

BIJLAGEN.

INHOUD.

No.		Blz.
1.	Voorwaarden der Concessie 25 Juni 1890	5
2.	Overeenkomst tusschen de Z.-A. Republiek en de Kolonie Natal, betreffende Spoorwegverlenging vanaf Charlestown	16
3.	Gouvernements kennisgeving in zake benoeming eener Industriele Commissie van Onderzoek.	22
4.	Memorie van den Directeur der N. Z. A. S. M. voor de Industriele Commissie van Onderzoek.	23
5.	Staat van Overgenomen Goederen in tonnen 1895, '96, '97, '98 en '99	33
6.	Staat van in 1899 vervoerde Goederen, gespecificeerd naar de soort	34
7.	Dienstorder No. 10.	36
8.	Dienstorder No. 14.	37
9.	Dienstorder No. 48.	39
10.	Dienstorder No. 50.	41
11.	Mededeeling No. 1.	44
12.	Dienstregeling 1 Juni 1899	46

VOORWAARDEN van concessie voor den aanleg
en de exploitatie van eenen Spoorweg in de Zuid-
Afrikaansche Republiek van de Portugeesche grens
naar Pretoria—Barberton—Johannesburg en Vaalrivier.

AFDEELING I.

Van den aan te leggen weg.

ARTIKEL I.

Deze concessie omvat den aanleg en de exploitatie:

- a.* van eenen spoorweg beginnende aan de grens van het Portugeesch gebied, daar aansluitende aan de lijn van de Delagoabaai en loopende vandaar in de richting van de Krokodilrivier naar de Nelspruit;
- b.* van eenen spoorweg, aansluitende aan de lijn hierboven bedoeld onder *a*, naar Pretoria, Johannesburg en de Vaalrivier;
- c.* van eenen spoorweg van Barberton aansluitende aan den onder *a* genoemden spoorweg.

ART. II.

Aan den Concessionaris wordt het uitsluitend recht gegeven tot het aanleggen en exploiteeren, op de voorwaarden dezer concessie van spoorwegen of stoomtramwegen in de Zuid-Afrikaansche Republiek, die, hetzij aansluiten aan buitenlandsche spoor- of stoomtramwegen, aan vlotbare rivieren of aan de zee, hetzij geacht kunnen worden in competitie te komen met de reeds aan de Maatschappij geconcessioneerde lijnen of gedeelten dezer lijnen, wanneer de Volksraad besluit dat zulk een lijn zal of mag worden gebouwd. Dit recht vervalt voor die spoorweg- of stoomtramlijnen, waarvan de aanleg en de exploitatie door den Staat zullen geschieden.

Wanneer de Regeering gedurende den duur dezer concessie mocht besluiten de exploitatie van zulk eene spoorweglijn aan anderen op te dragen, zal de Concessionaris daarmede worden belast op de voorwaarden dezer concessie, tenzij in gemeen overleg anders wordt overeengekomen.

De Concessionaris is verplicht binnen drie maanden nadat het besluit van den Volksraad is genomen, te verklaren of hij van zijn recht gebruik zal maken.

ART. III.

De spoorwijdte zal bedragen 1.067 M. (3 voet 6 dm. Eng.).

Wordt echter voor den spoorweg of tramweg op Portugeesch gebied eene andere wijdte aangenomen, dan zal deze voor de hierbedoelde lijn verplichtend zijn.

ART. IV.

Behoudens de noodige uitwijkplaatsen met dubbel spoor, zal de spoorweg en de daartoe behoorende aardenbaan en kunstwerken worden gebouwd voor enkel spoor.

ART. V.

De richting van den spoorweg tusschen de in art. I genoemde punten en de plaatsen waar de stations en halten worden gemaakt, zoomede de werken voor den vrijen afloop van het water en het vrije verkeer op de bestaande wegen benoodigd, worden door den Concessionaris bepaald in overleg met den Commissaris der Regeering.

Waar de Concessionaris zulks in het belang van de onderneming raadzaam of noodig acht, zal hij den spoorweg geheel of gedeeltelijk op de bestaande wegen en straten mogen aanleggen, mits, ten genoegen van den Regeeringscommissaris, voldoende ruimte overlatende voor het gewoon verkeer.

ART. VI.

Alle gronden, voor den spoorweg, de stations en halten, de wachtershuisjes, de woningen en erven voor het personeel en andere aanhoorigheden of inrichtingen, voor het ontleenen van specie, ballast, klip- en kalksteen of andere dergelijke materialen, voor het kappen van hout, het vervoeren en het terzijde stellen van materialen en aarde, voor het verleggen van wegen, rivieren, spruiten en waterleidingen en in het algemeen voor het tot stand brengen en exploiteeren van den spoorweg benoodigd, worden door de Regeering kosteloos en tijdig ter beschikking van den Concessionaris gesteld, behoudens vergoeding door den Concessionaris van den door haar betaalden prijs, in die gevallen, waarin onteigening onvermijdelijk is geweest; zij worden, voor zoolang de concessie duurt, hem in bruikleen afgestaan, met uitzondering van die gronden, welke voor de exploitatie der lijn niet noodig zijn.

Bij het bepalen van de grenzen dezer gronden, zal al aanstonds op de noodige ruimte voor het aanleggen van dubbel spoor en andere uitbreidingen, alsook tot wering van gras- en boschbranden, worden gerekend.

ART. VII.

Aan den Concessionaris wordt vrijdom van inkomende rechten verleend voor alle materialen, werktuigen, grondstoffen enz., die voor den aanleg en de exploitatie van den spoorweg noodig zijn.

ART. VIII.

Indien de Regeering den aanleg van wegen, kanalen, enz. gebiedt of toestaat, die den in deze concessie bedoelden spoorweg doorsnijden of daaraan aansluiten, kan de Concessionaris dit niet beletten.

Alle noodige beschikkingen zullen in overleg met hem worden genomen, opdat daardoor geene verhindering aan het verkeer of den dienst worde veroorzaakt en geen onkosten voor den Concessionaris daaruit voortvloeien.

Is het laatste onvermijdelijk, zoomede in het geval van duurzame vermeerdering van kosten voor het onderhoud of den dienst, zoo zal den Concessionaris eene schadeloosstelling in eens, daarmede gelijkstaande, worden verleend.

ART. IX.

De spoorwegwerken moeten zijn aangevangen binnen een jaar, nadat de concessie door den Concessionaris is aanvaard of zooveel later als de noodige gronden ter beschikking van den Concessionaris zijn gesteld, en de lijn van de Delagoabaai tot de grens van het Portugeesche gebied zoo ver is voltooid, dat met het aanvoeren van materialen voor den in deze concessie bedoelden spoorweg over die lijn is kunnen worden begonnen.

De spoorweg, bedoeld in art. 1 sub *a*, moet voltooid en in exploitatie gebracht zijn binnen den tijd van vier jaren nadat met de werken is begonnen.

Wordt aan het bepaalde in de beide voorgaande alinea's van dit artikel, wat betreft het aanvangen en voltooiën van den spoorweg, niet voldaan, zoo heeft de Regeering het recht alle eigendommen van den Concessionaris te naasten tegen uitkeering aan de Maatschappij van de gelden, benoodigd tot geheele liquidatie der Maatschappij en teruggave van 90 pCt. van het gestorte maatschappelijk kapitaal.

