

DE OORLOG EN HET EINDE
1899—1908.

DE VOORBEREIDING EN DE MOBILISATIE.

Het Jaarverslag der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij over 1898, waarin wederom melding werd gemaakt van den voortdurenden bloei der Maatschappij, was nauwelijks verschenen of de vage geruchten over een naderenden oorlog tusschen Engeland en de Zuid-Afrikaansche Republiek begonnen meer en meer vasten vorm te verkrijgen.

De financieele resultaten over 1898 waren zeer bevredigend geweest, want niettegenstaande, zooals hiervoor gemeld, vrijwillig door de tariefsverlaging afstand was gedaan van bijna drie millioen gulden aan inkomsten, niettegenstaande die tariefsverlaging niet gecompenseerd werd door vermeerderd vervoer, maar integendeel samenviel met eene periode van vrij sterk afnemenden invoer in de Republiek, bedroeg het netto provenu slechts *f* 143,000.— minder dan het vorige jaar.

Voor een groot deel was dat resultaat te danken aan de zich meer en meer consolideerende organisatie van den dienst, maar ook aan de krachtige wijze, waarop de Directie te Pretoria, daarin gesteund door de hoofd- en andere ambtenaren, de exploitatiekosten had weten te verminderen, zonder in 't minst te kort te doen aan de eischen van eene goede dienstuitvoering, hetgeen o. a. bleek uit de sterke vermindering der betaalde schadevergoedingen en proceskosten.

De vergelijking tusschen de ontvangsten der eerste maanden van 1899 met die van het voorafgaande jaar doet zien, dat de verwachting ten volle

gewettigd was, dat de Maatschappij bij voortdurende ontwikkeling van de nijverheid en den handel nog in bloei zou toenemen.

1899	Januari	Februari	Maart	April
Spoorwegopbrengst	£ 196,150	£ 203,250	£ 218,750	£ 216,150
Invoerrechten	„ 23,450	„ 29,150	„ 28,250	„ 29,750
1898				
Spoorwegopbrengst	£ 185,050	£ 165,850	£ 215,400	£ 199,850
Invoerrechten	„ 19,550	„ 15,950	„ 24,600	„ 26,150

De wensch aan het einde van het Verslag van 1898 uitgedrukt, dat het volgend jaarverslag zou kunnen getuigen van den steeds toenemenden bloei der Zuid-Afrikaansche Republiek en van den daarmee samengaanden bloei van de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij is niet verwezenlijkt mogen worden.

Door het uitbreken van den oorlog waren reeds in November en December van 1899 de ontvangsten (waarin ook het vervoer van troepen, enz. begrepen) gedaald tot resp. £ 95,365 en £ 79,295, tegen £ 224,412 en £ 229,644 in dezelfde maanden van 1898, toonende eene vermindering van resp. 58 pCt. en 64 pCt. en het verslag over 1900 had melding te maken van het vernielen van bruggen en materieel, de bezetting van Pretoria door de Engelschen en de formeele beslaglegging op alle eigendommen der Maatschappij door de Britsche Regeering, waardoor de spoorwegen der Maatschappij nog geen zes jaren na de opening van den Delagoabaai Spoorweg in het bezit van Engeland kwamen.

Toch heeft, hoe zwaar ook de rampen zijn geweest, die Zuid-Afrika in 't algemeen en de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij in 't bijzonder door den oorlog getroffen hebben, die oorlog minstens één goede zijde gehad, n.l. dat er opnieuw uit gebleken is, dat het Hollandsche hart nog op de rechte plaats zit.

Hoe bitter het einde ook is geweest, niet alleen voor de Boeren, maar ook voor al wie Hollander is, van den strijd van het machtige Britsche wereldrijk tegen de twee kleine Zuid-Afrikaansche Republieken, waarbij ook de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij te gronde

ging, met onverdeelden trots kan de Maatschappij terugzien op de wijze, waarop zij steeds haar plicht heeft vervuld jegens de Zuid-Afrikaansche Republiek, niet alleen in tijden van voorspoed maar ook toen de donkere dagen aanbraken.

Het optreden van den Directeur in Zuid-Afrika, Jhr. J. A. VAN KRETSCHMAR VAN VEEN, is boven allen lof verheven en de houding en het gedrag in het algemeen van alle ambtenaren en beambten der Nederlandsche Maatschappij, de heldendaden van sommigen, die op het veld van eer sneuvelden of zich aan groote gevaren blootstelden om hun plicht tot het laatste vol te houden, worden op de glorierijke bladzijden der geschiedenis van het Zuid-Afrikaansche volk schitterend vermeld.

Als eenmaal de dag daar is, dat er voor goed een einde is gekomen aan den strijd tusschen de blanke rassen in Zuid-Afrika, als de Vereenigde Staten, verbonden tot één machtig rijk, vrij en onafhankelijk onder eigen vlag in de rij der vrije volken zijn getreden, zal het blijken, dat de achting en de liefde van het groote Zuid-Afrikaansche volk als belooning voor eerlijkheid en goede trouw van veel meer waarde zijn dan al het goud en de diamanten uit Transvaal en den Oranje Vrijstaat als loon voor hebzucht en misleiding. En dan zal de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij nog steeds met eere door Zuid-Afrika herdacht worden.

De verhouding der Maatschappij tot de Zuid-Afrikaansche Republiek in tijden van oorlog en oorlogsgevaar werd bepaald door Art. XXII der Concessie, luidende als volgt:

„Bij oorlogsgevaar, in oorlogstijd of ingeval van binnenlandsche onlusten kan de Regeering in het belang der verdediging of van de openbare rust over den spoorweg en al hetgeen tot gebruik daarvan wordt vereischt, beschikken en het gewone vervoer daarop geheel of gedeeltelijk doen staken en alle haar noodig voorkomende maatregelen gebieden, behoudens schadeloosstelling aan den concessionaris”.

Reeds in Mei 1899 begon er ernstige vrees te ontstaan, dat het geschil tusschen Engeland en de Zuid-Afrikaansche Republiek niet op

vreedzame wijze uit den weg zou worden geruimd en toen in de eerste dagen van Juni de Conferentie te Bloemfontein tusschen President KRUGER en den Engelschen Hoogen Commissaris voor Zuid-Afrika, Sir ALFRED MILNER, een onbevredigend resultaat had, werd die vrees voor velen bijna zekerheid.

Men kent de oorzaak van het geschil, zoodat het onnoodig is er hier lang over uit te wijden.

Reeds meer dan tachtig jaar had de strijd der vrijheidlievende Boeren tegen de Engelsche overheersching geduurd, die begonnen was in 1815, bij den overgang van de Kaapkolonie aan Engeland. Na jarenlange verdrukking werd het velen te machtig in de Kaapkolonie en begon de groote trek onder PIET RETIEF en anderen naar het Noorden. Maar zelfs de trekkende Boeren werden niet met rust gelaten. Nadat het hun gelukt was op 16 December 1838 (sedert bekend als Dingaansdag) een Zulu-legermacht onder DINGAAN van ongeveer 10,000 man met een kommando van 464 te verslaan, stichtten zij in Natal de Vrije Republiek. Doch reeds in 1842 werd Natal door de Engelschen geannexeerd en trokken de Boeren weer over de Drakenbergen naar het land van den lateren Oranje Vrijstaat en verder Noordwaarts over de Vaalrivier. Ook de Vrijstaat werd spoedig door de Engelschen geannexeerd, totdat in 1852 de Oranjerivier als de scheidslijn der Britsche souvereiniteit werd vastgesteld. Ook de streek, thans omvattende de Kimberley diamantmijnen, werd beschouwd te behooren tot de vrije Boerenrepubliek; doch toen de diamantmijnen ontdekt waren, werd dit gedeelte door Engeland opgeëischt.

Het gedeelte Boeren, dat de Vaalrivier was overgetrokken, stichtte onder ANDRIES PRETORIUS den Transvaalstaat, later de Zuid-Afrikaansche Republiek genaamd. Na gevechten met de inboorlingen werd in 1852 bij de Zandrivier-Conventie de onafhankelijkheid van Transvaal door Engeland erkend, evenals dit door andere mogendheden geschiedde.

De Boeren leefden er betrekkelijk rustig, totdat Lord CARNARVON in 1877 SHEPSTONE naar Transvaal zond om de Republiek te annexeren, waartoe o. a. als reden werd opgegeven, dat de Zulu's dreigden Transvaal te overweldigen. In 1881 maakten de Boeren zich echter weer van de

Engelschen vrij, waarvan de Londensche Conventie van 1881 het gevolg was, waarbij zelfbestuur aan Transvaal werd gewaarborgd met uitdrukkelijk voorbehoud van de Engelsche suzeriniteit. Drie jaren later, in 1884, werd deze Conventie gewijzigd en verdween met onderling goedvinden het woord suzeriniteit uit den tekst.

De ontdekking van het rijke goudkwarts aan den Witwatersrand in 1886 veranderde den toestand weder eensklaps en het door Engeland verloren terrein moest herwonnen worden. De mijnstad Johannesburg groeide met reuzenschreden. Twaalf jaar na de ontdekking der Witwatersrandsche goudvelden was hare bevolking reeds tot 80,000 blanken en ruim 70,000 kaffers gestegen. Deze stad, midden in de Zuid-Afrikaansche Republiek gelegen, voor een groot deel door Engelschen bevolkt en met Engelsch kapitaal werkend, werd het brandpunt der agitatie tegen de Boeren. Staatspresident KRUGER deed wat hij kon om het bestuur van de zich snel tot rijkdom ontwikkelende Republiek naar recht en billijkheid te regelen; maar de agitatie der kapitalisten nam steeds toe, waarvan het bij tijds verijdelde oproer te Johannesburg en de Jameson-inval in de laatste dagen van 1895 het gevolg waren.

Een paar jaren gingen wederom schijnbaar rustig voorbij totdat het steeds smeulend vuur door de "South African League", een politieke vereeniging te Johannesburg, opnieuw werd aangeblazen en er pogingen werden aangewend om langs den weg van stemrecht voor vreemdelingen de macht in handen te krijgen. Sir ALFRED MILNER werd tot Gouverneur der Kaapkolonie en Hoogen Commissaris voor Zuid-Afrika benoemd en in Juni 1899 had tusschen hem en President KRUGER eene Conferentie plaats te Bloemfontein. Het bleek echter spoedig, dat er geene overeenstemming te verkrijgen was en President KRUGER keerde onverrichter zake terug.

Transvaal begreep waarop het weder zou aankomen en had zich met den Oranje Vrijstaat verbonden om de onafhankelijkheid der Republieken desnoods met de wapenen tegen het machtige Britsche Rijk te verdedigen. Toen nu de Engelsche Koloniale Secretaris, de heer CHAMBERLAIN, in strijd met de Londensche Conventie zich met de binnenlandsche aangelegenheden van de Zuid-Afrikaansche Republiek begon te

bemoeien en om kracht aan zijn betoog bij te zetten, voortdurend meer Engelsche troepen in de Kaapkolonie en Natal liet landen en de eischen van het Engelsche Gouvernement steeds aanmatigender werden, zoo zelfs, dat er werd gevraagd: schadevergoeding voor de kosten, veroorzaakt door de uitzending der Engelsche troepen; ontwapening der forten; de verwijdering van den Transvaalschen gezant; gelijke rechten, ook stemrecht, voor Uitlanders en Burgers, toen begrepen de Boeren maar al te goed wat weder het doel was.

Waren zij of hunne voorvaders niet verdreven uit het Zuiden en Oosten (de Kaapkolonie en Natal); opgejaagd naar den Oranje Vrijstaat en Transvaal; was aan eerstgenoemden staat niet het rijke diamantland weder afgenomen en was de Witwatersrand niet het rijkste goudland der wereld gebleken? De annexatie in 1879 was mislukt, de Jameson-inval in 1895 eveneens en ook ten Westen en Noorden was de Republiek thans door Britsch gebied afgesloten. Geen wonder, dat het na het mislukken der Bloemfontein-Conferentie aan velen duidelijk was, dat een nieuwe uitbarsting van den ouden strijd niet zou uitblijven; en, welke ook de uitslag mocht zijn, een nederlaag met de wapenen in de vuist was toch nog beter dan een zich overgeven zonder tegenweer.

Ook de Commandant-Generaal van de Zuid-Afrikaansche Republiek, Generaal P. J. JOUBERT, had het begrepen en even vóór of tijdens de Conferentie te Bloemfontein besprak hij met den heer VAN KRETSCHMAR reeds de wenschelijkheid eener spoedige verzending van ammunitie naar den Oranje Vrijstaat, daar hij vreesde, dat een ongunstige afloop der onderhandelingen een onmiddellijk uitbreken van den oorlog zou kunnen ten gevolge hebben met een dadelijken inval van Engelsche troepen.

Den 13^{den} September 1899 maakte de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek gebruik van de bevoegdheid haar volgens bovenvermeld Art. XXII van de Concessie voorbehouden:

„De Uitvoerende Raad, gehoord het advies van den Regeerings-commissaris voor Spoorwegen, gelet op het feit, dat deze Staat onder de tegenwoordige omstandigheden en bij den thans bestaanden politieken

toestand werkelijk in gevaar van oorlog verkeert, overwegende, dat het onder deze omstandigheden mogelijk is, dat burgers naar de grenzen gezonden zullen moeten worden, ten einde die te bewaken en dat het daartoe wenschelijk is, dat de Regeering de vrije beschikking over den spoorweg hebbe,

Besluit: van haar recht volgens Art. XXII der Concessie, goedgekeurd bij Volksraadbesluit art. 502 dd. 25 Juni 1890, gebruik te maken en den spoorweg met alles wat daartoe behoort en tot het gebruik daarvan benoodigd is, te onttrekken aan de beschikking van de Directie der N. Z. A. S. M. en denzelven te harer beschikking te nemen.

Ten einde den spoorweg behoorlijk te kunnen gebruiken, wordt het geheele personeel van meergenoemde Maatschappij onder art. 2 van Wet N^o. 20 van 1898 gecommandeerd tot het doen van diensten bij den spoorweg in de functiën, thans door hen bekleed, en worden zij gesteld onder de bevelen van den Commandant-Generaal en de door hem aan te wijzen krijgsofficieren of andere ambtenaren, met dien verstande, dat zij, die bij den spoorwegdienst gemist kunnen worden, altijd door den Commandant-Generaal gecommandeerd kunnen worden tot het doen van gewone krijgsv verrichtingen.

Verder besluit de Uitvoerende Raad, dat de spoorweg voorloopig tot nader order op de gewone wijze zal geëxploiteerd worden en dat het gewone vervoer en de gewone treinenloop zullen gehandhaafd worden, totdat de Commandant-Generaal eventueel wijzigingen daarin zal doen aanbrengen”.

Den 29^{en} September trad dit besluit in werking.

De eerste invloed van den naderenden oorlog deed zich gevoelen in het groot aantal reizigers, dat het land verliet.

Over de drie klassen verdeeld bedroegen die getallen in September 33,521 en October 97,470, waarvan ongeveer 53,000 blanken en 78,000 kleurlingen. In gewone maanden bedroeg het aantal personen, dat het land verliet, ongeveer 9000. Neemt men hierbij in aanmerking, dat het vervoer in October nagenoeg alleen in de eerste 19 dagen plaats had en dat juist in die dagen de geheele mobilisatie werd uitgevoerd, dan zal men wel

willen gelooven dat er toen van onzen dienst heel wat gevergd werd. Dat er in die dagen op de lijnen der N. Z. A. S. M. geen enkel ongeluk gebeurde, pleit zeer ten gunste van het personeel. Gelukkig werd de dienst ook niet gestoord door pogingen van kwalijkgezinden, waarvan de aanwezigheid bij het begin der mobilisatie in vrij grooten getale zeker was. Wel werden eenige pogingen gedaan om bruggen en duikers door dynamiet te vernielen, ook werd wel dynamiet somtijds in vrij aanzienlijke hoeveelheid langs, op of onder de baan gevonden, maar door de waakzaamheid der wachters, waaronder velen van ons eigen personeel, die gewapend dag en nacht langs de lijnen, op bruggen en bij duikers de wacht hielden, werd alles in tijds ontdekt en onheil voorkomen.

Het reizigersvervoer was het sterkst in October kort na de oorlogsverklaring, toen al de Engelschen, die geen vergunning tot blijven konden krijgen, binnen een week het land moesten verlaten.

De omvang van het mobilisatie-vervoer was niet zoo groot als men zou verwacht hebben, voornamelijk doordat dit zich over het geheele land verdeelde en doordat een groot gedeelte der troepen den weg te paard en met ossenwagens aflegde, zelfs al kon met voordeel van den spoorweg gebruik gemaakt worden. De grootste moeielijkheid ontstond op de Zuid-Oosterlijn door de opstopping bij het lossen op het kleine station Zandspruit, dat om strategische redenen in plaats van Volksrust op het laatste oogeblik werd aangewezen. Te Zandspruit waren de eenige bestaande middelen een kleine verhoogde laadplaats aan het hoofdspoor gelegen en een kort zijspoor.

