de revolutionairen namen hun toevlucht tot het nieuwe vervoermiddel om snel grote massa's betogers en vrijkorpsen op de been te brengen. En het ging om echt grote aantallen betogers, er waren soms wel 30.000 man van heinde en verre samengestroomd om hun mening te ventileren, hun voormannen aan te horen en soms de wapens op te nemen. Beide partijen aarzelden ook niet om voor hun eigen doeleinden complete treinen te commanderen, tot grote wanhoop van de spoorwegmaatschappijen die hun gewone dienstregeling zo in het honderd zagen lopen. Financiële tegemoetkomingen voor dit soort gedwongen gebruik van de spoorwegen waren er natuurlijk niet van de kant van de min of meer ongeregelde revolutionairen, maar ook zelfs niet van de autoriteiten. Voor het eerst was er bij deze opstanden ook sprake van het opbreken van spoorlijnen om zo de bewegingen van de militairen te hinderen. Op vele plaatsen maakten revolutionairen rails en lasplaten los en brachten zo treinen met soldaten tot ontsporing. De Main-Neckar Eisenbahn had daar het meest last van en zelfs de splinternieuwe spoorbrug over de Neckar werd onklaar gemaakt. De schade kwam voor rekening van de aandeelhouders.

Ook in andere delen van Europa braken in 1848 opstanden en revoluties uit, zoals in Hongarije, toen nog onderdeel van het Oostenrijkse keizerrijk. De keizer had grote moeite om die opstand te onderdrukken, maar zijn reactionaire collega in Rusland, tsaar Nicolaas I, kwam te hulp door een legerkorps van 30.000 man over de pas voltooide Warschau-Wiener Eisenbahn te sturen. De hulp werd in dank aanvaard, maar de tsaar maakte zich voor eeuwig gehaat bij de Hongaren omdat zijn troepen nogal beestachtig optraden. De Oostenrijkers gebruikten de spoorweg ook om een opstand van Italiaanse nationalistes in Venetië te onderdrukken. Venetië en Lombardije waren toen nog onderdeel van het Oostenrijkse keizerrijk. De stad Venetië was in handen van de opstandelingen en werd belegerd door de Oostenrijkers. De Italianen probeerden het beleg onmogelijk te maken door een paar bogen van het lange spoorwegviaduct op te blazen en het zo voor de Oostenrijkse vijand onmogelijk te maken het eiland, waarop Venetië gebouwd is, te bereiken. Het was uiteindelijk tevergeefs, maar het is wel een vroeg voorbeeld van het onklaar maken van een spoorweg om de vijand te hinderen. Diezelfde Oostenrijkers hadden in 1850 de grootste moeite om een legerkorps van 75.000 man met 8000 paarden van Wenen naar het onrustige Bohemen te brengen. De afstand was niet meer dan een 230 kilometer, maar het transport duurde desondanks 26 dagen. In diezelfde tijd hadden de soldaten het ook kunnen lopen. Slecht weer, te weinig spoorwegpersoneel, te weinig rollend materieel, alleen maar enkelsporige lijnen en gewoon gebrek aan planning en organisatie waren samen de oorzaak van deze minimale prestatie.

OORLOG IN ITALIË

De volgende oorlog waarin de spoorweg een belangrijke rol speelde is de Krim-oorlog van 1854-1855, die hierna in een apart hoofdstuk behandeld wordt. Dichter bij huis maakten de Fransen in 1859 voor het eerst op grote schaal gebruik van het spoor bij hun opmars tegen de Oostenrijkse legers in Noord-Italië. Het koninkrijk Sardinië-Piedmont, dat een groot deel van Noord-Italië omvatte, wilde de Oostenrijkers, die Lombardije en Venetië in handen hadden, uit die gebieden verdrijven. Italië voor de Italianen dus. En omdat Sardinië alleen niet sterk genoeg was om de Oostenrijkers werkelijk aan te pakken, had de Franse keizer Napoleon III, die uit was op internationaal aanzien, besloten de Italianen te hulp te komen. Ruim 600.000 man met 125.000 paarden en artillerie werden in drie maanden tijd per spoor verplaatst vanuit de verschillende garnizoenen in Frankrijk naar Marseille via de Paris, Lyon et Méditerranée – PLM –, vandaar per schip naar Genua, en dan voor zover mogelijk weer verder per trein in Italië. De manschappen kwamen op deze manier redelijk uitgerust en eerder dan verwacht aan op het toneel van de strijd. Een mooi stukje logistiek, leek het dus, maar dat transport liet nog wel wat te wensen over, om het voorzichtig uit te drukken. De soldaten en de paarden kwamen dan