ART. X.

Wanneer door den Concessionaris kennis is gegeven van het voornemen om den spoorweg tot Pretoria te verlengen, zal die verlenging, alsmede de geheele lijn tot de Vaalrivier voltooid en in exploitatie moeten zijn binnen den tijd van tien jaren, na de voltooiing van den spoorweg tot de Nelspruit.

Wanneer aan deze laatste verplichting niet wordt voldaan of met de verlenging van den spoorweg niet binnen den tijd van vijf jaren na de voltooiing van den spoorweg tot de Nelspruit is begonnen, heeft de Regeering het recht alle eigendommen van den Concessionaris te naasten, tegen uitkeering aan de Maatschappij van de gelden, benoodigd tot geheele liquidatie van de Maatschappij en teruggave van het gestorte maatschappelijk kapitaal.

De Concessionaris neemt aan de spoorwegen, bedoeld in art. I, met spoed te voltooiën en zullen deze, behoudens onvoorziene omstandigheden, voor verkeer geopend zijn vóór of op den 31^{sten} December 1894, met uitzondering van het gedeelte dat Pretoria en Johannesburg met de Vaalrivier verbindt, waarop verkeer moet aanvangen zes maanden nadat het vervoer op den Vrijstaatschen spoorweg tot en over de Vaalrivier zal kunnen plaats hebben, of wel zes maanden nadat het vervoer op den spoorweg van Delagoabaai tot Pretoria is aangevangen, indien dit tijdstip vroeger plaats mocht hebben, zullende voor elken dag vertraging in het eerste geval eene boete beloopt worden van £ 50 en in het tweede geval van £ 25.

De Spoorwegmaatschappij wordt in hare boeken met het bedrag dezer boeten belast.

AFDEELING II.

Van het toezicht op de werken en op de exploitatie.

ART. XI.

De Regeering heeft het recht toezicht te doen houden over de uitvoering der werken en de exploitatie. Zij kan daartoe te allen tijde den toestand der werken en het materieel doen opnemen. Hare met die opname belaste ambtenaren hebben daarbij toegang tot alle voor het publiek en den dienst bestemde lokalen.

ART. XII.

De bestaande of te maken algemeene wetten op de politie der spoorwegen in de Zuid-Afrikaansche Republiek zijn van toepassing op den in deze concessie bedoelden spoorweg, echter zonder dat de Regeering daardoor de bij deze concessie aan den Concessionaris verleende rechten kan verkorten.

AFDEELING III.

Van de exploitatie en het materieel.

ART. XIII.

Het vervoer op den spoorweg moet door stoomkracht geschieden.

ART. XIV.

De Concessionaris is gehouden gedurende den geheelen duur van de concessie den spoorweg, met alles wat daartoe behoort, in goeden staat te onderhouden en den dienst niet te staken dan in gevallen van overmacht.

ART. XV.

De rijtuigen worden ingericht voor ten minste twee klassen van reizigers.

ART. XVI.

De Concessionaris is gehouden om reglementen voor zijnen dienst vast te stellen en aan de goedkeuring van den Commissaris van de Regeering bij het plaatselijk bestuur van den spoorweg te onderwerpen, opdat deze zich kan overtuigen dat daarin niets voorkomt, wat strijdig is met de voorwaarden van deze concessie en de algemeene wetten des lands. Deze reglementen zijn ook verbindend voor derden.

De dienst wordt niet geopend voordat deze reglementen zijn goedgekeurd.

Wanneer binnen drie maanden nadat zij hem zijn aangeboden, daarop door den Regeeringscommissaris niet is beschikt, wordt hij geacht ze te hebben goedgekeurd.

AFDEELING IV.

Van de tarieven en het vervoer.

ART. XVII.

De Concessionaris mag voor het vervoer van personen, goederen, vee enz., alsmede voor lossen, laden, bestellen en andere soortgelijke diensten voor wagenhuur enz., door hem te bepalen vergoedingen vorderen.

De in-, uit- en doorvoerrechten aan de Portugeesche grens verschuldigd voor de over den spoorweg vervoerde goederen (waaronder ook vee) worden geïnd door en ten behoeve van den Concessionaris, volgens regelen vast te stellen in overleg met den Regeerings-Commissaris, volgens instructie der Regeering.

De prijzen voor het vervoer van personen en goederen mogen echter, zonder voorafgaande goedkeuring der Regeering, nimmer te boven gaan:

Voor personen:

Eerste klasse 3d. per afgelegde mijl ($1\frac{7}{8}$ d. per kilometer).

Laagste klasse 2d. per afgelegde mijl ($1\frac{1}{4}$ d. per kilometer).

Voor gewone vrachtgoederen:

6d. per ton en per mijl ($3\frac{3}{4}$ d. per kilometer) met een minimum van £ 1 per verzending.

Voor ruwe goederen (steenkolen, ertsen van geringere waarde dan £ 45 per ton, steenen, onbezaagd hout, enz.) bij hoeveelheden van minstens 5 ton:

3d. per ton en per mijl ($1\frac{7}{8}$ d. per kilometer) met een minimum van £ 1 per verzending.

ART. XVIII.

Aan alle tarieven en de daarin te brengen wijzigingen wordt de noodige openbaarheid gegeven, voordat zij worden toegepast; geen tarief wordt veranderd voordat het ten minste drie maanden in werking is geweest.

ART. XIX.

De Concessionaris is verplicht voor iedereen, zonder onderscheid en zonder toestaan van gunsten, alles te vervoeren, wat hem ten vervoer wordt aangeboden, behoudens de algemeene bepaalde uitzonderingen.

ART. XX.

De Concessionaris is verplicht kosteloos over te voeren de gesloten postpakketten, welke door de postadministratie op de stations worden bezorgd.

Voor vervoer van Staatspostrijtuigen wordt 8d. per mijl (5d. per kilometer) aan de Maatschappij vergoed.

ART. XXI.

De Concessionaris is verplicht zich met den telegraafdienst langs den spoorweg te belasten, kosteloos voor de Regeering, tegen vergoeding voor het publiek.

ART. XXII.

Bij oorlogsgevaar, in oorlogstijd of in geval 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 gebiedend, behoudens schadeloosstelling aan den Concessionaris.

ART. XXIII.

De Concessionaris is verplicht te allen tijde vrijen toegang in de voor het publiek en den dienst bestemde lokalen der stations en, zoo noodig, op den spoorweg te verleen en aan de ambtenaren der politie en van de in- en uitgaande rechten, die in de uitoefening hunner bediening zijn.

A F D E E L I N G V.

Van het aanvaarden en vervallen der concessie.

ART. XXIV.

De concessie wordt door den Concessionaris aanvaard zoodra een kapitaal van vijf millioen gulden in aandeelen en obligatiën is verkregen en het vervoer over het Portugeesch grondgebied naar genoegen van den Concessionaris geregeld is.

ART. XXV.

De concessie kan worden ingetrokken:

- a. indien het in art. 36 bedoelde waarborgkapitaal door den Concessionaris niet op den bepaalden tijd ter beschikking van de Regeering is gesteld;
- b. indien hij niet voldoet aan het bepaalde in art. 28.

Bovendien heeft de Regeering de bevoegdheid de concessie in te trekken, wanneer de aanvaarding niet is geschied binnen zes maanden nadat de Concessionaris daartoe, onder verwijzing naar dit artikel, door de Regeering is aangemaand.