Door het inderhaast maken van eenige tijdelijke hulpinrichtingen, als verlenging van zijspoor en een verhoogde losplaats van dwarsliggers, alsmede het aanbrengen van een electriche licht-installatie, konden in de eerste dagen van October per etmaal 11 treinen van 35 tot 40 wagens over de lijn worden gebracht.

Van 29 September tot en met 10 October werden alleen naar Zandspruit vervoerd 8369 man, 5381 paarden, 398 wagens, 1907 ossen, 1525 ton goederen, 8 kanonnen met ammunitiewagens en 93 ton ammunitie. De hoofdmacht was toen grootendeels op de plaats van bestemming, zoodat

nog slechts aanvullingscommando's, wagens en voorraden te wachten waren.

Het geheele commando-vervoer over alle lijnen bedroeg van 29 September tot ultimo October: 13,413 man, 13,271 paarden en muilen, 3203 ossen, 1077 wagens, 53 kanonnen, 3972 ton goederen en 683 ton ammunitie.

Na de vaststelling van het Uitvoerende Raadsbesluit, waarbij de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek niet alleen den spoorweg met alles wat daartoe behoorde en tot het gebruik daarvan benoodigd was te harer beschikking nam, maar tevens het geheele personeel der Nederlandsch Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij opcommandeerde tot het doen van diensten bij den spoorweg onder de bevelen van den Commandant-Generaal, daarbij tevens bepalende, dat zij, die bij den spoorweg gemist konden worden, door den Commandant-Generaal konden worden gecommandeerd tot het doen van gewone krijgsverrichtingen, achtte de Directeur in Zuid-Afrika het noodig op denzelfden datum dat dit besluit in werking kwam Dienstorder 36 aan het personeel uit te vaardigen, luidende:

„De Regeering heeft gebruik gemaakt van het recht haar gegeven bij de Concessie onzer Maatschappij om bij oorlogs-gevaar in het belang der verdediging te beschikken over den Spoorweg en al hetgeen daartoe behoort.

Het geheele personeel is gecommandeerd ingevolge Art. 2 van Wet N^o. 20, 1898 tot het doen van diensten bij den Spoorweg in de functiën, die het thans bekleedt, onder de bevelen van den Commandant-Generaal, met dien verstande, dat alle instructies en orders omtrent de uitvoering van den dienst op de gewone wijze door de Spoorweg-autoriteiten aan het personeel zullen worden verstrekt.

Aan directe orders van militaire autoriteiten en krijgsofficieren moet echter door het personeel, binnen ieders bevoegdheid, zooveel mogelijk worden voldaan, zoo noodig na instructies gevraagd te hebben aan de onmiddellijke chefs.

Kalmte en overleg wordt aan ieder in deze dagen dringend aanbevolen, terwijl op de meest nauwgezette plichtsbetrachting van allen wordt gerekend”.

De Regeering der Republiek heeft een ruim gebruik gemaakt van hare bevoegdheid om den spoorweg, de werkplaatsen, enz. te gebruiken voor het vervoer van krijgsvolk, het maken en herstellen van oorlogsmaterieel en beslaan van paarden; heeft menigmaal aan het personeel der Maatschappij gelast bij het vernielen en herstellen van spoorwegen en bruggen behulpzaam te zijn en tevens de spoorlijnen buiten de grenzen in naam der Regeering in stand te houden en te exploiteeren. Hiertoe had de Regeering, volgens de Concessie, het volste recht en was het personeel verplicht telkens aan den gegeven last te voldoen.

Doch hoewel verplicht, mag er zeker hier met voldoening op gewezen worden hoe het spoorwegpersoneel in al deze moeilijke en buitengewone omstandigheden, dikwijls met lijfsgevaar, zich steeds voorbeeldig en met groote zelfopoffering en toewijding van zijn plicht kweet.

De verhouding tusschen de Maatschappij en haar personeel in krijgsveld was reeds vroeger, toen de donkere wolken zich dreigend samenvakten, door den Directeur geregeld bij Dienstorders 32 en 33, d.d. 6 en 7 September. Dienstorder 33 luidde:

„COMMANDO-DIENSTEN.

Voor het geval dat krachtens de wetten der Zuid-Afrikaansche Republiek, personeel der Maatschappij gecommandeerd wordt om deel te nemen aan expeditiën of om op andere wijze diensten te verleenen in verband met de defensie, wordt het volgende bepaald:

1^o. Indien personeel gecommandeerd wordt, dan is daarvan per telegraaf kennis te geven aan den afdeelingsschef, die beoordeelt of in den dienst van den betrokken persoon kan worden voorzien. Kan dit niet zonder bezwaar geschieden, dan geeft de afdeelingsschef hiervan per telegraaf kennis aan den dienst der Exploitatie, respectievelijk aan den Hoofd-Ingenieur, Dienst van Weg en Werken, naar gelang het personeel tot een dier diensten behoort.

Alsdan zal getracht worden door tusschenkomst van den Regeerings-Commissaris de commandeering te doen intrekken.

2^o. Aan hen, die gemist kunnen worden, verzekert de Maatschappij

half salaris indien zij ongehuwd, en twee derde salaris als zij gehuwd zijn, dat wil zeggen, wanneer de te ontvangen soldij minder bedraagt, zal het verschil door de Maatschappij worden bijbetaald.

3^o Aan hem die vrijwillig, zonder gecommandeerd te zijn, dienst wil nemen, en die door de militaire overheid daartoe wordt aangenomen, kan, als de dienst het toelaat, daartoe door den afdeelingchef vergunning worden verleend zonder behoud van salaris, en na betaling van of borgstelling voor hetgeen hij eventueel nog aan de Maatschappij verschuldigd is.

Kan hij echter niet gemist worden, dan heeft hij te kiezen tusschen geen dienst nemen of ontslag.

4^o. De in sub 2 en 3 bedoelde personen worden, zoolang zij militaire of andere diensten voor de Regeering doen, geacht niet in dienst van de Maatschappij te zijn.

5^o. Indien de Regeering de diensten der gecommandeerden of vrijwilligers niet meer behoeft, worden zij, zoodra zij zich bij hun onmiddellijken Chef aanmelden, weder in dienst genomen, voor zoover zij daartoe lichamelijk geschikt zijn, onder toekenning van hun volle bezoldiging, met uitzondering van die vrijwilligers, als bedoeld in sub 3, 2^e alinea.

6^o. Indien personen, die zich in militairen dienst bevinden, van den Dienst der Exploitatie of van den Hoofdingenieur, met goedvinden der Regeering, order ontvangen den dienst bij den spoorweg te hervatten, hebben zij daaraan onmiddellijk te voldoen, op straffe van te worden ontslagen.

7^o. Voor de sub 3 bedoelde vrijwilligers zal, indien voor hen een uitkeering in Nederland wordt gedaan, deze tijdelijk worden gestopt, tenzij de gelden daarvoor vooraf gestort worden, of voldoende borg wordt gesteld.

8^o. De afdeelingchefs moeten van ieder die in den militairen dienst wordt aangenomen mededeeling doen aan den Dienst van Exploitatie, respectievelijk aan den Hoofdingenieur.

Deze bepalingen gelden niet voor personeel dat krachtens engagementen bij het artilleriekorps voor gewone of herhalings oefeningen wordt

opgeroepen. Hiertoe wordt gewoon verlof verleend, zonder behoud van salaris”.

Zoo was bij het uitbreken van den oorlog alles, ook wat het personeel betreft, zoo goed mogelijk geregeld om op eerlijke wijze te voldoen aan Art. XXII der Concessie met inachtneming der volkenrechterlijke verplichtingen.

Toen na den grooten uittocht van Engelschen en kleurlingen en na de mobilisatie het personen- en goederenvervoer zeer sterk verminderde, kon reeds spoedig een groot deel van het personeel voor den spoorwegdienst in de Zuid-Afrikaansche Republiek gemist worden, zoodat einde December 1899 de toestand als volgt was:

Blank Personeel op de N. Z. A. S. M. spoorwegen in de Z. A. R.	2223
„ „ „ den Natal-spoorweg	221
„ „ geleend aan de Oranje-Vrijstaatsche spoorwegen	27
„ „ „ „ den Pietersburg-spoorweg	4
„ „ bij commando- of bewakingsdienst	576
Totaal blank personeel	3051

Bovengenoemde bewakingsdienst stond onder den Commandant-Generaal en was ook te beschouwen als krijgsveld.

Bij alle groote bruggen en zooveel mogelijk langs de lijn waren wachtposten geplaatst; zij bestonden gedeeltelijk uit burgers, gedeeltelijk uit vrijwilligers van het Hollanderkorps, dat weder voor een deel was gevormd uit personeel der Spoorwegmaatschappij.

„Voor een modern Europeaan”, schrijft de heer TH. STEINMETZ, de Secretaris van de Directie der Spoorwegmaatschappij te Pretoria, in het Weekblad *De Ingenieur* van 14 en 21 Juli 1900, N^o. 28 en 29 (de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij in den Transvaalsch-Engelschen Oorlog 1899—1900), „spreekt het vanzelf, dat de mobilisatie van een leger plaats heeft volgens een in bijzonderheden tredend vooruit vastgesteld plan, waarin de treinenloop geheel bepaald is naar de behoefte van de in aantal, plaats en tijd bekende troepenmassa’s en goederen die vervoerd moeten worden. Voor den Afrikaner spreekt dat volstrekt niet

vanzelf, integendeel, hij houdt er niet van tot in kleinigheden alles vooruit te regelen en vast te stellen; hij rekent er liever op als de nood dringt een uitweg te vinden”.

Het was dus voor de Maatschappij moeilijker dan anders het geval zou zijn geweest om aan de eischen der mobilisatie te voldoen. De eerste militaire trein verliet Pretoria naar de Z. O. grens op 28 September met een gedeelte der artillerie, bestaande uit 6 kanonnen met voorwagens, 8 ammunitiewagens, 60 man en 105 paarden. Ossenwagens, kanonnen en ammunitiewagens werden bij voorkeur geladen door een trein, bestaande uit het noodige aantal platte wagens tegen een koplading te plaatsen, en de opening tusschen koplading en eerste wagen evenals de openingen tusschen de platformen te overbruggen, waarover de stukken werden voortgereden. Een commando-trein van gemiddelde grootte bestond uit 4 rijtuigen 1^e en 2^e klasse, 16 veewagens, 4 platte wagens, 2 goederenwagens en 1 bagagewagen; hij bood plaats voor 125 man met evenveel paarden, 3 ossenwagens, 30 ossen, 1 wagen en 16 muilen; zonder ossenwagens kon een gemiddelde commando-trein ongeveer 200 man met paarden en bagage bevatten en bestond dan uit 6 rijtuigen, 20 veewagens en 1 bagagewagen.

Na October kon het geheele commando-vervoer met zeer gereduceerden dienst gemakkelijk worden volgehouden. Alle vervoer, zelfs op de drukste dagen en nachten, liep goed af en geen enkel spoorwegongeluk van eenige beteekenis kwam (gelijk reeds hiervoren gemeld) op de lijnen van de Maatschappij gedurende de mobilisatie voor.

Vele ambtenaren en beambten der Maatschappij hadden zich bij de Boeren aangesloten. Zij, die verplicht of vrijwillig actief aan den oorlog deel wilden nemen, werden ontslagen met toezegging, dat ze later, als ze gezond en ongedeerd uit den strijd terugkeerden, weder zouden worden geplaatst.

Spoorwegambtenaren mochten geen oorlogvoerenden zijn, doch moesten desniettemin al hunne krachten inspannen om de verdediging van de Republiek te bevorderen en te vergemakkelijken.

Den 11^{den} October 1899 begonnen de vijandelijkheden.

HET BEGIN VAN DEN STRIJD.

Drie dagen na het openen der vijandelijkheden — reeds den 14^{den} October 1899 — gaf de Commandant-Generaal order den spoorweg in Natal te exploiteeren, voor zoover het land door de troepen der Republieken, die snel in Natal voortrukten, zou worden bezet. En reeds den 17^{den} October had de opening der exploitatie over eene lengte van 62 Kilometer tot New-Castle plaats; den 20^{sten} d. a. v. tot Dannhauser (98 Kilometer); den 22^{sten} tot Hattingspruit (110 Kilometer); 25 October tot Glencoe (122 Kilometer); 26 October tot Dundee (131 Kilometer); 2 November tot Elandslaagte (171 Kilometer) en 7 November tot Modderspruit bij Ladysmith (187 Kilometer) terwijl nog op 3 Januari 1900 de opening plaats had van het gedeelte spoorweg Nelthorpe—Tugela (ongeveer 11 Kilometer).

Eerst op den 10^{den} October was, bij een persoonlijk bezoek dat de Directeur der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij, de heer VAN KRETSCHMAR, aan den Commandant-Generaal in het Lager te Zandspruit nabij de Natalsche grens bracht, hem medegedeeld, dat het plan bestond het personeel en materieel van de Spoorwegmaatschappij te gebruiken voor de exploitatie van den spoorweg in Natal bij het voortrukken der Republikeinsche legers. Tot dien datum was zelfs het geheele plan voor een inval in Natal aan den Directeur onbekend.

Bij het bovenvermelde bezoek verzocht de Generaal hem een spoorwegambtenaar van gezag aan te wijzen ten einde in zijne onmiddellijke

nabijheid de spoorweg-aangelegenheden in Natal te regelen, waartoe de Afdeelingsschef G. J. VAN STIPRIAAN LUÏSCIUS werd gekozen, onder wiens leiding de exploitatie der spoorwegen in het door de Boeren bezette gedeelte van Natal plaats had. Aan den heer VAN STIPRIAAN werd een Hoofd-Opzichter voor Weg en Werken en een Hoofd-Opzichter voor den locomotief- en treindienst toegevoegd, terwijl hem verder het noodige personeel voor de exploitatie en het onderhoud werd gezonden.

Later begaf ook de heer A. WESTENBERG zich naar Natal om de leiding, voor zoover Weg en Werken betreft, op zich te nemen en speciaal te zorgen voor de bijzondere werken, waaraan gaandeweg behoefte ontstond in verband met den militairen transportdienst, terwijl aan hem door den Commandant-Generaal tevens was opgedragen te zorgen voor de voorbereiding voor de vernieling van kunstwerken bij eventueel terugtrekken. Aan den heer CH. H. TOE WATER werd de zorg voor den locomotiefdienst toevertrouwd.

Het afdeelingsbureau werd gevestigd te New-Castle, terwijl ambulante bureaux met woongelegenheden ter beschikking van den dienst werden ingericht. Plaatselijk werd de tractiedienst opgedragen aan den Hoofd-opzichter-machinist J. DE LA LANDE CREMER, terwijl de heeren VAN STIPRIAAN LUÏSCIUS en WESTENBERG werden bijgestaan door resp. de Inspecteurs van Mouvement A. J. E. RÖVEKAMP en J. F. A. SCHREIBER en de Hoofd-opzichters van Weg en Werken H. VAN DEN HOONAARD en L. J. LOOISEN. Voor het in orde brengen van den telegraafdienst werd gezorgd door den Hoofd-Opzichter A. J. A. LAPORTE onder het Hoofd van Seinwegen te Pretoria. Toen op 3 Januari 1900 het afzonderlijke lijntje Nelthorpe—Tugela werd geopend om voorbij Ladysmith de lagers der Boeren te bereiken, die bij Colenso en aan de Tugela de Engelschen tegenhielden, werd de ingenieur M. MIDDELBERG met de exploitatie daarvan belast.

Aan genoemde ambtenaren, alsmede nagenoeg al het personeel, dat in Natal werkzaam was, komt een woord van lof toe voor de flinke wijze, waarop zij onder moeilijke omstandigheden, veelal niet zonder gevaar, den dienst regelden en gaande hielden op eene aanvankelijk

voor allen geheel vreemde lijn, menigmaal in het gezicht van den vijand. Zeer interessant is o. a. het verhaal van het maken van een dam vóór Ladysmith, door een hunner in particuliere brieven gegeven, waarop wij later zullen terugkomen.

De exploitatie in Natal volgde het voortrukken der Republikeinsche troepen vrijwel op den voet en werd gestuit, toen het beleg voor Ladysmith was geslagen. Eenige bruggen ten Zuiden van die stad werden vernield, o. a. de groote brug over de Tugela bij Colenso. Uit die dagen dateeren ook de constructie van een wagenbrug over de Kliprivier bij Ladysmith en van een loopbrug, ook voor paarden, over de Tugela ten dienste van de commando's aan de overzijde der rivier.

De Tugela-spoorwegbrug bij Colenso werd vernield onder de onmiddellijke orders der militaire overheid door een opzichter der Maatschappij, die zooals meer anderen, vroeger bij de Genie in Holland gediend had, en daardoor geen vreemdeling was in het vernielingswerk. Deze brug bestond uit 5 ijzeren vakwerkspanningen van 100 voet op gemetselde pijlers. In elk der bruggen werd op omtrent $\frac{1}{3}$ van de lengte tegen elk der constructiedeelen, onder- en bovenranden, langsdragers etc., een lading dynamiet bevestigd, zoodat er in het geheel 40 ladingen waren, die alle in één leiding met een electrische „Zünder” van SIEMENS en HALSKE verbonden waren. De 40 ladingen ontploften op eenzelfde oogenblik, waardoor de brug zeer afdoende verwoest werd; daarna werd nog een der steenen pijlers nagenoeg met den grond gelijk gemaakt. De wagenbrug, niet ver van de spoorwegbrug bij Colenso gelegen, werd niet verwoest; eerst na den slag bij Colenso op 15 December 1899 werd deze door de Engelschen stukgeschoten.

