

SPOORWEGPOLITIEK.

De geschiedenis der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij is nauw verbonden met die der Zuid-Afrikaansche Republiek.

Oorspronkelijk opgericht met het doel om de Republiek de kortste spoorwegverbinding met de zee te verschaffen, was daarmede tevens beoogd haar voor in- en uitvoer onafhankelijk van Engeland te maken.

Vond dit plan reeds van den aanvang af, zoowel directe als indirecte tegenwerking van Engelsche zijde, toen de rijke goudvelden eenmaal aan den Witwatersrand ontdekt waren en ook andere deelen van het land van ongekenen mineralen rijkdom getuigden, toen de bevolking met reuzensprongen vooruitging en de schatkist der Republiek, waarvan de bodem menigmaal was zichtbaar geweest, zich tot boventoe vulde, kende de naijver der Engelsche bevolking in Zuid-Afrika, buiten de Republiek, geene grenzen meer.

De Regeering der Kaapkolonie had met leede oogen de totstandkoming der Delagoabaailijn, niettegenstaande al hare pogingen om de voor haar schadelijke gevolgen af te weren, gezien, en toen nu een jaar na de opening van deze lijn ook de Natalsche spoorwegverbinding gereed was en eveneens een groot deel van het rechtstreeksch doorgaand vervoer van de zee naar Johannesburg en de goudvelden begon tot zich te trekken, zon zij op des noods gewelddadige middelen.

Reeds in 1889 had de Transvaalsche Regeering met de Portugeesche Regeering eene overeenkomst gesloten, betreffende het doorgaand vervoer

van Delagoabaai, met regeling der tarieven en van de bevoegdheden van beide partijen. Deze overeenkomst heeft tot het laatste toe volkomen aan haar doel beantwoord en heeft krachtig medegewerkt om het vervoer te ontwikkelen, vooral door de vrijheid, die aan de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij was gelaten om te handelen naar de eischen, die door den handel gesteld werden.

Met de Regeering van Natal was overeengekomen, dat het vervoer op de lijn van Lourenço-Marques en op die van Durban door vaststelling der tarieven zou geregeld worden, zoodat geen van beide lijnen minder dan een derde en meer dan de helft der goederen zou vervoeren. Tusschen deze lijnen was dus de tarievenstrijd uitgesloten.

Maar de Regeering der Kaapkolonie, meenende grootere rechten te kunnen doen gelden, eischte, hoewel de afstand van de Kaapsche havens naar Johannesburg en Pretoria aanzienlijk veel grooter was dan die van Lourenço-Marques of Durban, voor haar deel de helft van het geheele vervoer en dreigde, wanneer haar dat niet goedschiks gegeven werd, het te zullen afdwingen. Zij weigerde bepaald te onderhandelen op den grondslag van één derde voor de Kaapsche havens, één derde voor Durban en één derde voor Lourenço-Marques. Had zij de helft van het geheele vervoer, dan mochten Natal en Portugal de andere helft samen deelen.

Daar de lengte van de Zuiderlijn over Transvaalsch grondgebied tot aan Johannesburg niet meer dan 82 Kilometer bedroeg, meende de Regeering der Kaapkolonie haren zin te kunnen doordrijven door hare tarieven op eigen grondgebied en op dat van den Oranje Vrijstaat, waar zij het beheer van den spoorweg had, eenvoudig te verlagen.

Deze verlaging werd door de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij beantwoord met eene even groote verhooving over het kleine gedeelte spoorweg op Transvaalsch grondgebied, zoodat de vracht voor doorgaand rechtstreeksch vervoer vanaf de Kaapkolonische havens even hoog bleef.

Nu begon de Kaapsche Regeering op een ander middel te zinnen. Zij verlegde hare spoorlijn tot aan de Vaalrivier, stelde ponten in dienst en begon de goederen zonder gebruikmaking van den spoorweg der

Nederlandsche Maatschappij met ossenwagens naar Johannesburg te vervoeren.

Reeds sinds onheuglijke jaren geschiedde de invoer van goederen in de Republieken met ossenwagens door de zoogenaamde invoerpoorten en driften van de Vaalrivier. Eene wet van 1894 regelde den dienst dier invoerpoorten en driften met het oog op de invordering der inkomende rechten. Toen nu de Regeering der Kaapkolonie ten nadeele van de Republiek en de Nederl. Zuid-Afrik. Spoorwegmaatschappij de goederen van den spoorweg aftrok om die met ossenwagens door het gebied der Republiek naar Johannesburg te vervoeren, bepaalde de Transvaalsche Regeering, bij Proclamatie van 26 Augustus 1895, dat de driften: Viljoensdrift en Zanddrift voor invoer van overzeesche goederen zouden gesloten zijn; voor invoer van binnenlandsche goederen zouden ze geopend blijven. Het gevolg van dit besluit was, dat de goederen der Kaapsche havens, die op de grens der Zuid-Afrikaansche Republiek zouden worden gelost, eenige mijlen om zouden moeten rijden, waardoor meerdere transportkosten zouden ontstaan en het voordeelijker zou zijn van den spoorweg gebruik te maken. Een dergelijk middel had vroeger de Regeering der Kaapkolonie ter bevoordeeling van haren handel tegenover de zusterkolonie Natal gebruikt.

Wat echter twee Engelsche zusterkolonies elkander ongestraft mochten aandoen, datzelfde middel mocht volgens Engelsche opvatting niet door de Republiek tegen eene Engelsche Kolonie worden toegepast en deze zoogenaamde *driftenkwestie* dreigde werkelijk de oorzaak te worden van gewapende interventie van Engeland, op grond, dat de tariefsverhooging door de Nederl. Zuid-Afrik. Spoorwegmaatschappij en goedgekeurd door de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek, in strijd was met de Londensche Conventie, waarbij in 1881 de vrede was gesloten. Ook de rechtskundige adviseurs der Kroon te Londen waren het er over eens, dat deze tariefsverhooging eene schending was van de vredesvoorwaarden en de Engelsche Regeering achtte zich gerechtigd tot gewelddadige maatregelen over te gaan. Zij raadde echter bij monde van den Minister van Koloniën, Jos. CHAMBERLAIN, de Kaapsche Regeering gematigdheid aan en wilde eerst

van haar de verzekering hebben, dat de Kaapkolonie de helft der kosten der militaire expeditie op zich zou nemen. Gereedelijk beloofde de Kaapsche Regeering dit aandeel te zullen dragen.

Hoewel de Nederlandsche Staatsraad, Mr. T. M. C. ASSER, autoriteit op Internationaal Recht, verklaarde, dat volgens zijn oordeel de daad der Regeering der Republiek in geen en deele in strijd was met de Londensche Conventie, en zeker niet, ingeval het verbod van invoer over de beide driften ook uitgebreid werd tot goederen uit de aangrenzende landen, gelijk door de Regeering der Republiek aan die der Kaapkolonie was voorgesteld, bleef onder deze omstandigheden aan de Republiek, die op dat tijdstip geen oorlog wilde, geen andere keuze dan zich te buigen en de driften weder te openen.

Hiermede eindigde de zoogenaamde driftenkwestie; echter niet de onaangename verhouding met de Regeering der Kaapkolonie. Het ossenwagenvoer van den Kaapschen Gouvernmentsspoorweg over Transvaalsch gebied verliep gaandeweg en het eenige gevolg, dat de Kaapsche Regeering van hare buitengewone inspanning had verkregen, was dit: dat zij voortaan een grooter aandeel in de vrachtopbrengst aan de spoorwegen der Republiek moest afstaan dan zij bij eene vredelievende houding zou hebben te betalen gehad.

Terwijl de driftenkwestie de gemoederen in Zuid-Afrika en daarbuiten in beweging bracht, bereidde de Eerste Minister der Kaapkolonie, CECIL J. RHODES, in alle stilte, zonder daarin zijne mede-ministers te kennen, den Jameson-raid, den gewelddadigen inval op Transvaalsch grondgebied door troepen van de British South African Company, voor, ter ondersteuning van een evenzeer met zijne medewerking ontworpen opstand in Johannesburg.

Het zou ons hier te ver voeren in bijzonderheden dezen verraderlijken inval en het daarmee in verband staande Johannesburgsche oproer te beschrijven; genoeg zij het te vermelden, dat zich in de laatste dagen van December 1895 te Pretoria het gerucht verspreidde, dat Dr. JAMESON, de Administrateur van de British South African Company,

aan het hoofd van omtrent 800 man gewapende troepen, 8 maxims en 3 kanonnen van uit Rhodesia de Transvaalsche Westergrens was overgetrokken en op weg was naar Johannesburg. Het bleek toen, hoe nuttig voor de verdediging des lands eene in vertrouwbare handen berustende spoorwegexploitatie was; en met voldoening mag thans in deze bladzijden nog gewezen worden op de houding van het personeel der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij. (Zie Bijlage N^o. 7).

In verband met den politieken toestand maakte de Regeering op 31 December gebruik van het recht, haar voorbehouden bij Art. XXII der Concessie om over den spoorweg te beschikken voor het vervoer van troepen, enz.

Door het krachtdadig optreden van Regeering en burgers was de vijandelijke aanslag op de onafhankelijkheid der Republiek zóó spoedig afgeslagen en het oproer te Johannesburg zóó snel onderdrukt, dat de hoogst ongewenschte oorlogstoestand slechts enkele dagen behoefde te duren.

Reeds den 11^{den} Januari kreeg de Maatschappij wederom de vrije beschikking over de Oosterlijn en voorwaardelijk over de andere lijnen. Gedurende de crisis werd het publiek verkeer alleen tusschen Krugersdorp en Johannesburg gedurende twee dagen gestaakt.

Het afslaan van den inval der bende onder Dr. JAMESON en de loop der gebeurtenissen te Johannesburg, waar de raddraaiers van het oproer — waaronder eenige mijnmagnaten — spoedig achter slot en grendel zaten, bracht eenige wijziging ten goede in de verhouding tot de Engelschgezinde Kaapsche Regeering; het succes der Transvalers had dit gevolg, dat de nieuwe Minister van Kroonlanden en Publieke Werken, waaronder de spoorweg ressorteert, Sir JAMES SIVEWRIGHT, nog in Januari persoonlijk naar Pretoria kwam om met het Bestuur der Maatschappij te beraadslagen, terwijl CECIL J. RHODES spoedig genoodzaakt werd zijn ontslag als Eerste Minister te nemen.

Het jaar 1896 was een jaar van ontwikkeling, vooruitgang en bloei. In dat jaar bracht de Amsterdamsche Directeur der Maatschappij, de heer

VAN DEN WALL BAKE, een bezoek aan Zuid-Afrika en kon hij bij zijne terugkomst te Amsterdam met recht getuigen, dat de bestaande toestand in alle opzichten gunstig leek. Noch met Natal, noch met de Portugeesche Regeering waren moeielijkheden te vreezen betreffende tarieven of eenige andere kwestie en de Regeering der Kaapkolonie had zich na het mislukken harer pogingen in het onvermijdelijke te schikken.

De heer VAN DEN WALL BAKE, te Amsterdam teruggekeerd, eindigde zijn vertrouwelijk rapport aan de Aandeelhouders der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij met de volgende waardeerende woorden gewijd aan het personeel, woorden, die verdienen aan de vergetelheid ontrukkt te worden en hier eene plaats mogen vinden:

„Aan hen, die met den heer MIDDELBERG aan hun hoofd, de inspannende en prikkelende taak hebben om steeds op de bres te staan, als moeielijkheden van allerlei aard de N. Z. A. S. M. bedreigen, komt aan het slot van dit rapport een woord van dank toe voor den ijver en toewijding, waarmede zij hun taak vervullen.

Zelfs onze ergste vijanden, die van die „rascally Hollanders” slechts kwaad verwachten, spreken met lof over de werkzaamheid van ons personeel.

Er wordt in Afrika hard gewerkt, harder misschien dan in een klimaat als het Transvaalsche wenschelijk is”.

Een steeds toenemend vervoer en de daarmede gepaard gaande gunstige resultaten van het spoorwegbedrijf deden gaandeweg ernstig nadenken over de vraag of de tijd niet was aangebroken om over te gaan tot verlaging van eenige tarieven. Het volgend staatje geeft een duidelijk beeld van den bloei der Maatschappij direct na het herstel van orde en rust in de Zuid-Afrikaansche Republiek:

ONTVANGSTEN 1896.		1 ^{ste} Kwartaal:		2 ^{de} Kwartaal:		3 ^{de} Kwartaal:	
Binnenlandsch verkeer incl. goederen voor Aanleg en Exploitatie.	{ Reizigers bagage	£ 81,570	f 978,840	£ 93,378	f 1,120,536	£ 101,272	f 1,215,264
	{ Normaal goederen	„ 38,819	„ 465,828	„ 63,510	„ 762,120	„ 46,563	„ 588,756
	{ Ruwe goederen	„ 99,491	„ 1,193,892	„ 100,296	„ 1,203,552	„ 99,011	„ 1,188,132
Buitenlandsch verkeer (reizigers, bagage en goederen.)	{ via Vereeniging	„ 97,397	„ 1,168,764	„ 122,566	„ 1,470,792	„ 135,502	„ 1,626,024
	{ „ Komatipoort	„ 98,146	„ 1,177,752	„ 105,742	„ 1,268,904	„ 140,519	„ 1,686,228
	{ „ Volksrust	„ 104,938	„ 1,159,256	„ 150,208	„ 1,802,496	„ 184,110	„ 2,209,320

Men ziet hieruit hoe enorm het vervoer, vooral langs de Zuid-Ooster (Natal) lijn, toenam.