ART. XXVI.

De bepalingen in artt. 9, 10 en 25 zijn niet toepasselijk, indien de Concessionaris aantoonde, dat de vertraging of het verzuim het gevolg is van overmacht of van daden of verzuim van de Regeering of hare ambtenaren.

De Regeering is bovendien bevoegd alle in deze concessie bepaalde termijnen op aanvraag van den Concessionaris te verlengen.

De Concessionaris wordt beschouwd in gebreke te zijn door het eenvoudig verstrijken der gestelde termijnen en zonder dat het noodig is daarvan door eenige akte te doen blijken.

ART. XXVII. *)

De Regeering heeft te allen tijde het recht om den spoorweg, mits met alle andere eigendommen van den Concessionaris, te naasten, doch niet dan wanneer van het voornemen daartoe, minstens een jaar te voren aan de Maatschappij in Nederland is kennis gegeven.

Indien de naasting geschiedt op 1 Januari 1915, of telkens tien jaar later, dan betaalt de Regeering de gelden, benoodigd tot geheele liquidatie der Maatschappij, benevens een som gelijk aan twintigmaal het dividend, dat gemiddeld in de laatste drie jaren der exploitatie aan de aandeelhouders werd toegekend, met een minimum van twintigmaal het gewaarborgde jaarlijksche rentebedrag voor hen, op wier aandelen eene jaarlijksche rente van 5 %/o of daarboven en het volle nominale bedrag van die aandelen waarop eene lagere jaarlijksche rente werd gewaarborgd. Deze som zal worden verminderd met het bedrag der krachtens Art. 10, door de Maatschappij eventueel verschuldigde boete.

Indien de naasting vóór 1 Januari 1915 of voor den afloop van eenig volgend tienjarig tijdvak geschiedt, dan zal de naasting op denzelfden voet plaats vinden als in het tweede lid van dit artikel werd omschreven, doch zal bovendien de prijs van de naasting worden verhoogd met een ten honderd van het nominale aandelenkapitaal, voor ieder jaar dat het tijdstip van naasting verwijderd is van 1 Januari 1915, of, na 1 Januari 1915, van het eerstvolgend aangegeven tijdstip.

*) Gewijzigd en goedgekeurd onder Art. 1334 der Notulen van den E. A. Volksraad d.d. 7 September 1893.

A F D E E L I N G VI.

Algemeene en financiële bepalingen.

ART. XXVIII.

De Concessionaris is verplicht om, binnen zes maanden nadat deze concessie door hem is aanvaard, in Nederland eene naamlooze vennootschap van koophandel op te richten, onder de benaming van Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij en aan deze vennootschap de concessie kosteloos, in haar geheel en zonder voorbehoud over te doen.

De Directie dier vennootschap moet minstens voor de helft uit Nederlanders bestaan.

ART. XXIX.

Andere dan in deze concessie genoemde ondernemingen zal de Maatschappij niet in haren werkkring opnemen dan met toestemming der Regeering van de Republiek. Die toestemming wordt al dadelijk verleend voor het aanleggen en exploiteeren of het exploiteeren van eenen spoorweg of tramweg op Portugeesch gebied van de Delagoabaai tot de grens der Republiek, aan welke, volgens art. 1, de in deze concessie genoemde spoorweg moet aansluiten.

ART XXX.

De Maatschappij is verplicht te liquideeren ingeval de Regeering van het haar in deze concessie voorbehouden recht tot naasting gebruik maakt.

ART. XXXI.

Voor het aanleggen en in exploitatie brengen van de in art. 1 genoemde spoorwegen en alles wat daartoe behoort, daaronder begrepen de kosten tot het zoo noodig verkrijgen der concessie voor de lijn Delagoabaai—Transvaalsche grenzen, alle bijkomende kosten van oprichting, tijdelijke werken, beheer, het verkrijgen of overmaken van geld, alsook het, voor rekening der Republiek, betalen van de door deze ten behoeve dier spoorwegen gewaarborgde rente en aflossing, is de Maatschappij, met inachtneming der hieronder volgende bepalingen, bevoegd om tot een bedrag van £ 9600 per mijl (£ 6000 of twee en zeventig duizend gulden per kilometer) aandelen en obligatiën uit te geven, die het contraseign van den Regeerings-Commissaris in Nederland dragen en daardoor krachtens art. 32, door de Zuid-Afrikaansche Republiek rechtstreeks gewaarborgd zijn.

Van dit bedrag mag hoogstens één vierde door uitgifte van aandelen verkregen worden.

*) De rentevoet der obligaties mag voor het vervolg zonder toestemming van den Uitvoerenden Raad niet meer dan 4 % bedragen.

*) Gewijzigd en goedgekeurd bij besluit van den E. A. Volksraad van 8 Mei 1891.

De Maatschappij mag het bedrag van £ 9600 per mijl overschrijden, als dit onder contrôle en medeweten van den Regeerings-Commissaris, met toestemming der Regeering, met advies en consent van den Uitvoerenden Raad, voor de voltooiing der in aanleg zijnde spoorwegen zal blijken noodig te wezen.

De rentevoet, de koers, de tijd en verdere voorwaarden van uitgifte of verkoop door de Maatschappij der aandelen en obligaties in dit artikel bedoeld, alsmede de verhouding van het bedrag der aandelen tot dat der obligaties, worden door de Maatschappij vastgesteld in overleg met den Regeerings-Commissaris in Nederland, die, onder instructie der Regeering, de stukken, ook ten blijke dat dit overleg heeft plaats gehad, contrasigneert.

Wanneer dit overleg niet tot overeenstemming heeft geleid, zal de uitgifte plaats hebben op de voorwaarden door den Regeerings-Commissaris in Nederland, overeenkomstig zijne instructie, gewenscht, doch zullen alsdan de niet geplaatste aandelen of obligaties door de Regeering genomen worden.

De Regeering heeft het voorkeurrecht bij de uitgifte van aandelen tegen de vastgestelde bepalingen.

Voor de uitgifte van aandelen of obligaties tot andere doeleinden dan hierboven bedoeld, wordt mede de uitdrukkelijke toestemming van de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek, met advies en consent van den Uitvoerenden Raad, vereischt.

ART. XXXII.

De Zuid-Afrikaansche Republiek waarborgt rechtstreeks aan de houders van alle door den Regeerings-Commissaris in Nederland gecontrasigioneerde aandelen de daarin uitgedrukte rente, berekend over het door hen gestorte nominale bedrag van het maatschappelijk kapitaal, en aan de houders van alle door den Regeerings-Commissaris in Nederland gecontrasigioneerde obligaties, de aflossing en de rente volgens de voorwaarden der uitgifte.

Intusschen verbindt zich de Maatschappij, zoolang eenige lijn of enig gedeelte eener

lijn, wier aanleg de Maatschappij verplicht is aan te vangen, nog niet in exploitatie is gebracht, en zij daartoe voldoende middelen beschikbaar heeft, der Republiek voor te schieten, hetgeen deze, gedurende dien tijd, jegens de houders van aandelen en obligaties, uitgegeven, voor den aanleg van die lijn of van dat gedeelte dier lijn, uit voormelden hoofde, aan rente zal verschuldigd blijken.