Een beeld van een ongeda-
teerde maar vroege mobili-
satie van Franse troepen.
Een station staat vol met
soldaten, en een trein
wordt geladen. Het ziet er
allemaal nogal primitief uit
en de manschappen boven
op de trein zullen het in de
open lucht tijdens de rit niet
gemakkelijk krijgen.



misschien meestal wel op tijd op het slagveld aan, maar met de aanvoer van voldoende munitie, voedselvoorraden, foerage, medicamenten, hospitalen en dergelijke was nog geen rekening gehouden. Dat zou nog vele malen zo voorkomen.

Ook de Oostenrijkers lukte het in die oorlog manschappen per spoor over de Alpen te brengen, maar ook zij hadden problemen met de logistiek. Voor de Oostenrijkers was alleen de spoorweg over de Semmering, de eerste echte Alpenspoorweg die nog maar een paar jaar in bedrijf was, beschikbaar, met alle problemen van dien. Steile hellingen, te weinig en te zwakke stoomlocomotieven en gebrek aan goederenwagens maakten de lijn tot een echte bottleneck. Aan beide zijden kwam dus de bevoorrading van de manschappen in het veld slecht op gang. Generaals hadden ook de neiging goederenwagens als opslag voor voedsel en munitie te gebruiken, in plaats van die zo snel mogelijk te laten lossen en terug te sturen om nieuwe voorraden op te halen. Het was duidelijk dat iedereen nog moest wennen aan de nieuwe mogelijkheden.

Als gevolg van de oorlog ontruimde Oostenrijk het grootste deel van Lombardije. Als dank voor de verleende hulp kreeg Frankrijk Savoie en Nice, dat tot die tijd nog Nizza heette. Het koninkrijk Italië werd in 1861 uitgeroepen en het koos in 1866 de zijde van Pruisen in de Duitse 'broederoorlog' van Pruisen met bondgenoten tegen Oostenrijk met bondgenoten. Na een paar minder belangrijke veldslagen, waarbij de nog niet helemaal voltooidde spoorlijn Innsbruck-Bolzano-Trento een niet onbelangrijke rol vervulde, ontruimden de Oostenrijkers het grootste deel van de provincie Venetië en trokken hun troepen over de spoorlijn van Verona terug in de

richting van Wenen, waar de regering hen meer nodig dacht te hebben. Behalve Triëst kwam heel de provincie Venetië bij het nieuwe Italiaanse koninkrijk. Nu bijna heel Italië verenigd was, wilden de nationalisten Rome weer als hoofdstad in plaats van Turijn. Bij de opmars van de nationalisten naar Rome in 1870 werd ook weer gebruik gemaakt van de spoorweg, hoewel de Pauselijke troepen de spoorlijnen naar Rome, die overigens door een Franse maatschappij werden geëxploiteerd, op drie plaatsen hadden opgeblazen. De schade kon echter snel worden hersteld en de aanval op Rome werd er niet ernstig door vertraagd. Het Franse garnizoen van Rome,

Een gevecht om een spoor-
lijn tijdens de Pruisisch-
Oostenrijkse oorlog van
1866. De plaats is onbe-
kend, maar opvallend is
wel dat het baanlichaam
voor dubbelspoor is ge-
maakt, terwijl er nog maar
één spoor is gelegd.



dat de paus tot nu toe beschermd had, werd door keizer Napoleon III teruggetrokken en Rome lag dus open voor de Italianen. Het land was hiermee eindelijk helemaal een eenheid geworden en de paus voortaan de 'gevangene van het Vaticaan'.