Omdat het wagenpad naar de Tugela-posities zeer slecht was, werd op 17 December last gegeven het stukje spoorweg van Nelthorpe, langs station Pieters tot aan de Tugela-posities in exploitatie te nemen. Dit stuk lijn, omtrent 11 K.M. lang, was door de Engelschen weinig beschadigd, alleen moest een brugje bij Nelthorpe worden hersteld; er waren eenige Natalsche open goederenwagens achtergebleven, die voldoende zouden zijn voor de behoefte, doch locomotieven waren er niet. Deze

konden er niet anders gebracht worden dan van Modderspruit over ongeveer 20 K.M. zeer slechten weg. Twee 19-tons locomotieven werden te Johannesburg gedeeltelijk gededemonteerd. Op een sterken bestelwagen, zooals er gebruikt worden voor het vervoer van stoomketels, werd de ketel geladen en op een anderen het onderstel en zoo met wagen en al op spoorwegtrucks geplaatst. Het transport over den wagenweg veroorzaakte veel moeite door steilten, modderdriften en hoog water. Toch kwamen ze op 28 December te Pieters aan en waren 30 December gereed voor den dienst.

Op dezelfde wijze als boven omschreven, werd ook een locomotief getransporteerd van Modderspruit naar Smithcrossing, een punt van de Ladysmith—Harrysmithlijn, om op die lijn, waar maar één machine was achtergebleven, dienst te doen.

Bij het ontzet van Ladysmith konden deze beide locomotieven bijtijds buiten bereik der Engelschen worden gehaald.

Het voor de hand liggend denkbeeld, eene spoorwegverbinding te maken om Ladysmith heen, b. v. vanaf Modderspruit langs de Boerenposities tot Pieters, werd ook geopperd toen het beleg van langen duur scheen te zullen worden, doch het werd wegens den grooten afstand en de terreinbezwaren niet uitgevoerd.

Een ander plan, ten deele uitgevoerd, betrof het aanleggen van een dam in de Tugelarivier met het doel het water op te stuwen en Ladysmith te doen overstroomen.

Een ooggetuige, ambtenaar der Spoorwegmaatschappij, geeft van dit werk de volgende levendige beschrijving:

„Ladysmith ligt op het laagste punt van een door koppen omringde vlakte, waardoor de Kliprivier zich in een reeks kronkelingen een weg baant. Aan den uitgang van de vlakte loopt de rivier aan den voet van Bulwanakop door een poort.

Langs de rotsen is hier voor den spoorweg een pad gebaad, onmiddellijk naast den spoorweg valt de helling af naar de rivier. Het plan tot afdamming op deze plaats was wel goed bedacht maar de uitvoering moeilijker dan men gedacht had; men meende met een

eenvoudigen zakkendam met een voetbreedte van ± 20 M. wel te zullen klaar komen, wat, de hoogte, die de dam moest krijgen, in aanmerking nemende, onvoldoende was; tweemaal is de dam dan ook doorgebroken, toen die nog niet half klaar was, en de rivier tengevolge van regen, wat hooger was geworden. Het voornaamste bezwaar was echter, dat de dam moest gelegd worden onder het gezicht van den beruchten Platrand, die op 6 Januari vergeefs door de onzen was bestormd; een paar dagen lieten de Engelschen rustig het gescharrel, daar onder bij de rivier toe, maar op zekeren morgen kwam er onverwacht een bom aanvliegen, als voorbode van een reeks van anderen, die nu, dag en nacht, op ongeregelde tijden, het werk kwamen bemoeilijken. Op den Platrand had men een paar kanonnen gesleept, om te trachten het werk onmogelijk te maken.

In den beginne werd toen getracht in den nacht te werken; maar de kanonnen werden dan overdag gericht, en midden in den nacht plotseling afgeschoten, met het effect, dat de kaffers uit elkaar stoven, en niet meer te vervangen waren. Dus moest er dan weer overdag gewerkt worden. Aan de Ladysmith-zijde van den dam, die al een paar meter boven het water uitstak (de rivier werd door een houten koker geleid) werd een 4 zakken dikke verschansing gemaakt en daarop lag een wacht, loerende naar den Platrand. Zoodra de wacht nu „Blitz” riep, holde de geheele troep van 200 kaffers en witmensen, alles neergooiende wat ze in handen hadden, achter de verschansing en viel daar plat neer. Vijftien seconden verliepen er tusschen het schot en het aankomen van de granaat, dus voldoende tijd om te „koetsen”. De granaat kwam aansuizen, en vloog gewoonlijk over den dam, om met een vervaarlijke opspatting van water in de rivier achter ons te ontploffen. Dat ging dus niet te best, en verhinderde het werk niet, maar men vond een ander plan.

De noodige zandzakken werden op een afstand van ± 400 meter achter den dam door een troep kaffers gevuld en op 4 Natal-spoorwagens geladen. Dit gebeurde op een nagenoeg beschutte plaats, niet in het gezicht van den Platrand, die door naar voren tredende rotsen buiten het vuur was. De met zandzakken gevulde wagens werden nu door een van

onze 19 tons loco's gestuwd naar den dam, daar afgeladen, de leege wagens werden vervolgens weer teruggetrokken om opnieuw beladen te worden, enz. enz.

Het bijzondere van het geval was, dat we over een afstand van 350 meter de wagens moesten brengen en halen in het volle gezicht van den vijand en daarop werd het plan gemaakt, de loco stuk te schieten en het werk daardoor onmogelijk te maken.

Toen ik nu Vrijdag 23 Febr. 's middags thuis kwam, werd me bericht, dat dien dag de Engelschen alleen op onze machine hadden geschoten; maar die gelukkig niet hadden geraakt. Voor het huisje was al een zandzakken-stapeling gelegd en eveneens was de dam gepantserd.

't Was een danig gevaarlijk baantje, dat nu voor ons in het zout lag, maar we waren gecommandeerd en dus zou en moest het gebeuren. Ik besloot Zaterdag den geheelen dag mee te rijden; ik wil graag erkennen, dat er zelfbeheersching voor noodig was; maar militaire moed is voor het grootste gedeelte zelfbeheersching; dan de tanden maar op elkaar gezet en de opkomende bangheid, de „Selbsterhaltungstrieb" weggebeten. En ook een wilde charme ligt erin, zoodra de machine in beweging is, en puffend de zware wagens met zandzakken vooruit drukt; daar komen we om den hoek: pats, barst een bom, 30 treden voor den trein — — — boem, een tweede, naast ons, in de rivier — — — met een geweldigen knal springt een derde op 3 pas van de loco — — — waarachtig we leven nog. Bij den dam gekomen vliegt de conducteur van de machine, de koppeling losgemaakt, en terwijl de heele troep kaffers en witmensen, op den dam, daar ligt neergeploft achter de verschansing, angstig naar ons opkijkend, vliegt plotseling de loco weer achteruit met volle vaart, terug door de bommen — — — we naderen den hoek — — — gelukkig we zijn er — — — en lachend kijken we elkaar aan, we zijn er weer eens doorgerold. En dan een half uur later hetzelfde spelletje, wanneer de leege wagens moeten gehaald worden.

Ik heb een groot gevoel van vriendschap gekregen voor de flinke kerels, met wie ik die zware dagen doorleefde: twee Transvaalsche machinisten, die om den anderen dag den dienst uitvoerden, en een

Transvaalschen en een Hollandschen conducteur, die eveneens omwisselden; ze gedroegen zich als mannen, er is geen beter middel om hechte banden te smeden, dan wanneer men onder één bom gezweet en gekoetst heeft”

De dam is niet gereed gekomen; vóórdat zij voltooid was, werd Ladysmith ontzet. Deze indamming was door den Commandant-Generaal bevolen. Het plan voor onuitvoerbaar achtende, wilde ingenieur WESTENBERG er zich liever niet mede inlaten. Door Generaal JOUBERT toch doorgezet, werd het toezicht op de uitvoering door hem aan een opzichter der Maatschappij opgedragen.

We geven dit kijkje op wat door N. Z. A. S. M. mannen in hun functie van spoorwegpersoneel in dienst van de Zuid-Afrikaansche Republiek is gedaan als een staaltje hoe velen, die zonder militaire opleiding plotseling van uit bureau of werkplaats of uit anderen rustigen werkkring, door de beschikking van den Uitvoerenden Raad, onder het bevel van den Commandant-Generaal gesteld werden, hun plicht vervulden en welke gevaren zij vaak te trotseeren hadden.

Hoe hevig de strijd in Natal is geweest en wat de Boeren en de vrijwilligers in de verschansingen te verduren hadden, daarvan vertelt dezelfde schrijver ons in gloedvolle kleuren, waar hij mededeelt, wat hij zelf gezien heeft van Generaal BULLER's vierde poging om Ladysmith te ontzetten.

„De laatste 7 daagsche worsteling zou beginnen. Bij Colensodorp werd door de Engelschen een ponton over de Tugela geslagen, 10 kanonnen over de rivier gebracht en gesteld op dezelfde posities, waar op 15 December van het vorige jaar onze kanonnen stonden. Op verschillende plaatsen van den Boschkop en Mount Christo waren lyddietkanonnen en veldstukken in batterij gebracht, helaas in de flanken van onze posities, zoodat ze onze klipschansen en slooten in de lengte bestreken. Ook infanterie werd in groote massa's over de Tugela gebracht, om de door de kanonnen gedurende een of twee dagen beschoten posities te bestormen en met de bajonet te nemen. Van zonsopgang tot zonsondergang, en dikwijls tot lang daarna duurde de strijd en vaak werden we,

lang na het vallen van den avond opgeschrikt door het gerikketik van het geweervuur op een of ander punt van onze stellingen.

Den volgenden dag reed ik naar een hoogen kop, vanwaar we het geheele slagveld in zijne volle uitgestrektheid konden overzien: Links voor ons, van Mount Christo en Boschkop, blitsten de Engelsche kanonnen, die hun vuur voornamelijk richtten op de positie van de Krugersdorpers, een langwerpige rand, waarop onze menschen zich in slooten hadden ingegraven. En welk een vuur! Een krans van witte shrapnel wolkjes hing onafgebroken over den kop, vóór, achter, in de slooten barstten de verschrikkelijke lyddietbommen; de hel was los over de arme Krugersdorpers, die maar stil moesten liggen, in hunne gaten, weerloos tegen het rondvliegende staal, onder de vuile walmen van het gele stinkkruid. Ik heb oude Boeren gesproken, groote kerels met baarden, die vertelden, dat ze alles wilden verdragen, maar niet meer een dag onder zoo'n vuur; „dit is al te banje verskrikkelijk”. Twee dagen na het bombardement was het gras op den kop geel, was het welwater dat er afstroomt geel. Gele baarden, gele jassen en broeken hadden allen die in het vuur waren. Kost en water waren bedorven door het gele vergif. En toch, toen tegen den avond de Inniskillings order kregen om den kop te stormen, werden ze teruggeslagen en lieten hunne dooden en gewonden tot op 20 treden van onze slooten achter. En toen onze menschen den volgenden morgen uit hun slooten kwamen, omdat ze het gekerm en geroep om water van de arme kerels niet langer konden verdragen, vuurden de Engelsche batterijen op hen en drie dagen liet men de gewonden in de barre zon en den regen smachten; dit alles is de zuivere waarheid en werd me door twee Britsche soldaten herhaald, die, licht gewond, naar onze slooten waren gekropen en prisoner gemaakt. Van onzen kop af zagen we, dat de Engelschen hun kampen al vèr vooruit geschoven hadden, tot aan deze zijde van de rivier. Een lange streep wagens, twee mijlen lang, kroop langzaam van Chieveley over de vlakke naar Colenso. Rook en vlammen sloegen op uit de recht vóór ons liggende Engelsche batterij, aan deze zijde van de rivier, door onze prachtig gemikte schoten; na donker trok die batterij dan ook weer over de rivier terug, en concentreerde de

geheele Engelsche aanval, de volgende dagen, zich nagenoeg op onzen linker vleugel, die het best onder het bereik van de lyddietkanonnen op Mount Christo was. In lange rijen trokken infanterie en cavalerie vooruit in de vlakte tusschen de rivier en den spoorweg noordelijk van Colenso met het doel om, langs den spoorweg vooruitgaande, de Krugersdorpspositie te stormen

Dinsdag 27 Februari, Amajubadag, zou aan alle verwachtingen den bodem inslaan. Chef X en ik besloten naar dezelfde positie te gaan, waar ik vier dagen geleden geweest was en bij gebrek aan paarden ditmaal te voet; de Engelschen concentreerden ditmaal hun lyddietvuur voornamelijk op de posities, die den toegang naar Pieters beheerschten, een station van den spoorweg, die door de onzen bezet was; het aantal Engelsche kampen was vermeerderd, beneden bij de rivier en in het dorp Colenso lagen de witte tentrijen. Op onzen rechtervleugel werd maar heel weinig gevochten. De geheele aanval van de Engelschen had plaats op den linkervleugel. Later hoorden we, dat in den vroegen morgen Engelsche infanterie op een zeer moeilijke overgangspolek over de rivier was getrokken; toen het BULLER niet gelukte, om langs den spoorweg opgaande de Krugersdorpsche positie te nemen, had hij blijkbaar besloten de daarnaastgelegene posities afzonderlijk te bestormen en daarmee het lot van Ladysmith te beslissen. Omstreeks half twee in den middag daalden we van onzen kop af. Het kanon- en geweervuur op den linkervleugel was geweldig; ambulancewagens reden in verschillende richtingen over het veld, gewonden te voet en te paard kwamen aan. In Nelthorpe, waar we nog dicht bij het gevecht waren, zag het er nog leelijker uit; toen we daar om 4 uur aankwamen bleek het, dat bij Pieters werd gevochten, en van een kopje achter het station konden we bommen en shrapnels zien barsten. Onze kanonnen waren al van Pieters teruggetrokken en alleen geweervuur hield nog de Engelschen tegen. Tegen zonsondergang werd onze laatste positie door de Engelschen gestormd, de onzen verlieten de verschansingen en trokken zich in de vlakte daarachter terug. Ladysmith was ontzet”.

We geven deze onopgesmukte beschrijving van een N. Z. A. S. M.

ambtenaar in haar geheel om te laten zien wat oorlog is en om voor goed een einde te maken aan de bewering van sommigen, dat de Boeren zich in Natal niet dapper genoeg verdedigd hebben en den strijd nog langer hadden kunnen volhouden tegen een steeds aangroeiende legermacht, van alle hulpmiddelen ruim voorzien en steeds nieuwen aanvoer van over zee ontvangende, een strijd van David tegen Goliath.

De kans was gekeerd. Welk een verschil bij de dagen van Colenso, toen de Boeren op 15 December 1899 onder Commandant LOUIS BOTHA, nagenoeg gelijk met de overwinningen in den Vrijstaat bij Stormberg en Magersfontein, een onvergetelijke overwinning bevochten, waarbij duizenden Engelschen buiten gevecht werden gesteld en ze tien kanonnen buit maakten; waar ze kalm bleven wachten, terwijl de vijandelijke kanonnen over hunne hoofden heenvuurden; er van hunne zijde geen schot gedaan werd, totdat de Engelschen, denkend dat de positie verlaten was, met hun artillerie vooruit kwamen, de paarden afspanden . . . dan plotseling op 60 treden een geweldig geweervuur; paarden en menschen tegelijk weggemaaid; de kanonnen met ammunitiewagens door de Boeren weggesleept; honderden Engelschen gevangen genomen, waaronder de batterij-chef kolonel HUNT, die krankzinnig met andere krijgsgevangenen in Pretoria aankwam! Welk een verschil ook met de dagen van Spioenkop in het laatst van Januari 1900 toen de Engelschen met ontzettend verlies van hun pas veroverde stelling werden teruggedreven!

De campagne in Natal, waarbij stroomen bloeds gevloeid hadden, begonnen met de overwinning der Boeren bij Dundee, spoedig gevolgd door den slag bij Elandslaagte, waaraan zoo vele Hollanders en oud-Hollanders deelnamen, waaronder tal van N. Z. A. S. M. ambtenaren en beambten, waarvan enkelen sneuvelden en een groot aantal werd gewond en krijgsgevangen gemaakt, was zoo goed als geëindigd. Twee maanden later was Charlestown weer het eindpunt van den spoorweg voor zoover het de exploitatie door de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij betrof.

Eerst werd het gedeelte spoorweg van Modderspruit tot Glencoe

verlaten. Den 1^{sten} Maart vertrok de laatste trein van Modderspruit, slechts met achterlating van een paar Natal-goederenwagens die buiten het spoor gestaan hadden en dienst hadden gedaan als woonwagen voor het personeel. De laatste trein was nauwelijks weg, toen de eerste bommen op het emplacement vielen.

