

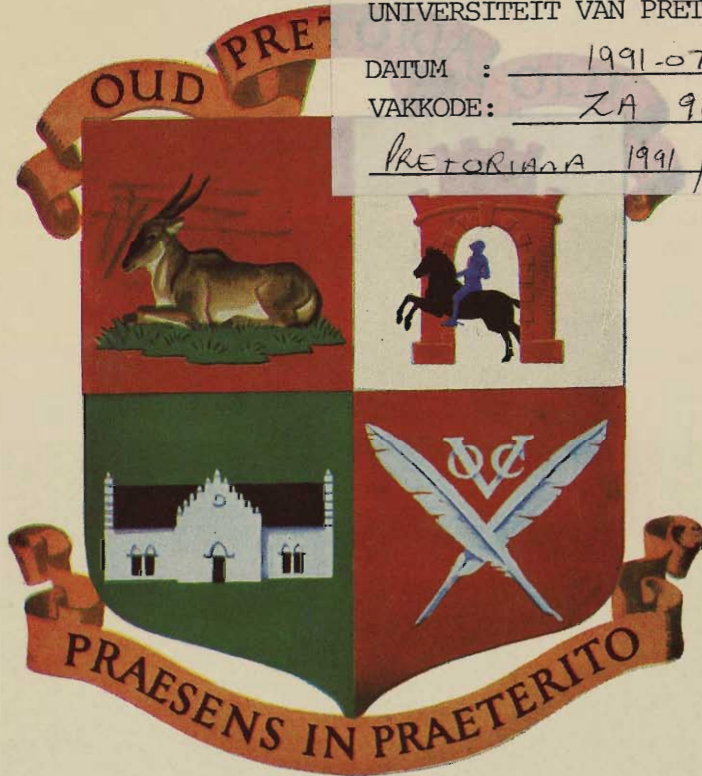
Pretoriana

AKADEMIESE INLIGTINGSDIENS
TYDSKRIFTE
UNIVERSITEIT VAN PRETORIA

DATUM : 1991-07-29

VAKKODE: ZA 968

PRETORIANA 1991/99



**TYDSKRIF VAN DIE PRETORIASE HISTORIESE VERENIGING:
GENOOTSKAP OUD-PRETORIA**

**JOURNAL OF THE PRETORIA HISTORICAL ASSOCIATION:
OLD PRETORIA SOCIETY**

PRYS R 7,00 PRICE

PRETORIANA No./Nr.99 - Augustus 1991

Lede van die Bestuur van die Pretoriase Historiese Vereniging:
die Genootskap Oud-Pretoria

Dr.N.A.Coetzee, voorsitter, telefoon (012) 46 3142
Mnr.W.J.Punt, ondervoorsitter, bewaring van geboue
Mev.D.E.Nel, sekretaresse, telefoon (012) 343-2790 huis
Mnr.M.L.R.Cloete, verteënwoordiger van die Stadsraad van
Pretoria
Mev.M.Andrews, organisasie van toere
Mnr.T.E.Andrews, redaksie van die "Nuusbrief" en bewaring
van begraaflase
Mev.M.Bees, posbestellings
Mnr.A.Jansen, skooltuinwedstryde
Dr.C.de Jong, redaksie van "Pretoriana", telefoon
(012) 348-3111
Mnr.D.Panagos, forte
Mnr.C.J.Reinecke, penningmeester
Mev.E.Viljoen, organisasie van byeenkomste
Mev.M.L.Willmer, argief, telefoon (012) 70 3052

Die posbusnommer van die sekretariaat is 4063, Pretoria 0001.
The post office box of the Secretariat is 4063, Pretoria 0001.

Die telefoonnommer van die sekretariaat is (012) 343-2790.
The telephone number of the Secretariat is (012) 343-2790.

"PRETORIANA- AFRICANA"

Offer of back-copies of "Pretoriana" on sale.

Can you now buy a history book of 300 pages for less than
R 50? No!

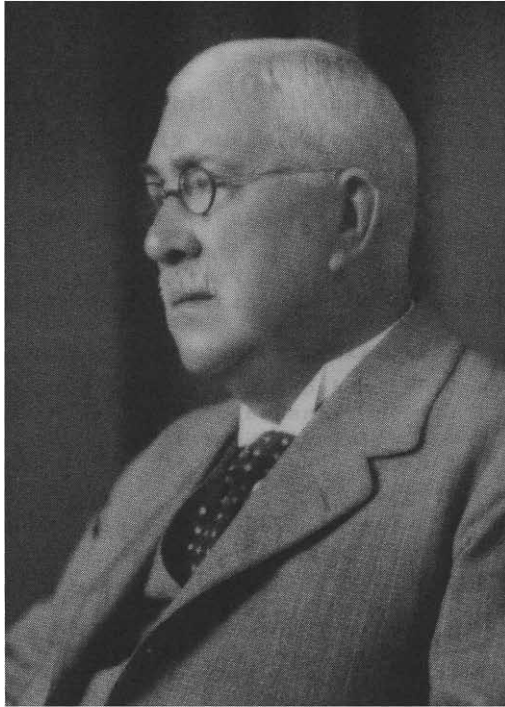
But you can buy over 1000 pages of history of Pretoria for
R 20. Contact Anton Jansen, committee member of our Society,
at telephone (012) 998-9406 house, or (012) 804-1023 office
in office hours, to arrange the purchase of a set of "Pretor-
rianas" , to be fetched by you or delivered to you. Some copies
are now out of stock. Anton Jansen's postal address is P.O.
Box 33 7044, Glenstantia, Pretoria 1010

PRETORIANA No/Nr.99 - Augustus 1991

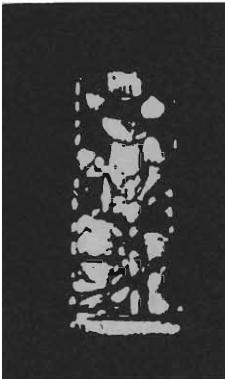
INHOUDSOPGAWE / TABLE OF CONTENTS

Bladsy/
Page

Pretoriase Historiese Vereniging / Old Pretoria Society	2
N.A.Coetzee, "Obituary Mr.John Niven Kirkness"	2
N.A.Coetzee, "Kirkness documents"	4
Redaksie, "Die Pretoriase Historiese Vereniging: Genootskap Oud-Pretoria"	9
Redaksie, "The emblem of the Old Pretoria Society - Die wapenskild van die Genootskap Oud-Pretoria"	11
Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij	12
Th.Steinmetz, "De Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg- Maatschappij in den Transvaalsch-Engelschen oorlog, 1899-1900" - vertaling uit Nederlands deur C.de Jong	12
Ander bydraes	31
J.Ploeger, "Hendrik Stiemens, 1822-1894, Die lewenskets van 'n verdienstelike Nederlander in Natal en die ZAR (2)	31
C.de Jong, "Die Oostenrykse huldeblyk aan die Boere van 1900"	55
C.de Jong, "Twee gedenkplate vir gevalle Nederlanders uit Suid-Afrika: 1899-1902, 1940-1945"	65
From the journals / Uit die tydskrifte	76
Albrecht Holm, "Bewaring"	76
Uitslag van die skooltuinkompetisie 1991	80
C.de Jong, "Nederlandse gedig op Pretoria: Willem Brandt, 'Transvaal' "	81



Mr. John Johnston Kirkness, born Orkney Islands 1 April 1857, deceased Pretoria 13 June 1939.