Het bedrag van dit voorschot, waarvoor de Republiek in de boeken der Maatschappij wordt belast, is opeischbaar, wanneer de Republiek van haar naastingrecht gebruik maakt, of de Maatschappij uit anderen hoofde in liquidatie verkeert.

ART. XXXIII.

Ter bepaling van hetgeen de Republiek, op grond van het voorgaande artikel, in eenig jaar mocht verschuldigd worden of mocht hebben te betalen, wordt door de Maatschappij eene rekening aangelegd en op den 31^{sten} December van elk jaar afgesloten, op welke rekening worden gebracht:

als baten: alle ontvangsten zonder onderscheid, tot de inkomstenrekening behoorende;

als lasten:

1^o. alle uitgaven, behalve die, welke op aanleg- en kapitaalrekening behooren en behalve die voor de gewaarborgde rente en aflossing;

2^o. 10 % van de bruto-ontvangsten der exploitatie, voor het reservefonds, bedoeld in art. 35.

Deze rekening wordt opgemaakt in overleg met den Commissaris van de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek in Nederland.

Het bedrag der bij het eerste lid van het vorige artikel gewaarborgde rente en aflossing, verminderd met het saldo dezer rekening, is de som, welke de Republiek, met inachtneming van het bepaalde bij het tweede lid van art. 32, telken jare aan de Maatschappij, in Nederland, zal hebben te betalen, uiterlijk drie maanden na aanbieding der Rekening aan den Commissaris.

Van hetgeen de Maatschappij uit dien hoofde van de Republiek mocht ontvangen, is zij jegens de Republiek geene teruggave verschuldigd. Indien de Maatschappij in gebreke is om de, aan de aandeel- en obligatiehouders in art. 32 gegarandeerde rente en aflossing te voldoen en de Republiek tot betaling daarvan rechtstreeks aan de aandeel- en obligatiehouders is verplicht, wordt het bedrag dezer betaling afgehouden van de eerste betaling, zooeven bedoeld, aan de Maatschappij door de Republiek verschuldigd.

ART. XXXIV.

Indien het saldo der rekening, bedoeld in voorgaand artikel, meer bedraagt dan de gewaarborgde rente en aflossing, zoo wordt van het meerdere 85 % uitgekeerd aan de Republiek en 5 % aan het bestuur en personeel der Maatschappij.

De uitkeering aan de Zuid-Afrikaansche Republiek geschiedt ten kantore van de Maatschappij aldaar, uiterlijk drie maanden na aanbieding der rekening aan den Commissaris van de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek, in Nederland.

ART. XXXV.

Het reservefonds, in art. 33 genoemd, is, voor zoover het strekt, bestemd tot bekostiging van herstelling van buitengewone schade aan weg, werken en materieel van vervoer, en in het algemeen van alle noodige vernieuwingen en uitbreidingen der door de Maatschappij geëxploiteerde spoorwegen. Dit fonds wordt afzonderlijk beheerd en belegd; de renten daarvan worden jaarlijks bij het kapitaal gevoegd. Zoodra en zolang een som gelijk aan twee en veertig honderd gulden (£ 350) per kilometer of £ 560 per mijl die in exploitatie is gebracht bereikt is, worden de anders daartoe bestemde bijdragen gebruikt tot amortisatie van leeningen.

Dit fonds wordt gerekend te behooren tot de eigendommen der Maatschappij, bedoeld in de artt. 9, 10 en 27.

ART. XXXVI.

Als waarborg voor het naleven der voorwaarden dezer concessie, wordt door den Concessionaris bij de aanvaarding in de kas van de Zuid-Afrikaansche Republiek gestort eene som van f 100,000.—, welke aan de Maatschappij wordt teruggegeven één jaar nadat de spoorweg tot Nelspruit in exploitatie is gebracht of, wanneer de Concessionaris de verlenging tot Pretoria bouwt, zoodra de lijn tot daar in exploitatie is gebracht, of zooveel eerder als de Republiek van haar naastingsrecht gebruik maakt.

Over het waarborgfonds, wordt van den dag der storting tot dien der terugbetaling jaarlijks aan de Maatschappij 5 % rente vergoed, betaalbaar in Nederland vóór of op 15 Januari van elk jaar.

ART. XXXVII.

Door de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek zullen een Commissaris en diens plaatsvervanger worden benoemd bij het plaatselijk bestuur van den spoorweg in de Zuid-Afrikaansche Republiek en evenzeer bij de Maatschappij in Nederland.

De Commissarissen en, bij verhindering of ontstentenis van hen, hunne plaatsvervangers hebben het recht om alle vergaderingen, de eerste, van het plaatselijk bestuur van den spoorweg in de Zuid-Afrikaansche Republiek, de tweede van het bestuur of de aandeelhouders in Nederland, bij te wonen en hebben in die vergaderingen eene raadgevende stem. Zij oefenen eene onbeperkte contrôle en toezicht uit op alle zaken en handelingen van de Maatschappij, hebben toegang tot de bureaux, inzage der boeken en kunnen de kas verifieeren.

ART. XXXVIII.

Alle geschillen over de bepalingen dezer concessie en de toepassing daarvan tusschen de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek of hare ambtenaren en de Maatschappij of hare ambtenaren, die niet in der minne kunnen worden vereffend, worden beslist door twee arbiters en indien deze niet in hun uitspraak overeenkomen door eenen eindbeslisser, welke alle als goede mannen, zonder vorm van proces, in het hoogste ressort zullen uitspraak doen.

Van deze scheidslieden wordt één door elk der partijen benoemd, en deze twee arbiters zullen, vóór tot de behandeling van het geschil over te gaan, een derde benoemen die eindbeslissers zijn zal in alle punten waaromtrent de twee arbiters niet kunnen overeenkomen.

Kunnen de twee arbiters niet overeenkomen omtrent de keus van den eindbeslissers, dan geschiedt de benoeming van dien eindbeslissers, zoo het geschil eene plaatselijke aangelegenheid betreft, door het Hoog Gerechtshof der Zuid-Afrikaansche Republiek, en anders door de Rechtbank te Amsterdam.

ART. XXXIX.

In alle gevallen, waarin overleg tusschen de Maatschappij en de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek of haren Commissaris wordt vereischt, zal, indien overeenstemming tusschen hen niet wordt verkregen, worden gerekend een geschil te zijn ontstaan.

Deze concessie is goedgekeurd door besluit van den E. A. Volksraad van 25 Juni 1890 en strekt ter vervanging van de concessie verleend door de Regeering van de Zuid-Afrikaansche Republiek, daartoe gemachtigd door den E. A. Volksraad, bij besluit van 27 Mei 1885 met de daarin gebrachte veranderingen bij besluit van den E. A. Volksraad van 12 Juli 1888.



OVEREENKOMST tusschen de Zuid-Afrikaansche
Republiek en de Kolonie Natal betreffende Spoor-
wegverlenging van af Charlestown.