De terugtocht van het spoorwegpersoneel en materieel tot station Glencoe had in volmaakte orde plaats. Alle telegraaf toestellen werden meegenomen. In den namiddag van 1 Maart en den nacht daarop volgde de zoogenaamde springtrein. Alle bruggen, vele gemetselde duikers en de reservoirs der watervoorzieningen werden „opgeblazen”. Deze vernieling, evenals later die in de Zuid-Afrikaansche Republiek, geschiedde geheel onder de directe orders der militaire autoriteiten door het personeel dat daarvoor speciaal was aangewezen. Voor alle vernielingen werden besliste orders geëischt en gegeven, zooveel mogelijk steeds schriftelijk. Het benodigde dynamiet, waaraan geen gebrek was, werd geleverd uit het magazijn der Spoorwegmaatschappij. Als de voorraad was uitgeput, werd die door aankoop van de Zuid-Afrikaansche Maatschappij voor Ontplofbare stoffen weder aangevuld.

De dienst in Natal werd nu zeer vereenvoudigd. Hattingspruit op 110 K. M. van de grens werd eindstation, terwijl convoien gereden werden tot Glencoe (122 K. M.).

Hoewel de exploitatie der Natallijn uit den aard der zaak zeer onregelmatig was door verplaatsingen van Commando's, die om krijgskundige redenen, slechts kort te voren werden bevolen, zoodat menigmaal veel van het personeel werd geëischt, was de administratie uiterst eenvoudig. Alle vervoer had plaats op Gouvernements vervoerorders; er was geen particulier vervoer, dus geen ontvangst en geen verantwoording. Daarentegen werden alle kosten van personeel en materieel aan de Regeering in rekening gebracht.

De exploitatie in Natal eindigde geheel in het midden van Mei met het terugtrekken der Republikeinsche krijgsmachten naar Langsnek.

In het jaar 1899 werd het locomotiefpark nog verrijkt met twee der door de Nederlandsche Fabriek geleverde locomotieven. Ten einde den goeden staat van onderhoud der rijtuigen te verzekeren, werden nog zes eerste klasse en zes gemengde eerste-tweede klasse rijtuigen besteld.

Overigens was het materieel in den regel voldoende voor den dienst; zelfs bij het groote troepenvervoer in het laatste gedeelte der maand September en in de maand October 1899 kon nagenoeg altijd aan de eischen voldaan worden. Gelukkig was bij het uitbreken van den oorlog geen buitengewoon groot aantal wagens van de N. Z. A. S. M. op de Kaapsche en Natalsche lijnen en werd dit getal later nog ruimschoots gecompenseerd door de voertuigen, die in het geoccupeerde gebied in bezit werden genomen. Wel moet hierbij in aanmerking worden genomen dat de Maatschappij in Natal plotseling 187 Kilometer spoorweg meer te exploiteeren kreeg en dat een veel grooter aantal rijtuigen en wagens dan gewoonlijk in den Oranje Vrijstaat circuleerde, die slechts een beperkt wagenpark bezat en in normale tijden den dienst in hoofdzaak met Kaapsch materieel verrichtte. Ook werkte het opheffen van den nachtdienst op verschillende lijnen ongunstig op de snelheid van circulatie van het materieel en dus op een voordeelig gebruik daarvan.

Verder moet niet uit het oog verloren worden, dat de burgers op commando veelal eischen in de eerste klasse te worden vervoerd en dan liefst niet meer dan vier personen in één compartiment, opdat op de lange trajecten voor ieder een ligplaats beschikbaar ware. Zooveel mogelijk werd hieraan steeds voldaan ten koste van het gewone publiek, dat zich herhaaldelijk met kleurlingenwagens en gesloten goederenwagens als 1^e en 2^e klasse moest tevreden stellen.

Het moet echter erkend worden, dat bij de onmogelijkheid om steeds in de behoefte van 1^e klasse rijtuigen te voorzien, de burgers zich ook met minder geriefelijke zitplaatsen tevreden stelden.

Een ander deel van den inventaris, dat het zwaar te verantwoorden had gedurende den oorlog was de voorraad dekkleeden, die op uitgebreide schaal had te voorzien in het tekort aan de tenten in de lagers. Vooral toen in de laatste maanden van 1899 de wolutvoer naar Lourenço-

Marques belangrijke afmetingen aannam, deed zich het gebrek aan dekleeden ernstig gevoelen.

Bij het begin van den oorlog stelde de Maatschappij zich geheel ter beschikking van het Roode Kruis voor het kosteloos vervoer van alles wat den dienst der ambulance betrof en werden er vier complete ambulancetreinen, in de Centrale Werkplaats te Pretoria gereed gemaakt, door haar uitgerust, ieder bestaande uit een specialen hospitaalwagen, twee groote 1^{ste} klasse-rijtuigen, waarvan een voor het personeel en een ook voor gewonden was ingericht, benevens een keukenwagen, een magazijnwagen en een bagagewagen. De bakken der hospitaalwagens werden op bogieonderstellen gebouwd en wel een voor 32 en drie voor 20 bedden in twee rijen, twee hoog, met een gang in het midden, watervoorziening en waschgelegenheid. De keukens werden ingericht in bagagewagens. Van deze treinen werd een druk gebruik gemaakt en de inrichting droeg algemeen de goedkeuring der medici weg.

Door de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek werd op ruime schaal gebruik gemaakt van de werkplaats en het personeel der Maatschappij voor de reparatie van kanonnen, het maken van ammunitie-onderdeelen, beslaan van paarden. Want een van de zaken waarvoor het Oorlogsdepartement der Republiek niet voldoende had gezorgd in de jaren volgende op den Jameson-inval was een arsenaal.

Wel waren er kanonnen, zelfs van de beste, al was hun aantal ook gering, goede geweren en een vrij groote voorraad ammunitie voor beide, maar er was geen werkplaats voor het maken van patronen, granaten en wat in het algemeen verder noodig was, noch voor het maken en herstellen van tuigen, zadels en tal van andere in den oorlog onmisbare zaken.

Door het zoogenaamde commandeeren, d.i. gedwongen verkoop aan de Regeering, werd in de behoefte aan kleeren, leerwerk en vele andere dingen zoo goed mogelijk voorzien, terwijl enkele werkplaatsen werden ingericht tot het vervaardigen van het hoogst noodige schietmateriaal. Geweerpatronen werden gemaakt door de Transvaalsche Maatschappij voor Ontploffbare Stoffen en door de GEBR. DELFOS te Pretoria; voor den aanmaak van kanon-ammunitie werden de werkzaamheden verdeeld

tusschen deze beide, een werkplaats te Johannesburg door de Regeering gecommandeerd en onder beheer van vertegenwoordigers van CREUSOT gesteld, en de Centrale Werkplaats te Pretoria. Alleen de laatste was in staat herstellingen aan kanonnen te doen.

Het belangrijkste werk van bovengenoemden aard, in de Werkplaats der Spoorwegmaatschappij te Pretoria uitgevoerd, was de herstelling van den beroemden Long Tom, een 15½ cM. Creusot-kanon, dat in het begin van December 1899 op Lombardskop voor Ladysmith bij een nachtelijke onderneming door de Engelschen werd beschadigd en dat in Januari weer geheel voor gebruik geschikt de werkplaats verliet. Op geringen afstand van den mond was de loop door een dynamietlading zwaar beschadigd, eveneens het achtereinde, terwijl bovendien het sluitstuk verloren was. Voor en achter werd het kanon ingekort, te zamen ongeveer 40 cM., de kamer verder naar voren verplaatst, een nieuwe schroefdraad gesneden en een nieuw sluitstuk vervaardigd. Het kanon bleek niets in nauwkeurigheid en nauwelijks in draagkracht verloren te hebben.

De Engelschen stonden raar te kijken, toen ze voor Ladysmith van den herstelden, reeds doodgewaanden Long Tom opnieuw de volle laag kregen. Bij het opbreken van het beleg werd het kanon, tijtjds in veiligheid gebracht en later heeft het nog vele goede diensten aan de Boeren bewezen.

Eere aan de Centrale Werkplaats voor dit kranig stuk werk.

Op dit gebied werd op dezelfde Werkplaats nog meer geleverd. Zoo werd een Howitzer-Krupp-kanon, eveneens voor Ladysmith beschadigd door een lading dynamiet, dat boven op den loop was aangebracht en een deuk in de ziel had veroorzaakt, eveneens weer in orde gemaakt, de deuk werd weggenomen en de getrokken velden opgezuiverd.

Zelfs werd in de plaats van een dergelijk Krupp-kanon, dat te zeer beschadigd was om hersteld te kunnen worden, een geheel nieuwe Howitzer, geheel volgens model van het vernielde, vervaardigd. Staal, dat aan dezelfde proeven voldeed als dat van het model, werd te Johannesburg gevonden in den vorm van een zware machine-as. Nog werden tal van

herstellingen verricht aan andere groote en kleine kanonnen, maxims, etc., evenals voorwagens, wielen en platformen gefabriceerd.

Voor de Houwitzer-projectielen werden stalen punten gemaakt met de bedoeling deze te gebruiken tegen de gepantserde treinen. Kort voor de bezetting van Pretoria werden twee zware Creusot-kanonnen op spoorwagens gemonteerd en werd daarop een plaatijzeren dekking met zandzakken voor de bedieningsmanschappen aangebracht.

Voor al deze werkzaamheden werden orders ontvangen en had herhaaldelijk overleg met de militaire autoriteiten plaats. Ook hiervan werden rekeningen opgemaakt naar de werkelijke kosten, verhoogd met zeker percentage voor algemeene kosten.

Voor alle vervoeren als commando's, paarden, kanonnen, wagens, proviand, ammunitie, kortom voor alles wat ten vervoer werd aangeboden, werden vervoerorders afgegeven, die tevens als verantwoordingsstuk bij de door de Maatschappij aan de Regeering in te dienen rekeningen werden gevoegd. Alle vrachten werden berekend volgens de bestaande tarieven en ingevolge de Concessie. Gratis vervoer werd gegeven aan alles wat het Roode Kruis en den Medischen Dienst betrof. Ook de 4 ambulancewagens worden kosteloos geleverd.

Niet alleen de Centrale Werkplaats belastte zich met leveringen voor de Regeering, ook andere dienstafdeelingen hadden materialen af te staan. Zoo werden van de Afdeeling Besteldienst groote hoeveelheden van den inventaris en de voorraden afgeleverd, waarvoor eveneens rekening aan de Regeering der Z. A. R. werd ingediend.

Behalve in Natal heeft het personeel der Spoorwegmaatschappij als zoodanig nog eenige extra diensten bewezen in den Oranje Vrijstaat, de Kaapkolonie en in de Zuid-Afrikaansche Republiek zelve aan den Pretoria-Pietersburgspoorweg. In al deze gevallen werd volgens beschikking van de Regeering gehandeld; van eenige exploitatie door of vanwege de Maatschappij, zooals in Natal, was echter geen sprake.

In den Oranje Vrijstaat werden nog vóór het uitbreken van den oorlog een dertigtal machinisten en stokers aan den spoorweg aldaar

geleend om de weggeloopte beambten van Britsche nationaliteit te vervangen. De verhouding tusschen de door de Maatschappij gezonden beambten en hunne in dienst geblevene Engelschgezinde chefs en kameraden was, zooals zich gemakkelijk laat begrijpen, niet al te goed en gaf tot eenige moeilijkheden aanleiding, waaraan zoo goed mogelijk door overplaatsing werd getracht tegemoet te komen.

In de Kaapkolonie werden reeds vrij spoedig na het begin van den oorlog eenige districten bezuiden den Oranje Vrijstaat door de troepen der Republieken bezet. De spoorwegen in die districten waren vóór de ontruiming door de Engelschen grootendeels onbruikbaar gemaakt en eerst nadat de occupatie geruimen tijd geduurd had, werd er toe overgegaan deze voor de Republikeinsche troepen weer in orde te maken en in gebruik te nemen, voornamelijk op aandrang van de Transvaalsche Regeering, die eene betere communicatie met hare te Colesberg liggende commando's verlangde.

De Regeering van den Oranje Vrijstaat belastte den heer A. G. A. VAN EELDE, vroeger in dienst der N. Z. A. S. M., toen particulier ingenieur te Johannesburg, met het in orde maken dezer lijnen en, zoodra zij gereed waren, ook met de exploitatie. Ten einde hem hiermede behulpzaam te zijn, werd hem eenig locomotiefpersoneel en later ook locomotieven en personeel voor de exploitatie gezonden. Ook hier heeft het personeel van de Nederlandsche Spoorwegmaatschappij, gehoorzamende aan de beschikkingen der Transvaalsche militaire autoriteiten, onder wiens bevelen zij stonden, goede diensten bewezen.

Wat betreft den Pretoria-Pietersburg Spoorweg, hier bestond, nadat de General Manager, die als Britsch onderdaan door de Regeering niet voldoende vertrouwd werd, reeds spoedig na het uitbreken der vijandelijkheden was genoodzaakt geworden de Republiek te verlaten en ingenieur DE WILDT, de vroegere Secretaris der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij, door de Regeering tot Algemeen Bestuurder was benoemd, evenals in den Oranje Vrijstaat, behoefte aan meerder personeel. De Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij kwam ook hier te hulp met een Opzichter-Machinist en eenig

locomotiefpersoneel. Toen deze na de Britsche occupatie weder werden ontslagen, kwamen zij terug in den dienst der Maatschappij, alsof zij voortdurend daar in dienst geweest waren.

Gaven wij in het begin van dit hoofdstuk een staatje aantoonende de ontvangsten der eerste maanden van 1899 vergeleken met die van dezelfde maanden van het voorgaande jaar, de hier volgende staat van overgenomen goederen in de twaalf maanden resp. van 1898 en 1899 geeft een duidelijk bewijs dat de Maatschappij op het toppunt van haren bloei was, toen in Juni 1899 de dreigende oorlogswolken zich begonnen te vertoonen.

Overgenomen Goederen in Tonnen.

M a a n d e n.	1898.				1899.			
	Port. Grens.	Natal Grens.	O. Vrijstaat Grens.	Totaal.	Port. Grens.	Natal Grens.	O. Vrijstaat Grens.	Totaal.
Januari.	9,000	12,000	13,000	34,000	11,300	12,500	12,700	36,500
Februari	8,000	9,500	9,000	26,500	15,200	15,000	11,100	41,300
Maart	15,000	14,000	15,000	44,000	12,900	14,200	15,300	42,400
April	12,500	10,500	13,000	36,000	13,900	11,700	14,300	39,900
Mei	12,000	10,500	11,500	34,000	13,200	10,100	18,900	42,200
Juni	13,500	10,500	11,000	35,000	14,100	10,100	17,100	41,300
Juli	12,500	9,000	9,500	31,000	14,600	9,100	15,500	39,200
Augustus	11,500	12,500	11,000	35,000	13,300	9,800	13,800	36,900
September	13,500	9,500	12,500	35,500	10,300	6,800	12,900	30,000
October	9,500	15,500	9,000	34,000	2 300	100	1,900	4,300
November	13,000	10,000	12,500	35,500	4,600	—	1,700	6,300
December	10,000	12,000	11,000	33,000	1,400	—	1,500	2,900
Totalen	140,000	135,500	138,000	413,500	127,100	99,400	136,700	363,200

Ten slotte eenige Dienstorders door den Directeur VAN KRETSCHMAR uitgevaardigd aan het personeel, de eerste in het begin van den oorlog, de beide laatste in den tijd toen de Engelschen reeds dicht bij Pretoria waren en de toestand voor de Spoorwegmaatschappij het critiekst was.

DIENSTORDER 41.

Geheimhouding van Oorlogsberichten.

Ambtenaren en Beambten hebben dikwijls gelegenheid nieuws te vernemen omtrent den oorlog, troepenbewegingen, verzending van troepen of krijgsmateriaal, maatregelen in verband met den oorlog, of andere zaken op den oorlog betrekking hebbende, doordat zij uit den aard hunner betrekking inzage krijgen van telegrammen, brieven of andere papieren, doordat zij autoriteiten spreken, of doordat zij orders ontvangen of moeten uitvoeren of zien uitvoeren.

Het moet goed begrepen worden, dat alles wat het personeel der N. Z. A. S. M. te weten komt omtrent den oorlog, anders dan uit couranten of andere geheel private bron, beschouwd moet worden als dienstgeheim en zij daarvan geen mededeeling mogen doen aan anderen, ook niet aan ander personeel der Maatschappij, tenzij

- 1^o. dit personeel hun directe of indirecte chef is;
- 2^o. de mededeeling noodig is voor eene goede uitvoering van den dienst.

Mededeelingen in strijd met deze dienstorder gedaan, zullen bij ontdekking streng gestraft worden.

PRETORIA, 29 December 1899.

DIENSTORDER 45.

Aangezien het geval zich zou kunnen voordoen, dat het personeel tijdelijk niet in verbinding is met Pretoria en het in verband met de situatie behoefte zou kunnen hebben aan contant geld, zal een voorschot worden verstrekt ten bedrage van één en een halve maand salaris.