In doorgaand verkeer bleven de tarieven in hoofdzaak echter onveranderd en voor nieuwe onderhandelingen met de aansluitende spoorwegen was geen aanleiding.

De ondervinding had bewaarheid, wat reeds door het Bestuur der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij was voorzien, dat bij de bestaande regeling, de handel zelf eene verdeling zou maken van het verkeer over de drie routes, waarmede overzeesche goederen naar de Zuid-Afrikaansche Republiek konden vervoerd worden, en dat, zolang de goud-industrie in bloeienden toestand verkeerde en de steeds toenemende bevolking der Republiek den invoer van overzeesche goederen in zoo groote mate behoefde, aan ieder dier routes een voldoende verkeer ten deel viel.

Feitelijk had echter de kortste van alle toegangswegen naar de goudvelden, de Delagoabaailijn, op een grooter deel van het vervoer aanspraak mogen maken; maar de inrichtingen aan de haven te Lourenço-Marques stonden vooralsnog eene grootere uitbreiding in den weg en het was reeds een verblijdend verschijnsel, dat de regelmaat van het verkeer en van de behandeling der goederen te Lourenço-Marques steeds toenam.

Als direct gevolg van den Jameson-inval maakte de Regeering van den Oranje Vrijstaat gebruik van haar recht tot naasting van den spoorweg in die Republiek, welke door de Kaapkolonie was gebouwd en die als een Kaapkolonische spoorweg werd geëxploiteerd.

Op 1 Januari 1897 werd in den Oranje Vrijstaat eigen d.i. staats-exploitatie ingevoerd, waardoor de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij het voordeel verkreeg niet meer in directe aanraking met den Kaapschen Gouvernementsspoorweg te zijn.

Den 24^{sten} September daaraan voorafgaande, was reeds tusschen de Regeering van den Oranje-Vrijstaat en de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij eene overeenkomst gesloten ter bevordering van

eene doeltreffende samenwerking tusschen beide spoorwegen. Deze overeenkomst trad op 1 Januari 1897 in werking.

In den loop van 1896 werden door de Maatschappij in overleg met de Regeering reeds eenige belangrijke tariefsverlagingen ingevoerd, waarvan de belangrijkste waren:

1 April 1896. Aanzienlijke uitbreiding der lijst van de goederensoorten, welke als Zuid-Afrikaansche producten van landbouw en veeteelt, tegen de helft van het tarief der normaalklasse werden bevracht.

1 Mei 1896. Invoering van een tijdelijk verlaagd tarief voor van over zee aangevoerde mielies van alle havenstations.

15 Mei 1896. Rangschikking van overzeesch graan, mout en hop in verkeer met de Natalsche Gouvernements-Spoorwegen in de tusschenklasse.

1 Juli 1896. Invoering van een belangrijk verlaagd tarief voor wagenladingen steenkolen, cokes, mijn- en omheiningspalen, kalk, brandhout, baksteen en natuurlijken steen.

1 October 1896. Verlaging van het tarief voor Zuid-Afrikaansche producten van landbouw en veeteelt, tot op een derde van het tarief der normaalklasse.

10 October 1896. Tijdelijke gelijkstelling van over zee aangevoerde mielies en tarwe en van meel in Zuid-Afrika van geïmporteerde mielies gemalen, met Zuid-Afrikaansche landbouwproducten.

In hetzelfde jaar werden tevens alle verspreide tarieven samengevat en in boekvorm gedrukt.

Het jaar 1896 was in meer dan één opzicht merkwaardig. De Jameson-inval was zonder veel inspanning afgeslagen en het Johannesburgsche oproer gedempt — de schildpad zooals President KRUGER het steeds dreigende Engelsche gevaar noemde, had zijn kop uitgestoken en was tijdelijk overwonnen — de spoorweg in den Oranje Vrijstaat was losgemaakt uit de macht der Kaapkolonische Regeering; een op 3 Januari ontvangen telegram van den Duitschen Keizer aan President KRUGER, woordelijk luidende:

„Ich spreche Ihnen meinen aufrichtigen Glückwunsch aus, dass es Ihnen, ohne an die Hülfe befreundeter Mächte zu appelliren mit Ihrem

Volke gelungen ist, in eigener Thatkraft gegenüber den bewaffneten Scharen, welche als Friedenstörer in Ihr Land eingebrochen sind, den Frieden wieder herzustellen und die Unabhängigkeit des Landes gegen Angriffe von Aussen zu wahren", scheen voor goed de onafhankelijkheid der Republiek verzekerd te hebben en deed de bange zorgen voor de toekomst, waaronder ook de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij in hare ontwikkeling had geleden, als door tooverslag verdwijnen.

Het was een jaar van zeldzamen vooruitgang, het vertrouwen was hersteld, eendrachtige samenwerking scheen het gevolg van het booze opzet en de doorgestane crisis. Handel en nijverheid gingen met reuzenschreden vooruit en de naaste toekomst der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij kon met recht schitterend genoemd worden.

Als eene der gewichtigste gebeurtenissen van het volgende jaar moet vermeld worden het onderzoek, dat van Regeeringswege werd ingesteld naar den toestand der goudindustrie en de middelen om daarin verbetering te brengen, waartoe eene Commissie werd benoemd, bekend onder den naam van *Industrieele Commissie van Onderzoek*.

Het telkens geuite verwijt over de bovenmatigheid der vrachtprijzen van de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij, bevestigd door de zeer gunstige uitkomsten der exploitatie; de bewering, dat de hooge vervoerprijzen naar en in de Republiek, het dynamietmonopolie en eenige andere door den Staat opgelegde lasten de hoofdoorzaken waren, die de goudindustrie in hare ontwikkeling tegenhielden, deed de Regeering besluiten een grondig onderzoek in te stellen naar den toestand der mijnindustrie, ten einde, zoo noodig, middelen te beramen, die tot verbetering daarvan zouden leiden.

Bij Gouvernementskennisgeving dd. 14 April 1897 (Zie Bijlage N^o. 3) werd de aard en de strekking van dit onderzoek gepubliceerd en reeds den 20^{sten} dier maand begon de Industrieele Commissie haar onderzoek.

De Directeur der Maatschappij in Zuid-Afrika, de heer MIDDELBERG, die als getuige voor deze Commissie, bestaande uit de heeren SCHALK W. BURGER, J. S. SMIT, C. J. JOUBERT, G. SCHMITZ-DUMONT en J. F. DE BEER,

als gewone leden, met den heer TH. HUGO als financieel expert en de heeren E. BROCHON, J. PIERCE en A. BRAKHAN als adviseerende leden, verscheen, diende alvorens mondeling op de vele tot hem gerichte vragen te antwoorden, eene schriftelijke Memorie in, waarbij hij uitvoerig het door de Spoorwegmaatschappij ingenomen standpunt uiteenzette (Zie Bijlage N^o. 4). Duidelijk deed hij uitkomen, dat de Spoorweg door tariefverlaging slechts uiterst weinig kon bijbrengen tot den voorspoed der mijnindustrie, die bij de aanzienlijke kapitalen, daarin vastgelegd en de hoge kosten van het bedrijf, eene zeer groote vermindering van productiekosten vereischte om de verlaging van merkbaren invloed te doen zijn op het resultaat.

Nog eene tweede kwestie kwam voor de Commissie ter sprake, n. l. de naasting van den spoorweg door den Staat, waartoe de Commissie aanbeval den prijs vast te stellen op de basis van de dividenden over 1895, 1896 en 1897.

Reeds op 27 Juli 1897 bracht de Industriele Commissie rapport uit aan den President en den Uitvoerenden Raad, waarbij zij als hare conclusie te kennen gaf dat de prijzen, door de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij berekend, zoodanig waren, dat door eene vermindering daarvan de industrie belangrijk zou worden gebaat; dat, de bruto opbrengsten voor goederenvervoer stellende zooals in 1896 op ongeveer £ 2,000,000 (*f* 24,000,000), het aanbeveling verdiende de tarieven zoodanig te regelen, dat deze opbrengst over 1896 zou verminderd zijn met £ 500,000 (*f* 6,000,000) of wel met 25 pCt.; dat het wenschelijk was, dat de Regeering met de Maatschappij in eene schikking zou treden om zich te verzekeren van eene stem in de regeling der vrachtprijzen, waarbij het vertrouwen werd uitgesproken dat bij voorspoedige tijden eene verdere verlaging verzekerd werd; dat het aanbeveling verdiende de verlaging in de eerste plaats toe te passen op steenkolen, hout, mijnmachinerieën en voedingsmiddelen.

Dit rapport werd in handen gesteld van eene Speciale Commissie uit den Eersten Volksraad, die de opdracht had het nader in overleg met den Uitvoerenden Raad te onderzoeken.

Op 16 October d. a. v. diende deze Commissie haar rapport bij den Volksraad in, waarbij werd aanbevolen goed te keuren, dat de Spoorwegmaatschappij hare tarieven zoodanig zou verlagen, dat bij een vervoer, gelijk aan dat van 1896, £ 200,000 (*f* 2,400,000) minder zou zijn ontvangen, tot welke verlaging de Maatschappij, na overleg met de Commissie, zich bij schrijven van 4 October 1897 bereid had verklaard.

Op den 10^{den} November vereenigde de Eerste Volksraad zich met dit voorstel.

Noch bij de Regeering der Republiek, noch bij de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij bestond bezwaar aan de wenschen der Industriele Commissie op billijke wijze tegemoet te komen.

Tegelijk met deze tariefsverlaging had de Volksraad een besluit genomen omtrent het instellen van een onderzoek naar de kosten van naasting, ten einde daarover in de zitting van 1898 te beslissen, niet-tegenstaande President KRUGER zich met kracht tegen eene eventueele naasting verzette. Zeer waarschijnlijk ware het geweest, dat ondanks het advies van den President, indien de oorlog geen einde had gemaakt aan de Zuid-Afrikaansche Republiek, zij na korteren of langeren tijd tot naasting zou zijn overgegaan, nu niet alleen in de Kaapkolonie en Natal, maar ook in den Oranje Vrijstaat staatsexploitatie der spoorwegen bestond.

Bij de kort daarna ingetreden campagne voor de verkiezing van een Staats-President hadden de candidaten, die tegen President KRUGER optraden, in hun programma Staatsexploitatie der spoorwegen als een der voornaamste punten van hun staatsbeleid opgenomen. President KRUGER verdedigde echter met kracht het voortbestaan der Nederlandsche Maatschappij, van wie hij zich steeds een trouw vriend heeft betoond en het volk, dat hem met verpletterende meerderheid herkoos, toonde daarmede tevens, dat het vertrouwen bleef stellen in de spoorwegpolitiek door President KRUGER voorgestaan. Ware eenmaal besloten tot exploitatie der spoorwegen door de Republiek over te gaan, de Spoorwegmaatschappij zou zeker hare medewerking verleend hebben om dezen overgang te vergemakkelijken en tot eene voor alle partijen en zeker ook voor het spoorwegpersoneel bevredigende oplossing te brengen.

De voornaamste nieuwe tarieven, in 1898 ingevoerd, betroffen:

Op 1 Januari:

1^o. Een tarief voor steenkool en enkele andere ruwe goederen in binnenlandsch verkeer, 20 pCt. lager dan het tarief van 1 Juli 1896, dat reeds eene verlaging van 25 pCt. op het oorspronkelijke tarief gaf.

2^o. Rangschikking van eenige der voornaamste Zuid-Afrikaansche landbouwproducten in een vervoerklasse, waarop hetzelfde tarief als voor steenkool was toe te passen.

3^o. Een tarief voor erts en concentrates ad 1½ penny per mijl en per ton van alle stations in de richting naar de havens.

4^o. Een tarief voor de normaal goederenklasse bij vervoer voor risico van den spoorweg in lokaal verkeer, met de vrachtprijzen van het bestaande tarief bij het vervoer voor risico van den verzender, en afschaffing van dit laatste.

5^o. Een tarief voor het vervoer van kaffers in groepen van 20 of meer in de richting naar de mijnen tegen ½ penny per mijl, hetgeen eene verlaging van 20 à 30 pCt. gaf voor de voornaamste trajecten, waarop kaffervervoer plaats had en waarvoor de prijzen reeds belangrijk waren verlaagd.