The coloured glass window for Saint Magnus in the western aisle of the Presbyterian Church of Saint Andrew at Pretoria; the glass window as well as the bricks for the construction of the church were donated by Mr. J.J. Kirkness.

Photo C. de Jong, 1991.

OBITUARY MR. JOHN NIVEN KIRKNESS

John Niven Kirkness died in Pretoria on Friday May 10th, 1991 at the age of almost 92 years, being born 21.5.1899. He will be remembered as a member and good friend of the Old Pretoria Society and in his will he bequeathed the sum of R5 000 to the Society. This bequest is most sincerely appreciated by the members. A few weeks before his death J.N. Kirkness donated ... private papers, documents and photos of his father John Johnston Kirkness, the pioneer builder and brick and tile manufacturer of Pretoria, to the Society. These will be placed in the Old Pretoria Society section of the State Archives in Pretoria. Photos of the handing over of these documents appeared in the newspapers a few weeks before J.N. Kirkness passed away. The photos were taken by "Beeld" and "The Pretoria News" in Jacaranda Haven in Baileys Muckleneuk where he stayed the last few years of his life and where he was visited periodically by the Chairman of the Society, Dr. N.A. Coetzee.

He followed his illustrious father as co-partner in the John J. Kirkness Ltd. Groenkloof Brick and Tile Company, to provide South Africa and various other countries overseas with the well-known "Pretoria" or "Kirkness" bricks. During the Second World War he was Captain and Commander of the 165th Works Coy SAEC, organising equipment for the war effort by the SME Training Workshops.

It was fitting that the funeral service was held in the St. Andrews Presbyterian Church, Schoeman Street, to which construction J.J. Kirkness contributed bricks and building. The Old Pretoria Society is thankful to be among the many beneficiaries of the will of the late John Niven Kirkness. Our sincere condolence to his son David John Kirkness and his wife Edwynna and the family. We also bring honour to the memory of the late wife of J.N. Kirkness, Eunice Natalie Beryl (born Jackson) (9.1.1902-15.1.1984). We are thankful that the article on his father in "Pretoriana" (Dec. 1984) is specifically mentioned in the will of J.N. Kirkness.

Articles in "Pretoriana" regarding Mr. John Johnston Kirkness and Mr. John Niven Kirkness

N.A. Coetzee, "John Johnston Kirkness", in "Pretoriana" No. 86, December 1984, p.40-46.

N.A. Coetzee, "John Johnston Kirkness", in "Pretoriana" No. 88, November 1985, p.49-55.

W.J.B. Ridgard en N.A. Coetzee, "Toesprake by die onthulling van 'n gedenkplaat ter ere van J.J. Kirkness op 23 September 1985", in "Pretoriana" Nr. 89, April 1986, p.38-43.

N.A. Coetzee, "Toespraak by geleentheid van die onthulling van die J.J. Kirkness-Gedenkplaat by die Onderwyskollege Pretoria op 3 Junie 1986", in "Pretoriana" Nr. 90, November 1986, p.5-9.

N.A. Coetzee, "Onthulling van die J.J. Kirkness-Gedenkplaat by industriële area Kirkney", in "Pretoriana" Nr. 97, November 1990, p.2-6.

KIRKNESS DOCUMENTS

The family of Mr. John Johnston Kirkness has donated documents to the Pretoria Historical Association. They concern papers of the Pretoria brick and pottery manufacturer John Johnston Kirkness and his son, Mr. John Niven Kirkness. Some of them date back to 1882.

Here follow two inventory lists of the documents drawn up by the Chairman of the Association, Dr. N.A. Coetzee.

Personal Documents of J.J. Kirkness and his son J.N. Kirkness donated to the Old Pretoria Society by the grandson D.J. Kirkness.

Documents of John Johnston Kirkness.

1. Business Diary 1882 - July 1886. Letters and quotations in own handwriting. Alphabetical index. Hard red cover. 1½ inches thick.
2. Letters to Messrs. Grice & Co. Durban, dated 24 December 1885 Bethlehem. Related to J.J. Kirkness's interest in the Barberton Gold Fields. Asking for a quotation for a 5 stamp crushing mill 750 lbs, Californian type Battery, with axle, waterwheel and driving drums.
3. Cuttings from different sources. Contract book. Hard cover Green book.
4. Contract book 1885. Hard cover. Journal ruling, Pricing and Quotations for houses built at Bethlehem. Green cover.
5. Contract Book for building at Barberton and Johannesburg. Estimates of costs. Blue cover 1 inch thick.
6. Acte van Transport Erf 1771 Willem de Zwaan signed G.R. von Wielligh Nos. 225/1897; 4539/1896; 1272/1899; 3575/1899. Burgerrechten 4355/1896 ZAR aan Jacob Petrus Badenhorst. Signed S.J.P. Kruger. Jaarlikse recognitie 10 shillings sterling.
7. Tax Receipts 1903. Erf, Personal and Farm Taxes. F.E.O. Mörs Celany. 12649/14446/11468/4258/5791. Roux, Jacobs and Findlay.
8. Monthly Record of the St. Andrew's Church, Pretoria July 1939. Report of death of J.J. Kirkness. Words spoken at the funeral by Dr. E. Macmillan.
9. Letter by Master Builders and Allied Trades Association. 1.4.1927 with congratulations on J.J. Kirkness's 70th birthday.
10. Invitation by Governor-General's Office to J.J. Kirkness 13.10.1921 to attend investiture at Gov. House, Pretoria 8.11.1921. Reply accepting invitation.
11. The South African Builder. March 1923. Builders Gallery page 18. J.J. Kirkness with photo. Life work of J.J. Kirkness.
12. Programme Madame Amy Allton's Grand Charity Concert in aid of Pretoria Rescue Home. Wednesday Nov. 7, 1906.

13. Opening of South Africa House by His Majesty the King. London 22 June 1933. Programme. Description pamphlet of South Africa House.
14. Death of John J. Kirkness. Cutting from "Pretoria News".
15. Obituary J.J. Kirkness. Cutting from the "South African Builder". June 1939. page 39.
16. J.J. Kirkness S.A. Mint, Pretoria. Visagie Street. Album with photos of the building of the Mint, showing various outside and interior views.
17. Small photos and negatives (3 packets) of the Groenkloof Brickworks.
18. "Pretoria News". Saturday April 2, 1932. 75th Birthday of J.J. Kirkness.
"Pretoria News". Pretoria's new Mayor. An Oradian elected. J.J. Kirkness.
"Pretoria News". Death of J.J. Kirkness. Cutting.
19. Home life in Early Pretoria. Handwritten.
20. Klapperkop. Fullscap typed. Vista from Klapperkop.
21. Programme. State Banquet. In honour of Their Majesties The King and Queen. City Hall, Pretoria. 8.30 p.m. 29th March 1947.

Documents of J.N. Kirkness, son of J.J. Kirkness.