De uitbetaling hiervan zal tegen quitteering op gewone loonstaten dezer dagen plaats hebben.

Indien op den betaaldag van het salaris over de loopende maand het personeel nog te bereiken is, zal de uitbetaling op de gewone wijze

doorgaan. Afrekening van het voorschot zal plaats hebben na den oorlog tegen hetgeen het personeel dan eventueel van de Maatschappij te vorderen heeft.

PRETORIA, 14 Mei 1900.

DIENSTORDER 47.

Speciale diensten.

Sedert eenige dagen is een gedeelte van onze lijnen in handen der Engelschen gevallen en is het daarop geplaatste personeel tijdelijk verhinderd zijne diensten bij de Maatschappij uit te oefenen.

In verband met de afsnijding zijn de werkzaamheden van het personeel der Hoofdbureaux, van de Centrale Werkplaats en van het personeel der Zuiderlijn, standplaats Pretoria, alsmede van hen, die van hunne standplaatsen afgesneden zijn, aanmerkelijk ingekrompen en voor een deel geheel opgeheven.

Door de uitbetaling van salaris over Mei en een voorschot, ten bedrage van een en een halve maand salaris, is iedereen verzekerd van zijn inkomen tot half Juli a.s.

Wat er daarna zal gebeuren, zal geheel afhangen van den verderen loop der gebeurtenissen en de omstandigheden waarin de Maatschappij alsdan verkeert, doch voorloopig blijft iedereen onder zijn dienstverband aan de Maatschappij verbonden, en heeft de Maatschappij het recht van hem alle diensten te vorderen die in verband met den toestand des lands geboden schijnen. Daartoe wordt gerekend te behooren het handhaven der orde en het beschermen der eigendommen in Pretoria of elders, onder de van overheidswege aangestelde autoriteiten.

Zij, die bij den spoorwegdienst gemist kunnen worden, zullen tot dat doel ter beschikking van de overheid worden gesteld en verplicht zijn de hun opgelegde taak te vervullen, alsof zij onder hun eigen chefs en rechtstreeks voor de Maatschappij werkzaam waren.

Zij, die zich aan deze bepaling niet wenschen te onderwerpen, zullen onmiddellijk geschorst en beschouwd worden als ontslagen uit den dienst

der Maatschappij van het oogenblik der schorsing. Zij zullen alsdan voor goed verstoken zijn van alle voorrechten, waarop hun dienstverband hun aanspraak gaf, of die de Maatschappij na den oorlog nog aan het personeel zou kunnen toekennen, onder verrekening van de hun tot op den dag van hun ontslag nog toekomende gelden met hetgeen als voorschot op salaris is ontvangen.

De Directie heeft met groote voldoening de nauwgezette plichtsbetrachting gadeslagen, waardoor het personeel zich tot heden gedurende den oorlog heeft onderscheiden, en verwacht dat allen, die daartoe bij machte zijn, tot het einde toe zullen voortgaan hunne diensten aan de Maatschappij te bewijzen. Van haar kant geeft zij gaarne de verzekering, dat zij de belangen van het personeel, zooveel in haar vermogen is, zal blijven behartigen.

PRETORIA, 4 Juni 1900.

Reeds den volgenden dag, 5 Juni, werd Pretoria door de Engelschen bezet.

DE ENGELSCHE TE PRETORIA.

Na het ontzet van Kimberley door Generaal FRENCH, de overgave van Commandant CRONJÉ aan Lord ROBERTS, het ontzet van Ladysmith en het terugtrekken der Republikeinsche troepen in Natal van de Tugelaposities naar de Biggarsbergen scheen de macht der Boeren gebroken en de bereiking van het doel der Engelschen nabij. Alleen Mafeking ten Westen van de Zuid-Afrikaansche Republiek werd nog door de Boeren belegerd, ten einde te trachten zoo lang mogelijk de Engelsche macht, die onder Kolonel PLUMER van uit Rhodesia aanrukte, tegen te houden en BADEN POWELL te verhinderen Mafeking te verlaten, daar het van het hoogste belang voor de Republikeinen was de Engelschen te verhinderen vandaar uit onmiddellijk tot in het hart des lands door te dringen.

Lord ROBERTS rukte intusschen met een groote legermacht uit het Zuiden op, bezette in het eind van Maart Bloemfontein en noodzaakte de Regeering van den Oranje Vrijstaat voorloopig naar Kroonstad de wijk te nemen. De Boeren verdedigden zich zoo lang mogelijk in den Vrijstaat en in de Biggarsbergen en de exploitatie der Spoorwegmaatschappij hield daarmede gelijken tred.

Zij eindigde in Natal eerst in de tweede helft van Mei 1900, gelijk met het terugtrekken der gefedereerde krijgsmacht naar Langsnek.

In de laatste dagen van Mei werden ongeveer alle punten in de Zuidelijke grensposities ontruimd en drong het Engelsche leger op verschillende punten de Republiek binnen. De hoofdinval had plaats te

Vereeniging, waar vooraf, op 26 Mei, eene spanning van de Vaalrivierbrug, op last van de autoriteiten der Republiek, was vernield. Door een snellen opmarsch naar Elandsfontein en Johannesburg, die met de bezetting van die plaatsen eindigde, waren de Zuidelijke, Zuid-Oostelijke en Zuid-Westelijke lijnen op 29 Mei van Pretoria afgesneden. Den 30^{sten} Mei werd Johannesburg door de Engelschen bezet.

Den dag tevoren had de Regeering Pretoria verlaten en zich voorloopig te Machadodorp aan de Oosterlijn gevestigd.

De toestand begon nu hachelijk te worden.

Reeds bij de nadering der Britsche troepen had de Regeering order gegeven zooveel als mogelijk was van het spoorwegmaterieel, dat van den Oranje Vrijstaat inbegrepen, op de Oosterlijn in veiligheid te brengen, doch daar bij de bezetting van het knooppunt Elandsfontein de exploitatie nog in vollen gang was, moest een aanzienlijk aantal locomotieven en wagens op de afgesneden baanvakken achterblijven. Evenwel werd op last der militaire autoriteiten een aantal locomotieven vooraf ongeschikt gemaakt voor dadelijk gebruik.

Op den 31^{sten} Mei werd order ontvangen tot vernieling van de brug bij Irene, een station tusschen Pretoria en Johannesburg, toen de Engelschen reeds de laatstgenoemde plaats bezet hadden; en op 4 Juni verscheen lord Roberts voor Pretoria, dat na gedurende één dag aan een licht bombardement te zijn blootgesteld, op Dinsdag 5 Juni door hem bezet werd. Het bombardement was voornamelijk gericht op de Delagoabaailijn en de spoorwegbrug bij Pretoria, zonder veel schade te veroorzaken. Een groot aantal gewapende burgers had tijd genoeg het dorp te verlaten en toen tegen zonsondergang van Maandag den 4^{den} Juni, onder bescherming van de witte vlag, een Engelsch officier verscheen om over de overgave van het dorp te onderhandelen, was de geheele Delagoabaailijn nog ongedeerd, en vertrokken er voortdurend treinen naar het Oosten, ongeacht het bombardement der Engelschen. Van eene insluiting van Pretoria kon geen sprake zijn. Daar Generaal BOTHA het dorp niet aan een ernstig bombardement wilde blootstellen en hij er geen voordeel in zag zich daar te laten opsluiten, liet hij de verdere

onderhandelingen over aan den Burgemeester en een door hem benoemd Comité voor Rust en Orde en vertrok hij zelf in den vroegen morgen van den 5^{den} Juni naar Eerste Fabrieken, het eerste station van den spoorweg vanaf Pretoria op de Delagoabaailijn.

Daar de Regeering geene orders gaf tot vernieling van de inrichtingen der Spoorwegmaatschappij te Pretoria, is daar niets onbruikbaar gemaakt, hoewel maatregelen daartoe intijds genomen waren. Het Station, de Centrale Werkplaats, de Hoofdmagazijnen, alles viel in ongeschonden toestand in handen der Engelschen; ook de bureaux bevonden zich in goede orde. Dit is wel het beste bewijs, dat de Maatschappij niet op eigen houtje tegen de Engelschen oorlog voerde.

Reeds te voren waren de noodige maatregelen genomen voor eene geregelde voortzetting der exploitatie op het nog niet door de Britsche krijgsmacht bezette gedeelte van de Oosterlijn en had de Secretaris der Directie, de heer STEINMETZ, opdracht gekregen zich naar Waterval-Boven te begeven om aldaar de Directie tegenover de Regeering der Republiek te vertegenwoordigen en de leiding der exploitatie op zich te nemen. Ook waren hem de noodige kasmiddelen verstrekt voor het geval, dat de inkomsten niet meer in voldoende mate zouden vloeien.

Tot aan de bezetting van Waterval-Boven op 30 Augustus bleven op de Oosterlijn het bureau van den vertegenwoordiger der Directie, alsmede de afdeelingkantoren van Mouvement en Tractie en van Weg en Werken, aldaar gevestigd. De Chef van Weg en Werken bleef daar zelfs na de bezetting, ten einde zooveel mogelijk voor eene regelmatige overgave van de verschillende inrichtingen en voor het behoud der archieven te kunnen zorgen.

De vertegenwoordiger der Directie, de heer STEINMETZ, en de Chef van Mouvement en Tractie, de heer VAN DER POEL, begaven zich tijdig met een voldoende staf meer Oostwaarts, om de exploitatie te kunnen voortzetten. Ook namen zij van het archief der comptabiliteit zooveel mede, dat de verantwoordingsstukken behoorlijk zouden kunnen worden opgemaakt.

Na zich eenige dagen te Hectorspruit te hebben gevestigd, waar de kantoren in spoorwegrijtuigen werden gehouden, moesten zij spoedig

verder de wijk nemen naar Komatipoort en werd eindelijk alles naar Lourenço-Marques overgebracht.

Op 18 September eindigde, kort vóór de bezetting van Komatipoort, met het verlaten der Oosterlijn, de exploitatie van de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij geheel, nadat zij overal tot het laatste oogenblik had „vastgetrapt”.

De exploitatie op de andere lijnen was reeds vroeger geëindigd. Op de Zuid-Oosterlijn liep op 20 Juni de laatste trein van Standerton naar Greylingstad; op 21 Juni werd de brug bij Standerton vernield en den volgenden dag werd het dorp door de Engelschen bezet.

Overal waren vóór het opgeven der exploitatie bruggen en duikers op order van de Regeering vernield: op de Zuiderlijn één spanning (35 M.) der brug bij Vereeniging en de brug bij Irene (25 M.); op de Zuid-Oosterlijn de bruggen over de Vaal bij Standerton één spanning (50 M.), over de Suikerboschrandspruit bij Vlakfontein (50 M.) en over de Blesbokspruit bij Heidelberg (30 M.); op de Oosterlijn de bruggen bij Wilgenrivier (twee spanningen van 10 M. en een van 30 M., de pijlers en landhoofden), bij Bronkhorstspruit (drie spanningen van 20 M. en een van 10 M., twee pijlers en de landhoofden), Waterval-Onder (steenen viaduct van 5 spanningen), Kaapmuiden (drie spanningen van 30 M.), Malelane (20 M.) benevens verschillende kleine bruggen van 5 M.

De brug over de Vaalrivier werd op 25 Mei 1900 op order van Generaal BOTHA vernield. De Chef van Mouvement op de Zuiderlijnen berichtte daarover den volgenden morgen:

„Ten 12 uur Station Vereeniging verlaten op schriftelijke order kapitein THERON. Geen spoorweg-materieel achtergelaten. Telegraafstoestellen medegenomen. Douanenloods met 200 zak mielies door THERON'S manschappen in brand geschoten. Eene spanning van de brug is vernield. Waarschijnlijk zal Meijerton ook ontruimd moeten worden. Aldaar staan 5 treinen. Ik heb voorloopig alle vervoer naar zijde Kliprivier gestaakt, aangezien dat station anders geblokt raakt. Ik heb mijn assistent, die te Kliprivier is, verzocht zoo spoedig mogelijk van Generaal gedaan te krijgen, alles wat maar eenigszins gemist kan worden, naar Elandsfontein te zenden

en wanneer zooveel mogelijk is opgeruimd, kunnen wij weer krijgs- en Commissariaat-materieel aanvoeren”.

Zoo had de terugtocht in goede orde plaats totdat de geheele spoorweg stuk voor stuk in handen der Engelschen was gevallen.

Wat het rollend materieel betreft, werd er steeds getracht dit door tijdigen opvoer zooveel mogelijk uit de handen der Engelschen te houden. Vóór het verlaten van Komatipoort, waar een groote hoeveelheid locomotieven en wagens op de Selatilijn was opgeborgen, werd geen opdracht tot vernieling gegeven, doch werden kort daarna vele wagens door de burgers in brand gestoken. Ook door botsingen, ontspringen, beschieten van treinen, verbranden van wagens met voorraden, enz. is een belangrijk gedeelte van het locomotief- en wagenpark verloren gegaan.

Een groot verlies werd de Maatschappij berokkend door de Portugeesche Regeering. Een 1000 tal wagens waren over de Portugeesche lijn naar Lourenço-Marques overgebracht en aldaar op terrein van de Nederlandsche Spoorwegmaatschappij geborgen. De Portugeesche Regeering veroorloofde zich echter, niettegenstaande protest, dit materieel aan de Engelsche militaire autoriteit uit te leveren.

De exploitatie van de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij was geëindigd, maar niet zonder dat zij den Boeren tot het laatst van hare werkzaamheid van groot nut was geweest in hun reuzenstrijd tegen den overmachtigen vijand; van zooveel nut dat de Engelschen zelve erkenden (Zie Blauwboek I, p. 28) „that the delay which the Boers were able to interpose to the advance of the British forces was due in no small measure to the vigorous and scientific assistance of the staff of the Netherlands Railway Company”.

Toen de Engelschen de grenzen snel naderden, belegde de Directeur op 8 Mei eene samenkomst met de Hoofdambtenaren voor zoover die bereikbaar waren en aanwezig konden zijn. Het resultaat daarvan is samengevat in de volgende besluiten, genomen na bespreking tusschen den Directeur en de heeren BREUNING, VAN HASSELT, BARENDSEN, UGGLA, TOEWATER, DU BUY, VAN DER POEL en STEINMETZ:

I. Daar het mogelijk is, dat gedeelten van den spoorweg door de vijanden der Zuid-Afrikaansche Republiek worden bezet, zoodat het personeel geen communicatie met Pretoria meer heeft, moet gezorgd worden, dat iedereen tijdig eenig geld in handen krijgt. Daartoe zullen de verschillende Afdeelingsschefs zonder verwijl betaalstaten laten maken, waarop voor iedereen 1½ maand salaris is uitgetrokken, het salaris te rekenen zonder aftrek van inhoudingen, uitbetalingen, etc. ¹⁾, doch met inbegrip van de vaste gratificatie, die als salaris is te beschouwen in sommige functiën. Deze betaalstaten zijn door de Afdeelingsschefs aan den Hoofd-Ingenieur, resp. aan den Dienst der Exploitatie in te zenden met vermelding op de staten, waarheen en aan wien het voor de uitbetaling benoodigde bedrag gezonden moet worden. Personeel op commando behoeft natuurlijk niet op de staten vermeld te worden. De bedoeling is de betaling te doen plaats hebben door de daartoe door de Afdeelingsschefs aan te wijzen betaalmeesters. Zoodra de vorderingen van den vijand de betaling wenschelijk maken, zal aan elken betaalmeester het door hem benoodigde bedrag met de betaalstaten van uit Pretoria worden toegezonden, onder mededeeling aan de Afdeelingsschefs, dat de uitbetaling zal plaats hebben. De betalingen moeten in één, hoogstens twee dagen zijn afgeloopen, het bedrag van 1½ maand salaris zal zijn een voorschot op het tractement en niet eene uitbetaling van het deposito, zoodat, wanneer de communicatie met Pretoria na de uitbetaling niet mocht worden onderbroken of worden hersteld, het gewone salaris doorgaat, behoudens nader te regelen inhoudingen van de terugbetaling van het voorschot.

II. Het gedrag van het personeel, ingeval hunne standplaatsen door den vijand worden bezet, is in hoofdzaak omschreven in Dienstorder 32, doch bij voorkomende gelegenheid zal het er mondeling opgewezen worden, dat het door de Directie wenschelijk wordt gevonden, dat zij rustig op hunne standplaatsen, of, zoo die alleen liggen, in de naaste dorpen blijven, en ieder voor zich persoonlijk de maatregelen neemt die hem voor de veiligheid van zichzelf en het gezin

¹⁾ Hiervan was Dienstorder 45 (Zie pag. 129) het gevolg.

geboden schijnen, of die hem door andere plichten worden voorgeschreven.

III. Om voorbereid te zijn voor het geval dat de Oosterlijn afgesneden of nog in exploitatie zal zijn, zoodat de gewone reparatie aan loco's en wagens daar moeten gedaan worden, zal de heer VAN DER POEL zonder verwijl het werkplaatsje te Waterval-Boven inrichten en uitbreiden, en daarvoor, in overleg met den heer TOEWATER, de noodige banken, drijfwerk, reserve-deelen en magazijn-goederen van de werkplaats te Johannesburg betrekken. Het noodige personeel daarvoor aan te wijzen, doch dit eerst verplaatsen, wanneer de toestand dreigend wordt.