Op 1 Februari:

1^o. Een tarief voor steenkool in vervoer voor stations beoosten Elandsrivier naar Lourenço-Marques en naar stations, oostelijk van Standerton en naar de stations der Natalsche Gouvernements Spoorwegen in volle wagenladingen à ½ penny per ton per mijl, en afschaffing van het daarbij tot toen geldende vaste recht.

2^o. Een tarief voor alle soorten van vee, op den grondslag, die tot dusverre alleen voor klein vee gold.

3^o. Tarieven en bepalingen voor de berekening der bijkomende kosten, waarbij o. a.: dat de kosten voor het vervoer van goederen naar of van zijlijnen berekend werden naar den werkelijken afstand, inplaats van tot het volgend station;

het vast recht van 4 shilling per beladen wagen bij vervoer naar of van zijlijnen, werd gebracht op 1 shilling per beladen as;

de liggelden tot op de helft werden gebracht;
 alle vrachtprijzen werden afgerond op 3 pence inplaats van 6 pence.

Op 1 Maart 1898:

1^o. Een tarief voor de zoogenaamde tusschenklasse van goederen in rechtstreeksch verkeer met de aansluitende spoorwegen, waarbij werd uitgegaan van eene verlaging van £ 1.— per ton op de vrachten van de havens naar Johannesburg en Pretoria, en de vrachten naar en van de andere stations naar verhouding verlaagd. Deze verlaging bedroeg op de verbinding met Lourenço-Marques ongeveer 17 0/0, en op die met de Natalsche en Kaapsche havens ongeveer 15 0/0. Tot deze tusschenklasse behoorden de voornaamste artikelen, die voor de mijnen, de bouwvakken en den landbouw werden ingevoerd, alsmede een menigte voedingsmiddelen.

2^o. Een tarief met verlaagde prijzen voor de normaal- en ruwgoederen klasse in doorgaand verkeer met den Portugeeschen Spoorweg en de Natalsche Gouvernements Spoorwegen voor stations oostelijk van Elandsfontein en westelijk van Johannesburg.

Deze tariefsverlagingen brachten over het geheele jaar 1898 eene vermindering in ontvangsten van ongeveer tweehonderd-vijftig-duizend Pond St., of drie millioen gulden N. Ct., d. w. z. dat, wanneer de in 1897 bestaande tarieven op het vervoer van 1898 zouden zijn toegepast, de ontvangsten met dit bedrag zouden vermeerderd zijn. Nauwkeurig berekend bedroeg het verschil £ 247,307.7.11 (*f* 2,967,688.—) en wel voortspruitend uit:

Steenkolenvervoer	£ 105,799. 6.6
Kaffervervoer	„ 7,900.16.0
Zuid-Afrik. producten	„ 28,231.17.5
Paarden en Vee	„ 11,507.13.9
Van buiten Z.-A. ingevoerde mielies en tarwe (6 maand.) „	15,198.10.8
Overzeesche goederen in de tusschenklasse (over 10 maand.) „	72,964. 7.3
Diverse andere verlagingen	„ 5,704.16.4

Desnietteenstaande bedroegen de ontvangsten nog
 £ 2,617,612 (*f* 31,411,346) tegen £ 3,008,091 (*f* 36,097,102.—) in 1897 en
 £ 2,903,516 (*f* 34,842,192) in 1896.

Naar aanleiding van de verschillende wijzigingen in de tarieven

verscheen op 1 Januari 1899 een nieuw tariefboek, waardoor alle vroegere tarieven en daarop betrekking hebbende publicaties vervielen. Dit boek bevatte alle tarieven, zoowel voor reizigers als voor goederen in lokaal en in rechtstreeksch verkeer met de aansluitende spoorwegen en voorzag daardoor in eene sinds lang gevoelde behoefte.

Het besluit in den Eersten Volksraad op 10 November 1897 genomen om na kennisneming van eene raming der kosten eener naasting van den spoorweg te overwegen of die naasting in het landsbelang zou zijn, kwam niet verder in behandeling.

Evenmin kwam, door gebrek aan tijd, het voorstel aan de beurt om te trachten de inkomende rechten aan de Portugeesche grens inplaats van door de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij door den Staat zelf te doen innen, waartoe de Maatschappij zich bereid had verklaard.

Het beginsel, waarvan bij dit voorstel werd uitgegaan, was, dat het bedrag der in 1897 door de Maatschappij geheven inkomende rechten aan de Portugeesche grens, voor alle volgende jaren als vast zou worden aangenomen en als schadevergoeding voor het verlies dezer rechten aan de Maatschappij eene vaste som, daarmede in verhouding, jaarlijks zou worden uitgekeerd uit de ontvangsten. De Maatschappij toonde zich hierbij weder gaarne bereid aan een door velen uitgedrukten wensch tegemoet te komen.

Terwijl door eendrachtige samenwerking van Regeering en Concessionaris geleidelijk eene reeks wetten op het binnenlandsch verkeer tot stand was gekomen, hadden de centrale ligging van den Nederlandschen Zuid-Afrikaanschen Spoorweg en de reusachtige ontwikkeling der Transvaalsche goudmijnen tengevolge, dat de Maatschappij gaandeweg een overwegenden invloed kreeg op alle aansluitende spoorwegen in Zuid-Afrika.

In het jaar 1898 werd de Pretoria-Pietersburg Spoorweg gedeeltelijk in dienst gesteld en werden de aansluitingswerken aan de lijnen der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij nagenoeg voltooid. Gedurende den veldtocht tegen de oproerige inboorlingen in het Noorden der Republiek nam het rechtstreeksch verkeer over den Pretoria-Pietersburg

Spoorweg aanzienlijk toe en werd door de Maatschappij alles in het werk gesteld om bij de exploitatie der nieuwe lijn behulpzaam te zijn.

Wat betreft de geldelijke uitkomsten van den spoorweg van Krugersdorp naar Klerksdorp, de zoogenaamde Zuid-Westerlijn, deze bleven verre beneden verwachting. Hoewel het nut, dat die spoorlijn voor een gedeelte der bevolking had, niet mag ontkend worden, waren de uitkomsten van de exploitatie dezer lijn eene ernstige waarschuwing om in het welbegrepen geldelijk belang, zoowel van de Zuid-Afrikaansche Republiek als van de Spoorwegmaatschappij, zeer voorzichtig te zijn met snelle uitbreiding van het spoorwegnet.

De havenwerken te Lourenço-Marques werden hier en daar uitgebreid en, ofschoon het tijdstip naderbij scheen te komen, waarop, in het welbegrepen belang van Portugal zelf, met de noodige vergrooting op flinke schaal eindelijk zou begonnen worden, scheen de voltooiing van de werken, waardoor deze schoonste haven van Zuid-Afrika slechts eenigszins dezelfde hulpmiddelen voor den handel zou bezitten als andere havens van veel minder beteekenis, nog langen tijd op zich te zullen laten wachten.

Het was alsof geheime invloeden steeds werkzaam waren om de ontwikkeling van de haven tegen te houden. Het gebrek aan medewerking van het Portugeesche Bestuur was dikwijls een hinderpaal waarmede de Maatschappij op de Delagoabaailijn te kampen had.

Op de eerste jaarlijksche Conferentie in Maart 1897 te Pietermaritzburg gehouden, werd een begin gemaakt met een streven naar overeenstemming in de technische inrichtingen der spoorwegen en naar eenheid in de wettelijke en rechtsgeldige bepalingen voor het doorgaand verkeer in alle Zuid-Afrikaansche Staten en Koloniën.

Op de tweede Conferentie te Kaapstad in 1898 werden verschillende zaken, betreffende het doorgaand verkeer op afdoende wijze geregeld. Tevens werd besloten tot het houden van eene Conferentie van Gedelegeerden van alle Zuid-Afrikaansche Staten en Koloniën, *uitsluitend ten doel hebbende het tot stand brengen van voor geheel Zuid-Afrika gelijke wettelijke en rechtsgeldige bepalingen.*

Deze Conferentie had plaats op 6 Februari 1899 en volgende dagen te Kaapstad, waar toen een algemeen werkplan werd vastgesteld en met den zeer omvangrijken arbeid een aanvang werd gemaakt.

Met de Pretoria-Pietersburg Spoorwegmaatschappij werden de rechtstreeksche tarieven en de regelingen van het verkeer nader vastgesteld.

Het jaar 1899, onder gunstige voorteekenen begonnen, eindigde in bloed en tranen.

De Zuid-Afrikaansche spoorwegen, uit hun aard bestemd om landen en volkeren vreedzaam aan elkander te verbinden, moesten, juist toen zij goed op gang waren om het bedrijf en het verkeer van de verschillende Staten en Koloniën op vreedzame afdoende wijze te verbeteren en te reglementeeren, zoowel op rechtskundig als op technisch gebied, en door vervoerovereenkomsten het gemeenschappelijk gebruik van wagens en andere praktische kwesties te regelen, die taak laten rusten om werktuigen te worden van verdediging en aanval in den betreuenswaardigen strijd, die eindigde met het verlies der onafhankelijkheid van de beide Zuid-Afrikaansche Republieken en den ondergang van de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij.

Al de moeiten en zorgen, zoowel vóór als na de oprichting der Maatschappij doorstaan, al de onvermoeide ijver en getrouwe plichtsbetrachting door hoog- en lagergeplaatsten van het personeel betoond, al het politiek beleid en onwrikbaar geloof in de toekomst, steeds zonder aarzelen volgehouden, zouden tevergeefs geweest zijn: de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij, reeds bij haar ontstaan met wantrouwend en naijver en onverholen tegenzin door zekere partij in Engeland en Zuid-Afrika begroet, zou, na jarenlang vruchtelozen openlijken tegenstand en geheime intrigues te hebben ondervonden, eindelijk overwonnen worden door dezelfde vijanden, die vanaf den dag harer geboorte niets ontzien hadden om haar klein te maken en haren val te bewerken.

Maar, hoewel zij zou overwonnen worden door de ruwe kracht van ijzer en staal, het recht zou aan hare zijde blijven als een schitterend auréool en zij zou sneuvelen op het veld van eer, zonder smet noch

blaaam, in de overtuiging tot het laatste toe haren plicht te hebben gedaan jegens de Republiek, die zij steeds met liefde en trouw had gediend.

Doch laat ons de gebeurtenissen niet vooruit loopen.

Al lagen de spoorwegen der Maatschappij in 1899 nog buiten de sfeer waar de strijd werd gevoerd, al had nog geen vijandelijk leger de grenzen overschreden, toch moesten ook de lijnen der Maatschappij bij het uitbreken van den oorlog dienstbaar worden gemaakt aan de verdediging van de bedreigde vrijheid van de Zuid-Afrikaansche Republiek.

Doordien de financieele resultaten van de eerste tien maanden zoo bij uitstek gunstig waren, deed de jaarrekening nog niet vermoeden, dat de Maatschappij zoo sterk gebukt ging onder de gevolgen van den heilloozen en verwoeden kamp. Het totaal der ontvangsten over 1899 bedroeg nog £ 2,565,095 (*f* 30,781,140) tegen £ 2,617,612 (*f* 31,411,344) in 1898!

Tot den laatsten dag vóór het uitbreken van den oorlog bleef de verhouding tot de buitenlandsche spoorwegen vriendschappelijk; eerst met het afbreken der gemeenschap hield plotseling alle briefwisseling met de Natalsche- en Kaapsche Gouvernementsspoorwegen op.

Voor de N. Z.-A. S. M. bestond geen oogenblik twijfel aan hetgeen haar plicht haar gebod.

In de voorwaarden van de Concessie was het geval van oorlog voorzien; daaraan moest voldaan worden; en als orgaan van den publieken dienst der Republiek werd van iederen spoorwegambtenaar of beambte geëischt, dat hij zich in dien dienst ten volle aan de belangen der Republiek zou wijden.

Den 29^{sten} September 1899 maakte de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek gebruik van Art. XXII der Concessie en Art. XXIV van het Contract voor den Randtram om beschikking te nemen over den spoorweg in verband met den dreigenden oorlog met Groot-Britannië.

DE EXPLOITATIE.

De schrijver van het Gedenkboek, uitgegeven door de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij ter gelegenheid van de opening van den Delagoabaai Spoorweg op 1 Januari 1895, eindigde met rechtmatigen trots zijn werk met de volgende woorden:

„Tien jaren zijn verlopen sedert de eerste stappen werden gedaan op den weg, waarvan thans de eindpaal is bereikt: De Delagoabaai-spoorweg ligt daar, als een machtig getuigenis van wat een onverzettelijke wil en een onverstoorbaar kalme volharding vermogen.