1. Index of articles dealing with J.J. Kirkness, Pretoria, as appeared in various books and periodicals. Bibliography. Made by J.N. Kirkness.
2. Letter to Hugh Carruthers, Rand Daily Mail Jhb., by J.N. Kirkness, dated 26.8.1966.
3. Program van Gesamentlike Dankdiens by geleentheid van die staking van vyandelikhede in Europa. Uniegebou, Pretoria. 1945. Volgorde van verrigtinge. Afrikaans and English.
4. "The Pretorian". Annual of the Boys' High School, Pretoria 1984.
"The Pretorian". 1985. Seventy Fifth Anniversary Edition 1910-1985. 2 copies.
A School that is set on a Hill. D.F. Abernethy Jan. 1956-Dec. 1973. 18 years headmaster.
5. "Pretoria 125", by Hannes Meiring. Book.
6. The Pretoria Club 100 years 1885-1985. Programme of the Final Supper at the Club House.
7. A chapter from the life of George Leith, by his daughter, Brünhilde Leith. Soft Cover $\frac{1}{2}$ " thick.
8. Pretoria Retrospect 1857 and today. Black soft cover $\frac{1}{2}$ " thick.
9. 165th Works Coy SAES. Carolina Order No. C 36/42 for 26.7.1942 Captain J.N. Kirkness, Commander. Reverse side: disposal of stores and Barrack equipment.

11. Photos. SME Training Workshops 1940/41. Fitting out vehicles to carry Box Girder Bridging. Departure 1st Brigade May 1940.
12. "Pretoria News" Cutting. The challenge of Youth. "Pretoria News" Cutting Tuesday July 28, 1979. A Vestige of Old Pretoria. "Pretoria News". Africana Issue. "Pretoria News" Thursday June 25, 1970. Wesfasade. Ou Kerk op Kerkplein, 1902. Church square 1880, photos. "Pretoria News". September 7th, 1972.
13. Letter by Chairman Crown Princess of Greece Relief Fund, written to J.N. Kirkness. L.P. van Zyl, Mayor's Parlour. Appeal for Funds.
14. Collection of papers. Professor Alexander Petrie on his 90th birthday. The Immortal Bard, Born 25th January 1759. Robert Burns. A graveside tribute by R.M. Titlestad to Advocate George Schreiner Findlay K.C.
15. Envelope with cuttings and articles of Alan Paton.
16. Museum Review Vol. 1 No. 5 March 1987. The S.A. National Military Museum of Military History. Johannesburg.
17. Extract from the S.A. Law Journal August 1976. The late Sir John Murray. Printed. Handwritten correspondence signed John N. Kirkness.
18. Photo of John Johnston Kirkness 1.4.1857 to 13.6.1939.
19. Photo of John Johnston Kirkness and his wife Mary Ann Baikie. 1919.
20. "Pretoria News", Thursday April 25, 1991. Photo of Mr. John N. Kirkness on handing over the documents of his father and himself, at the age of 92; with Dr. Nico Coetzee, chairman of the Old Pretoria Society. Photo Jacaranda Haven, Baileys Muckleneuk, Pretoria.

-o-

Die betekenis van die van BOTHA

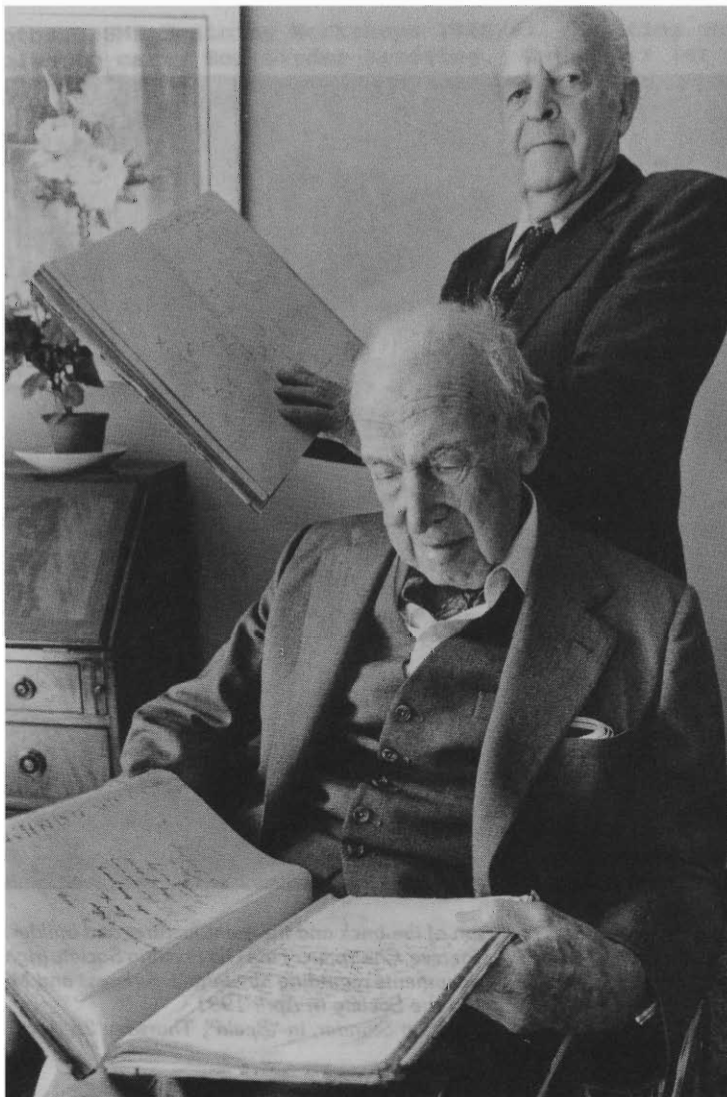
Botha is of was 'n in Duitsland bekende familienaam. Dit word ook gespél as Both en beteken boot, d.w.s. skip of skuit. Die van Both is ook in Nederland bekend: een van die eerste Goewerneurs-Generaal van die Verenigde Oost-Indische Compagnie heet Pieter Both. Die laaste letter a van Botha is 'n Oud-Germaanse uitgang en is later vervang deur die bepalende lidwoord "de" of "het". Botha beteken dus "die boot".

Daar is meer Duitse name wat die Oud-Germaanse uitgang a het, byvoorbeeld Juta en Trotha. Die van Juta is bekend in Nederland en Suid-Afrika en beteken "die Jut"; dit is 'n inwoner van Jutland, 'n deel van Denemarke.



Mr. John Niven Kirkness (left), son of the brick and tile manufacturer and builder John Johnston Kirkness, and Dr. N.A. Coetzee, Chairman of the Old Pretoria Society (right), on the occasion of the donation of documents regarding Mr. John J. Kirkness and Mr. J.N. Kirkness to the Society in April 1991.

Photo Johan Stander, in "Beeld", Thursday 25 April 1991



Mr. John Niven Kirkness, son of the brick manufacturer and builder John J. Kirkness, sitting, in Jacaranda Haven, and Dr. N.A. Coetzee, Chairman of the Pretoria Historical Association alias Old Pretoria Society, standing, on the occasion of the donation of documents of the Kirkness family to the Association in April 1991.