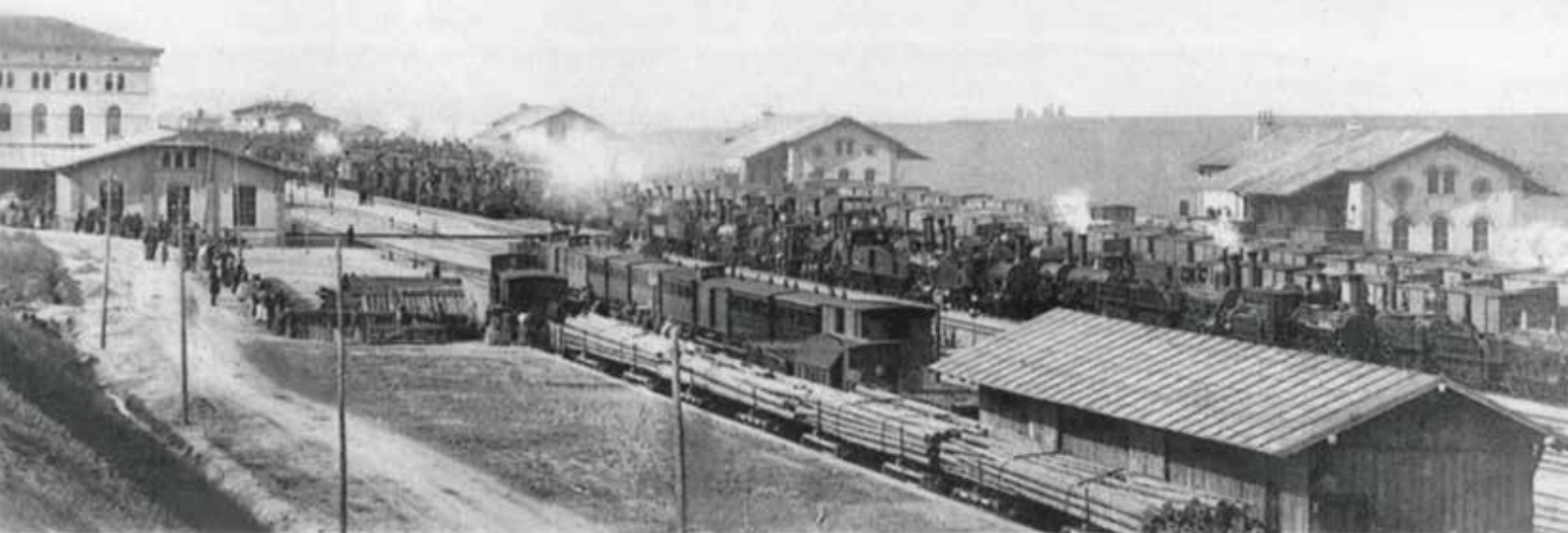
De bloedige oorlog in Noord Italië van 1859-1860 had dan misschien niet lang geduurd, maar hij had wel duizenden soldaten het leven gekost, vooral door het ontbreken van voldoende medische voorzieningen. Henri Dunant, de neutrale Zwitserse waarnemer die aanwezig was bij de slag bij Solferino op 24 juni 1860, was zo ontzet over het gebrek aan zorg voor de duizenden gewonden van beide kanten, dat hij een organisatie in het leven riep met een absoluut neutrale positie, die bij conflicten of rampen voor alle getroffen, militairen of burgers, de nodige zorg beschikbaar zou kunnen stellen. Het internationale Rode Kruis was hiermee geboren en de omgekeerde Zwitserse vlag heeft tot op de dag van vandaag voor velen, burgers en militairen, de redding betekend.

Ook in de Amerikaanse Burgeroorlog van 1861 tot 1865 werd de spoorweg op grote schaal gebruikt en zo innovatief, dat daar een apart hoofdstuk aan zal worden gewijd. In Europa werd de spoorweg op kleine schaal gebruikt tijdens de Pruisisch-Deense oorlog van 1864. De verbindinglijnen waren in dit geval betrekkelijk kort en de logistieke problemen tijdens deze oorlog niet groot. Maar toch werden in vijf dagen tijd met 42 treinen 15.000 man plus uitrusting met een paar duizend paarden van Minden – bij Hannover – naar Harburg – bij Hamburg – vervoerd, over een afstand van een 250 kilometer. De spoorweg speelde verder een ondergeschikte rol bij de eigenlijke strijd, die met de vrede van Wenen in oktober 1864 eindigde. Denemarken moest de hertogdommen Sleeswijk en Holstein afstaan aan Pruisen, waarmee bijvoorbeeld ook de oorspronkelijk Deense Altona-Kieler Eisenbahn in Pruisische handen raakte.