De ontwikkeling van dien spoorweg is het doel, waarnaar thans met alle kracht moet worden gestreefd, en, eerst dan zal de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij geacht kunnen worden geheel aan hare roeping te hebben voldaan, wanneer zij den spoorweg heeft weten dienstbaar te maken aan de volle ontwikkeling van de rijke bronnen des lands, en dien daardoor als eene nationale onderneming heeft gestempeld.

Voor die taak heeft zij nog steeds in hooge mate behoefte aan de medewerking en steun van Regeering en Volk, en rekt zij op de voortdurende toewijding van haar personeel.

En wanneer die steun, medewerking en toewijding haar verzekerd blijven, zal ongetwijfeld de latere geschiedschrijver kunnen getuigen: „*De Nationale Spoorweg was een zegen voor Land en Volk*”.

Wat het resultaat der exploitatie in de enkele jaren vanaf 1 Jan. 1895 tot en met 31 December 1899 is geweest, zullen de volgende bladzijden aantonen.

Vergelijkend overzicht van de uitkomsten der Exploitatie.

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.
Gemiddelde lengte in exploitatie in K. M.	754	1,004	1,118	1,147	1,147
Aantal dagkilometers.	275,210	367,464	408,070	418,655	418,655
„ treinkilometers	2,701,868	5,467,453	6,435,318	6,271,941	5,980,045
„ Reiz. 1 ^e klasse	296,614	471,301	598,587	610,304	565,052
„ „ 2 ^e „	371,979	490,455	542,939	469,561	402,102
„ kleurlingen . .	399,732	603,643	667,970	621,121	631,093
„ Gouv. reizigers	2,273	8,551	9,172	17,153	73,131
Bagage (Eng. pond.)	3,056,258	5,699,186	6,380,856	5,237,300	5,093,788
Pakketten „ „	4,691,351	7,480,814	10,089,270	11,758,773	10,320,701
Colligoeder. „ „	22,204,004	28,462,953	29,890,284	28,622,334	21,977,887
Normale „ „	542,468,639	1,072,811,107	754,280,153	598,810,983	590,912,851
Ruwe „ „	1,677,778,727	2,373,531,522	2,526,651,988	3,035,552,382	3,132,549,058
Z.-Afr.Landbouwprod. (onder norm. goeder. opgen.)			284,172,136	193,968,021	181,860,560

De opbrengsten bedroegen:

	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Reizigers en bagage .	329,562.13.5	610,141. 2.7	641,579.15.7	575,500.11. 4	724,511. 1.10
Goederen en vee . .	1,031,626. —.4	1,945,229.17.5	1,908,440. 3.7	1,643,693.14. 2	1,522,297.11. 2
Telegraaf.	3,813.19.3	5,186.18.3	5,358.11.6	5,331.11. 7	4,737.12. 2
Inkomende rechten .	137,337. 2.3	242,198. 3.8	346,522. 4.5	308,932. 2. 2	260,253.11. 6
Diversen	47,731.18.—	100,759.18.6	106,191. 1.7	84,154. 3.11	53,295.13. 9

De totaal opbrengsten:

1895.	f 18,600,860	£ 1,550,071.13. 3
1896.	„ 34,842,192	„ 2,903,516.—. 5
1897.	„ 36,097,102	„ 3,008,091.16. 8
1898.	„ 31,411,346	„ 2,617,612. 3. 2
1899*)	„ 30,781,146	„ 2,565,095.10. 5

*) Met 3 oorlogsmaanden.

d. w. z. in 1897 f 100,000.— per dag.

De exploitatiekosten bedroegen:

1895.	f 8,019,573	£ 668,297.15. 2
1896.	„ 14,374,103	„ 1,197,841.18. 8
1897.	„ 18,216,532	„ 1,518,044. 7. 9
1898.	„ 16,163,372	„ 1,346,947.14. 5
1899.	„ 15,364,140	„ 1,280,345.—. 9

De netto winsten:

1895.	f 10,581,287	£ 881,773.18. 1
1896.	„ 20,468,089	„ 1,805,674. 1. 9
1897.	„ 17,880,570	„ 1,490,047. 8.11
1898.	„ 15,247,974	„ 1,270,664. 8. 9
1899.	„ 15,417,006	„ 1,284,750. 9. 8

Vergelijkend overzicht der voornaamste verhoudingsgetallen:

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Opbrengst p. K.M. lengte	2,055.15.11	2,891.18.11	2,690.12.—	2,282.2.9	2,236.7.—
„ „ dagkilom. .	5.12.8	7.18.—	7. 7.5	6.5.1	6.2.6
„ „ treinkilom.	— .11.5 ³ / ₅	— .10. 7 ² / ₅	— . 9.4	— .8.4	— .8.6 ⁴ / ₅
Kosten p. treinkilometer.	— 4.11 ² / ₅	— . 4. 4 ² / ₅	— . 4.8 ³ / ₅	— .4.3 ³ / ₅	— .4.3 ² / ₅
Exploitatiekosten in % der opbrengsten . . .	48.49 %	41.25 %	50.46 %	51.46 %	49.91 %

De geldelijke voordeelen voor de Republiek uit de 85 pCt. der overwinst, haar toekomende volgens de voorwaarden der Concessie, zijn uiterst gunstig geweest.

Voor hare garantie van rente en minimum dividend, waarvoor zij nooit iets heeft behoeven te betalen, heeft de Republiek de volgende sommen als haar aandeel in de overwinst ontvangen, waaronder nog niet gerekend is het dividend en superdividend der aandeelen in haar bezit:

1895	f 3,867,932	£ 322,327.13.4
1896	„ 8,848,392	„ 737,366. 0.2
1897	„ 8,115,664	„ 676,305. 7.5
1898	„ 6,898,566	„ 574,880.10.7
1899	„ 7,820,551	„ 651,712.12.1

Onder deze bedragen zijn begrepen de door de Maatschappij geïnde invoerrechten.

Dat de ondernemers der goudindustrie — de goudmagnaten — en de van hen afhankelijke groothandelaars slechts noode deze sommen in de staatskas zagen vloeien, waaruit zij ten bate van land en volk besteed werden, in plaats van daarmee hunne eigene winsten nog te vermeerderen, behoeft, na hetgeen in een vorig hoofdstuk reeds is medegedeeld, geen verder betoog.

Reeds terstond na de opening der Delagoabaailijn nam het vervoer naar Johannesburg en de goudvelden dermate toe, dat ondanks de concurrentie van deze lijn het vervoer van de Kaapsche havens zich niet alleen kon handhaven, maar zich zelfs nog belangrijk uitbreiden.

Sedert Januari 1896 vroeg ook de haven van Durban een deel van het naar Johannesburg en Pretoria bestemde transietvervoer, doch ook toen nog had elk der drie concurrerende lijnen volop werk.

Groote krachtsinspanning werd vooral in het jaar 1896 van het personeel vereischt om het vervoer te beheerschen en aan de behoeften van het verkeer te voldoen; later in 1897 en 1898, toen het vervoer meer stabiel werd en in hoofdzaak gelijk bleef aan dat van 1896, ging alles gemakkelijker.

Daar het onmogelijk was in Zuid-Afrika voldoende geoefend personeel voor de exploitatie te krijgen, werden honderden Hollanders in dienst der Maatschappij gesteld, die grootendeels reeds in hun eigen land aan spoorwegen werkzaam geweest waren. Vooral in 1896 werden velen van onze landgenooten in Spoorweg- en Gouvernementsdienst geplaatst; talloze vrouwen en kinderen van ambtenaren en beambten waagden den overtocht uit het oude naar het nieuwe vaderland; jonge Hollandsche meisjes gaven aan de dringende smeebeden van hunne vrienden, die in Transvaal een ruim bestaan vonden, een welwillend gehoor en haastten zich vol vertrouwen in de toekomst, na van de Directie der Spoorwegmaatschappij te Amsterdam goeden raad ontvangen te hebben, aan boord van een der Engelsch-Zuid-Afrikaansche mailbooten; velen, die door vlijt en overleg wat geld hadden overgespaard, kochten zich stukken grond, waarop zij eene eigene woning bouwden; de dorpen breidden zich uit; nieuwe werden aangelegd en plannen gemaakt tot kolonisatie en irrigatie en tot algemeene ontwikkeling van de vele rijke bronnen van welvaart, die de Zuid-Afrikaansche Republiek, behalve door hare schier onuitputtelijke goudmijnen, bezit.

Ook de Nederlandsche nijverheid profiteerde in niet geringe mate bij de ontwikkeling en den bloei der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij. „Bijna geen tak van nijverheid”, sprak de heer CLUYSENAER nog kort geleden, in September 1907 ter gelegenheid van het 60-jarig bestaan van het Kon. Instituut van Ingenieurs, ook deze Maatschappij herdenkend, „of zij telde de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij onder hare afnemers. Slechts in enkele kringen heeft men zich voldoende rekenschap gegeven van den zwaren slag, die Nederland in het algemeen en de nijverheid in het bijzonder trof, toen, geweld boven recht gaand, de Maatschappij smadelijk buiten Zuid-Afrika werd gedrongen en tot werkeloosheid gedwongen en met haar, bijna 2000 menschen.”

Ziehier enkele voorbeelden.

De Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel leverde gedurende het bestaan der Maatschappij 4515 goederenwagens

en onderstellen voor een bedrag van *f* 5,149,065; 40 bagagerijtuigen voor *f* 158,015 en 20 locomotieven voor *f* 492,000; totaal voor een bedrag van *f* 5,799,080.

De koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwegwagens J. J. BEYNES te Haarlem leverde voor een totaal bedrag van *f* 2,100,000.

De Alkmaarsche IJzer- en Metaalgieterij voor een bedrag van *f* 600,000 aan sein-inrichtingen.

De Haarlemsche Machinefabriek v/h GEBR. FIGEE voor *f* 130,000 aan hijskranen.

Alleen in 1895 werd aan Nederlandsche fabrieken besteld voor een bedrag van *f* 2,094,599, waarbij nagenoeg alle takken van nijverheid betrokken waren, verdeeld over 96 fabrieken. Men vindt er bij fabrieken van verbandmiddelen en van wapens, fabrieken van spoorwegwagens en werkplaatsen waar kruiwagens gemaakt werden, boekdrukkerijen en fabrieken van levensmiddelen, fabrieken van lampen en van gymnastiektoestellen, machinefabrieken en pakkistenmakerijen.

Aan drukwerk besteedde de Maatschappij in de laatste jaren tusschen de 75 en 80,000 gulden per jaar. In 1895 kocht zij voor een bedrag van *f* 4000 aan kruiwagens, die alle in één werkplaats hier te lande werden gemaakt, zij betrok aan verfwaren, lakken en vernissen voor *f* 15,414, aan ijzerconstructies voor bruggen en kappen voor *f* 72,322, aan dekkleeden voor *f* 16,675, aan ijzeren kettingen voor *f* 14,400.

Zoo zouden wij nog heel wat cijfers kunnen noemen om te doen zien van hoe groot belang deze Maatschappij gedurende haar kort bestaan voor de Nederlandsche nijverheid is geweest ¹⁾.

Doch laat ons terugkeeren naar Zuid-Afrika.

¹⁾ Zie de rede, gehouden door den Directeur der Haarlemsche Machinefabriek, den heer DUFOUR, op de 129^e vergadering der Maatschappij van Nijverheid: „Het standpunt dat de leiders dezer grootste Nederlandsche maatschappij in den vreemde hebben ingenomen n.l. dat zij al datgene in Holland lieten vervaardigen, wat hier vervaardigd kon worden, heeft de gunstigste resultaten voor onze industrie gehad. Het heeft fabrieken er toe gebracht bedrijven ter hand te nemen, vroeger hier onbekend en volgens veler meening onbestaanbaar, het is de oorzaak geweest, dat de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel te Amsterdam zich op den bouw van groote locomotieven ging toeleggen.”

De groote ontwikkeling van handel en industrie stelde aan de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij zware eischen en om gelijken tred te houden met de stijgende behoeften, moest de Maatschappij voortdurend hare sporen, stations, locomotief- en wagenparken uitbreiden.

Zoo werd reeds spoedig niet alleen een derde spoor tusschen Johannesburg en Elandsfontein aangelegd, maar werd ook besloten, voornamelijk ten behoeve van het kolenvervoer, het baanvak Elandsfontein—Brakpan over 20 kilometer, te verdubbelen. De uitgebreide treinenloop op het gedeelte Aansluiting Zuid-Oosterlijn tot Elandsfontein, waarover zich zoowel het Natalsche als het Kaapsche verkeer bewoog, noodzaakte tevens over te gaan tot verdubbeling van dat baanvak.

Het feit, dat dagelijks \pm 120 treinen het station Elandsfontein binnenliepen en even zoovele dat station verlieten; dat verschillende dier treinen in dat station gesplitst of samengevoegd moesten worden; dat personentreinen aldaar op aansluiting moesten wachten, omdat de treinen van de richtingen Delagoabaai, Natal, Kaapkolonie, Springs en Klerksdorp daar samenkwamen, maakte dat station wat den buitendienst betrof, het gewichtigste van geheel Zuid-Afrika.