IV. In het sub. III. genoemd geval zal slechts weinig personeel van boekhouding en contrôle en wellicht van Directie naar Waterval-Boven verplaatst behoeven te worden, die voldoende onderkomen zullen vinden in de bestaande gebouwen, desnoods in tenten van dekkleeden, zoodat daarvoor geen bijzondere voorbereidende maatregelen noodig zijn. Voor de over te brengen kas zullen eenvoudig eenige brandkasten in het kantoorgebouw worden geplaatst.

V. De heer TOEWATER zal zorgen, dat te Klerksdorp een extra loco onder stoom geplaatst wordt, om het daar aanwezige materieel te kunnen opvoeren, en zooveel van de stations-inventarissen weg te nemen als noodig is om die, zoodra de Regeering daartoe order geeft, onbruikbaar te maken.

VI. Een aanvang zal nu worden gemaakt met de overbrenging van overtollig materieel van de Zuider- en Zuid-Oosterlijn naar de Selatlijn.

Zoo werd alles tot in bijzonderheden geregeld om voor personeel en materieel van de Maatschappij zorg te dragen en de exploitatie zoolang mogelijk voort te zetten, ook na afsnijding van de verbinding met het Hoofdbureau te Pretoria.

Wat het personeel betreft, dit had overal na de occupatie zijne werkzaamheden neergelegd. Feitelijke dwang om den arbeid onder Engelsch bestuur te hervatten werd hier en daar toegepast, doch slechts voor korten tijd, behalve voor een zestigtal werklieden der Centrale Werkplaats te Pretoria, die gedurende drie maanden onder dwang — hoewel tegen betaling — aan den arbeid werden gehouden.

De overigen, met uitzondering van diegenen die nog op commando waren en sommigen van de Zuid-Wester- en Zuid-Oosterlijnen, die gevangen genomen en naar Ceylon, St. Helena, Groenpunt bij Kaapstad, Eng.-Indië of Portugal, waar reeds tal van ambtenaren en beambten der Maatschappij in krijgsgevangenschap waren, getransporteerd werden, moesten, voor zoover zij geen burgers des lands waren, — verreweg het grootste aantal — naar Europa teruggevoerd worden. Hieraan werd op 30 Juni een begin van uitvoering gegeven. De burgers konden blijven, na den eed van neutraliteit te hebben afgelegd. Over het algemeen werd echter geen personeel toegestaan te blijven in afzonderlijk gelegen stations en woningen en werden allen overgebracht naar de meer belangrijke centra.

De zorg voor het talrijke personeel, waarvan zeer velen gehuwd, die nu op eenmaal uit een goedbetalenden werkkring gestooten, zoo goed als broodeloos werden, ging den Directeur te Pretoria evenals de Directie te Amsterdam zeer ter harte en maatregelen werden genomen om ten minste tijdelijk daaraan tegemoet te komen. Voor den Directeur te Pretoria was dit eene bijzonder zware taak, daar hij nog maar over weinig geldmiddelen te beschikken had, de inkomsten hadden opgehouden te vloeien en hij reeds maandenlang van alle communicatie met de Directie te Amsterdam verstoken was.

Bij Dienstorder N^o. 50 (Zie Bijlage N^o. 10) werd voor het personeel gedaan wat mogelijk was. Hierbij werd in hoofdzaak bepaald dat het personeel in vasten dienst, dat niet door de Britsche autoriteit uit Zuid-Afrika verwijderd werd, voorloopig op non-activiteit werd gesteld tot nader order van af 15 Juli 1900 met behoud van $\frac{2}{3}$ van het gewone salaris voor de gehuwden en $\frac{1}{2}$ voor de ongehuwden met een minimum van £ 15 resp. £ 10 per maand, voor zoover het volle salaris niet minder bedroeg. Het personeel in lossen dienst werd met toekenning van eene maand salaris ontslagen. Voor het personeel in vasten dienst, dat uit Zuid-Afrika was gezet, werden door de Directie te Amsterdam bepalingen gemaakt, waarbij dit geacht werd buitengewoon verlof te hebben zonder behoud van salaris, doch werd hun om voorloopig tegemoet te komen in hun levensonderhoud een zeker bedrag per maand uitgekeerd.

Daar de beschikbare geldmiddelen voortdurend verminderden moest bij Dienstorder No. 53, dd. 18 September het ophouden van het non-activiteitssalaris voor het personeel in Zuid-Afrika reeds tegen 31 October 1900 worden aangekondigd, terwijl de Directie te Amsterdam zich om dezelfde reden genoodzaakt zag met 1 December de toelage te doen ophouden voor hen, die eerst na 1 Januari 1898 in vasten dienst waren aangesteld, daarna aan de overige ongehuwden, die reeds 5 maanden die toelage genoten hadden, en eindelijk ook de uitkeering aan het personeel met gezinnen op 31 Maart 1901 geheel moest staken.

Bij de bezetting van Pretoria rustte nog een andere zware taak dan de zorg voor het personeel op den heer VAN KRETSCHMAR, daar hij door de Engelschen werd beschouwd als de verantwoordelijke persoon voor de hulp door de Spoorwegmaatschappij aan de Boeren verleend, eene hulp die door hen, zooals we gezien hebben, niet gering geschat werd. Het optreden der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij werd beschouwd als een inbreuk op de neutraliteit en een schending van het volkenrecht.

Hoewel later zonneklaar is bewezen, dat er van eenige schending van neutraliteit of van het volkenrecht geen sprake kon zijn, daar de geheele spoorweg met personeel en alle inrichtingen door de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek was opgecommandeerd ingevolge Art. XXII der Concessie en de Directeur zelfs niet anders had kunnen handelen, ongeacht aan welke zijde zijne sympathieën waren, wilde hij de Concessie der Maatschappij niet in gevaar brengen, hij had zich toch voor al hetgeen door de Spoorwegmaatschappij en haar personeel gedurende den oorlog verricht was tegenover de Engelsche autoriteiten te verantwoorden.

Reeds dadelijk na het binnenrukken der Engelsche troepen te Pretoria werd de heer VAN KRETSCHMAR in zijne woning gevangen gehouden, doch den volgenden dag weder vrijgelaten met de mededeeling, dat hij binnen 24 uren het land moest verlaten ten einde met alle hoofd- en eerstaanwezende ambtenaren van Pretoria en Johannesburg, met een transportschip van East-London naar Nederland te worden overgebracht.

Na een persoonlijk onderhoud met Lord ROBERTS op 6 Juni wijzigde deze de order in zooverre, dat den heer VAN KRETSCHMAR werd toegestaan voorloopig te blijven, mits hij zich in geenendeele meer met den spoorwegdienst bemoeide, doch zich uitsluitend bezig hield met het in orde brengen van de administratie der Maatschappij hetgeen dringend noodig was, daar vele boeken en bescheiden van de door de Engelschen in bezit genomen lijnen eerst veel later bij het Hoofdbureau terecht kwamen. Met een beperkte staf van ambtenaren werd toen voortgegaan de loopende administratie bij te werken en alle gegevens te verzamelen voor de afsluiting der boeken.

Door den Opperbevelhebber werd hem verzekerd dat de eigendommen der Maatschappij als privaat bezit zouden beschouwd worden, doch dat zij zouden worden gebruikt door de Imperial Military Railways, onder directie van den Luitenant-Kolonel E. P. C. GIROUARD en dat voor het gebruik eene vergoeding zou worden betaald. Ook voor het beheer der magazijnen te Johannesburg en Pretoria, die aanvankelijk nog onder het beheer der Maatschappij bleven, werd eene regeling gemaakt. Voor de magazijnen op andere plaatsen en voor de depôts langs de lijnen kon uit den aard der zaak geene voorziening gemaakt worden.

Nog was de heer VAN KRETSCHMAR op de Directiebureaux rustig aan den arbeid, toen op 3 Augustus onverwachts beslag werd gelegd op alle boeken en papieren der Maatschappij, welk beslag eerst werd opgeheven nadat hij onder eede verklaard had dat geene boeken of papieren uit de kantoren zouden verwijderd worden en hij eene schriftelijke verklaring had afgelegd betreffende de houding der Maatschappij gedurende den oorlog, alsmede verschillende punten, die hem werden opgegeven, had toegelicht.

Daar de Directeur zich op het standpunt had gesteld, dat niets, wat de verrichtingen der Maatschappij gedurende den oorlog betrof, verborgen behoefde te blijven, was te voren het geheele archief onaangeroerd gelaten en was er ook geen aanleiding den Engelschen autoriteiten het onderzoek te bemoeielijken. Het was hem dan ook volkomen onverschillig welke van de brieven en documenten door de onderzoekers werden medegenomen.

Op grond van in de brieven gevonden uitlatingen werd den 12^{den}

September 1900 formeel beslag gelegd op alle eigendommen der Maatschappij door de Britsche Regeering en de Directeur naar die Regeering te Londen verwezen tot het verkrijgen van nadere inlichtingen omtrent de aanleiding tot en de gevolgen van de beslaglegging.

Hiermede eindigde het bedrijf in Zuid-Afrika.

Den 16^{den} October vertrok de heer VAN KRETSCHMAR van Pretoria naar Kaapstad, voor welke reis aan hem en zijn gezin de meest mogelijke faciliteiten werden aangeboden. Op 10 November kwam hij te Amsterdam aan, nadat gedurende zeven maanden geene gedachtenwisseling tusschen hem en de Directie aldaar mogelijk was geweest.

De heer M. P. BARENDSEN bleef te Pretoria achter als gevolmachtigde der Maatschappij tot afdoening der loopende zaken.

Rest ons nog melding te maken van het overlijden op 4 November 1899 van Mr. O. W. STAR NUMAN, Commissaris; op 7 Maart 1902 van den President-Commissaris Mr. ALBERTUS VAN NAAMEN VAN EEMNES en op 26 September 1907 van Mr. J. P. MOLTZER, Commissaris en Secretaris der Maatschappij.

De heeren O. W. STAR NUMAN en J. P. MOLTZER, die beide reeds vanaf 1884 uit warme sympathie met de stamgenooten in Zuid-Afrika het denkbeeld van een Nederlandschen Spoorweg in de Z.-A. R. steunden, behartigden de belangen der Maatschappij tot aan hunnen dood met volle toewijding en onverflauwd ijver. Hunne namen zijn voor altijd verbonden aan de geschiedenis der N. Z. A. S. M. en zullen steeds in eerbiedige en dankbare herinnering bewaard blijven.

In den heer VAN NAAMEN VAN EEMNES bezat de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij een leidsman, die zich noch door groote moeielijkheden en tegenspoeden, noch door het ongehoorde succes liet bedwelmen.

Zijn raad was steeds dien van een onwankelbaar kalm en vertrouwend man, overtuigd van de deugdelijkheid der grondslagen, waarop de onderneming rustte en vertrouwend op het plichtsbesef en de eerlijkheid der Directie.

Nimmer werd tevergeefs een beroep gedaan op zijne medewerking, steeds was hij bereid persoonlijk op te treden, waar gevaar dreigde of hulp noodig was.

Voor hem was de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij een zijner meest geliefde stichtingen. Hij heeft haar, van klein geboren, groot en machtig zien worden, leefde mede in alles wat haar aanging, genoot bij haar bloei en leed bij den tegenspoed die haar trof.

Vanaf 21 Juni 1887, de oprichting der Maatschappij, trad hij op als Commissaris en werd terstond door zijne mede-Commissarissen tot Voorzitter gekozen, in welke kwaliteit hij tot aan zijn dood de leiding had van de groote belangen der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij.

Na den dood van den heer VAN NAAMEN was het zeker een weinig aantrekkelijke zaak om Commissaris te worden der Maatschappij en voor hare belangen met het overige Bestuur krachtig op te komen.

Het Bestuur was evenwel zoo gelukkig den heer J. E. N. BARON SCHIMMELPENNINCK VAN DER OYE VAN HOEVELAKEN, Voorzitter der Eerste Kamer der Staten Generaal, bereid te vinden als Commissaris bij de Maatschappij op te treden en door zijne medecommissarissen werd hij tot Voorzitter gekozen.

De heer Jhr. Mr. C. H. BEELAERTS VAN BLOKLAND, die wijlen zijn broeder als Regeerings-commissaris der Zuid-Afrikaansche Republiek was opgevolgd, legde die betrekking neder toen de Republiek in 1902 ophield te bestaan.

De aandeelhouders benoemden in de Buitengewone Vergadering van 10 Juli 1903 den heer BEELAERTS tot Commissaris en deze verklaarde zich bereid die benoeming aan te nemen.

Bij de ontbinding der Maatschappij bestond de Raad van Commissarissen uit de heeren: J. E. N. BARON SCHIMMELPENNINCK VAN DER OYE VAN HOEVELAKEN, Voorzitter, G. A. A. MIDDELBERG, Secretaris, A. D. DE MAREZ OYENS, J. L. CLUYSENAER, Jhr. Mr. C. H. BEELAERTS VAN BLOKLAND en Jhr. J. A. VAN KRETSCHMAR VAN VEEN.

DE LIKWIDATIE.

De geschiedenis van de N. Z. A. S. M. vanaf de staking van het bedrijf in de Zuid-Afrikaansche Republiek (1900) tot aan de ontbinding der Maatschappij (1908) is weinig opwekkend. Ware het niet, dat de opschriftstelling er van nuttig kon zijn tot leering en waarschuwing, zoo zoude deze gevoegelijk achterwege hebben kunnen blijven.

HET PERSONEEL.

Op 20 Juni 1900 ontvingen wij van den Minister van Buitenlandsche Zaken mededeeling van het volgende door den Consul-Generaal te Kaapstad aan Z.Exc. gericht draadbericht: „Consul Johannesburg wires, begins: by order of military authorities 1400 Z. A. S. M. officials with their families from here will proceed to East London, where passage will be provided for them to Europe. Please assist where necessary: ends”.

Naar aanleiding van dit bericht werd aan den genoemden Consul-Generaal, den heer B. H. DE WAAL, die ons gedurende alle jaren van het bestaan der Maatschappij met zijn hulp en voorlichting op de meest hartelijke en onbaatzuchtige wijze had ter zijde gestaan, per kabel verzocht om nadere bijzonderheden en met verzoek de uit Zuid-Afrika verjaagden zoo noodig van geld te voorzien.

Wij ontvingen antwoord, dat nog niet bekend was op welken datum het eerste schip zou vertrekken, door het telkens opblazen van bruggen in den Oranje Vrijstaat-Spoorweg werd het vertrek vertraagd. Op Maandag

2 Juli vertrok de eerste stoomboot, de „Avondale Castle” van Simonstown direct naar Vlissingen.

De stoomschepen zouden dus geen Engelsche haven aandoen en het personeel was dus niet blootgesteld aan het vermoedelijk weinig vriendelijk gezinde Engelsch gepeupel.

Wij hadden nu gelegenheid om te overwegen wat te doen. Bij die overwegingen moest in de eerste plaats vastgesteld worden hoe in rechten onze verhouding tot het personeel was, aangesteld op een contract met wederzijdsche rechten en verplichtingen.

Was dit contract door de omstandigheden verbroken of bleef het bestaan en, in het laatste geval, bleef de Maatschappij dan verplicht de salarissen uittebetalen zonder dat diensten gepresteerd werden?

Verder bleven er tal van vraagpunten. Hoe lang zou de oorlog nog duren, zou de Maatschappij na het sluiten van den vrede hare werkzaamheden in de Zuid-Afrikaansche Republiek hervatten?

In de onzekerheid wat de toekomst brengen zou, achtten wij het raadzaam, het Dienstverband niet op te zeggen en aan het personeel, zij het ook onverplicht, een deel van het salaris te blijven betalen, met de bevoegdheid om, zoo financiële nood daartoe dwong, het uitbetaalde te verrekenen met hetgeen de Maatschappij bij het eindigen van het Dienstverband aan het personeel zou schuldig wezen.

Op 5 Augustus kwam de eerste boot met bannelingen te Vlissingen aan. Alles was daar voor hen geregeld, zoodat zij terstond door konden reizen, na bekend te zijn gemaakt met hetgeen de Maatschappij voor hen zou doen.

Reeds op 7 Augustus kon de eerste Mededeeling (Zie Bijlage N^o. 11), welke den grondslag van onze verdere verhouding zou vormen, gedaan worden.

Spoedig volgden de overige booten, zoodat einde September ± 1400 man met hunne gezinnen, doch zonder huisraad en gedeeltelijk zonder andere kleederen dan die ze aanhadden, in hun vaderland (Nederland, België, Duitschland, Italië) teruggekeerd waren.

Dankbaar zij hier melding gemaakt van de algemeene bereidwillig-

heid om de bannelingen te helpen, vooral door plaatsing in betrekkingen, waar dit slechts eenigszins mogelijk was.

Toch was het lot van velen hunner weinig benijdenswaard, daar de aangeboden betrekkingen meestal, wat rang en salaris betrof, dwongen tot een grooten teruggang, ja soms niet in staat stelden om in het levensonderhoud te voorzien.