Photo The Pretoria News, Thursday 25 April 1991

DIE PRETORIASE HISTORIESE VERENIGING:
GENOOTSKAP OUD-PRETORIA

Hierdie bloeiende vereniging is in 1948 gestig deur wyle Dr. Willem H.J. Punt (Senior; 1900-1981). Hy het sy loopbaan as onderwyser in Pretoria begin en verskeie kultuurorganisasies gestig, onder meer die Genootskap Oud-Pretoria en die Stigting Simon van der Stel. Die Pretoriase Historiese Vereniging voer ook nou die naam Genootskap Oud-Pretoria. Dit was die eerste plaaslike historiese vereniging in Suid-Afrika. Die doel daarvan is die aanmoediging en bevordering van die geskiedskrywing van Pretoria en van bewaring van historiese merkwaardighede in die stad en die omgewing, soos bouwerke, straat aansigte, bome, dokumente en foto's.

Daar was reeds in 1948 veel aanleiding hiervoor. Weliswaar is die stad eers in 1855 gestig, dus jonk, maar dit is die regeringsetel en bestuurshoofstad van die Zuid-Afrikaanse Republiek in Transvaal, die Unie en die Republiek van Suid-Afrika. Daardeur het dit talle mense uit Suid-Afrika en daarbuite aange-trek en besit dit 'n gevarieerde geskiedenis in die nogal storm-agtige historie van die land. Danksy die talle immigrante is hier 'n veelheid van boustyle. Veral na die Tweede Wêreldoorlog het Pretoria hom vinnig uitgebrei en dit is tans die stad met die snelste groei in Suid-Afrika. En veral in die middestad moes talle rustieke huise en openbare geboue plek maak vir baie groter en hoër bouwerke en het die aantreklike stadsbeeld met vrystaande huise, talle bome en bloeiende tuine grotendeels verdwyn.

Dr. Punt en die bestuurslede van "Oud-Pretoria" nā hom het hul veelsydige en omvangryke taak van bewaring van die plaaslike historiese erfenis met geesdrif en volharding aangepak, somtyds sonder, maar dikwels met sukses. Die bestuur het vergeefs ge-pleit vir behoud van die gebou van die Staatsgimnasium, die fon-damente van die blokhuis op Strubenkop en die restant van die brug van die Nederlandsche Zuid-Afrikaanse Spoorweg-Maatschap-pij (NZASM) aan die Maria van Riebeeckweg - 'n straatnaam wat ook al verdwyn het. Die bestuur het met sukses geywer vir die behoud van die wes-fasade op Kerkplein - saam met ander kultuur-organisasies -, van Fort Wonderboom, van die Erasmuskasteel, vir die restourasie van Voortrekkergrafte van die familie Booy-sen (deur "Oud-Pretoria" behartig) en 'n eenvoudige gedenkwaard-igheid soos die ou tremhuis reg onder die Uniegebou tuine.

Die bestuur het die inisiatief geneem tot verklaring van bouwerke as nasionale gedenkwaardighede, byvoorbeeld die Pio-niershuis in Silverton, die Melrosehuis, die Pierneef-Museum, die Sammy Markshuis by Zwartkoppies en die Willem Prinsloo-Museum. Ander organisasies het hierdie geboue prysenswaardig in museums omskep.

Die Vereniging het verskeie gedenkplate aangebring, byvoor-beeld by die Booysegrafte en op die gespaarde deel van die NZASM-brug aan die Maria van Riebeeckweg. Hy het ander instan-sies bereid gevind om gedenkplate aan te bring, onder meer drie plate ter nagedagtenis van die fabrikant en bou-aannemer J.J. Kirkness.

Die Genootskap onderneem jaarliks 'n bustoer op of omstreeks 15 November - die stigtingsdag van Pretoria - om pioniers van die stad te vereer. Hy is verteenwoordig in die advieskomitee vir straatnaamgewing namens die Stadsraad en pleit dikwels vir behoud of herstel van historiese straatname. Die bestuur het die Stadsraad bereid gevind om op sommige straatnaamborde in die middestad 'n kwalifikasie van die vernoemde persoon daarop aan te dui, byvoorbeeld: Paul Krugerstraat, 1825-1904, Staatspresident.

Die bestuur onderhou gereelde en noue kontak met ander instellings wat soortgelyke doeleindes nastreef, en is verteenwoordig in die komitee van organisasies vir oorleg by die beplanning van Pretoria se uitbreiding.

Die Vereniging hou gereeld lesings vir lede en ander belangstellendes en organiseer maandeliks baie gewilde bustoere. Die bustoere na historiese besienswaardighede in en by Pretoria is dagtoere en het begin in 1974. Tot en met 1990 is 184 bustoere onderneem. Ongeveer 10 700 persone het hieraan deelgeneem. Sedert 1980 word ook jaarliks 'n bustoer van vier dae tydens die Paasaweek na verder verwyderde bestemmings onderneem, soos Oos-, Noord- of Wes-Transvaal, Natal of die Vrystaat. Hieraan het omstreeks 500 persone deelgeneem.

Die bustoere is in die eerste jare georganiseer en gelei deur mnr. Mervyn Emms en Tom Andrews. Daarna het mev. Merle Andrews mnr. Emms se taak oorgeneem. Die bustoere het veel aan die bekendheid van die Vereniging bygedra en die ledetal aansienlik verhoog.

Die Vereniging gee maandeliks 'n Nuusbrief uit wat deur mnr. Tom Andrews saamgestel word en kort historiese wetenswaardighede bevat. In April 1991 het no. 143 verskyn. Van die halfjaarlikse tydskrif "Pretoriana" het in April 1991 no. 98 verskyn. Die huidige redakteur daarvan is Dr. C. de Jong.

Die huidige voorsitter is die energieke Dr. N.A. Coetzee wat dié funksie in 1956-60 en sedert 1979 beklee. Die sekretaresse is mev. D.E. Nel, die Vereniging se posbusnommer is 4063, Pretoria, 0001, die telefoonnommer van die sekretaresse is (012) 343-2790. Die lidmaatskapsgeld is R20 per jaar vir alleenstaande persone en R25 vir egpare.

Die Vereniging verdien ruim waardering en ondersteuning vir sy verdienstelike werk vir Pretoria.

THE EMBLEM OF THE OLD PRETORIA SOCIETY

In the first quarter of the shield is an eland in restive position. The eland represents the farm Elandsport on which the greater part of Pretoria was established and where the first Voortrekkers settled.

The second quarter bears the arms of Ouddorp, South Holland, where Johannes Pretorius, the progenitor of the family in South Africa, was born in 1642, and sailed from the nearby harbour of Goedereede/Goeree in 1665 for Cape Town.

In the third quarter is the historical Church that stood on Church Square.

The fourth quarter, shows two quill-pens representing the duty of the Society, to record in writing the history of Pretoria from the time that Johannes Pretorius arrived in South Africa in the service of the V.O.C.

The motto: "We safeguard the past in the present."

DIE WAPEN VAN DIE GENOOTSKAP OUD-PRETORIA

In die eerste kwartier van die skild is 'n eland in 'n rustende houding. Die eland is gekies omdat Pretoria oorspronklik op die plaas Elandsport aangelê is. Hier het die Voortrekkers uiteindelik tot rus gekom.