Ook het Locomotief- en Wagenpark onderging, in verband met de snelle toename van het verkeer, eene aanzienlijke uitbreiding. In den loop van 1896 was de Maatschappij genoodzaakt *de geregelde uitzending van 100 goederenwagens per maand op 150 te brengen*, waarmede tot ver in 1897 werd voortgegaan, 59 nieuwe locomotieven werden verscheept, terwijl er nog 41 verwacht werden.

Het aan het adres afleveren der vrachtgoederen te Johannesburg, de zoogenaamde *Besteldienst*, eischte, door den snel toenemenden voorraad der in de verschillende loodsen opeengehoopte goederen, veel zorg en op 1 Januari 1897 werd deze dienst, die eerst door twee afzonderlijke aannemers geschiedde, in eigen beheer genomen. Deze maatregel bleek noodig te zijn om bij de dikwijls abnormale, snel wisselende toestanden te Johannesburg steeds op krachtdadige wijze te kunnen ingrijpen. Het

beheer van den Besteldienst nam de heer VAN STIPRIAAN LUÏSCIUS, Chef van Mouvement en Handelszaken te Johannesburg, op zich, die eene model-organisatie tot stand bracht.

Men bedenke dat koetsiers, bestellers en werklieden die lezen of schrijven konden, onder de gekleurden, die de eenige beschikbare werkrachten van dien aard vormden, zoo goed als niet voorkwamen.

Tegelijk met het vaststellen van het tracé voor den hoofdspoorweg en voor de Randtram waren onderzoeken ingesteld naar de aanwezigheid van goed ontginbare kolenlagen op nog niet ingenomen terreinen, voornamelijk in de nabijheid van Boksburg. Wel waren reeds verschillende kolenvelden door andere maatschappijen in exploitatie gebracht, de mededinging was echter nog niet zoo groot, dat de Maatschappij zich daarvan afhankelijk mocht stellen en dus werd besloten, zoo mogelijk, een eigen *Kolenmijn* te exploiteeren.

De keuze viel op een kolenveld „Springs”, ongeveer 20 K.M. ten Oosten van Boksburg gelegen, en tevens werd besloten de Randtram tot aan die plaats door te trekken.

In het najaar van 1889 werd met het zinken van een mijnschacht begonnen en in de maand November 1889 konden de eerste kolen, verkregen door eigen exploitatie, aan de werkplaats te Johannesburg worden geleverd.

Een volledige mijn-installatie werd in Europa besteld; in het begin van 1890 werd deze geleidelijk aangevoerd, op de plaats gemonteerd, zoodat tegen het einde van hetzelfde jaar de geheele installatie voor de exploitatie van de kolenmijn gereed was.

Als eerste ingenieur met de leiding en exploitatie der mijn belast trad op de heer L. BUHNER, opgevolgd door den heer J. F. L. MUNSCHIED.

Inmiddels werd, met behulp van de voorloopige inrichting, in het jaar 1890 reeds ruim 8000 ton kolen verkregen.

De nieuwe inrichting bestond uit een zifterij, wasscherij, haalmachine, elevator en stoommachine met 2 ketels voor het drijven van bovengenoemde werktuigen.

Al spoedig na de opening van de Springsmijn bleek, dat de kolen-

lagen, in plaats van zich regelmatig in dezelfde richting op de plaats „Springs” voort te zetten, door grillige formaties afgebroken en moeielijk ontginbaar waren.

Een onderzoek leerde dat de ten Noorden van Springs gelegen plaats „Geduld” zeer kolenhoudend was en gemakkelijk met de bestaande inrichting in verbinding kon worden gebracht.

De kolenrechten op deze plaats, groot 4000 morgen, werden voor £ 12,000.— door de Maatschappij gekocht en onmiddellijk werd een aanvang gemaakt de bestaande mijngangen daarheen te verlengen.

In October 1890 was de Randtram tot aan Springs voor de exploitatie geopend en kon zich dus ook de mijnexploitatie geleidelijk uitbreiden, zoodat aan het eind van het jaar 1891 reeds gemiddeld 3500 ton kolen per maand werd geproduceerd en afgeleverd.

Van nu af steeg de kolenproductie belangrijk, zoodat in de jaren 1892 en 1893 respectievelijk 59,575 en 72,753 ton kolen werden opgebracht en verkocht.

Het jaar 1894 kenmerkte zich door een groote schaarschte aan arbeidskrachten, hetgeen nadeelig werkte op de uitkomsten van dat jaar, zoodat slechts 64,600 ton kolen kon worden geproduceerd; over de jaren 1895, 1896, 1897 en 1898 stegen deze cijfers respectievelijk tot 92,973, 108,297, 114,513 en 157,885 ton, terwijl in de eerste drie maanden van het jaar 1899, het laatste jaar der mijn-exploitatie, 34,000 ton kolen werd opgebracht.

Het nieuwe kolenveld op de plaats „Geduld” bleek zoowel wat kwaliteit als hoeveelheid betreft aan de verwachtingen te beantwoorden en de bewerking van het oorspronkelijk kolenveld „Springs” werd geheel gestaakt. Wel kwamen ook op het nieuwe veld regelmatig storingen in de kolenformatie voor, doch de kwaliteit der kolen werd voortdurend beter.

Bij den aanvang der exploitatie van de kolenmijn kwamen wel klachten in omtrent de kwaliteit der afgeleverde kolen; later evenwel werd het minder geschikte of onbruikbare product niet meer afgezonden, een betere wassching en sorteering miste ook hare uitwerking niet, zoodat weinig gegronde klachten omtrent de kwaliteit meer werden vernomen.

Over het algemeen werden de kolenlagen gevonden op eene diepte van 90 tot 130 voet beneden de oppervlakte en werden 3 verschillende lagen ter dikte van 5 tot 7 voet, door leilagen onderling gescheiden, afzonderlijk bewerkt.

De totale hoeveelheid goede kolen, aanwezig op de door de Maatschappij bewerkte velden, werd, naar aanleiding van gedane boringen, geraamd op ongeveer 5 miljoen ton.

Voortdurend werd aan de ontwikkeling van de mijn krachtig door-gewerkt; de hoofdgang van de mijn, die toegang geeft tot de hoofdmijn-schacht, oorspronkelijk voor enkel mijnspoor aangelegd, werd verbreed voor dubbel spoor en in het begin van het jaar 1899 waren reeds bijna 18,000 meter mijngangen geopend en in ontginning gebracht.

De geheele mijn was met eigen installatie van electrisch licht voorzien en, waar mogelijk, werd electrische beweegkracht in plaats van stoom aangewend.

Nieuwe luchtschachten werden aangebracht en alle zorg werd besteed om het verblijf in de mijn zoo gezond en aangenaam mogelijk te maken.

Voor het blanke personeel werden woningen gebouwd; een hotel en vereenigingslokaal, een school, een kaffercompound werden geleidelijk opgericht.

Zooals reeds vroeger is gezegd, was de exploitatie van de kolenmijn aangevangen met het doel onafhankelijk te zijn van andere kolen-leveranciers en om in de behoeften van eigen dienst te voorzien tegen matigen prijs.

In den aanvang echter, toen de Randtram nog niet met de andere, door de Maatschappij geëxploiteerde, spoorweglijnen was verbonden, werd meer geproduceerd dan voor eigen behoefte noodig was.

Deze overproductie werd toen verkocht door te Johannesburg door de Maatschappij aangestelde agenten. In het jaar 1895 kwam evenwel de aansluiting met de Delagoabaai-lijn tot stand, de aansluiting met het Kaapsche spoorwegnet was reeds vroeger gereed, en werd van toen af bijna de geheele productie door de Maatschappij voor eigen behoefte aangewend.

Door de grootere en meer regelmatige productie der latere jaren waren de kosten van exploitatie eveneens aanmerkelijk verminderd, zoodat deze, die in 1892 nog ruim 12 shilling per ton bedroegen, in het jaar 1898 tot beneden 6 shilling per ton waren gedaald.

Hoewel de marktprijs der kolen in die jaren eveneens aanmerkelijk was gedaald, kon de exploitatie van het kolenveld toch nog met winst geschieden.

Springs was langzamerhand het middelpunt geworden van een groote bedrijvigheid.

Verschillende aanliggende kolenvelden werden in exploitatie gebracht en door zijlijnen met de Randtram aangesloten en, ten einde aan het toenemend vervoer tegemoet te komen, was door de N. Z. A. S. M. een ruim emplacement gebouwd met station, groote locomotievenloods, goederenloods, ongeveer 30 woningen voor blank personeel enz.

Het personeel aan de mijn werkzaam bestond in het jaar 1899 reeds uit ongeveer 50 blanken en 350 kleurlingen.

In de maand November 1892 was een mijnbrand ontdekt in een verlaten gedeelte van de mijn op de plaats „Springs”, welke brand echter onmiddellijk werd beteugeld door de verschillende, daarheen leidende mijngangen af te sluiten en aldus den luchttoevoer te beperken.

Deze brand was waarschijnlijk ontstaan door het indringen van brandend steenkolengruis door aardscheuren.

Gedurende verscheidene maanden werd het brandende of smeulende gedeelte geobserveerd en was men daarna overtuigd, dat alle gevaar voor de mijn was geweken.

In April 1898 bemerkte men echter dat het afgesloten gedeelte nog steeds brandende was en werden er opnieuw maatregelen genomen den brand meester te worden. Deze nam echter langzamerhand in hevigheid toe en had in Maart 1899 zulke afmetingen aangenomen, dat het transport der kolen uit de mijnen lastig en gevaarlijk werd. Aan het einde van Maart 1899 werd dan ook besloten de mijn-exploitatie te staken, het materieel en de machinerieën in veiligheid te brengen, het brandende gedeelte geheel af te sluiten en onder water te zetten.

Op 21 Juni 1899 werd het personeel ontslagen en de mijn verlaten.

De exploitatie werd niet weder opgevat, de prijzen der kolen van de andere mijnen langs den spoorweg, voornamelijk ook langs de vaste lijn, waren tengevolge van groote concurrentie zoo gedaald, dat voor de Maatschappij geen bezwaar meer bestond zich tegen billijken prijs van goede steenkolen te voorzien.

De Centrale Werkplaats te Pretoria. Op het stationsterrein te Pretoria bevindt zich de Centrale Werkplaats, bestemd om alle grootere herstellingen aan het rollend materieel uit te voeren.

De totale oppervlakte van het terrein, waarover de werkplaats te beschikken had, bedroeg 27,000 M²., waarvan 8000 onder dak.

Door het warme klimaat was veel ventilatie noodig en daardoor was het mogelijk, dat de locomotief-stelplaatsen met de draaijerij en de wagenmakerij aan den kant van de traverse geheel open bleven.

De kap is van hout met gegolfd ijzer gedekt en over het algemeen wordt het licht verkregen door de verticale ramen in de kap.

De stijlen zijn van balkijzer op gemetselde voeten, de wanden bestaan uit een houten stijl- en regelwerk met gegolfd ijzer bekleed.

Gegoten ijzeren kolommen dragen verder de overkapping en het drijfwerk van de werktuigmachines.

In het hoofdgebouw bevinden zich de locomotief-stelplaats, de draaijerij, de smederij, de koperslagerij, de schilderswerkplaats, de bekleederswerkplaats en de wagenmakerij. De kopergietjerij is niet, als in de meeste Europeesche werkplaatsen, in de werkplaats zelf, doch opeenigen afstand daarvan aangebracht, ten einde bij het warme klimaat van Zuid-Afrika de temperatuur in de werkplaats niet onnoodig te verhoogen. Ook het ketelhuis is, om dezelfde reden, buiten het hoofdgebouw geplaatst.

Op het terrein der Centrale Werkplaats is tevens het Centrale Magazijn gelegen. In verhouding tot dergelijke inrichtingen in Europa, moest de voorraad magazijngoederen hier zeer groot zijn, wijl de meeste goederen uit Europa moesten betrokken worden en werd er op gerekend, dat van alle artikelen minstens 9 maanden voorraad aanwezig was.

De administratie-bureaux bevinden zich boven de magazijnen, die in de werkplaats zelve zijn aangebracht.

Locomotief-stelplaats. Het entrée der werkplaats is de locomotief-stelplaats met 23 locostandplaatsen op even zoovele verzonken sporen.

Bijna alle verzonken sporen zijn van lichtbokken voorzien.

In het midden van de stelplaats loopt een stoomtraverse met machine van 6 P.K.

Voorts bevinden zich hier een amaril-slijpsteen, een tachtigtons hydraulische pers en een vlakplaat.

Aan de kap zijn talrijke Westontakels opgehangen voor het lichten der zware machinedeelen.

Draaierij. De draaierij bevat 94 werktuigen, gedreven door 2 hoogdruk compound stoommachines, ieder van 25 P.K.