OORLOG IN DUITSLAND

In de oorlog van Pruisen tegen Oostenrijk van 1866, beide met bondgenoten onder de kleinere Duitse staten, bleek dat de Pruisen veel beter dan de Oostenrijkers hadden geleerd hoe met de spoorweg om te gaan, hoewel ook toen bij hen nog lang niet alles van een leien dakje ging. Soldaten konden misschien nog wel een poosje met weinig voedsel toe, de duizenden paarden van de cavalerie moesten wel regelmatig van foerage worden voorzien om dienst te kunnen blijven doen, en daar ontbrak het in deze vroege voorbeelden van het gebruik van de spoorweg nog vaak aan. Elke keer weer bleek het tijdig aanvoeren van genoeg foerage om de duizenden paarden in leven te houden het grote probleem. Zolang de cavalerie nog van paarden afhankelijk was, wat tot en met de Eerste Wereldoorlog van 1914 tot 1918 het geval was, zou dit het grote struikelblok blijven. Overigens werkte het beschikbaar hebben van spoorwegen, zoals al eerder gezegd,

Het koninkrijk Saksen was bondgenoot van Oostenrijk in de Pruisisch-Oostenrijkse oorlog van 1866. De Saksische staatsspoorwegen wisten een groot aantal stoomlocomotieven uit handen van de oprukkende Pruisen te houden door ze in het station van Eger (Bohemen, tegenwoordig Cheb) te verzamelen.







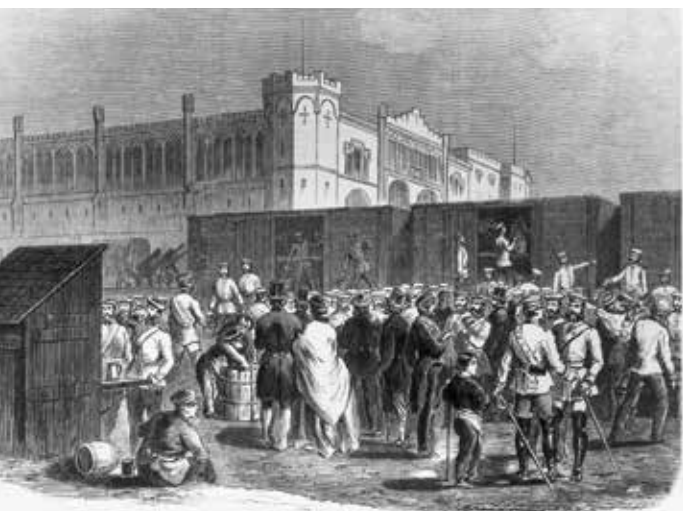
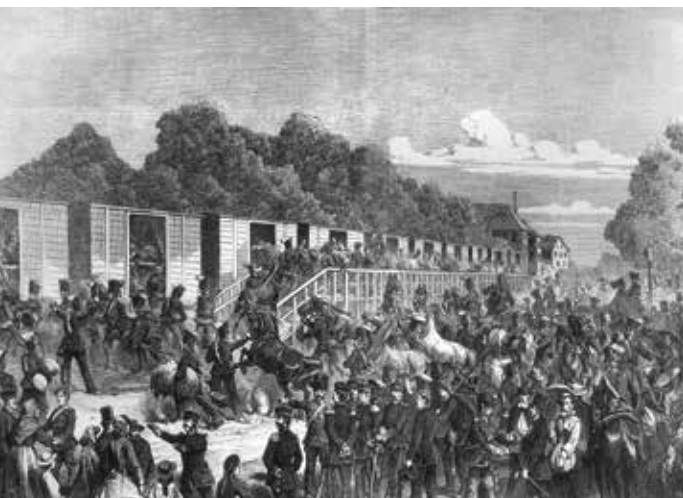
Pruisische soldaten
bestormen een spoordijk
bij Amiens tijdens de Frans-
Duitse oorlog in 1870.

niet alleen in het voordeel van een aanvallers. De verdedigende partij kon er net zo veel voordeel van hebben om door snel verse troepen aan te voeren een dreigende vijandelijke doorbraak te voorkomen.