Die tweede kwartier bevat die wapen van Ouddorp, Suid-Holland, waar Johannes Pretorius, die stamvader van die geslag in Suid-Afrika, in 1642 gebore is. Vanuit die nabygeleë hawe Goedereede of Goeree het hy in 1665 na Kaapstad gevaar.

In die derde kwartier is die geskiedkundige ou kerk wat vir soveel jare op die Kerkplein van Pretoria gestaan het.

Ten slotte kom die twee veerskryfpenne wat die werk van die Genootskap simboliseer n.l. om die geskiedenis van Pretoria op te skryf van die tyd af toe Johannes Pretorius in diens van die V.O.C. na Suid-Afrika gekom het.

Onderaan die leuse: "Ons beskerm die verlede in die hede."

Aanvulling deur C. de Jong

Die wapenschild van ons Vereniging staan in kleure afgedruk op die voorsy van die omslag van "Pretoriana".

Die kwartier regsbo in die wapenschild is die wapen van die dorp Ouddorp op die eiland Goeree of Goedereede in die provinsie Zuid-Holland, nie ver van Rotterdam nie. Dit is opgeneem omdat die stamvader van die familie Pretorius, Johannes, van Ouddorp afkomstig was; hy het 22 jaar oud in Desember 1665 in Kaapstad aangekom. Soos bekend, is ons stad Pretoria na een van die bekendste lede van die familie, Andries Wilhelmus Jacobus, genoem. Prof. F.J. Pretorius het oor die stamvader gepubliseer in "Historia", jaargang 32 no. 2, Pretoria, September 1987 (Samevatting in "Pretoriana" no. 96, November 1989).

Die wapen van Ouddorp bestaan uit 'n stadspoort wat verwys na die dorp, en 'n ridder op 'n steierende perd wat verwys na die Middeleeue toe die dorp gestig is - dit is inderdaad 'n baie ou dorp.

Die munisipaliteit Ouddorp is in 1966 saamgesmelt met dié van die naburige stadjie Goeree en daarmee het die wapenschild van Ouddorp in onbruik geraak.

"DE NEDERLANDSCHE ZUID-AFRIKAANSCH E SPOORWEG-
MAATSCHAPPIJ IN DEN TRANSVAALSCH-ENGELSCHEN
OORLOG 1899-1900" a)

deur Th. Steinmetz (Sekretaris van die
NZASM-direksie)

(Vertaling uit Nederlands van C. de Jong)

(1) Voor die oorlog

Die oorlog wat uiteindelik op 11 Oktober 1899 uitbreek het, is voorafgegaan deur 'n lang tyd van spanning, van afwieselende hoop en vrees. Die gevolge daarvan vir die NZASM was enersyds 'n vermindering van invoer van goedere en andersyds 'n vermeerdering van vertrekkende persone wat die land verlaat het. Reeds in Augustus, en selfs enkele maande vroeër, het talle mense 'n spoedige begin van die stryd as onvermydelik beskou. Hulle het begin om altans hul familie na die Britse kolonies te stuur, na Natal of die Kaapkolonie of ook wel na Europa. Die sakebedryf het agteruitgegaan, talle mense het 'n deel van hul inkomste verloor, Johannesburg het stiller geword. Die heftige toon van die Engelse koerante waarin die Boere as barbare wat geen vroue en kinders sou ootsien nie, afgeskilder is, het die buitelandse bevolking voortdurend angstiger en meer geneig om die land te verlaat, gemaak. Natuurlik het veral Britse onderdane gevlug. Talle van hulle was arm, wat die Kaapkolonie aanleiding gegee het om sy spoortariewe vir onvermoënde vlugtelinge te verlaag en om die NZASM voor te stel om dieselfde te doen. Hierdie maatskappy het egter geweier omdat daar voorlopig geen rede was om aan te neem dat Johannesburg onveiliger as enige ander plek in Suid-Afrika sou wees nie.

In September het die uittog omvangryk geword. Die hoogste punt is bereik toe na die oorlogsverklaring alle Engelse in Transvaal wat geen permit om te bly kon kry nie, binne een week die land moes verlaat. Ook die gekleurde Britse onderdane, die sogenaamde koelies uit Engels-Indië en Kaapse basters, moes vertrek. Toe die myne hul bedryf staak, het dit dringend noodsaaklik geword om die talle duisende swartes wat sonder werk en brood gelaat is en allig tot plundering en roof kon oorgaan, so gou as moontlik oor die grense te bring.

Onderstaande tabel gee enkele syfers van blankes en gekleurdes wat in September en Oktober 1899 tot 19 Oktober oor die grense vervoer is:

	1ste klas	2de klas	gekleurdes ¹⁾	Totaal
September 1899	3 399	10 347	19 775	33 521
Oktober 1899 tot die 19de	2 472	16 433	78 565	97 470
TOTAAL	5 871	26 780	98 340	130 991

a) Kyk die artikel van C. de Jong, "Die NZASM in die oorlog 1899-1902", in "Pretoriana" no. 93, April 1899, p.13-19.

tesaam 130 991, van wie ongeveer 50 000 blankes en 78 000 gekleurdes. In normale tye is die totale aantal persone wat die land verlaat, ongeveer 9 000 per maand. In aanmerking genome dat die buitengewone personevervoer gedeeltelik saamgeval het met die mobilisasie en vervoer van burgers na die grense, is dit stellig geen wonder nie dat ons aantal rytuie geheel onvoldoende was, sodat die mense ook in oop veetrokke en baktrokke geplaas moes word. Daarby is gepoog om blanke vroue in die rytuie te plaas en om in die ander trokke die blankes afsonderlik te plaas. Tog is daar dikwels trokke gesien wat volgepak was met mense van alle denkbare kleure van suiwer blank tot diepswart.

Hierdie reise het na Kaapstad ten minste twee etmale geneem, na Durban een en 'n half en na Lourenço Marques een etmaal. Tydens hierdie reise is baie gely deur hitte, koue en reën, en somtyds ook deur honger en dors. Iemand wat die Afrikaanse klimaat ken, kan hom dit voorstel.

Dat daarby op die lyne van die NZASM geen ongelukke voorval het nie, was 'n groot geluk en pleit vir die gehalte van die personeel.

Voordat die loop van die gebeurtenisse verder gevolg word, is dit nodig om nader in te gaan op die verhouding van die NZASM tot die Goewernement van die Zuid-Afrikaansche Republiek (ZAR) in oorlogstyd. Artikel 22 van die konsessie van die Goewernement aan die NZASM lui soos volg:

"By oorlogsgevaar, in oorlogstyd of in geval van binnelandse onluste kan die Regering in die belang van die verdediging of van die openbare rus oor die spoorweg en alles wat vir die gebruik daarvan vereis word, beskik en die gewone vervoer daarop geheel of gedeeltelik laat staak en alle maatreëls wat hom as nodig vóórkóm, gebied, behoudens skadeloosstelling aan die konsessionaris".