De hoop bleef, dat de N.Z.A.S.M. bij het einde van den oorlog hare getrouwe dienaren weder naar Zuid-Afrika, het beloofde land, zou terug brengen. De toestand op het oorlogsveld deed echter het uitzicht op een eervollen vrede meer en meer benevelen.

Toen de Maatschappij op sterken aandrang van de Duitsche Commissarissen in November besloot, surséance van betaling aan te vragen, wist zij, dat daarvan scheiding van haar personeel het gevolg zou wezen.

Zij hoopte intusschen nog in staat te zijn de gehuwde ambtenaren en beambten, gedurende den winter te kunnen blijven betalen, de ongehewden moesten na 1 Januari voor zich zelf zorgen.

Op 10 Januari 1901 werd de voorloopige surséance door de Rechtbank verleend.

Bewindvoerders achtten noodig ten spoedigste het dienstverband met het personeel te doen eindigen, doch stemden er in toe, dat de betaling van toelagen werd voortgezet tot einde Maart 1901.

Een gevolg van de verleende surséance was, dat wij geene uitbetaling konden doen van de aan ambtenaren en beambten toebehoorende stortingen in de Spaarkas, tot een gezamenlijk bedrag van *f* 1,161,715.80

Om de daardoor voor sommigen ontstaande financieele moeilijkheden zooveel mogelijk te voorkomen, werd door welwillende medewerking van de Nederlandsche Handel-Maatschappij en van de Wissel- en Effectenbank te Rotterdam, gedekt door eene borgstelling van belangstellende particulieren, een Voorschotkapitaal bijeengebracht, waaruit aan werkelijk behoefte hebbenden voorschotten werden verleend op hetgeen zij van de Maatschappij te vorderen hadden. In het geheel hebben die voorschotten *f* 238,000.— bedragen.

Een niet onaanzienlijk aantal van onze ambtenaren had eene vereeniging opgericht ter behartiging hunner belangen en zich verzekerd van de voorlichting van een bekwaam rechtsgeleerde.

In die vereeniging kwam de vraag ter sprake of het personeel al dan niet recht had op het hun contractueel toegekende salaris, ook na het eindigen der werkzaamheden in Afrika tot aan het eindigen van het Dienstverband. Besloten werd om, zoo de Maatschappij dit recht ontkende, een uitspraak van den rechter te vragen door de instelling van een eisch tot betaling door een der ambtenaren.

De Maatschappij ontkende het recht en verweerde zich tegen den eisch die, werd zij ingewilligd, het bedrag der schulden met ongeveer *f* 5,000,000.— zou doen toenemen.

Bij vonnis van de Rechtbank te Amsterdam van 21 April 1905 werd de eisch onzeggd, doch de belanghebbenden wilden van dat vonnis in hooger beroep komen, tenzij door eene dading eene voor beide partijen aannemelijke schikking kon worden getroffen.

De surséance van betaling was op 23 Januari 1904 opgeheven en de betaling van onze crediteuren kon niet geschieden, zoolang geene zekerheid was verkregen omtrent het door ons aan het personeel verschuldigde; daarom achtten wij het in het welbegrepen belang der crediteuren om een einde aan het proces te maken door eene dading, welke ons verplichtte datgene aan het personeel uit te betalen wat wij, waren de financiële omstandigheden der Maatschappij niet zoo abnormaal geweest, onverplicht zouden hebben gegeven.

De spaarkasgelden waren terstond na het eindigen der surséance uitbetaald, zoodat de Voorschotkas, onder hartelijke dankzegging aan de belanglooze vrienden, die zich blootgesteld hadden aan verlies, kon worden gelijkwideerd.

De dading eischte een uitgaaf van ruim *f* 1,250,000.—, welke de Maatschappij grootendeels moest leenen.

De omstandigheid, dat het uit nog ongeveer 2500 personen bestaande personeel heinde en ver over alle werelddeelen was verspreid, bevorderde niet de snelle afwikkeling dezer laatste verrekening met ons personeel.

Waar de Maatschappij harerzijds met groote waardeering de vele en goede diensten van haar uitstekend personeel erkent, durft zij zich vleien, dat van de zijde van het personeel — op weinige uitzonderingen na — zal erkend worden, dat de Maatschappij, trots de zeer moeilijke omstandigheden, hare verplichtingen op onbekrompen wijze is nagekomen en de belangen van het personeel nimmer uit het oog heeft verloren.

DE FINANCIËN.

Toen door het inbezitnemen van onze spoorwegen door den opperbevelhebber van de Engelsche troepen alle inkomsten ophielden en de toezegging, dat voor het gebruik der spoorwegen zou worden betaald, niet werd gestand gedaan, doordien op 12 September 1900 beslag werd gelegd op al onze spoorwegen, was de financieele toestand der Maatschappij zeer zorgelijk.

Was er nog genoeg geld in kas om de October-coupons onzer obligatiën te kunnen betalen, de uitkeering van het superdividend over 1899 ten bedrage van *f* 910,000.— werd voor onbepaalden tijd verdaagd; maar met 1 December vervielen weder de coupons van een paar leeningen en de betaling daarvan zou, ten nadeele van andere crediteuren, onze kas geheel uitputten.

Eene poging, om van de Engelsche Regeering te vernemen of zij, na de verklaring, dat op 1 September 1900 de Zuid-Afrikaansche Republiek was geannexeerd, bereid was de gegarandeerde rente en aflossing onzer leeningen te voldoen, bleef zonder resultaat.

Een mondeling onderhoud werd geweigerd; de schriftelijke vraag, door tusschenkomst van den Nederlandschen gezant overgebracht, werd mondeling beantwoord door te zeggen, dat niets kon gezegd worden vóór dat de zoogenaamde "Concession Commission" haar rapport had uitgebracht.

Ons bleef dus niet anders te doen over dan in eene door de Effectenvereening opgeroepen vergadering van obligatiehouders mede te deelen, dat de Maatschappij niet in staat was de December-coupon te betalen en niet wist, wanneer zij de betaling van coupons zou kunnen hervatten.

In die vergadering werd eene Commissie benoemd met den heer P. A. L. VAN OGTROP als voorzitter om de belangen van de obligatiehouders te behartigen.

Op de meest aangename wijze heeft deze Commissie met de Maatschappij samengewerkt.

De welwillende houding der obligatiehouders deed het ons onnoodig achten, om surséance van betaling aan te vragen en bij de Britsche Regeering was de indruk te vermijden, dat zij stond tegenover een insolvente onderneming.

De Duitsche Commissarissen echter drongen met klem er op aan, dat de Maatschappij zich moest stellen onder gerechtelijke contrôle en aan dien aandrang werd toegegeven in de hoop, dat zodoende de samenwerking tusschen de talrijke Duitsche aandeelhouders en het Bestuur der Maatschappij zou worden verzekerd.

Op 10 Januari 1901 werd door de Rechtbank voorloopige surséance verleend en werden tot bewindvoerders benoemd de heeren Mr. J. C. DE VRIES, Mr. L. H. KUHN Jr. en A. ROELVINK, terwijl aan de Heeren G. F. LATORF en J. D. REIMAN werd opgedragen een rapport optemaken omtrent den financiëlen toestand der Maatschappij.

Bij vonnis van 27 Juni werd de voorloopige surséance veranderd in eene définitieve met bepaling, dat zij op 10 Juli 1902 zou eindigen.

De Nederlandsche Wet verbood het na 10 Juli 1902 verlengen der surséance; wij vestigden de aandacht der Regeering op de nadeelige gevolgen van dit verbod en vonden een geopend oor, zoodat nog bij tijds eene wetswijziging werd voorgesteld en door de volksvertegenwoordiging werd aangenomen.

Deze wetswijziging stelde ons in staat na 10 Juli 1902 opnieuw surséance aantevragen en deze werd eerst voorloopig en later définitief verleend tot 23 Januari 1904.

Gedurende die tweede surséance veranderde de financiëele toestand der Maatschappij belangrijk, doordien de Britsche Kroonagenten voor de Koloniën alle obligatiën der N. Z. A. S. M., dus ook die, welke het eigendom der Maatschappij waren, inkochten.

Ook de gelden van het Spaar- en Ondersteuningsfonds waren in die obligatiën belegd en kwamen nu beschikbaar.

Wij konden na het eindigen der surséance aan de ambtenaren en beambten, die nog salaris, dat in Afrika niet had kunnen worden betaald, te vorderen hadden en die hunne spaargelden aan de Maatschappij hadden toevertrouwd, het verschuldigde betalen en tevens het sedert 31 Maart 1901 opgeheven Spaar- en Ondersteuningsfonds likwideeren, met inachtneming der daaromtrent in de Regeling van het fonds aangegeven bepalingen.

Bij mededeeling N^o. 13 van 31 Maart 1905 werden de deelhebbers van het fonds hiermede in kennis gesteld. Een jaar later konden wij met ons personeel finaal afrekenen, daartoe in staat gesteld door eene credietleening van één millioen gulden.

DE BESCHERMINGSCOMITÉ'S.

De Zuid-Afrikaansche Republiek was houdster van tusschen de 4 en 5000 aandeelen der Maatschappij en liet deze aan de Berlijnsche en Amsterdamsche Beurzen stuksgewijze verkoopen om Europeesche crediteuren der Republiek te kunnen betalen.

Na de verklaring der Britsche Regeering, dat ingaande op 1 Sept. 1900 het gebied der Republiek Britsche kolonie was geworden, maakte genoemde regeering aanspraak op den eigendom dier aandeelen en verklaarde zij den houders er van niet als bona fide te zullen beschouwen.

De angst, dat deze geheel wederrechtelijke verdeling der aandeelen in twee soorten moeilijkheden zou veroorzaken, riep te Berlijn een Schützcomité voor 6 pCt. aandeelen, welke op 1 December 1900 in het bezit van Duitschers waren, in het leven. De aandeelen werden gedeponereerd, inclusief de superdividendbewijzen 1899, en certificaten werden uitgegeven.

Hierdoor hield de verkoop van origineele aandeelen ter Berlijnsche beurze op.

6836 stuks aandeelen werden ingeleverd.

Het voorbeeld te Berlijn gegeven, moest wel te Amsterdam worden gevolgd om de Nederlandsche aandeelhouders niet in ongunstiger positie

te brengen dan de Duitsche. Bovendien werd in Amsterdam voor de $4\frac{1}{2}$ pCt. aandeele een afzonderlijke categorie gevormd.

In het geheel werden te Amsterdam bij het comité gedeponereerd 779 stuks 6 pCt. en 1337 stuks $4\frac{1}{2}$ pCt. aandeele.

Veel later (in 1903) werd ook te Parijs een comité gevormd, dat echter geen certificaten afgaf en 4556 aandeele (waarvan 1408 stuks $4\frac{1}{2}$ pCt.) vertegenwoordigde.

Spoedig ontardden de beschermingscomités in makelaars voor den verkoop van aandeele aan de Britsche Regeering.

Reeds op 13 Februari 1901 boden de heeren Baron VON ECKHARDSTEIN en KARL SCHAUER, in een door hen gevraagd onderhoud met de meerge-noemde „Concession Commission”, alle Duitsche aandeele, ten bedrage van 6836 stuks te koop aan tot een prijs van $264\frac{1}{3}$ 0/0 per stuk.

Die heeren ontzagen zich niet om, ter aanbeveling van hun koopwaar, alle solidariteit van de Duitsche Commissarissen en Aandeelehouders met het Bestuur te ontkennen, zelfs zeide de Heer SCHAUER: „We help you (door het verkoopen der Duitsche aandeele) to get the bulk of the shares — the other 7164 shares — for nothing”.

Blijkbaar hebben deze woorden geen grooten indruk gemaakt, ze zijn zelfs niet opgenomen in het verslag dier bespreking, dat als bijlage aan het rapport der Concession Commission is toegevoegd.

Eerst op 9 Januari 1903 is ter kennis van de Duitsche aandeelehouders gebracht een aanbod van de Britsche Regeering om de Duitsche aandeele te koopen tegen £ 135 plus 4 0/0 's jaars van f 1000 vanaf 1 September 1900 tot den koopdag. De superdividenden waren in dezen koop niet begrepen.

In de op 10 Januari gehouden vergadering van houders van bij het Comité gedeponereerde aandeele, werd omtrent het aanbod geen besluit genomen.

In een door Prof. MEILI te Zürich op verzoek van het Duitsche Comité gegeven advies, omtrent de rechten van de N. Z. A. S. M., kwam deze tot de conclusie, dat alle door de Britsche Regeering aangevoerde gronden, om hare uit de Concessie voortspruitende verplichtingen te ontkennen, drogredenen waren, en dat zoowel op grond van het internationaal privaat-

recht als van het volkenrecht de Maatschappij volkomen gerechtigd was om volledige schadevergoeding te eischen. Hij berekende, dat de houders van 6 pCt. aandelen recht hadden op de gegarandeerde rente en op een naastingsprijs van *f* 2,643.40 per aandeel.

Men besloot in bovengenoemde vergadering het advies te laten drukken en aan de Engelsche Regeering te zenden, vertrouwend, dat dan een meer aannemelijk aanbod zou worden verkregen.

Het Amsterdamsche Comité, kennis gekregen hebbende van bovenstaand aanbod, uitsluitend gericht aan de Duitsche belanghebbenden, deed al zijn best om de toezegging te verkrijgen, dat de bij hen gedeponeerde aandelen tegen denzelfden prijs als den Duitschers aangeboden zouden worden gekocht. Zelfs werd — hoewel te vergeefs — de medewerking der Nederlandsche Regeering gevraagd om daartoe te geraken.

Al of niet ten gevolge van de bemoeiingen van het Amsterdamsche Comité verscheen de volgende bekendmaking:

TRANSVAAL.

Netherlands South-African Railway Co's Shares.

In pursuance of instructions received from His Majesty's Government, the Crown-Agents for the Colonies beg to notify for the information of all concerned, that they will, on the 1st of December be prepared to purchase the undermentioned shares of the Netherlands South African Railway Company on the following-terms and conditions viz

For each share of 1000 guilders carrying	
interest at the rate of 6 pCt. per annum	£ 135.—.—
Interest à 4 pCt. per annum from 1 st Sept.	
1900 to 1 st December 1903.	„ 10.16.8
	————— £ 145.16.8

For each share of 1000 guilders carrying	
interest at the rate of 4½ pCt. per annum	£ 112.10.—
Interest à 3⅓ pCt. per annum from 1 st Sept.	
1900 to 1 st December 1903.	„ 9.—.6
	————— £ 121.10.6

The Crown-Agents will require satisfactory proof that each share, on account of which payment is claimed, was in private hands on the 9th October 1899 and no shares which were the property of the Government of the late South African Republic or the property of Directors, or Officials of the Netherlands South African Railway Company will be paid for.

Payment will be made on the 1st of December or as soon after that date as the shareholder can satisfy the Crown-Agents as to the fulfilment of the prescribed conditions, but interest will in any circumstances cease as from the 30th of November.

In the event of shareholders desiring to receive earlier payment, they will be paid off with interest up to the date of lodging the shares, provided that they can satisfy the prescribed conditions.

Shareholders who fail to accept this offer and who do not surrender their shares on the 1st of December, or on such later date as the Crown-Agents may authorise in special cases, will receive no further consideration from either His Majesty's Government or the Government of the Transvaal.

The Crown-Agents cannot undertake to repay the shares through the post. Foreign or country holders should therefore cause their share-certificates to be presented through the London Agents of their Bankers.

Forms for licing the shares, together with a statement of the particulars which will be required as to the ownership of shares will be obtainable at the Office of the Crown-Agents for the Colonies, Downing Street, S.W. and N^o. 21 Tokenhouse Buildings E.C. at a date, which will be hereafter answered.

LONDON, 27th August 1903.

Doordien de Fransche aandeelhouders, die zich door tusschenkomst van een beschermingscomité onder de hoede van de Fransche Regeering hadden gesteld, erkenden, hunne aandelen na 9 October 1899 van de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek te hebben gekocht, konden zij van de aanbieding geen gebruik maken.

In Duitschland en Nederland waren de Comités ijverig in de weer om de aandeelhouders te helpen hunne aandeelen te verkoopen.

Eenige steun aan het Bestuur der Maatschappij om erkenning van de rechten der Maatschappij of een aannemelijke schikking te verkrijgen, werd door geen der beide Comité's verleend.

In Augustus 1906 slaagde het Fransche Comité er in om alle bij dit Comité aangesloten aandeelen aan de Britsche Regeering te verkoopen.

Bij de onderhandelingen in het einde van 1907 gevoerd, bleek dat van de 14.000 aandeelen 13.818 stuks door die Regeering waren aangekocht.

ONDERHANDELINGEN.

Den 13^{den} September 1900 werd aan den heer VAN KRETSCHMAR te Pretoria de volgende brief ter hand gesteld:

MILITARY GOVERNOR'S OFFICE, Pretoria, 12 Sept. 1900.