Wat de Pruisen wel hadden en de Oostenrijkers niet, was een 'Feldeisenbahnabteilung', een klein korps bestaande uit officieren en soldaten van de Genie, aangevuld met spoorwegpersoneel. Drie van deze korpsen werden georganiseerd, voor elk aanvallend legerkorps één, ieder met een eigen trein met gereedschappen, materialen en vakkundig personeel. Zodoende zou ook een opgebroken spoorlijn snel kunnen worden hersteld en gebruikt voor de opmars. Ondanks deze maatregelen verliep de Pruisische aanval nogal chaotisch. Helmuth von Moltke, de Pruisische chef-staf, had al vroeg studie gemaakt van het gebruik van spoorwegen voor militaire doeleinden. Ondanks dat moest er nog veel geïmproviseerd worden en verliep lang niet alles volgens plan. Al een paar dagen na de eerste opmars in Saksen – bondgenoot van Oostenrijk – waren de spoorlijnen volkomen verstopt, lag voedsel en foerage te rotten op de stations, was er gebrek aan munitie bij de fronttroepen en werden gewonden en zieken niet opgevangen en te laat naar hospitalen vervoerd. Dat de oorlog toch voor de Pruisen goed afliep werd voor een groot deel veroorzaakt doordat aan Oostenrijkse kant alles nog slechter georganiseerd was. De door de Pruisen op 3 juli 1866 gewonnen slag bij Königgratz maakte snel een einde aan de oorlog. Gelukkig maar, want een langer durende oorlog zou het transportprobleem aan beide kanten nog veel groter hebben gemaakt.

Het Elfde Westfaalse Regiment Huzaren wordt in 1866 ingeladen in Düsseldorf om naar de grenzen met Oostenrijk te vertrekken.

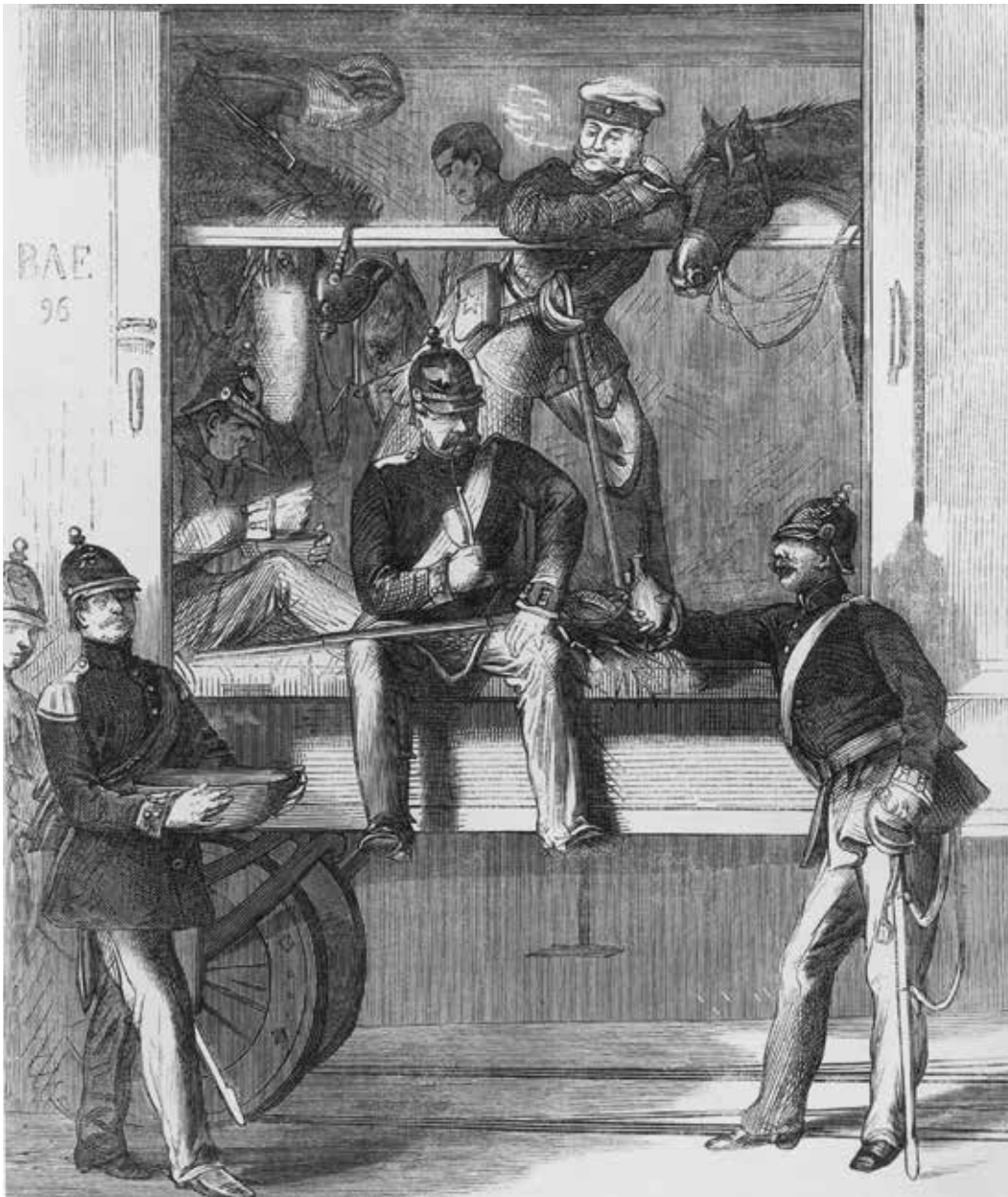
Een afdeling Pruisische Garde-kurassiers komt in 1866 per trein aan op het Oberschlesische Bahnhof in Breslau om tegen Oostenrijk te worden ingezet.