By besluit van die Uitvoerende Raad artikel 858 van 13 September 1899 is van hierdie reg gebruik gemaak. Daarby is die spoorweg aan die Direksie van die NZASM onttrek en deur die Regering tot haar beskikking geneem. Die besluit van die Uitvoerende Raad sê verder:

"Om die spoorweg behoorlik te kan gebruik word die gehele personeel van die meergenoemde Maatskappy onder artikel 2 van die wet no. 20 van 1896 gekommandeer tot die verrigting van dienste by die spoorweg in die funksies wat tans deur hulle bekleed word. Hulle word gestel onder die bevel van die Kommandant-generaal en die krygsoffisiere wat deur hom aangewys is of ander amptenare, met dien verstande dat hulle wat by die spoorweg gemis kan word, altyd deur die Kommandant-generaal gekommandeer kan word tot gewone krygsverrigtinge..."

Hieruit blyk dat die Maatskappy geheel binne die terme van sy konsessie verplig was om nie slegs die lewende en materiële strydkragte van die Republiek te vervoer nie, maar ook alle ander maatreëls wat hom voorgeskryf is, uit te voer, soos

die vervoer ten behoeve van die Regering, die eksploitasie van die spoorweg in die besette deel van Natal, die vervaardiging en herstel van ammunisie en geskut in die Maatskappy se werksinkel ensovoorts.

Dit het egter noodsaaklik geword om die optrede wat deur die personeel gevolg moes word, vas te stel indien by 'n vyandelike inval 'n deel van die spoorweg deur die vyand beset sou word. Dit is gedoen deur Diensorder no. 22 wat hier in sy geheel volg.

Diensorder no. 22

Instruksie vir die personeel hoe om te handel in geval 'n deel van die spoorlyn deur 'n vyandelike mag beset sou word.

Die personeel sal so lank as moontlik diens bly verrig en hulle nie eiemagtig van hul pos mag verwyder voordat dit deur vyandelike troepe in besit geneem is nie.

Die personeel mag nie aan die stryd deelneem nie tensy die wettige owerheid hulle daartoe kommandeer; hulle mag in of buite die diens geen wapens dra nie; hulle mag hulle nie teen 'n gereëlde gewapende mag verset nie.

Word hieraan nie voldoen nie dan sal dit geheel vir hul eie persoonlike verantwoording wees.

Indien 'n deel van die spoorweg deur die vyand beset is, sal die personeel van dié gedeelte poog om op een of ander wyse hulle te begeef na gedeeltes van die spoorweg wat nog nie in hande van die vyand is nie en hulle weer ter beskikking van die diens stel, tensy hul vertrek deur die vyand belet word of daar te bly in die belang van 'n gesin wenslik is.

Verdediging van stasies en inrigtings teen 'n gereëlde gewapende mag is geheel doelloos, nóg in die belang van die Staat nóg in dié van die Maatskappy.

Indien die inbesitname plaas gevind het, sal die personeel sy werksaamhede neerlê nadat hulle vir sover moontlik die sake ordelik gereël het.

Die stasiemeesters, opsieners en verdere hoëre personeel sal moet poog om te bereik dat hulle eenvoudige toesig mag uitoefen op die inventaris, materieel, gereedskappe, magasyngoedere en die boeke van die Maatskappy sodat hulle een en ander op reëlmatige wyse kan oordra. In die algemeen moet as beginsel geld dat geen dienste vrywillig aan die vyand gelewer word nie. As in sommige gevalle dwang deur bedreiging uitgeoefen word vir uitvoering van sekere dienste, dan sal die personeel daaraan tydelik gevolg kan gee, maar dan sal hulle moet probeer om hulle soveel en so spoedig moontlik te onttrek. Die personeel sal bevoeg wees om hulle van gevangeskap te vrywaar deur te beloof om op hul standplaas te bly en nie aan die stryd deel te neem nie. Strikte nakoming van hierdie bepaling word aan almal en in die belang van hulself asook van die Regering en die Maatskappy baie dringend aanbeveel.

Pretoria, 8 September 1899

Die Direksie: J. van Kretschmar

Tot nou toe het die toestand wat in die diensorder genoem word, nie ingetree nie, intendeel het die Transvaalse spoorwegdiens hom ver buite die grense moes uitbrei. Enkele ander vrae in verband met die personeel as 'n gevolg van die eenaardige toestande in die land het hulle voorgedoen. Sedert die tyd toe die Kaapse Goewernementspoorweg die lyn vanaf die Suidergrens (van Transvaal) tot Johannesburg geëksploiteer het, het by verskeie takke van diens Engelse personeel aangebly. Ook is in die tydperk van vinnig toenemende verkeer Britse onderdane aangestel. By trekkrag, verplasing en weg en werke het tesaam ongeveer 115, asook ongeveer 450 Afrikaners uit die Kaapkolonie en Natal, gekom. Hulle was feitlik Britse onderdane, maar merendeels van Hollands-Afrikaanse afkoms.²⁾ Kon op hierdie mense, onder wie heel goeie werkers was, in geval van oorlog gereken word om aan hulle die veiligheid van die spoorweg en die treine toe te vertrou?

As eerste maatreël is die Engelse soveel moontlik oorgeplaas na dié dele van die spoornet waar verwag kon word dat hulle min met die oorlogsverkeer te doen sou hê. Hulle is veral op die Suidooster- en Suiderlyn vervang deur Hollanders en nie-Engelse Afrikaners. Later, toe na die uitbreek van die oorlog die Regering die Britse onderdane weggestuur het, het die Maatskappy slegs vergunning om te bly gevra vir dié deel van die Engelse personeel wat moeilik gemis kon word en op wie die Maatskappy gemeen het te kan vertrou. Die andere moes vertrek. Enkele Engelse het in diens gebly en gelukkig is tot nou toe die vertroude wat in hulle gestel is, nie beskaam nie. Onder die personeel van die Maatskappy was ongeveer 350 burgers, gedeeltelik Afrikaners uit die Vrystaat en die Kaapkolonie. Hulle was volgens die wet van Transvaal dienspligtig en vir 'n groot deel ook bereid om militêre diens te doen.

Om verseker te wees dat die spoorwegdiens nie meer personeel sou verloor as wat gemis kon word nie, is met die Regering ooreengekom dat geen personeel wat vir die spoorwegdiens nodig sou wees, gekommandeer sou word nie, dat die Maatskappy die mense wat hy nie benodig nie, sou aanwys en dat ingeval hy persone van kommando sou terugwens hulle teruggestuur sou word.

Verskeie het vrywillig op kommando gegaan. Dit is aan hulle toegestaan indien hulle gemis kon word. By sommige was die strydslus so groot dat hulle sonder verlof van die Maatskappy op kommando gegaan het, dus met verlies van hul betrekking. Die verhouding tussen die Maatskappy en sy personeel in krygsdiens is gereël in Diensorder no. 33.