Een groot aantal amaril-slijpmachines is hier aanwezig.

Langs den buitenmuur zijn geplaatst 9 wielbanken; de assen en wielen kunnen door poorten, die zich ter plaatse van elke wielbank in den buitenmuur bevinden, direct op de bank gebracht worden, zonder de draaierij zelf te passeeren.

Voorts bevat deze draaierij een dubbele bandage draaibank en verder 21 stuks draaibanken voor verschillende doeleinden, 14 boorbanken, 6 schaafbanken, 4 steekbanken, benevens verschillende slijpbanken, slijpsteen en enz.

Smederij. De smederij bevat 14 dubbele smidsvuren, ieder met 2 aambeelden; voorts 3 valhamers, verschillende zagen, 3 amaril-slijpmachines, 3 zware bankschroeven, 1 vlakplaat, 1 ponsmachine en 1 pijpen laschmachine. Bovendien zijn hier geplaatst 2 boorbanken, 1 tachtigtons hydraulische pers en 1 slijpsteen.

Een werkbank met 10 bankschroeven staat tegen den muur der koperslagerij, en een met 6 bankschroeven tegen dien der draaierij.

Links in den hoek is de veerensmederij.

De drijfkracht wordt geleverd door een machine van 10 P.K.

Buiten de smederij staan nog 1 veerenpers van 10,000 K.G. belasting, 1 vlakplaat, 1 bascule, 1 platenwals en 1 rondvuur.

Het ijzermagazijn ligt tusschen de smederij en de loco-stelplaats.

Koperslagerij. In de koperslagerij bevinden zich 3 werkbanken, te zamen met 15 bankschroeven.

De werktuigen zijn 3 ronde smidsvuren met 2 aambeelden, voorts verschillende scharen, buigbank en andere werktuigen voor de bewerking van blik of plaatkoper.

Schilderswerkplaats. In de schilderswerkplaats is plaats voor 2 bogies en 6 stel dubbele rijtuigen op 4 sporen. Zij is van beide zijden toegankelijk. Er zijn 4 verfmolens, waarvan 1 mechanisch wordt bewogen.

Bekleederswerkplaats. In de loco-stelplaats is een bekleederswerkplaats uitgebouwd voor 6 werklieden. Het eenige werktuig is een SINGER naaimachine.

Wagenmakerij. In de wagenmakerij is plaats voor 22 voertuigen op 11 sporen. De werktuigen bestaan uit 1 lintzaag, 1 cirkelzaag, 1 lange schaaf, 1 cirkelzaag slijpmachine, 1 horizontale houtboormachine, 1 draaibank en 1 verticale boorbank, alles gedreven door een 10 P.K. locomobiel. Bij elk spoor bevinden zich 4 lichtbokken en tusschen elk paar sporen 2 werkbankjes op wielen met bankschroef.

Ter beproeving van de vacuumrem is een vacuumreservoir aangebracht, waarin een vacuum wordt onderhouden.

Van dit reservoir loopt een leiding naar de 11 wagensporen, terwijl tusschen elke 2 sporen een takpijp met vacuumkoppeling gelegenheid geeft tot beproeven van de vacuumrem onder de voertuigen.

Kopergieterij. In de kopergieterij bevinden zich een smeltoven, met steenkolen gestookt, met 2 vuren en een zich daarachter bevindende kerndroogkamer, een compositie-oven en een vormzandtrog.

Ketelhuis. In het ketelhuis bevinden zich 4 stuks vlampijpketels V.O. 30 M². ieder, stoomdruk max. 10 atm. Dit ketelhuis levert de noodige stoom voor de machines in de draaierij en smederij.

Ten einde een denkbeeld te geven van den omvang van het bedrijf in deze werkplaatsen kunnen de volgende cijfers, over het jaar 1897, dienen.

In dat jaar kwamen in herstelling 231 locomotieven (145 in groote en 86 in kleine herstelling), 82 rijtuigen en 1400 wagens.

Gemonteerd werden 52 loco's, 17 rijtuigen en 1350 wagens.

De totale waarde van den inventaris, zonder rollend materieel, was £ 39,370.—.

Het bedrag der loonen en salarissen £ 124,078.—.

Het bedrag verwerkt materiaal £ 44,411.—.

Werkzaam waren 375 blanke werklieden en 176 kleurlingen.

Hoewel in belangrijkheid verre achterblijvend bij het goederenvervoer, ontwikkelde zich ook het *Personenverkeer* in de eerste jaren snel.

Het totaal aantal reizigers op alle lijnen bedroeg in:

1895	1,070,598
1896	1,988,496
1897	2,363,938
1898	2,261,122,

waarbij retourkaarten dubbel zijn gerekend.

Het *Rollend Materieel* der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij bedroeg op:

	Locomotieven.	Rijtuigen.	Open Goederen wagens.	Bagage- en gesloten Goederenwagens.	Diverse Wagens.
31 Dec. 1895	152	127	2 5 4 9		
31 „ 1896	186	179	3304	366	4
31 „ 1897	226	213	4573	548	26
31 „ 1898	228	234	4634	545	56
31 „ 1899	230	238	4623	545	62

De locomotieven bestonden uit:

	Tonnen Dienst- gewicht.	31 Dec. 1895.	31 Dec. 1896.	31 Dec. 1897.	31 Dec. 1898.	31 Dec. 1899.
Tenderlocomotieven met 2 gekoppelde assen	14	5	5	5	5	5
Tramweg locomotieven met 2 gekoppelde assen	10	3	3	3	3	3
Tenderlocomotieven met 3 gekoppelde assen	18	6	6	6	6	6
Tenderlocomotieven met 2 gekoppelde assen en vaste achterloopas.	19	24	24	24	24	24
Tenderlocomotieven met 3 gekoppelde assen en radiaal beweegbare achterloopas	40	20	20	20	20	20
Tenderlocomotieven met 3 gekoppelde assen en bogie met 2 loopassen onder achtereind.	46	90	124	163	165	167
Tandradlocomotieven met 2 gekoppelde assen en 1 daarmede gekoppelde as met tandwiel, en een radiaal beweegbare loopas onder het achtereind	32	3	3	4	4	4
Tenderlocomotief met 2 gekoppelde assen.	13	1	1	1	1	1

Tot de rijtuigen behoorden o.a. een salonrijtuig op bogies ten dienste van den Staatspresident der Zuid-Afrikaansche Republiek; een Inspectie-rijtuig met balkon, salon, enz.; een Gastenrijtuig als voren, doch op bogies en vele 1^e klasse rijtuigen met slaapgelegenheid op bogies met 1 midden- of 2 eindbalkons. Sommige dezer personenrijtuigen waren van een bijzonder type en bestemd voor de doorgaande personen-treinen in het verkeer met de Vrijstaatsche, Kaapsche en Natalsche Spoorwegen.

Behalve de 1^e en 2^e klasse rijtuigen waren er voor kleurlingen afzonderlijke rijtuigen met en zonder balkons.

De goederenwagens waren voor verreweg het grootste gedeelte open wagens, lang 6 Meter; verder schamelwagens voor het vervoer van hout en andere lange stukken; gesloten goederen-, bagage-, ballast- en bakwagens. Van de eerste soort open wagens, lang 6 Meter, waren er op 31 December 1899: 2513.

Besteld en na 31 December 1899 gedeeltelijk verzonden:

18 Tenderlocomotieven met 3 gekoppelde assen en bogie met 2 loopassen onder achtereinde, en

3 Luxe paardenwagens.

Hoe groot ook de eischen aan het personeel gesteld, vooral in het eerste jaar na de opening der Delagoabaailijn, waren, voor groote ongelukken bleef de Maatschappij, met uitzondering van een viertal, gespaard.

Het eerste gebeurde kort na de opening der Delagoabaailijn toen op 7 Februari 1895 de groote brug over de Kaaprivier door een watervloed werd weggeslagen. Dat een der zware ijzeren spanningen ongeveer twee Kilometer benedenwaarts in de rivier werd teruggevonden, geeft eenigszins een denkbeeld van de kracht van den geweldigen vloed. Door den bouw van een houten noodbrug werd het geregelde verkeer zoo spoedig mogelijk hersteld, terwijl reeds op 10 September d. a. v. de brug gerepareerd was en in gebruik werd genomen. Zoolang de noodbrug niet gereed was, werden reizigers en pakketten in een mand langs een kabellijn over de

rivier gevoerd, eene inrichting, die tijdens den bouw der lijn voor de montage van verschillende bruggen had gediend.

Een heel wat erger ongeval, een ware ramp, had plaats op 19 Februari 1896, toen eene hoeveelheid van ± 70 ton dynamiet, die men, op het daarvoor bestemde spoor aan het station Johannesburg-Braamfontein bezig was te lossen, ontplofte.

Alle in de onmiddellijke nabijheid aanwezige menschen werden zoodanig verminkt en het materieel zoodanig verbrijzeld en weggeslingerd, dat er slechts weinig van terug te vinden was. In den grond werd een gat geslagen van 74 Meter lengte en 12 Meter diepte.

In de nabijheid liggende zware balken werden op afstanden van 200 à 300 Meter half verbrijzeld teruggevonden te midden van kleine huisjes. Een 200-tal woningen ten Noorden en een 100-tal ten Zuiden van het stationsterrein werden plat tegen den grond geslagen, een nieuwe houtzagerij nabij het station, werd geheel omvergeworpen. De nieuwe ronde locomotiefloods en het pomphuis werden grootendeels verwoest, terwijl ook aan andere gebouwen, zelfs op grooten afstand gelegen, aanzienlijke schade werd toegebracht.

Een ladingmeester en een treinsmid, die bij den dynamiettrein werkzaam waren, verdwenen spoorloos; twee andere beambten der Maatschappij werden ernstig gekwetst. Verder kwamen nog om het leven een ladingmeester van den Besteldienst, benevens eenige muilendrijvers (kleurlingen), die de bestelwagens, waarop de dynamiet werd overgeladen, vergezelden.

Voor zoover bekend kostte de ramp het leven aan meer dan 100 personen, die zich in de ingestorte gebouwen of in de nabijheid bevonden, terwijl ongeveer 100 zwaar en even zoovelen licht gekwetst werden.

Ten einde de schade vast te stellen, die door de ontploffing was veroorzaakt, werd door de Regeering in Augustus 1896 eene Commissie benoemd en, aangezien niemand bepaald verantwoordelijk kon worden gesteld voor de ramp, werd een beroep gedaan op de twee partijen, de Dynamietmaatschappij en de Nederlandsche Spoorwegmaatschappij, die bij het vervoer betrokken waren geweest om bij te

dragen in de door de Regeerings-Commissie billijk geoordeelde schadevergoeding.

Het aandeel, dat de Spoorwegmaatschappij in deze schadevergoeding betaalde bedroeg £ 152,000 of *f* 1,824,000, terwijl zij bovendien als gift voor eerste hulp aan de behoeftige slachtoffers der ontploffing £ 7,460.16 of *f* 89,529.60 uitgaf.

Naar aanleiding van deze ramp, waarvan de zekere oorzaak nimmer is kunnen ontdekt worden, werd door de Regeering overgegaan tot eene herziening der bestaande wettelijke bepalingen op de vervaardiging, het vervoer, het bewaren en het gebruik van ontplofbare stoffen.

Op 14 Maart 1898 werd loods N^o. 1 op het goederen-emplacement te Johannesburg geheel door brand vernield, tengevolge van het ontvlammen van een vat alcohol, terwijl ook een tweede loods eenige schade leed. De schade aan de gebouwen was geheel door assurantie gedekt. Gelukkig waren bij dezen brand geen persoonlijke ongelukken te betreuren.

Anders was het bij de instorting van de brug bij Kilometer 27 op de Oosterlijn op den 2^{den} December van hetzelfde jaar, tengevolge van ontgronding der landhoofden bij sterken watertoevoer. Een juist passerende goederentrein viel met de brug naar beneden, waarbij de machinist en de stoker den dood vonden. Twee reizigers, die zich in den trein bevonden, werden gekwetst; een hunner overleed eenige dagen later aan de gevolgen.

Zooals reeds vroeger vermeld, bestond bij de opening der Delagoabaailijn op 1 Januari 1895 de Staf der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij in Zuid-Afrika uit de heeren :

G. A. A. MIDDELBERG, Directeur, M. E. DE WILDT, Secretaris der Directie, M. E. H. BREUNING, Hoofdingenieur en C. L. PLATE, Chef van Exploitatie.

Als Chefs van den Uitvoerenden dienst op de lijnen waren aan het hoofd der verschillende Afdeelingen te Johannesburg, Pretoria en Waterval-Onder eerstaanwezende ambtenaren werkzaam, onder de directe leiding van den Chef van Exploitatie en den Hoofdingenieur.