DE FRANS-DUITSE OORLOG

In 1870 brak de Frans-Duitse oorlog uit, de negentiende eeuwse oorlog waar op de grootste schaal gebruikt werd gemaakt van de spoorwegen. Beide landen beschikten over een uitgebreid spoorwegnet aan de grenzen, waarbij het Franse als superieur werd gezien, alleen al omdat het eigenlijk maar om één spoorwegmaatschappij, de Compagnie de l'Est, ging. Bovendien hadden de Fransen meer dubbelspoor, grotere stationsemplacementen en meer rollend materieel. Daar stond tegenover dat aan de Pruisische kant de chef-staf Helmuth von Moltke de zaken beter had voorbereid en zich verzekerd had van grote militaire zeggenschap over de spoorwegen in geval van oorlog. De Franse mobilisatie, hoewel wel snel van start gegaan, verliep volstrekt chaotisch, met regimenten die op verschillende plaatsen werden uitgeladen, waardoor de bevelhebbers het overzicht volledig kwijt waren. Voorraden en munitie kwamen ook vaak niet op de plaatsen van bestemming terecht maar bleven ergens onderweg steken. Toch leverden de Franse spoorwegen mooie prestaties. Tussen 16 en 27 juli vervoerde de Est met 594 treinen niet minder dan 186.620 soldaten naar het front, met 32.410 paarden en meer dan 4000 stukken geschut en affuiten.

Dankzij de goede voorbereidingen verliep de Duitse opmars, vooral die van de Pruisen, beter dan die van de Fransen, geheel volgens de plannen die Moltke tot in de kleinste details had uitgewerkt, zodat in achttien dagen na de afkondiging van de mobilisatie op 14 juli al meer dan 400.000 man naar het front waren getransporteerd. In totaal hadden de Pruisische troepen de beschikking over zes spoorlijnen, hoewel meest enkelspoor, en de andere Duitse legers uit het zuiden – Baden en Beieren – nog eens drie lijnen. Ondanks dat verliepen de transporten zeker niet vlekkeloos en duurde het, net als in vorige oorlogen, weer veel te lang voordat voldoende voorraden voor de gevechtstroepen waren



Het vervoer van paarden per trein was altijd een zaak van goede voorbereidingen en zorg. Op de zijwand van elke Duitse goederenwagen stond aangegeven hoeveel paarden en begeleiders in de wagen konden worden vervoerd.

aangevoerd. Maar de Duitse generaals bleken superieur aan de Franse en de oorlog was eigenlijk snel beslist. De slag bij Sedan van 31 augustus 1870 verliep dramatisch voor de Fransen en eindigde in een totale nederlaag en de gevangenneming van keizer Napoleon III.

Bij de daarna volgende Duitse opmars naar Parijs speelden de spoorwegen nog maar een kleine rol, want Moltke had geen rekening gehouden met een lange oorlog. Dat zou de Duitsers nu lelijk opbreken, net als in 1866. Hoe verder zij in Frankrijk doordrongen, hoe langer hun aanvoerlijnen werden en hoe langer dus het transport duurde. Bovendien waren er nog altijd belangrijke forten in Franse handen, zoals Metz en Belfort, die de spoorlijnen beheersten, waardoor die dus voorlopig nog niet gebruikt konden worden voor de Duitse aanvoer. Ook werden de Duitsers sterk gehinderd door sabotage van de sporen, waarin de Fransen een grote bedrevenheid ontwikkelden. Tussen Reims en Metz werd zelfs een hele trein met soldaten opgeblazen, waarbij aan Duitse kant honderden slachtoffers vielen. De Pruisen bleken ook niet in staat om de Franse lijnen die in hun bezit waren gekomen effectief te gebruiken, waardoor hun lange aanvoerlijnen een nog groter probleem gingen vormen. Een beperking zoals het kleinere Franse