Nademaal de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek en het Gouvernement der Kolonie Natal, wederkeerig begeerig zijn om onmiddellijk den spoorweg welke nu te Charlestown in de Kolonie Natal eindigt, te verlengen naar Johannesburg en Pretoria in de Zuid-Afrikaansche Republiek, en

Nademaal op den vijf en twintigsten November 1892, tusschen de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek en het Gouvernement der Kolonie Natal eene overeenkomst gesloten werd, voorziening makende voor de opmeting van de voornoemde spoorwegverlenging, en

Nademaal de gedetailleerde opmeting van de voornoemde spoorwegverlenging voltooid is, en

Nademaal de Edel Achtbare Eerste Volksraad der Zuid-Afrikaansche Republiek, bij besluit van vijf en twintig Augustus 1893, den bouw van voornoemde spoorwegverlenging goedkeurde en de Regeering machtigde om, met advies en consent van den Uitvoerenden Raad, stappen te nemen voor de uitvoering van dat besluit, en

Nademaal de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek met advies en consent van den Uitvoerenden Raad, als voorzeggd, op den vierden Januari 1894, finaal besloot tot den bouw van meergemelde spoorwegverlenging.

Zoo wordt bij deze overeengekomen als volgt:

ARTIKEL I.

Dat het Gouvernement der Kolonie Natal onmiddellijk den spoorweg van Charlestown verlengen zal tot de grens tusschen de Kolonie Natal en de Zuid-Afrikaansche Republiek.

ART. 2.

Dat de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek, met den meest mogelijken spoed, zal bouwen, uitrusten en exploiteeren of doen bouwen, uitrusten en exploiteeren een spoorweg van den terminus aan de grens van den Natal Gouvernement spoorweg, over de dorpen Volksrust, Standerton en Heidelberg naar het station Elsburg of naar zoodanig ander punt van den spoorweg tusschen Vereeniging en Elandsfontein als door de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek mocht worden verkozen, met dien verstande, dat de totale lengte van de lijn naar Johannesburg en Pretoria, zooals reeds opgemeten, daardoor niet belangrijk vergroot zal worden.

ART. 3.

Dat de constructie en uitrusting van de spoorwegen, bedoeld in de artikelen 1 en 2, wat duurzaamheid en werkdadigheid aangaat, in alle opzichten gelijk zal zijn aan die van de best gebouwde spoorwegen in de Kolonie Natal en de Zuid-Afrikaansche Republiek en dienstbaar zal zijn voor een levendig en snel verkeer.

ART. 4.

Dat met den bouw van den spoorweg, bedoeld in artikel 2, onmiddellijk zal worden begonnen van uit Volksrust en van uit Johannesburg, en dat, ter bespoediging van de voltooiing van het werk van den spoorweg, van Delagoabaai zal worden gebruik gemaakt voor den aanvoer van rails en van andere voor den bouw noodige materialen van Delagoabaai naar het punt van aansluiting op den spoorweg van Vereeniging naar Elandsfontein, zoo spoedig die lijn voldoende voltooid zal zijn om dit te kunnen ten uitvoer brengen, en wordt hierbij verder overeen gekomen, dat de voornoemde spoorweg van Volksrust voltooid zal zijn en geopend voor publiek verkeer naar Johannesburg—Pretoria, indien mogelijk op den 31^{sten} Juli 1895, doch niet later dan 31 December 1895 en dat de lijn, zoodra zij eenigszins voor het verkeer geschikt kan gemaakt worden, in afwachting van de openstelling over den geheelen afstand, in secties geopend zal worden van Volksrust tot Standerton en Heidelberg respectievelijk.

ART. 5.

Dat het Gouvernement der Kolonie Natal zich verbindt om niet te bouwen of te exploiteeren eenige verlenging van den spoorweg van Ladysmith naar Harrismith, welke aansluit op eenig punt ten Noorden van Kroonstad van den thans bestaanden spoorweg door den Oranje-Vrijstaat.

ART. 6.

Dat nabij de grens voorziening zal gemaakt worden voor een gemeenschappelijk station alwaar de dienst van de Administratie der Natalsche Gouvernements Spoorwegen eindigen zal en de dienst van de administratie van den spoorweg in de Zuid-Afrikaansche Republiek beginnen zal; de plaats van dit station zal bepaald worden door de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek en de plannen zullen ontworpen worden door een der twee genoemde administratiën in overleg met de andere, zooals nader geregeld moge worden.

ART. 7.

Dat de twee contracteerende Gouvernemen ten zich verbinden om op elke wijze de doeltreffende en vlugge regeling van het doorgaand verkeer van plaatsen in de Kolonie Natal naar plaatsen in de Zuid-Afrikaansche Republiek en van plaatsen in de Zuid-Afrikaansche Republiek naar plaatsen in de Kolonie Natal te bevorderen en om elkander alle gebruikelijke en nuttige faciliteiten te verleen en voor de onderlinge wisseling, ontwikkeling en alleszins bevredigende werking van het verkeer.

ART. 8.

Dat, ten einde doeltreffende samenwerking te bevorderen, er tusschen de twee Spoorweg Administratiën eene overeenkomst zal gesloten worden, onderworpen aan de goedkeuring der betrokken Gouvernemen ten, behelzende de volgende punten:

- a. De voorwaarden voor het gebruik door de eene Administratie van den Spoorweg van de grens tot aan het gemeenschappelijk Station nabij de grens en voor het gemeenschappelijk gebruik van gezegd Station.
- b. Regulaties voor de onderlinge wisseling van rollend materieel en goederen in doorgaand verkeer; betaling van de huur van rollend materieel, het doorgaand verkeer van passagiers, goederen, dieren, artikels enz. De faciliteiten voor het laden en lossen, ophalen en afleveren van goederen, het systeem voor de verdeling en verrekening van de aandeelen van passagiers en vrachtgelden aan de betrokkene administratiën verschuldigd en alle andere practische onderdeelen, welke noodzakelijk zijn om verzekerd te zijn van eene doeltreffende en economische exploitatie.
- c. Het overeenstemmen van de systemen, zoodat het rollend materieel van de betrokken administratiën, met doorgaande rem- en andere inrichtingen gemakkelijk gekoppeld en onderling gewisseld zal kunnen worden.
- d. De wederkeerige hulp door de eene administratie aan de andere te worden verleend op het gebied van staf, werkkrachten en andere zaken waarbij zulke wederkeerige hulp mogelijk en nuttig zou zijn.

ART. 9.

Dat de loop der treinen op beide spoorwegen zoo geregeld zal zijn, dat onnoodig oponthoud voorkomen en een zoo goed mogelijk doorgaand verkeer verkregen zal worden.

ART. 10.

Dat de vrachtbrieven voor het doorgaand verkeer door de beide administratiën zullen opgesteld worden in gemeen overleg en gedrukt zullen zijn in de Hollandsche en Engelsche taal.

ART. 11.

Dat de Spoorweg-administratie van elk Gouvernement de tarieven zal vaststellen toepasselijk op haar eigen lijn en wat de route via Volksrust aangaat, zal het tarief voor doorgaand verkeer van Port Natal naar Johannesburg en Pretoria de som zijn van de tarieven der twee administratiën, met dien verstande, dat voor gewone goederen het tarief per mijl en per ton van 2000 lbs. niet te boven zal gaan 6d. per mijl en per ton en niet lager zal zijn dan 3d. per mijl en per ton en dat het tarief voor ruwe goederen (dat is te zeggen: kolen, ertsen van een waarde kleiner dan £ 45 per ton, steen, onbewerkt hout, enz. in hoeveelheden van ten minste vijf ton) niet te boven zal gaan 3d. per mijl en per ton, en niet lager zal zijn dan 1½d. per mijl en per ton.