Op 26 Juli 1895 vertrok de Administrateur Jhr. J. A. VAN KRETSCHMAR VAN VEEN naar Zuid-Afrika om aldaar gedurende het verlof van den Secretaris DE WILDT den Directeur ter zijde te staan.

Op 20 November d. a. v. vertrok de heer MIDDELBERG naar Europa en nam de heer VAN KRETSCHMAR tijdelijk zijne plaats in.

In hetzelfde jaar werd de ingenieur J. F. L. VAN HASSELT benoemd tot Adjunct-Chef van Exploitatie, terwijl de ingenieurs M. MIDDELBERG en R. DE KAT eveneens op het bureau van den Chef van Exploitatie werden werkzaam gesteld.

Op de Zuiderlijn stond de uitvoerende dienst onder de heeren G. DIJKERMAN als Chef van Weg en Werken en G. J. VAN STIPRIAAN LUÏSCIUS als Chef van Mouvement en Handelszaken, terwijl de heer Ch. H. TOEWATER als Chef van Tractie optrad.

Op de Oosterlijn was de heer F. H. W. DU BUY Chef van Mouvement en Tractie en werd de functie van Chef van Weg en Werken vervuld door den ingenieur A. VAN LENNEP.

Op de Zuid-Oosterlijn werd het beheer van alle diensten opgedragen aan den ingenieur J. DE BRUYN.

De Centrale Werkplaats te Pretoria stond onder leiding van den ingenieur CHR. UGGLA.

De heer G. A. A. MIDDELBERG keerde 18 Januari 1896 naar Pretoria terug en op 25 Juni vertrok de heer VAN DEN WALL BAKE op eene inspectiereis naar Zuid-Afrika, waar hij tot 30 September d. a. v. bleef.

De voornaamste mutaties, die in den loop der volgende jaren plaats hadden, waren de volgende:

In den loop van 1896 werd ter verdere versterking van den staf van den Chef van Exploitatie de heer DU BUY van Waterval-Boven naar Pretoria overgeplaatst; de heer J. G. VAN DER POEL volgde hem op als Chef van Mouvement en Tractie der Oosterlijn.

Toen de heer G. J. VAN STIPRIAAN LUÏSCIUS de organisatie van den Besteldienst te Johannesburg op zich nam, werd de dienst van Mouvement en Handelszaken aldaar aanvaard door den heer DU BUY.

De heer J. DE BRUIJN, Chef der Diensten op de Zuid-Oosterlijn, werd naar Pretoria geroepen om de plaats van den heer DU BUY in te nemen.

Eene afzonderlijke afdeeling voor Signalen en Telegrafie werd in 1896 bij den dienst van Weg en Werken in het leven geroepen, waarvan de heer F. VAN DER GOOT, vroeger adj. ingenieur der Mij. tot Exploitatie van Staatsspoorwegen tot Chef werd benoemd.

De Secretaris der Directie, de heer M. E. DE WILDT, aanvaardde op 25 Juli 1898 de betrekking van Hoofdingenieur, Technisch Inspecteur en Adviseur bij het Spoorweg Departement der Zuid-Afrikaansche Republiek en werd als Secretaris opgevolgd door den sectie-ingenieur TH. W. L. STEINMETZ.

Op den 1^{sten} December 1898 vertrok Jhr. J. A. VAN KRETSCHMAR VAN VEEN naar Zuid-Afrika ten einde den Directeur G. A. A. MIDDELBERG te Pretoria te vervangen. De heer MIDDELBERG verliet Zuid-Afrika in Januari 1899.

De heer C. L. PLATE legde op 31 December 1898 zijne betrekking als Chef van Exploitatie neder; zijne functie werd voorloopig waargenomen door de Directie, geassisteerd door de heeren: J. F. L. VAN HASSELT, Chef van Tarieven en Handelszaken, J. DE BRUIJN, Chef van Beweging en Tractie en M. P. BARENSEN, Chef van Algemeenen Dienst en Comptabiliteit.

Met 1 Januari 1899 trad Jhr. VAN KRETSCHMAR VAN VEEN, eerst als waarnemend en later, na zijne benoeming door de Algemeene Vergadering van Aandeelhouders der Spoorwegmaatschappij op 17 Juni d. a. v., definitief als Directeur in Zuid-Afrika op, terwijl de heer MIDDELBERG tot Commissaris der Maatschappij benoemd werd.

Als Directeur van de Kolenmijn Springs was de heer J. F. L. MUNSCHIED tot het einde der mijn-exploitatie werkzaam.

De bureaux van de Directie en die van den Algemeenen Dienst waren te Pretoria gevestigd.

Het personeel in dienst der Maatschappij in Zuid-Afrika bedroeg in:

	Blanken.	Kleurlingen.
1895	2071	4430
1896	3283	7171
1897	3526	5807
1898	3214	4497
1899	3054	3712

Verdeeld naar de verschillende Afdeelingen waarin werkzaam:

	Blanken.					Kleurlingen.				
	1895	1896	1897	1898	1899	1895	1896	1897	1898	1899
Directie en Hoofdbureau . .	115	181	232	228	227	44	15	21	19	49
Mouvement en Handelszaken (Zuider- en Zuid-Westerlijn)	567	919	989	910	759	776	1131	796	631	202
Mouvement en Tractie (O.lijn)	340	488	488	462	425	198	512	331	290	247
Tractie (Zuid- en Z.-W.lijn) .	228	414	450	423	315	161	283	315	223	154
Materieel (Werkplaats Pretoria)	273	411	428	382	343	132	189	197	153	139
Mouvement en Tractie (Zuid- Oostlijn)	110	260	226	188	157	77	227	197	135	134
Besteldienst Johannesburg. .	—	—	40	36	18	—	—	120	123	29
Weg en werken Zuiderlijn. .	177	245	222	179	156	1106	1419	1003	803	672
” ” ” Z.-Westerlijn	—	—	29	39	40	—	—	306	256	257
” ” ” Oosterlijn. .	224	273	251	214	197	1776	2590	1577	1234	1171
” ” ” Z.-Oosterlijn.	37	92	83	75	90	100	805	770	500	413
Seinwezen en Telegrafie. . .	—	—	88	78	75	—	—	174	130	113
Mouvement en Tractie Gouver- nementslijn Natal	—	—	—	—	179	—	—	—	—	—
Weg en werken Gouverne- mentslijn Natal.	—	—	—	—	42	—	—	—	—	132
Mouvement en Tractie geleend aan O. V. G. S.	—	—	—	—	24	—	—	—	—	—
Weg en werken geleend aan O. V. G. S.	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Tractie, geleend aan P. P. S. M.	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—

Op 31 December 1899 waren 576 man van het personeel voor veld-
dienst en bewaking gecommandeerd.

Verdeeling naar de verschillende nationaliteiten volgens opname in
 April 1899:

L a n d a a r d.	Geen burger en niet genaturaliseerd.	Vol burger.	Genatura- liseerd.	Totaal.
Nederlanders	1536	174	67	1777
Afrikaanders Z. A. R. . . .	10	60	—	70
„ O. V. S.	73	15	1	89
„ Kaapkolonie	532	52	21	605
„ Natal	8	5	—	13
Duitschers	163	33	1	197
Engelschen	113	2	—	115
Schotten	22	—	—	22
Ieren	8	—	—	8
Australiërs	5	—	—	5
Mauritianen	4	—	—	4
St. Heleners	1	—	—	1
Engelsch-Indiërs	1	—	—	1
Zweden	42	2	—	44
Noren	10	—	—	10
Denen.	4	1	—	5
Belgen	12	—	1	13
Russen	13	—	—	13
Polen	3	—	—	3
Oostenrijkers	13	1	—	14
Hongaren	1	—	—	1
Slavoniërs	1	—	—	1
Franschen	11	—	—	11
Zwitsers	16	2	—	18
Italianen	99	1	—	100
Spanjaarden	1	—	—	1
Portugeezen	5	—	—	5
Grieken	4	—	—	4
Klein-Aziaten	1	—	—	1
Perzen	2	—	—	2
Amerikanen	9	—	—	9
Totaal	2723	348	91	3162

Hiervan waren Afrikaanders van de beide Republieken en Koloniën: 777, waarvan vol burger der Z.-A. R. 132 en genaturaliseerd 22.

Van den aanvang af is het 't streven der Directie geweest, zooveel mogelijk geboren Afrikaanders in dienst der Maatschappij te stellen, en het was een verblijdend verschijnsel, dat het getal Hollandsch sprekende Afrikaanders, bij de Maatschappij werkzaam, gaandeweg toenam, niet alleen bij het onderhoud der wegen, maar ook bij den stations- en trekdienst. De Maatschappij heeft de bedoeling om den Spoorweg langzamerhand tot een meer nationaal instituut te maken nooit uit het oog verloren. Onmiddellijk, zoodra de exploitatie begon, trachtte zij Zuid-Afrikaanders op te leiden, en ieder, die weet te beseffen hoe weinig in den beginne de neiging van den onafhankelijken Afrikaander strookte met een streng geheel van plichten en beperkingen, zooals de spoorwegdienst oplegt, begrijpt wat het gekost heeft het resultaat te bereiken, dat in 1899 van de 3162 blanke ambtenaren en beambten reeds 777 Afrikaanders waren.

Deze toename was vooral daarom verblijdend, omdat door zich meer toe te leggen op bedrijven, zij zich op den duur meer en meer onafhankelijk zouden maken van vreemden. Het spoorwegbedrijf toch is daartoe door zijne strenge tucht en zijnen veelomvattenden aard van werkzaamheden uitermate geschikt.

Behalve het personeel dienstdoende in Zuid-Afrika was nog te Amsterdam een Staf onder den Directeur in Nederland, den heer R. W. J. C. VAN DEN WALL BAKE, werkzaam, bestaande uit: 1896: 30; 1897: 31 en 1898: 27 ambtenaren en beambten. Verder waren nog in Zuid-Afrika aan de kolenmijnen te Springs, die door de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij ten eigen behoeve geëxploiteerd werd, onder den mijningenieur J. F. L. MUNSCHIED werkzaam:

BLANKEN.				KLEURLINGEN.			
1895	1896	1897	1898	1895	1896	1897	1898
37	57	58	48	260	273	348	386

Vooral in de eerste jaren der exploitatie had de Maatschappij nog wel eens moeite om steeds geschikt personeel te vinden. De aanzienlijke mutaties in dien tijd wijzen op de groote bezwaren, die te overwinnen waren om een behoorlijk geoefend corps ambtenaren en beambten te verkrijgen.

Als middel om het personeel meer zekerheid te geven, werd, met ingang van 1 September 1896, een dienstorder (N^o. 14) uitgegeven, regerende de bezoldigingen (Zie Bijlage N^o. 8). Vroeger werden salarisverhoogingen als regel slechts toegekend bij bevordering tot hogere betrekkingen, terwijl door eene toelage of gratificatie eenige vergoeding werd gevonden voor ijver en geschiktheid, langdurigen dienst, enz. In de eerste jaren kon bij de buitengewoon snelle uitbreiding van den dienst en de daarmede in verband staande promotie, er op gerekend worden, dat zij, die blijken gaven van toewijding en bekwaamheid, spoedig en veelvuldig verhooging zouden ontvangen; toen echter langzamerhand bij aanzienlijke uitbreiding van personeel de hogere betrekkingen voltallig bezet werden, werd het mogelijk, dat zelfs bij voldoende ijver en toewijding de bevordering langer op zich liet wachten dan in verband met de verdiensten van velen wenschelijk was.

Om hieraan te gemoet te komen werd het systeem, waarbij verhooging van bezoldiging bijna uitsluitend afhankelijk was van bevordering en het open zijn van plaatsen, aangevuld door eene vaste regeling der verhoogingen naar de dienstjaren, ook zonder bevordering tot hooger rang.

Behalve door periodieke salarisverhoging werd het personeel door het toekennen van eene gratificatie, gelijkstaande met een heele of halve maand salaris, aan het einde van het jaar voor zijn ijver en toewijding beloond.

Ten bate van het personeel waren verschillende fondsen gesticht:

Het *Spaar- en Ondersteuningsfonds*, hoofdzakelijk dienende ter verzekering van een lijfrente of pensioen op 60-jarigen leeftijd, weduwen- en weezenpensioen en uitkeering bij ziekte en ongelukken, was in de weinige jaren dat het bestond tot grooten bloei gekomen. In het geheel

waren op 31 December 1899 49 pensioenen toegekend. Het bezit van het fonds bedroeg op dien datum reeds £ 67,365.17.1 of f 808,390.26^{1/2} tegen £ 50,196,11.7 of f 602,358.97 op 31 December 1898. De inkomsten vloeiden ruim voort uit een aandeel in de jaarlijksche overwinst der Maatschappij volgens Art. XXXIV der Concessie en verder uit bijdragen van deelnemers, die hooger salaris genoten dan £ 25.— per maand, bijzondere baten en gekweekte rente.