Een scène uit de Frans-Duitse oorlog. Franse soldaten worden verrast door een militaire trein van de tegenstander.

moesten leven' zoals dat eufemistisch genoemd werd, omdat de geregelde aanvoer van voedsel stokte. Moltke had in zijn plannen eigenlijk geen rekening gehouden met een dergelijk scenario, en alleen maar gezorgd voor de snelle mobilisatie en opmars naar het front, zonder te denken aan een eventuele langere duur van de oorlog. Hetzelfde probleem dus als vier jaar eerder tegen Oostenrijk. In beide landen zouden veel critici hun mening geven over de talrijke fouten die gemaakt werden, en hopelijk zou men er een les uit trekken voor een volgend conflict, dat onvermijdelijk werd geacht, omdat Frankrijk nooit zou berusten in het verlies van de Elzas en Lotharingen. In 1914 zou het inderdaad zover zijn.

Het gebrekkige transport aan Duitse kant tijdens deze oorlog had een onverwacht gevolg voor de Nederlandsche Rhijn Spoorweg (NRS). Wegens het tekort aan eigen goederenwagens hielden de Duitse autoriteiten buitenlandse wagens die toevallig in Duitsland waren, vast, dus ook die van de NRS, die daardoor problemen kreeg bij het kolenvervoer uit het Ruhrgebied. Daar stond wel tegenover dat het vervoer naar Duitsland vanuit de Nederlandse havens opeens toenam en er dus meer wagens in Amsterdam en Rotterdam nodig waren. Frankrijk had namelijk de Duitse Noordzeehavens officieel geblokkeerd verklaard, waardoor bange buitenlandse exporteurs geen risico namen en hun goederen via het neutrale Nederland lieten lopen. In de praktijk viel die sluiting van de Duitse havens wel mee, want Frankrijk beschikte gewoonweg niet over genoeg oorlogsschepen om zo'n blokkade ook werkelijk af te dwingen. De meeste Duitse havens bleven dus gewoon open. De NRS moest daarom goederenwagens van andere maatschappijen huren om aan de vraag naar vervoer te kunnen voldoen. Overigens kreeg de maatschappij van de Duitse autoriteiten na afloop van de oorlog een flinke schadevergoeding voor het gebruik van de wagens. De Hollandse Spoor had nog geen aansluiting met Duitsland en kwam dus niet in de problemen. De nog jonge Staatsspoorwegen, die in Venlo al wel aansluiting aan het Pruisische net hadden, meldden hierover niets in de jaarverslagen.

CONCLUSIE

Het was nu wel gebleken dat spoorwegen een grote rol konden spelen in de oorlogvoering, maar over hoe dat georganiseerd zou moeten worden waren de deskundigen het nog lang niet eens. Er waren ervaringen opgedaan, positieve en negatieve, en de verschillende mogelijkheden gingen nadenken over hoe de

profiel van vrije ruimte, bijvoorbeeld, zorgde ervoor dat Pruisische locomotieven hun schoorstenen verloren onder lage Franse bruggen, want daar was geen rekening mee gehouden. De Franse spoorwegen hadden er wel voor gezorgd dat hun eigen locomotieven of onklaar gemaakt waren, of afgevoerd met de terugtrekkende legers, zodat de Duitse troepen alleen hun eigen machines konden gebruiken. De Nord bijvoorbeeld had honderden locomotieven over de Belgische grens in veiligheid gebracht, zodat de Duitsers die niet in beslag konden nemen. België was neutraal in het conflict.

Door dit alles liep de regelmatige bevoorrading van de troepen ernstig in het honderd, zodat soldaten vaak 'van het land

gemaakte fouten konden worden vermeden en hoe er bij volgende conflicten meer profijt zou kunnen worden getrokken van de spoorwegen. Meer daarover in hoofdstuk 4 en 5.