Sir,

I am directed by the Field-Marshal, Commanding-in-chief to inform you that, in consequence of the facts disclosed by an examination of the documents seized on the premises of the Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij under my order of the 2nd ultimo, His Lordship has directed that all the roadway, buildings, materiel and other equipment of the said Company which have fallen or may fall into the hands of her Majesty's Forces shall be seized and held for disposal in such manner as Her Majesty's Government shall see fit to direct.

This letter will be delivered to you by Lieut.-Colonel F. I. MAXSE D. S. O. who will at the same time take formal possession of your offices and their contents in the name of Her Majesty's Government.

As it is possible that you may have certain personal responsibilities towards your directors in Amsterdam His Lordship will be willing to consider any application that you may wish to make for access to the Company's books.

I am Sir, Your obedient servant

(signed) J. G. MAXWELL
Major-General, Military Governor.

Op eene vraag der Directie om eenige aanwijzing van de ontdekte feiten en schrifturen, die tot deze beslissing aanleiding hadden gegeven, alsmede eenige toelichting omtrent de positie der Maatschappij als gevolg daarvan, werd het volgende antwoord ontvangen:

MILITARY GOVERNOR'S OFFICE, Pretoria 14 Sept. 1900.

J. VAN KRETSCHMAR Esq.
Managing Director N. Z. A. S. M.
Pretoria.

Sir,

In reply to your letter of the 14th instant, I beg to inform you that the facts disclosed and the future of the N.Z.A.S.M. are now in the hands of Her Majesty's Government, to whom any communication should be addressed by the Directorate of your Company at Amsterdam.

I consider the position of your Company under the present order is as follows:

1. The entire management passes entirely and absolutely into the hands of the British Authority on the spot.
2. The whole of the personal of the Company, except such as were Burghers of the Z.A.R. and who elect to remain in the Transvaal, will be sent to Europe.

Under the above circumstances I think you should now be able to decide as regards the last paragraph of my letter of the 12th instant.

I have the honour to be, Sir,

Your obedient servant

(signed) J. G. MAXWELL
Major-General, Military Governor.

De spoorwegen werden door de militaire autoriteit in bezit genomen, de bureaux voor den Directeur gesloten met vergunning om, desgewenscht, de boeken te mogen raadplegen.

Redenen om nog langer in het oorlogsland te blijven bestonden er voor den Directeur te minder, toen om nadere inlichtingen verwezen werd naar de Britsche Regeering.

In de *Government Gazette* van 19 September kwam echter eene aankondiging voor, dat de „Concessions Commission” op 1 October en volgende dagen zitting zou houden te Pretoria en dat personen, die wenschten gehoord te worden, zich schriftelijk moesten wenden tot den Secretaris der Commissie te Kaapstad.

Ofschoon onze Directeur zich niet aanmeldde, werd hij toch opgeroepen om voor de Commissie te verschijnen, waartoe hij zich, onder voorbehoud, dat geene zaken zouden worden aangeroerd, welke in Europa moesten worden behandeld, bereid verklaarde.

Het verhoor had plaats op 11 October, maar toen de heer VAN KRETSCHMAR zich op het gemaakte voorbehoud beriep, werd hem eene proclamatie van den vorigen dag vertoond, waarbij het geven van getuigenis verplichtend en het weigeren er van strafbaar werd gesteld.

De hem gestelde vragen hadden bijna uitsluitend betrekking op de verrichtingen van de Maatschappij gedurende den oorlog en op den inhoud van eenige in beslag genomen documenten en brieven; de antwoorden bepaalden zich meestal tot bevestiging van feiten, welke algemeen bekend konden worden geacht.

Over de door de Maatschappij gevolgde gedragslijn werd niet gediscussieerd, hetgeen des te aangener was, omdat in de Commissie zitting had een oud-Volksraadslid van de Zuid-Afrikaansche Republiek, die evenals bij de vorige annexatie, terstond naar den vijand was overgelopen en die als Volksraadslid steeds vijandig tegenover de Maatschappij had gestaan. Als eenig Afrikaansch lid der Commissie was natuurlijk zijn invloed groot en verloor de Commissie voor ons zelfs den schijn van een onpartijdig college, bevoegd om een oordeel over onze handelingen uittespreken.

Op 10 November 1900 kwam de heer VAN KRETSCHMAR te Londen aan, waar hij door zijn mededirecteur werd opgewacht; van de gelegenheid, dat beide Directeuren te Londen waren, werd gebruik gemaakt om een rechtsgeleerd advies in te winnen omtrent de beste wijze van handelen om van de Engelsche Regeering erkenning te verkrijgen van onze rechten.

Dit advies luidde in hoofdzaak, dat die erkenning uitsluitend te verwachten was van de diplomatieke tusschenkomst der Nederlandsche

Regeering en dat de Maatschappij zich moest onthouden van iedere daad, welke kon worden uitgelegd als eene erkenning van de Concessions Commission als bevoegd beoordeelaar van onze rechten en van onze daden.

Toen de Britsche Minister van Koloniën de Directie uitnoodigde of liever aanbeval om persoonlijk mondeling de Concessions Commissie in te lichten, werd hem bericht, dat daaraan geen gevolg zou worden gegeven, maar dat de Maatschappij bereid was de haar schriftelijk gestelde vragen schriftelijk te beantwoorden en ook om ten haren kantore alle gewenschte inlichtingen te verstrekken.

Het was die Commissie niet te doen om te worden ingelicht, maar om de Directeuren een verhoor te doen ondergaan en om daarop een veroordeelende uitspraak in haar rapport te kunnen gronden, geen enkele vraag werd gedaan en niemand kwam zich te Amsterdam op de hoogte stellen.

Het rapport der Concessions Commission is gedateerd van 19 April 1901 en daarin wordt geconstateerd, dat er geene aanleiding bestaat om aan de rechtsgeldigheid der aan de Maatschappij verleende Concessie te twijfelen.

De Commissie is echter van oordeel, dat de Britsche Regeering niet rechtens verplicht is de verplichtingen van de Zuid-Afrikaansche Republiek tegenover de Maatschappij als de hare te erkennen en dat, zoo zij iets doet ten behoeve der obligatiehouders en aandeelhouders, dit uitsluitend uit genade (*ex gratia*) geschiedt. Zij meent, dat de aandeelhouders alle aanspraken op genade verbeurd hebben, doordien de Maatschappij gedurende den oorlog de neutraliteit verbroken heeft en daardoor de Concessie van zelf vervallen is. Bovendien is zij van oordeel, dat de houders van aandelen, welke dezelve na den oorlog hadden gekocht, niet geacht kunnen worden *bona fide* aandeelhouders te zijn, aangezien onder die aandelen er waren, welke in eigendom toebehoorden aan de Republiek.

Geen rechtsgeleerde van naam, noch in Engeland, noch elders, heeft het gewaagd deze uitspraken der Commissie in bescherming te nemen en Prof. MEILI noemt ze geheel ongegrond, sommige beweringen noemt hij

zelfs „grotesk”, o. a. die over het verbreken der neutraliteit door eene naamlooze vennootschap.

Het geheele rapport der Commissie, voor zoover het de Maatschappij betreft, mist alle objectiviteit en is geschreven onder den indruk van de groote diensten door de Maatschappij gedurende den oorlog aan de Republiek bewezen — zooals haar plicht was — en de daardoor krachtig bevorderde actie der Republiek tegen de Engelsche legermacht.

Zoolang de oorlog duurde, was het in bezithouden van onze spoorwegen door de Britsche troepen niet wederrechtelijk, maar met het eindigen van den oorlog op 31 Mei 1902 hield het motief op en moesten de eigendommen weder ter beschikking onzer Maatschappij gesteld worden.

Bij schrijven der Maatschappij van 14 Juni 1902 werd aan de Britsche Regeering de vraag gesteld of zij de spoorwegen wilde teruggeven, dan wel, ze wilde naasten overeenkomstig de bepalingen der Concessie. Het antwoord, gedateerd 9 Juli, luidde:

„I am directed by M. Secretary Chamberlain to acknowledge the receipt of your letter of the 14th instant, in which you ask to be informed to the intentions of His Majesty's Government with regard to the Netherlands South African Railway Company.

In reply I am to inform you that no statement can be made at present, but that a further communication will be addressed to you at a later date”.

Toen, geruimen tijd daarna, nog geen nader bericht was ontvangen, herinnerde de Maatschappij op 24 Januari 1903 aan de gedane toezegging en werd 14 Februari d. a. v. de ontvangst van onzen brief erkend en sedert liet „Secretary Chamberlain”, noch zijne opvolgers iets van zich hooren.

De middelen om rechtstreeks tot eene oplossing te geraken waren hiermede uitgeput, zoodat wij ons tot de Nederlandsche Regeering — welke steeds volledig op de hoogte onzer handelingen was gehouden — wendden, met verzoek onze belangen en rechten bij de Britsche Regeering te willen behartigen.

Met groote welwillendheid werd ons verzoek ontvangen en toegezegd

dat de Nederlandsche Regeering de noodige stappen zoude doen om de Britsche Regeering te nopen tot een vergelijk te komen.

Er bleef niet anders over, dan geduldig den uitslag der diplomatieke onderhandelingen af te wachten.

Eerst op 26 November 1904 ontvingen wij bericht, dat onze Regeering aan de Britsche had voorgesteld om de tusschen beide Regeeringen, ten opzichte onzer Maatschappij, bestaande meeningsverschillen te onderwerpen aan de beslissing van het Internationale Hof van Arbitrage.

De omstandigheid, dat het hoofd van het Britsche Ministerie zich had doen kennen als 'een warm voorstander van arbitrage in internationale kwesties, deed ons hopen, dat het voorstel met beide handen zou worden aangenomen, maar wij werden daarin teleurgesteld.

Na twee en een half jaar wachten antwoordde de Britsche Regeering einde Mei 1907, dat zij niet genegen was om arbitrale beslissing in te roepen, maar wel om de zaak door eene schikking te beëindigen, waartoe zij opgaaf verzocht van het bedrag onzer pretentie.

Officieus was dit bedrag haar reeds bekend, want in September 1906 hadden wij het bezoek ontvangen van een hoofdambtenaar van het „Colonial Office”, die zich op de hoogte wilde stellen van den aard en het bedrag onzer vorderingen.

De Nederlandsche Regeering had geen bezwaar, dat wij alle gevraagde inlichtingen gaven, die konden strekken om de Britsche Regeering in staat te stellen over de zaak volledig te kunnen oordeelen.

Mondeling en schriftelijk gaven wij alles wat gevraagd werd en in ons schrijven van 5 Juli 1907 aan den Nederlandschen Minister van Buitenlandsche Zaken herhaalden wij die gegevens.

In September van dat jaar ontvingen wij eene uitnoodiging om met den Generalen Agent van de Transvaal te Londen de door ons gegeven berekening te komen bespreken.

De conferentie had plaats op 7 November 1907. Daaraan namen onzerzijds deel de heeren VAN KRETSCHMAR VAN VEEN en VAN DEN WALL BAKE en van Britsche zijde de Generale Agent SIR RICHARD SOLOMON en de bovenbedoelde hoofdambtenaar van het „Colonial Office”.

Onze berekeningen steunden op de bepalingen der Concessie, doch reeds dadelijk werd ons verklaard, dat die Concessie werd geacht te zijn vervallen en dus moest getracht worden het eens te worden over het bedrag, dat noodig zou zijn om ons in staat te stellen de Maatschappij te kunnen likwideeren.

Wij namen onder protest acte van die verklaring en kwamen tot het resultaat, dat eene uitkeering van £ 127,000 wellicht de likwidatie voor de aandeelhouders der Maatschappij aannemelijk zou maken, indien alle door de Britsche Regeering gekochte aandelen werden vernietigd.

Het oordeel der Regeering van de Transvaalkolonie over deze regeling moest worden gevraagd en eerst na ontvangen bericht kon de bespreking worden hervat.

Die tweede bespreking, waaraan de beide Directeuren van de N. Z. A. S. M. deelnamen, had plaats op 14 Mei en als gevolg daarvan deed de Britsche Regeering aan de Nederlandsche het volgende schrijven toekomen:

THE HAGUE, July 18, 1908.

Monsieur le Ministre,

In compliance with directions which I have received from His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs I have the honour to acquaint Your Excellency, for the information of the Netherland Government that His Majesty's Government, on behalf of the Government of the Transvaal, are willing to make the following offer with a view to effecting the liquidation of the Netherland South African Railway Company.

I am to state that this offer is made on the basis of the adherence by His Majesty's Government to their refusal to recognize the concession granted to the said Company by the Government of the late South African Republic, and that it is intended to effect an amicable settlement of all outstanding difficulties.

The Transvaal Government offers on the conditions herein-after mentioned:

1. To pay the claims of the Cape Colony and Natal Government against the Company, which according to the books of that Company amount to ninety five thousand five hundred and forty four pounds £ 95,544.
2. To hold themselves liable for the payment of the outstanding debentures of the Company, whenever these should be presented by the holders for payment.
3. To pay the Company the sum of one hundred and twenty seven thousand pounds in satisfaction of all claims other than those mentioned in 1 and 2. £ 127,000.

The conditions to this offer are:

1. That transfer of the properties belonging to the Company and situated at Delagoabay, be given to the Transvaal Government, and all titles relating thereto be handed over to that Government or its representative in London.
2. That the Company cedes to the Transvaal Government all debts due to it in South Africa, and hands over to that Government all documents of the proof of such debts.
3. That no claim be made in future either by the Netherland Government or the Company against the Imperial Government, the Transvaal Government or the Government of the Orange River Colony in respect of any Governments notes issued by the Government of the late South African Republic, or in respect of any other matter whatsoever, connected with the seizure of the railway and other properties of the Company in South Africa.
4. That the Company be liquidated and dissolved within a reasonable time for which purpose the shares of the Company in the possession of the Crown Agents for the Colony shall be cancelled.

I am to add that the Transvaal Government are prepared if this offer is accepted to engage not to advance any claim which they may have against the Company.

I avail myself, etc.

(*get.*) HENRY HOWARD.

De Nederlandsche Regeering beval ons aan om de voorstellen met gunstig preadvies aan de beslissing der aandeelhouders te onderwerpen.

In de Buitengewone Algemeene Vergadering van aandeelhouders, gehouden op 10 Augustus 1908 werd het volgende besluit genomen, waarmede de Regeering werd in kennis gesteld:

De Algemeene Vergadering van Aandeelhouders der N.Z.A.S.M., Kennis genomen hebbende van het schrijven van Z.Exc. den Minister van Buitenlandsche Zaken van 22 Juli l.l. en van de daarbij overgelegde aanbieding van de Britsche Regeering,

overwegende dat de Minister het aannemen dier aanbieding aanbeveelt,

overwegende, dat, na de pertinente verklaring der Britsche Regeering,

niet zal kunnen verkregen worden, de erkenning van de aan de Maatschappij verleende concessie, den grondslag harer rechten;

Besluit:

- 1^e. de Directie op te dragen om aan Z.Exc. den Minister van Buitenlandsche Zaken mede te deelen, dat de Maatschappij de aanbieding en de daaraan verbonden voorwaarden aanvaart,
- 2^e. de Maatschappij te ontbinden met ingang van den dag waarop het bedrag van £ 127,000 zal zijn ontvangen en de aandelen der Maatschappij, welke het eigendom zijn van de Kroon-Agenten voor de Koloniën, ten genoegte van de Directie waardeloos zullen zijn gemaakt,
- 3^e. dat de vereffening der Maatschappij overeenkomstig Art. 40 der Statuten, zal geschieden door de Directie onder toezicht van den Raad van Commissarissen.

Nadat op 1 October het bedrag was uitbetaald en op 9 October het proces-verbaal der vernietiging der aandelen was ontvangen, werd, overeenkomstig het besluit van aandeelhouders, de Maatschappij op 13 October 1908 verklaard te zijn ontbonden.

Te gelijkertijd werden de super-dividenden over het jaar 1899 betaalbaar gesteld.

In December werd op alle aandelen een voorloopige uitkeering van 100 pCt. of duizend Gulden gedaan en op 3 April 1909 kon de eindlikwidatie-rekening aan de goedkeuring van aandeelhouders worden onderworpen. Blijkens die rekening werd op ieder 6 pCt. aandeel nog *f* 2,195.— en op ieder $4\frac{1}{2}$ pCt. aandeel nog *f* 1,662.50 uitbetaald, zoodat in totaal 319.5 pCt. en 226.25 pCt. op de aandelen werd betaald, waarin begrepen de vanaf 1 Januari 1900 tot 31 December 1908 onbetaald gebleven gegarandeerde rente van 6 pCt. en $4\frac{1}{2}$ pCt.

De aandeelhouders, die hunne aandelen niet hadden verkocht, ontvingen dus datgene waarop zij, ware de Concessie eerlijk nagekomen, recht zouden hebben gehad.

Met eere ging de Maatschappij ten grave, dankbaar voor de bescherming welke zij van de Nederlandsche Regeering had gekregen, maar met de weemoedige gedachte, dat Nederland in zijne zoo groote belangen in Zuid-Afrika een bijna onherstelbaar verlies had geleden.

Moge het streven der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij gewaardeerd worden en tot navolging prikkelen!