In de Volksraadzitting van het jaar 1896 werd in beginsel pensionneering voor Staatsambtenaren aangenomen; dit besluit volgend, bepaalde de Spoorwegmaatschappij dat van af 1 September van dat jaar de premiebetaling van de lijfrente harer ambtenaren en beambten ten laste der Maatschappij zou komen. Hiermede was feitelijk bedoeld, onvoorziene omstandigheden uitgesloten, den ambtenaren en beambten der Maatschappij een pensioen op 60-jarigen leeftijd te verzekeren.

Het *Ziekenfonds*, in hoofdzaak dienende tot het verstrekken van geneeskundige behandeling aan het personeel en hunne gezinnen, kwam met 1 Juli 1896 geheel voor rekening der Maatschappij; vóór dien datum werd tot instandhouding ervan ook eene maandelijksche contributie van het personeel geheven.

Als geneesheeren waren op dien datum aan het fonds verbonden de heeren Dr. G. GAY te Komatipoort, Dr. A. HAM te Waterval Onder, Dr. J. WIEDEMAN te Middelburg, Dr. J. W. C. KOLFF te Elandsfontein, Dr. C. L. MEIJER te Johannesburg, Dr. E. W. KREUTZWENDEDICH VON DEM BORNE te Standerton, Dr. G. W. S. LINGBEEK te Pretoria, Dr. H. C. M. VAN GORKOM te Johannesburg en Dr. D'ALMEIDA te Lourenço-Marques. Dr. C. L. MEIJER van Johannesburg overleed in September 1896 in de nabijheid van Komatipoort en werd te Johannesburg opgevolgd door Dr. P. VRIJBURG. In de plaats van Dr. KOLFF, die den dienst verliet met 1 December, traden Dr. A. VAN DER HORST en Dr. J. HUIZINGA op. In 1897 werden nog benoemd voor den dienst te Krugersdorp Dr. G. H. MULDER, voor dien te Waterval Onder Dr. ENGL en Dr. HILDESHEIM te Springs en werd Dr. G. W. S. LINGBEEK, die naar Europa vertrok, opgevolgd door zijn broeder Dr. M. S. LINGBEEK.

Tot groot leedwezen der Maatschappij overleed Dr. GAY op 11 Mei 1898 aan malaria te Komatipoort, de plaats zijner vestiging. In deze vacature werd voorzien door de benoeming van Dr. H. A. KOTHE, terwijl nog voor den dienst op de Zuid-Westerlijn werd bestemd Dr. PIROW te Potchefstroom.

Na eenige onderlinge veranderingen van standplaats, het bedanken van Dr. LINGBEEK te Pretoria, wegens drukke particuliere praktijk, het benoemen van Dr. R. RIJKENS te Standerton en de tijdelijke aanstelling van Dr. E. HERMANN in het op het einde van 1899 door de troepen der Republiek bezette gedeelte van den Natalspoorweg, bestond de Geneeskundige Dienst der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij op 31 December 1899 uit 14 doktoren waarvan 11 ambtenaar waren.

Ter verkrijging van eene betere verpleging der zieken op de Oosterlijn werd in 1896 te Waterval Onder een gebouw ingericht tot hospitaal.

In 1897 werd een eigen hospitaal te Johannesburg (Jeppe) opgericht, dat later naar Johannesburg (Doornfontein) werd verplaatst en in hetzelfde jaar werd ten behoeve der arbeiders in de steenkolenmijn te Springs aldaar een hospitaal voor kleurlingen gebouwd.

Te Johannesburg en Pretoria werden in 1898 eigen apotheken door de Maatschappij opgericht.

De kosten van den Geneeskundigen Dienst bedroegen in 1899 £ 19,828.7.10, tegen £ 22,372.2.4 in 1898 en £ 21,262.11.3 in 1897.

Ten einde het sparen van het personeel aan te moedigen, werd op 20 October 1898 bij wijze van proef eene *Spaarkas* opgericht, waar gelden in deposito konden gegeven worden tegen eene rente van 4 pCt. 'sjaars. Op 31 December 1898 bedroeg de inleg £ 1,582.— en op 31 December 1899 £ 58,257.—.

De snelle toename van het personeel en vooral het groot aantal nieuwe huishoudens door het overkomen der gezinnen uit Europa en door huwelijken, deed nagenoeg overal gebrek aan woningen ontstaan. De Maatschappij trachtte steeds, zooveel als mogelijk was, daarin te voorzien

door den bouw van nieuwe woningen en, in enkele grootere plaatsen als Johannesburg en Pretoria, door eene maandelijksche tegemoetkoming in de huishuur voor gehuwde gezinnen.

Vermelden wij ten slotte nog, dat de salarissen, zooals zij geregeld waren bij Dienstorder N^o. 14 van 1 Augustus 1896, en de desbetreffende jaarlijksche promoties alleszins voldoende geacht werden; dat aan alle ambtenaren en beambten, die reden tot tevredenheid hadden gegeven, na zesjarigen dienstdienst een lang verlof werd toegestaan met behoud van salaris gedurende $\frac{1}{24}$ van hun geheelen dienstdienst; dat zij te allen tijde vrij reizen hadden op de lijnen der Maatschappij en periodiek op die der naburige Koloniën; dat het klimaat in de Zuid-Afrikaansche Republiek op enkele uitzonderingen na gezond en opwekkend is en de dienst niet te zwaar was, dan zal men zich kunnen voorstellen, dat vele Hollanders zich in het nieuwe vaderland tevreden en gelukkig gevoelden en zich voor hun en de hunnen in de Zuid-Afrikaansche Republiek een krachtig, gezond leven ontwikkelde, in vele gevallen zeer scherp afstekend bij hun vroeger bestaan in Holland.

De geest, zoowel van ambtenaren als van beambten, was over het algemeen en bij voortdurende uitstekend te noemen en het was zeker aan de gunstige bepalingen van het dienstcontract en andere vrijgeveige maatregelen te wijten, dat de revolutionnaire ideeën der mijnwerkers aan den Witwatersrand in de jaren 1897 en 1898, met slechts zeer enkele uitzonderingen, zoo weinig vat op hen hadden.

Met recht mag dan ook beweerd worden, dat de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij in de jaren van haren bloei, zoowel op financiëel als op sociaal gebied, met voldoening op haar werk mag terugzien.

Het doorlopend verschaffen van nuttigen, goed betalenden arbeid aan meer dan drieduizend blanken, waarvan de helft uit Nederland afkomstig, en ongeveer een vierde gedeelte uit Zuid-Afrikaanders bestond, behoort, naast de uitkeering van bevredigende dividenden aan hare Aandeelhouders, geboekstaafd te worden bij de herdenking van het vele

goede, dat de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij in haar kort bestaan voor de Zuid-Afrikaansche Republiek en Nederland heeft tot stand gebracht.

En wat hierbij zeker niet uit het oog mag worden verloren is, dat, dank zij de bepalingen van de Concessie, de Zuid-Afrikaansche Republiek niet alleen een aanzienlijk kapitaal als gewoon- en superdividend op hare aandeelen in de Spoorwegmaatschappij heeft ontvangen, maar tevens **vijf-en-tachtig percent** van de overwinst, door de Nederlandsche Maatschappij gemaakt, in hare schatkist heeft zien vloeien.

FINANCIËELE AANGELEGENHEDEN.

Het kapitaal, waarmede de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij op 21 Juni 1887 werd opgericht, bedroeg *f* 2,000,000, terwijl kort daarna eene 5⁰/₁₀₀ leening groot *f* 6,000,000 werd gesloten.

Op 31 December 1894 bedroeg het aandeelenkapitaal *f* 14,000,000 en het totaal der uitgegeven leeningen reeds *f* 67,200,000.

Het aandeelenkapitaal werd sedert niet vermeerderd, het obligatiekapitaal nam met de uitbreiding van het spoorwegnet gaandeweg toe en bedroeg het totaal der uitgegeven leeningen op 31 December 1899 *f* 92,850,000, waarvan was afgelost *f* 5,090,000.

Het aandeelenkapitaal bestond uit verschillende series waarop door de Zuid-Afrikaansche Republiek een minimum dividend was gegarandeerd, te weten *f* 11,000,000 met 6⁰/₁₀₀ en *f* 3,000,000 met 4¹/₂⁰/₁₀₀ garantie. Behalve deze vaste rente werd als aandeel in de overwinst op alle aandelen uitgekeerd:

over 1895 3 ⁰ / ₁₀₀ „ 1896 7 ¹ / ₂ „ „ 1897 7 „	over 1898 5 ³ / ₄ ⁰ / ₁₀₀ „ 1899 6 ¹ / ₂ „
---	---

makende met het gegarandeerde dividend eene uitkeering van:

over 1895 9 ⁰ / ₁₀₀ resp. 7 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ „ 1896 13 ¹ / ₂ „ „ 12 „ „ 1897 13 „ „ 11 ¹ / ₂ „	over 1898 11 ³ / ₄ ⁰ / ₁₀₀ resp. 10 ¹ / ₄ ⁰ / ₁₀₀ „ 1899 12 ¹ / ₂ „ „ 11 „
---	---

Het laatste superdividend (over 1899) groot $6\frac{1}{2}\%$ is echter eerst bij de likwidatie der Maatschappij in 1908 uitbetaald.

Totaal is uitgekeerd aan de aandeelhouders over de vijf jaren van bloei van 1895 tot en met 1899:

$59\frac{3}{4}\%$ resp. $52\frac{1}{4}\%$ of gemiddeld per jaar $11\frac{19}{20}\%$ resp. $10\frac{9}{20}\%$.

Artikels XXXIII en XXXIV der Concessie bepaalden de winstverdeling als volgt:

Van het totaal der ontvangsten ging af:

1^o. 10% van de bruto-ontvangst der hoofdlijnen en 8% van die der Randtram aan het Reservefonds, welk fonds diende voor onderhoud, vernieuwing, uitbreiding, wagenhuur, buitengewone schaden, enz.

2^o. De exploitatiekosten.

3^o. de interest en aflossingen op leeningen en het gegarandeerde dividend.

Van hetgeen dan overbleef kwam:

85% aan de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek.

5% aan het Bestuur en Personeel der Maatschappij.

10% als superdividend aan de Aandeelhouders.

In de eerste jaren bestonden er twee Reservefondsen, voor Tramweg en Spoorweg gescheiden. Deze werden in 1897 tot één fonds saamgesmolten, aangezien het niet meer mogelijk was te bepalen, welke uitbreidingen aan materieel ten laste van den Spoorweg en welke ten laste van den Tramweg moesten gebracht worden.

Tot het einde van 1899 was het bedrag, betaald uit het Reservefonds voor Uitbreidingswerken, etc. gestegen tot $f\ 22,770,625.03$ (£ 1,897,552.1.8), waarvan aan Uitbreidingswerken der Spoorwegen . . . $f\ 9,225,099.11$
idem Tramweg, enz. „ $4,271,399.07$
Locomotieven „ $2,387,167.25$
Rollend Materieel „ $6,325,104.55$
Inventarisgoederen „ $561,855.05$

De gunstige financiële toestand der Maatschappij maakte het mogelijk door 4% obligaties de hoogere rente dragende leeningen te vervangen.

Op 24 Maart 1899 werd eene nieuwe leening groot £ 2,200,000 rentende 4 0/0 uitgegeven tegen den koers van 97 0/0. De inschrijving overtrof vrij belangrijk het bedrag der leening. Op 30 April daaraanvolgende werd hiermede de £ 2,000,000 leening van 1893, rentende 5,8 0/0 afgelost, door welke transactie de rentelast aanzienlijk verminderde, daar in plaats van £ 116,000 over £ 2,000,000 nu slechts £ 88,000 over £ 2,200,000 te betalen was, gevende eene jaarlijksche rentebesparing van £ 28,000 of *f* 336,000.

Zoo werkte ook hier de gunstige financiële toestand der Maatschappij *ipso facto* mede om de bedrijfsresultaten nog gunstiger te maken.

Toen — op 29 September 1899 — kort vóór het uitbreken van den oorlog de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek de beschikking over de spoorwegen had overgenomen, bleef het financiële beheer onveranderd.

Bij het vaststellen der rekening bedoeld in Art. XXXIII der Concessie werd uitgegaan van de stelling, dat, evenals in normale tijden, de Regeering voor de te haren dienste gedane vervoeren van personen en goederen de normale vrachtprijzen zou blijven betalen, terwijl de schadevergoeding, bedoeld in Art. XXII der Concessie, slechts *pro memorie* op die Rekening zou worden geboekt.

Door het verbreken van de correspondentie tusschen de koloniale Spoorwegbesturen en de Directie der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij werd in 1899 de afrekening van het rechtstreeksch verkeer belet en kwamen die Besturen voor een vrij belangrijk bedrag onder de crediteuren voor. Bij de in 1908 met de Britsche Regeering gesloten transactie nam deze op zich met die Besturen af te rekenen.