ART. 12.

Dat, indien het tarief voor doorgaand verkeer van Port Natal naar Johannesburg en Pretoria op de voornoemde basis hooger zal worden dan het tarief van Delagoabaai naar Johannesburg en Pretoria, naar verhouding van het aantal mijlen der lijnen van beide administraties, dat dan het tarief voor doorgaand verkeer van Port Natal naar de genoemde plaatsen, na overleg tusschen de twee Spoorweg-administratiën gereduceerd zal worden tot de behoorlijke verhoudingen, maar geen der beide administraties zal gehouden zijn een lager tarief aan te nemen dan de minima, omschreven in art. 11 en het tarief van Port Natal naar Johannesburg zal in geen geval meer dan 20 % hooger zijn dan het corresponderende tarief van Delagoabaai naar Johannesburg en het tarief van Port Natal naar Pretoria zal in geen geval meer dan 40 % hooger zijn dan het tarief van Delagoabaai naar Pretoria.

ART. 13.

Dat, indien zich eenige omstandigheid mocht voordoen, welke eene herziening der tarieven en andere regelingen in deze, in verband met de bevordering van het verkeer voorschreven, mocht noodzakelijk maken, een der administratiën, te eeniger tijd de andere tot het houden van beraadslagingen kan bijeenroepen met het doel om de noodige veranderingen te maken.

ART. 14.

Dat het Gouvernement der Kolonie Natal zich verbindt om de tarieven welke te heffen zijn op zijn spoorwegen in de Kolonie Natal, en (altijd onderworpen aan zijne bestaande verplichtingen) op spoorwegen door hetzelfde in andere Staten geëxploiteerd op zulk een wijze vast te stellen, dat de som van de tarieven geheven door de Spoorweg-administratiën van Natal en van de Zuid-Afrikaansche Republiek niet lager zullen zijn dan de tarieven per mijl en per ton op het verkeer tusschen Delagoabaai en Johannesburg en Pretoria.

ART. 15.

Dat het tarief voor het vervoer van passagiers over de lijnen van de beide Spoorweg-administratiën niet te boven zal gaan:

Voor de eerste klasse 3d. per mijl; voor de laagste klasse 2d. per mijl.

ART. 16.

Dat het Gouvernement der Kolonie Natal zich verbindt om op goederen van vreemde navens en bestemd voor plaatsen in de Zuid-Afrikaansche Republiek, geenerlei rechten te heffen, welke hooger zijn dan de thans van kracht zijnde doorvoerrechten of lager dan de doorvoerrechten te Delagoabaai, en de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek zal aan het Gouvernement van de Kolonie Natal alle handelsfaciliteiten verschaffen, welke verleend mogen zijn of nog verleend mochten worden aan eenig ander Gouvernement.

ART. 17.

Dat de twee contracteerende Gouvernemen ten zich verbinden om op elke wijze samen te werken om de duurzame en spoedige constructie van den, in art. 2 bedoelden spoorweg te verzekeren, en het Gouvernement der Kolonie Natal zal over zijne bestaande lijnen, alle materialen, goederen of zaken, noodig voor den bouw, en de exploitatie van voorzegden spoorweg vervoeren met zoo min mogelijke vertraging, tegen het tarief van een en een halve penny per ton en per mijl en zal al zulke materialen passeeren vrij van alle in- en doorvoerrechten.

ART. 18.

Dat, indien het bevonden zal worden, dat een der routes via Delagoabaai of Charlestown een zoodanig deel van het totaal goederenverkeer van de zee kust naar Johannesburg en Pretoria vervoert, hetwelk de helft zal overtreffen, of hetwelk minder zal zijn dan een derde van dat totaal goederenverkeer, de twee contracteerende Gouvernemen ten overeenkomen, dat op aanzoek van een van beide administratiën eene verdere conferentie zal plaats hebben, met het doel om de tarieven nader te overwegen en zulke herziening daarvan te passeeren als berekend zal worden dat een meer evenredige verdeling van het verkeer op beide routes zal teweegbrengen.

ART. 19.

Dat het tusschen de twee contracteerende Gouvernemen ten verstaan zal worden dat zij te zamen zullen werken in een geest van harmonie en vriendschap ter bevordering van het verkeer tusschen de Zuid-Afrikaansche Republiek en de havens van Delagoabaai en Natal en alle voorzieningen dezer overeenkomst zullen worden uitgelegd in den zin van gezegde verstandhouding.

ART. 20.

Dat indien er tusschen de twee betrokken Gouvernemen ten uit deze overeenkomst dispuut of geschil ontstaat, dan zal dit aan arbitrage worden onderworpen, elk Gouvernement een arbiter aan te stellen, en de twee aldus aangestelde arbiters een derde aan te stellen, en indien de eerste twee arbiters niet overeen zullen komen in de keuze van een derden arbiter, dan zal de Hoofdrechter der Zuid-Afrikaansche Republiek, op verzoek van een der beide partijen zulk een derden arbiter aanstellen en de uitspraak der meerderheid zal finaal zijn.

ART. 21.

Deze overeenkomst is onderworpen aan de goedkeuring van de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek.

ART. 22.

Deze overeenkomst is onderworpen aan de goedkeuring van het Gouvernement der Kolonie Natal op of vóór den twintigsten Februari 1894.

(w. g.) J. S. SMIT,
Regerings-Commissaris voor Spoorwegen in de Z. A. Republiek.

(w. g.) G. A. A. MIDDELBERG,
Directeur der Nederl. Z.-Afr. Spoorwegmaatschappij.

(w. g.) M. BREUNING,
Hoofd-Ingenieur der Nederl. Zuid-Afr. Spoorwegmaatschappij.

(w. g.) THOS. K. MURRAY,
Minister van Domeinen en Publieke Werken der Kolonie Natal.

(w. g.) DAVID HUNTER,
Hoofd-Bestuurder der Natal Gouvernements Spoorwegen.

De Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek hecht hierbij hare goedkeuring aan de voorafgaande overeenkomst.

(w. g.) S. J. P. KRUGER,
Staatspresident der Z. A. Republiek.

(w. g.) C. VAN BOESCHOTEN,
Wd. Staatssecretaris der Z. A. Republiek.

PRETORIA, 3 Februari 1894.

Het Gouvernement der Kolonie Natal hecht hierbij zijne goedkeuring aan de voorafgaande overeenkomst.

Op last van Zijne Excellentie den Gouverneur in Rade,

(w. g.) JOHN ROBINSON,
Eerste Minister.

PIETERMARITZBURG, 12 Februari 1894.

No. 157.

R 4365/97.

GOUVERNEMENTS-KENNISGEVING in zake
benoeming eener Industriëele Commissie van Onderzoek.