Diensorder no. 33

Vir die geval daar kragtens die wette van die Zuid-Afrikaanse Republiek personeel van die Maatskappy gekommandeer sou word om deel te neem aan krygstogte of om op ander wyse diens in verband met verdediging te lewer, word die volgende bepaal:

- (1) Indien personeel gekommandeer word dan moet daarvan per telegraaf kennis gegee word aan die afdelingshoof wat beoordeel of die betrokke persoon vervang kan word. Kan dit nie sonder beswaar geskied nie dan gee die afdelingshoof hiervan per telegraaf kennis aan die Diens van Eksploitasie of aan die Hoofingenieur van die Diens van Weg en Werke na gelang die personeel tot een van hierdie dienste behoort. Dan sal gepoog word om deur tussenkoms van die Regeringskommissaris die kommandering te kanselleer.
- (2) Die Maatskappy verseker aan diegene wat gemis kan word, half salaris indien hulle ongetroud is, en 2/3 salaris indien hulle getroud is, dit wil sê wanneer die ontvangte soldy minder bedra, sal die Maatskappy die verskil bybetaal.³⁾
- (3) Aan hulle wat nie gekommandeer is nie en vrywillig op kommando wil gaan, en hulle wat deur die militêre owerheid daarvoor aangeneem word, kan die afdelingshoof vergunning gee indien die diens dit toelaat, sonder behoud van salaris, en na betaling van of borgstelling vir die bedrag wat hy moontlik nog aan die Maatskappy verskuldig is. Kan hy egter nie gemis word nie dan moet hy kies tussen geen kommandodiens neem of ontslag.
- (4) Onder (2) en (3) bedoelde persone word solank hulle militêre of ander diens'e vir die Regering doen, geag nie in diens van die Maatskappy te wees nie.
- (5) Indien die Regering die dienste van die gekommandeerdes of vrywilligers nie meer benodig nie, word hulle, sodra hulle hulle by hul onmiddellike afdelingshoof aanmeld, weer in diens geneem vir so ver hulle daarvoor liggaamlik geskik is, onder toekenning van hul vol besoldiging, met uitsondering van die vrywilligers soos bedoel in seksie 3 paragraaf 2.
- (6) Indien persone wat hulle in militêre diens bevind, van die Diens van Eksploitasie of van die Hoofingenieur met goedvinde van die Regering opdrag ontvang om die diens by die Spoorweg te hervat, moet hulle onmiddellik daaraan voldoen op straffe van ontslag.
- (7) Vir die vrywilligers in seksie (3) bedoel sal, indien vir hulle 'n uitkering in Nederland gedoen word, dié uitkering tydelik gestaak word, tensy die geld daarvoor vooraf gestort of voldoende waarborg gestel word.
- (8) Die afdelingshoofde moet van elkeen wat vir die militêre diens aangeneem word, mededeling doen aan die Diens van Eksploitasie onderskeidelik die Hoofingenieur. -

Die bostaande bepalinge geld nie vir personeel wat kragtens 'n verbintenis by die artilleriekorps vir gewone of herhalingsoefeninge opgeroep word nie. Aan hulle word gewone ver-

lof sonder behoud van salaris toegestaan.

Pretoria, 7 September 1899 Die Direksie: J. van Kretschmar

Na die groot uittog van Britse onderdane en na die mobilisasie het die persone- en goederevervoer in sover verminder dat op 'n groot deel van die spoorweg die nagverkeer gestaak kon word. Hierdeur kon veel personeel vir krygs- en bewakingsdiens afgestaan word. Die toestand aan die einde van 1899 blyk uit die onderstaande tabel:

Personeel op die NZASM-spoorweë in Transvaal	2 223
Personeel op die Natalspoorweg deur die ZAR beset	221
Personeel geleen aan die spoorweë van die Oranje-Vrystaat	27
Personeel geleen aan die Pietersburgspoorweg	4
Personeel van die NZASM op kommando of bewakingsdiens	576
Totaal blanke personeel	3 051

Die reeds genoemde bewakingsdiens staan onder die kommandant-generaal en is beskou as krygsdiens. Weens die groot aantal Britsgesindes wat soos aangeneem mag word, nog altyd in die Republiek is, en weens die groot afstande in 'n yl bevolkte land, moes van die begin streng gewaak word teen kwaadwillige aanslae op brûe en ander punte van die spoorweg wat die veiligheid van treine sou kon benadeel en steurings in die verkeer veroorsaak. Daarom is by nagenoeg alle groter brûe en ander belangrike punte wagposte geplaas. Hulle is gedeeltelik burgers, gedeeltelik vrywilligers van die Hollanderkorps wat vir 'n deel uit personeel van die Spoorwegmaatskappy bestaan.

Aan die begin van die oorlog is enkele kere dinamietpatrone op die spoorweg gevind, maar hulle is altyd betyds ontdek. Origins is tot nou toe binne die grense van die Republiek geen ernstige aanslag geslaag of tot begin van uitvoering gebring nie.⁴⁾

(2) Mobilisasie

Vir 'n moderne Europeër spreek dit vanself dat die mobilisasie van 'n leër plaasvind volgens 'n plan wat in besonderhede vooraf vasgestel is, waarin die treinverkeer geheel bepaal is na gelang die behoefte van te vervoer troepemassa's en goedere, waarvan die aantal, plek en tyd bekend is. Vir die Afrikaner spreek dit beslis nie vanself nie. Inteendeel, hy hou nie daarvan om alles tot in detail vooruit te reël en vas te stel nie; hy reken liever daarop om as die nood druk, 'n uitweg te vind, 'n plan te maak, soos hy dit noem. Tot nou toe het dit vrywel geluk, al het dit nie so glad en goed verloop as dit met meer voorbereiding kon geloop het nie. En waar dit te wense oorlaat, help die algemene goeie wil, die geduld en die vermoë om ontberings te dra oor die moeilikhede heen.

Tot voor enkele weke voor die oorlog het by die hoogste militêre outoriteit in die land nie die oortuiging bestaan dat voorbereiding met alle beskikbare middele vir die ergste nodig

was nie. Die hoop dat dit nie nodig sou wees nie, het alles vertraag. Ondanks herhaalde pogings het dit die Maatskappy nie geluk om vantevore enige opgawes, hoe vaag ook al, te kry omtrent die aantal burgers, perde en waens wat van bepaalde stasies na bepaalde ander stasies sou vervoer moet word nie. Ook die totale aantal burgers wat na een van die grenspunte in die besonder of in totaal vervoer moes word, was volkome onbekend. Ons kon slegs vermoed dat indien die Britte ons nie voor sou wees nie deur 'n inval oor Laingsnek in Natal langs die Suidoosterlyn, die grootste aantal strydkragte na die Natalse grens vervoer sou moes word.

Vir die geval van 'n Britse inval - waarby hulle veral bevrees was vir die gepantserde treine wat van Britse sy so luidrugtig aangekondig is -, is slegs voorbereiding getref deur 'n paar konstruksies op die Suidoosterlyn gereed te maak om op die eerste bevel te laat spring of op te blaas, soos hulle hier sê.⁵⁾

By 'n totale gebrek aan opgawes van die stasies wat geskik vir die laai en los van perde en waens met die osse daarby moes wees, het min anders oorgebly as om te sorg dat op die stasies waar geen veelaagieriewe bestaan het nie, tydelike geriewe en laaibrûe, hoewel gebrekkig, gemaak is. Daar is 20 veelaibrûe bygemaak en ongeveer 20 tydelike vee- en koplai-geriewe⁶⁾ terwyl andere in haas gewysig en uitgebrei is. Verder is by verskeie stasies houtdwarlsleërs gedeponeer om indien nodig tydelike veelaagieriewe te maak.