DE KRIM- OORLOG



DE POLITIEKE SITUATIE IN EUROPA ROND 1854

De Krim-oorlog was een van die oorlogen die eigenlijk door niemand gewild was en die toch uitbrak. Het probleem werd veroorzaakt door de toenemende zwakte van het Ottomaanse – Turkse – Rijk, en de aanspraken die Rusland onder tsaar Nicolaas I maakte op delen van dat vermolmd rijk. En, wat al heel lang speelde, Rusland had ook nu vooral het oog op de Dardanellen en de Bosporus om zo een vrije uitweg te vinden voor de Zwarte Zeevloot, die als thuisbasis Sebastopol op het schiereiland de Krim had. Engeland en Frankrijk zagen deze Russische plannen met groeiende bezorgdheid aan maar onthielden zich voorlopig nog van daadwerkelijke inmenging. De eerste klappen – letterlijk – waren al in juni 1853 gevallen in het Heilige Land, waar monniken van de Rooms-katholieke kerk, gesteund door Frankrijk, en van de Russisch-orthodoxe kerk, gesteund door de tsaar, in Bethlehem met elkaar waren slaags geraakt, waarbij doden en gewonden waren gevallen. Volgens de Russen was de Turkse politie ook bij de rellen betrokken en de regering in St. Petersburg beschouwde dit als een casus belli. Een paar dagen later marcheerden Russische troepen naar Moldavië en Wallachije, nu onderdeel van Roemenië maar toen nog Turks, om het gehate Turkse juk daar te helpen afschudden. Engeland en Frankrijk bleven nog neutraal, maar volgden de Russische opmars met argusogen. Niemand had eigenlijk veel sympathie voor de Turken, maar toen de Russische Zwarte Zeevloot op 30 november de Turkse vloot bij Sinope – aan de noordkust van Turkije – volkomen vernietigde, sloeg de stemming in Londen en Parijs om. In de Engelse pers circuleerden verhalen van ooggetuigen die gezien hadden hoe Russische matrozen hulpeloos in zee rondrijvende Turkse zeelieden kalmpjes doodschoten en deze opgewonden berichten speelden een grote rol bij de toenemende oorlogshysterie in Londen. Groot-Brittannië verklaarde op 27 maart 1854 de oorlog aan Rusland, iets wat Frankrijk al een dag eerder had gedaan. De Franse keizer Napoleon III zag een oorlog als een mooi middel om zijn nog wat onzekere status in de internationale politiek op te vijzelen.



De haven van Balaklava met het eerste begin van de spoorlijn. Werklui zijn bezig rails en dwarsliggers op een platte wagen te laden.

DE ENGELSE OORLOGSVORBEREIDINGEN

Engeland was absoluut niet voorbereid op een oorlog op grote afstand van het moederland. De hele organisatie van het leger was verdeeld over een groot aantal autoriteiten, militair en burgerlijk, die elkaar zo veel mogelijk het leven zuur maakten. Van enige samenwerking was geen sprake. De uitrusting van een korps van 30.000 man, overigens veel kleiner dan het Franse aandeel, liet daardoor erg veel te wensen over, en de benoeming van de opperbevelhebber had heel wat voeten in de aarde omdat de meeste in aanmerking komende opperofficieren inmiddels ouder dan 70 jaar waren. Het werd uiteindelijk Lord Raglan, die 'pas' 66 was, en die voor het laatst actieve dienst had gedaan in 1815 bij Waterloo tegen Napoleon. Ondanks deze slechte organisatie rekende men in Londen op een korte veldtocht van hooguit een paar maanden. Het werd een langdurige en kostbare oorlog.

HET BELEG VAN SEBASTOPOL

De bedoeling van de geallieerden was Sebastopol, de grootste Russische vesting en vlootbasis op de Krim, in te nemen en te ontmantelen. Ondanks een paar met moeite gewonnen veldslagen gaf Sebastopol zich niet zo gemakkelijk gewonnen, waarna de Engelsen en Fransen besloten de vesting formeel volgens de regelen der kunst te gaan belegeren. De Engelsen kozen de haven van het kleine stadje Balaklava, ten zuiden van Sebastopol, uit als aanvoerhaven voor alles wat voor dat beleg nodig was. Dat bleek een nogal ongelukkige keuze, omdat de haven veel te klein was voor alle schepen en er geen enkele betrouwbare kade beschikbaar was. Bovendien was er maar een enkele – bar slechte – weg die de haven met de Engelse linies en loopgraven voor de vesting hogerop verbond. Ziekten heersten overal onder de troepen; cholera, dysenterie, tyfus en dergelijke, en de medische verzorging liet veel te wensen over, om het voorzichtig uit te drukken. Ook waren er veel te weinig hospitaalschepen om de zieken en gewonden naar het centrale hospitaal in Skutari – tegenwoordig Üsküdar, tegenover Istanbul aan de Bosporus gelegen, te brengen. En eenmaal in dat hospitaal aangekomen was de kans op herstel heel klein, want ook daar was het