Ter algemeene informatie wordt hiermede bekend gemaakt dat de Uitvoerende Raad heeft goedgevonden een onderzoek te doen instellen, met betrekking tot den tegenwoordigen beweerdten toestand van zaken rakende de Mijnindustrie van de Witwatersrand-delverijen in het algemeen en om den Uitvoerenden Raad te dienen met rapport ten opzichte van alle aangelegenheden, die de ontwikkeling der Mijnindustrie mogen hebben in den weg gestaan of belemmerd en thans nog mogen belemmeren, en verder zoodra mogelijk zoodanige aanbevelingen te doen als strekken mogen tot bevordering of verbetering dezer aangelegenheden. De Commissie met dit onderzoek belast, bestaat uit de volgende heeren: S. W. BURGER, L. U. R., J. S. SMIT, R.-C. van Spoorwegen, C. J. JOUBERT, Hoofd van Mijnwezen, G. SCHMITZ-DUMONT, Waarn. Staats-Mijnningenieur en J. F. DE BEER, Eerste Spec. Recht. Commissaris Johannesburg, als gewone leden, met den heer TH. HUGO, als financieel expert. De heeren E. BROCHON, J. PIERCE en A. BRAKHAN zullen, hetzij gezamenlijk als Commissie of afzonderlijk de vaste leden der Commissie, wanneer vereischt, met hun advies ter zijde staan. Ten einde het werk der Commissie zoo veelzijdig mogelijk te maken is ze gemachtigd tot het nemen van getuigenis van alle zaken die het doel der Commissie kunnen bevorderen.

De Regeering wenscht onder de aandacht van alle belanghebbenden te brengen, dat het gereedelijk verstrekken van getuigenis en inlichtingen door elk en een iegelijk, van wien ook vereischt, het boven omschreven doel der Regeering zeer zal bevorderen.

Gouvernementskantoor,
PRETORIA, 14 April 1897.

(w. g.) C. VAN BOESCHOTEN,
Wd. Staatssecretaris.

MEMORIE van den Directeur der N. Z. A. S. M. voor
de Industriële Commissie van Onderzoek.

Alvorens over te gaan tot beantwoording van de vragen, die aan mij gesteld zullen worden, zou ik gaarne in de gelegenheid gesteld worden, eenige mededeelingen te doen, naar aanleiding van het getuigenverhoor, dat heeft plaats gehad.

Het belangrijkste punt van de beschuldiging, ingebracht tegen de tarieven van den Nederlandschen Spoorweg, bestaat in de vrachtaandeelen, door ons verkregen in het verkeer van de zeehavens naar Johannesburg.

De beschuldiging, als zouden door grootere vrachtaandeelen onzerzijds de tarieven van de havens naar Johannesburg hooger zijn dan zij bij een geringer aandeel onzerzijds zouden wezen, mist allen grond. Laat ik beginnen met een voorbeeld, dat den toestand en de verhouding duidelijk zal maken.

Wanneer twee menschen besluiten een huis te bouwen en daarvoor de noodige gelden beschikbaar stellen en wanneer de huurprijs van dat huis bepaald is, dan zal het toch zeker voor de huurders volkomen onverschillig zijn, welk aandeel van de huur elk der beide eigenaars ontvangt. Dit is volkomen hetzelfde geval met de vrachtaandeelen, door elk der Administratiën verkregen in verkeer met de havens. Laat ik even terugkomen op de geschiedenis van de tegenwoordig bestaande tarieven.

Toen de spoorweg van de Kaapsche havens tot Johannesburg voltooid was, had de Kaapsche Regeering, bij de zoogenaamde Sivewright Conventie, het recht verkregen, geheel naar eigen goeddunken tarieven te heffen, zich alleen verplichtend aan de Z. A. S. M. een zeker aandeel uit te keeren. Die tarieven bleven tot nu toe in stand, hoewel hier en daar sedert verlagingen zijn ingevoerd. Zoover mij bekend is, is tot vóór een half jaar tegen deze vrachten geen bezwaar geuit en heeft de beweging, die in de laatste maanden tegen die tarieven ontstaan is, zeker U en mij niet weinig verrast. Toen daarop de Delagoabaailijn voor het verkeer geopend werd, vroeg men zich af, zooals elk Spoorwegbestuur zou gedaan hebben, welke vrachten moeten op die lijn ingevoerd worden, opdat die lijn een aandeel van het verkeer zal verkrijgen, in overeenstemming met de vervoerkracht van die lijn.

Het verschil in vracht van Delagoabaai met East-London werd bepaald op gemiddeld 15/- per ton.

Alweer iets later werd onderhandeld over den bouw en de opening van de spoorwegverbinding met Natal, en wederom werd de vraag gedaan, welke tarieven zullen op die lijn

moeten gelden, opdat ook die Spoorwegverbinding een evenredig aandeel in het verkeer zal verkrijgen. Zooals U bekend is, en zooals naderhand uit de ervaring is gebleken, hebben de vrachtprijzen, gelijk aan die van East London naar Johannesburg, ook aan Durban een voldoende aandeel in het verkeer verzekerd. De vrachtprijzen van de havens naar Johannesburg stonden dus op deze wijze volgens de meest gezonde spoorwegbegrippen vast. Welk aandeel elk der Administratiën daaruit zou ontvangen heeft niets te maken met deze vrachtprijzen, maar is een gevolg van overleg of, zoo U wilt, van strijd, tusschen die verschillende Administratiën. Toen dan ook aan, door het Kaapsche Bestuur genomen maatregelen, ten doel hebbende om de Spoorwegen naar Delagoabaai en Natal nadeel toe te brengen, perk werd gesteld door voor ons hogere vrachtaandeelen te eischen, was er geen sprake van verhooging van de tarieven, maar alleen van het afstaan van een grooter aandeel door de Kaapsche Administratie aan ons. De briefwisseling, die hierop betrekking heeft, is te vinden in Groenboek No. 1, 1895.

Het is wel te verwonderen, dat in Johannesburg deze zoo eenvoudige en duidelijke feiten niet begrepen zijn, te meer is dit te verwonderen, omdat men door een vergelijk van de zoogenaamde vrachten van Midden-Vaalrivier met die van Vereeniging, zoo gemakkelijk tot de verklaring van het feit zou gekomen zijn.

Maar nog veel meer is dit te verwonderen; want toen eenigen tijd geleden een strijd ontstond tusschen de Vrijstaatsche en de Kaapsche Administratiën over het vrachtaandeel, dat beide in het doorgaand verkeer zouden genieten en toen de Kaapsche Administratie dreigde een grooter aandeel voor zich te zullen afdwingen, toen ontstond in Johannesburg geen kreet van verontwaardiging, dat de tarieven zouden verhoogd worden, omdat men toen volkomen begreep, dat een hooger aandeel voor de Kaapsche Administratie gelijk stond met een lager aandeel van de Vrijstaatsche. Ik wil hiermede niet beweren, dat de vrachten van de havens naar Johannesburg hoog of laag of billijk zijn, ik wil alleen maar aantoonen, dat het aandeel, dat de Z. A. S. M. verkregen heeft, niets te maken heeft met de tarieven van de havens.

Zeker, de Z. A. S. M. had een tarievenoorlog kunnen uitlokken in plaats van die te keeren, maar ik prijs mij gelukkig, dat tot nu toe die tarievenoorlog vermeden is.

Menigeen toch in Johannesburg zou zich de handen gewreven hebben van verrukking, wanneer de drie concurrerende spoorweglijnen naar de havens op echt Amerikaansche wijze een tarievenoorlog begonnen hadden.

Het behoeft geen betoog, dat dit zeer ten nadeele van geheel Zuid-Afrika en van zijne regeeringen zou geweest zijn. Wat dezen Staat betreft, men vergeet toch niet het groote feit, dat van die hogere vrachtaandeelen en van die grootere inkomsten deze Staat ontvangt 85 % en bovendien als groot aandeelhouder nog ongeveer 5 % daarboven.