Die algemene gewilligheid en die gewoonte van alle Afrikaners en hul swartes om met perde en osse te werk het ook hier in 'n groot mate die moeilikhede wat deur gebrekkige geriewe en onvolmaakte voorbereiding ontstaan het, opgelos. Ossewaens, kanonne en ammunisiewaens is by voorkeur gelaai deur 'n trein bestaande uit die nodige aantal plat trokke teen 'n koplading te plaas, die opening tussen die koplading⁶⁾ en die eerste trok asook die openinge tussen die platforms van die trokke te oorbrug met plankies waarvan die ente skuins gemaak is, vir die op- en afry. So kon elke kanon of ossewa met hulp van mense oor die hele nog leë gedeelte van die trein gery word om op die voorste leë trok met blokke vasgesit te word. Daarna is die wiele met die gebruiklike osrieme vasgebind.

Weens die reeds vermelde totale gebrek aan syfers was dit onmoontlik om 'n diensreëling vir die militêre vervoer te ontwerp. Daar is besluit om voorlopig die gewone diensreëlings op die verskillende lyne onveranderd te handhaaf en indien nodig na goëddunke treine te laat loop wanneer behoefte aan vervoer sou ontstaan. Dit kon aan die begin ook moeilik anders omdat die gewone verkeer, ook met die buiteland, voor die uitbreek van die oorlog in stand gehou moes word.

In plaas van die grensstasie Volksrust waar 'n redelik groot spoorwegterrein is en waar voldoende geriewe vir die aflaai van waens en diere sou gewees het, het die militêre outo-

riteite geheel onverwags die daaraan voorafgaande stasie Zandspruit aangewys as versamelplek van die krygsmag wat vir die Natalse grens bestem was. Dié stasie het slegs een enkele uitwykspoor, een kort doodloopspoor en 'n klein opgehoogde losplek. Wel is hierin deur haastig gemaakte uitbreidings enigszins voorsien, maar die volledige ongeskiktheid van die stasie vir die rol wat dit plotseling moes speel, het onvermydelik verdragings veroorsaak, sodat die volle kapasiteit van die Suidoosterspoorweg slegs op enkele dae bereik is. Dit was soos op 'n lyn met enkelspoor waarop stasieafstande van ruim 'n uur rytyd vóórkom, beperk tot 11 treine in een rigting per etmaal. Tydens die vervoer is op die Suidoosterlyn twee tydelike passeerstasies aangelê. Om die aflaaï by nag te Zandspruit moontlik te maak is daar in die begin van Oktober (1899) 'n installasie vir elektriese lig geplaas wat bestaan het uit twee maste met hooglampe, gevoed deur 'n dinamo aangedryf deur 'n lokomobiel.

Toe die drukste kommandoverkeer omstreeks 10 Oktober (1899) verby was, is veral met die oog op veiligheid die nagdiens op die Suidoosterlyn op 15 Oktober opgehef. By die verlenging van die vervoerafstand na die kommando's tot ver in Natal moes die nagdiens op die Suidoosterlyn weer ingevoer word om nie te veel tyd onderweg te verloor nie. In die deel van Natal wat deur die Boere beset was, is nooit nagdiens ingevoer nie en het treine amper uitsluitend in daglig gery.

Intussen kon ook op die ander lyne weens die amper volledige stilstand van die gewone verkeer die diens baie beperk word. Eers kon die nagdiens opgehef word op die lynvakke Springs-Krugersdorp - die Randtram - en Witbank-Komatipoort - die Oosterlyn met uitsondering van die westelike gedeelte. Volgens die laaste diensreëling van 4 Maart (1900) word op die hele Oosterlyn slegs bedags gery. Bowendien is met uitsondering van enkele personetreine tussen Pretoria en Johannesburg slegs met gemengde treine en goederetreinsnelheid gery. Deur hierdie beperkings van die treinverkeer het 'n aansienlike aantal personeel vry gekom om op die spoorweg in Natal geplaas te word of aan die Vrystaatse spoorweg geleen te word of om krygsdiens te verrig soos bo reeds vermeld is.

Die totale militêre vervoer na die grense is nie so groot soos 'n mens geneig sou wees om te verwag nie omdat slegs 'n gedeelte van die burgers die wapens opgeneem het. Uit verskillende distrikte het die kommando's te perd en met hul ossewaens na die aangewese versamelplekke getrek soos hulle vanouds gewoond was, selfs al sou die gebruik van die spoorweg tyd en vermoënis vir mens en dier bespaar het. Tog was dit nie die eerste maal dat die Transvaler die geleentheid gehad het om in sy krygsbedrywe die hulp van die spoorweg te leer waardeer nie. Tydens die Jameson-inval en die Magato-veldtog is daarvan reeds ruim gebruik gemaak.

Die eerste militêre trein het op 28 September (1899) uit Pretoria na die Suidoosterlyn vertrek met 'n deel van die artillerie, bestaande uit 6 kanonne met voorwaens, 8 ammunisie-waens, 60 man en 105 perde.

Die volgende staatjie gee enkele syfers oor die oorlogs-vervoer weer:

	Mense	Perde en Muile	Osse	Waens	Kanonne en ammunisie- waens	Goederê in tonnemaat	Ammunisie in tonne- maat
Van 28 Sept. tot 10 Okt. (1899) alleen na Zandspruit	8369	5381	1907	398	8	1525	93
Van 28 Sept. tot 10 Okt. oor alle lyne totale mili- têre vervoer	9065	6256	1935	495	37	1778	383
Van 28 Sept. tot 24 Okt. (1899) totale militêre vervoer	13413	13271	3203	1707	53	3972	683

Na Oktober (1899) kon die hele kommando-vervoer met baie ingeperkte diens maklik volgehou word. Afgesien van die gewone sendings van slagosse en ander lewensmiddele, perde en ammunisie het dit ook die talle burgers wat voortdurend met verlof huis toe gaan of vandaar terugkeer, omvat. Omdat hulle by diê geleenthede hul perd en al hul goed saamneem, is hierdie verkeer nie sonder betekenis nie. Ook is die spoorweg gebruik by verskuiwings van hele kommando's uit Natal of van die wesgrens van die ZAR na die Vrystaat.

'n Gemiddelde kommandotrein met waens reisende, het omtrent 125 man met ongeveer eweveel perde, 3 ossewaens, 30 osse, een wa en 16 muile bevat. Daarvoor kan as tipiese samestelling van die trein beskou word: 4 rytuie eerste en tweede klas, 16 veetrokke, 4 plat trokke, 2 goederetrokke en een bagasietrok, saam 27 trokke. Wanneer daarby geen ossewaens is nie of wanneer hulle afsonderlik later gestuur word, kan 'n gemiddelde kommandotrein ongeveer 200 man met perde en bagasie vervoer. Dit bestaan dan uit 6 rytuie, 20 veetrokke en een bagasietrok, ewe-eens 27 (trokke) in totaal. Gewoonlik gaan met so 'n trein nog 'n tiental swartes saam as volgelinge of bediendes wat hier of daar 'n plek vind.

Met dubbele trekkrag styg die aantal trokke na 40 tot 50. Die trokkepark het bestaan uit ongeveer:

rytuie eerste klas	142
rytuie tweede klas	44
rytuie vir gekleurdes	49