In plaats nu dat, zooals men had mogen verwachten, men gezegd zou hebben: „Gij goede dienstknecht, gij hebt volgens zuivere handelsbeginselen U verzekerd van het grootste aandeel uit de algemeene opbrengst, waardoor deze Staat in staat is gesteld de klimmende uitgaven te dekken”, is een stem van verontwaardiging geuit, die op zijn minst genomen onbillijk is.

Vergun mij nu de rechtstreeksche tarieven aan een nader onderzoek te onderwerpen.

Men heeft in de eerste plaats de vrachtaandeelen van de Z. A. S. M. uit hun verband gerukt en ze als tarieven doen voorkomen, en men heeft ze vergeleken met die in andere landen van de wereld. Verwonderlijk is het dat men daarbij vergeten heeft een vergelijking te maken van tarieven van de havens naar Johannesburg met de tarieven van de havens naar andere plekken in Zuid-Afrika, met name naar stations van Kaapkolonie, Vrijstaat en Natal. Wanneer men dat gedaan had, zou men tot het verrassende resultaat gekomen zijn, dat niet in de eerste plaats Johannesburg reden heeft zich te beklagen, maar alle andere plaatsen, bijv. in Vrijstaat en Kaapkolonie.

Ik laat hier volgen een staat van de tarieven per ton en per mijl in Kaapkolonie, Vrijstaat en Natal en vind daar, wel verre dat de vrachten van de zeehavens naar Johannesburg hoog zijn, in vergelijking van die met andere plaatsen, dat die buitengewoon laag kunnen genoemd worden.

VERGELIJKING DER TARIEVEN PER TON EN PER MIJL
OP DE KAAPSCHE EN NATALSCH E SPOORWEGEN EN VAN DE HAVENS NAAR JOHANNESBURG.

		Normale goederen.	Tusschen klasse.	Hout, (ruwe goederen)
<i>Kaapsche Spoorwegen</i> (Lokaal Verkeer).				
50 mijlen	} bestelloon niet inbegrepen	pence. 6.—	pence. 2.80	pence. 4.80
100 "		5.40	2.40	3.60
200 "		4.90	2.20	3.30
Voor groote afstanden als Port Elisabeth-Johannesburg		4.—	1.71	2.68
Werkelijke vracht naar Johannesburg.				
van Port Elisabeth	} Bestelloon inbegrepen.	2.70	2.41	1.75
" East-Londen		2.76	2.43	1.77
" Kaapstad		2.56	2.17	1.67
" Durban		3.79	3.34	2.43
" Delagoabaai		4.24	3.64	2.52
Vracht van Port Elisabeth naar Bloemfontein		3.90	1.78	2.60
" " " " " Kroonstadt		3.18	1.97	2.87
" " " " " Viljoensdrift		2.85	2.—	2.57
" " " " " Kimberley		4.01	1.82	2.72
" " " " " Mochuly		3.53	1.97	2.36
<i>Natalsche Spoorwegen</i> (Lokaal verkeer).				
25 mijlen		8.—	6.—	5.20
50 "		4.50	3.70	3.10
100 " en daarboven		4.—	3.25	2.75
<i>Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij.</i>				
Voor alle afstanden zonder vast recht		6.—	4.50	3.—

Zoo bijv. waar de 2^e klasse goederen van Port Elisabeth naar Johannesburg vervoerd worden voor 2,7 d. per ton en per mijl, bedraagt die vracht naar Bloemfontein 3,9 d., naar Kroonstad 3,18 d., naar Kimberley even over 4 d., ja, wij vinden daarin, dat de bewoners van Viljoensdrift, voor de over zee aangebrachte goederen, ongeveer gelijke vracht moeten betalen als naar Johannesburg, zeker wel een bewijs, dat het vrachtaandeel van de Vaalrivier tot Johannesburg daarop geen invloed heeft. Nog sterker echter komen de verschillen uit, wanneer wij de vracht vergelijken van hout naar Johannesburg en in de Kaapkolonie en den Vrijstaat over gelijke afstanden. Daar vinden wij toch, dat hout van Port Elisabeth naar Johannesburg bevracht wordt tegen 1,75 d. per ton en per mijl, naar Bloemfontein 2.60 d., Kroonstad 2,87 d., Kimberley 2,72 d.

Hetzelfde, hoewel in eenigszins mindere mate, heeft ook op de Natalsche Spoorwegen plaats.

Gaan we nu een stap verder en vragen wij: onder welke vrachten zal de mijnindustrie in Rhodesia tot ontwikkeling moeten komen? Men heeft alle hoop gevestigd op de ontwikkeling van de mijnen in Rhodesia. Nergens heb ik hooren beweren, dat die mijnen rijker zijn dan aan den Rand. Welnu, de vracht van Port Elisabeth naar Mochudi in transit naar Rhodesia, bedraagt voor Normale goederen 9,4 d. per 100 lbs. tegen 8,1 d. naar Johannesburg, terwijl de vracht van hout 5,8 d. tegen 5,3 d. naar Johannesburg bedraagt. Bij deze vracht zal nu nog bijgevoegd moeten worden de spoorvracht over den grooten afstand van Mochudi naar de goudvelden. Is het niet verwonderlijk, hoe iemand denken kan aan de mogelijkheid die goudvelden ooit tot ontwikkeling te brengen, wanneer dit met de bestaande vrachten naar Johannesburg reeds onmogelijk zou gebleken zijn?

Wij zien uit het voorgaande, dat wanneer in Zuid-Afrika iemand zich te beklagen heeft over te hooge spoorwegvrachten, dit dan zeker niet in de eerste plaats Johannesburg is, maar veeleer alle andere plaatsen in den Vrijstaat, de Kaapkolonie en Natal, die de gevolgen derven van het voorrecht dichter bij de zee te liggen. En wanneer het groote woord, onlangs uitgesproken, dat het streven moet zijn, dat alle blanken ten Zuiden van de Zambesi gelijke rechten zullen hebben, dan zullen in zake Spoorwegtarieven, ten voordeele dezer andere plaatsen, belangrijke verlagingen moeten ingevoerd worden.

Het is juist omdat de spoorwegen in Zuid-Afrika het beginsel van een Staatsspoorweg nog weinig toepassen en veeleer de spoorwegen volgens commercieele beginselen beheerd worden, dat dit voor Johannesburg gunstige resultaat bereikt is. Ware toch de zuivere Staatsspoorweg-beginselen, waarbij bevoorrechten van één stand of klasse boven andere uitgesloten is, hier in Zuid-Afrika geldig, dan zou dit zeker niet in het voordeel van de Johannesburgsche tarieven komen.

Ik kom nu tot de tweede groote grief, de kolenvracht in verband met de exploitatiekosten.

Wat heeft men ten opzichte van die kolenvrachten reeds al niet verteld! In het manifest van den heer LEONARD werd reeds beweerd, en zelfs ik als autoriteit genoemd, dat de winst uit de kolenvrachten voor de mijnindustrie langs den Rand, voldoende zou zijn om de uitgaven over den geheelen Spoorweg tot Delagoabaai te dekken. Datzelfde ongeveer is onlangs herhaald in het rapport van de Kamer van Mijnwezen en door den heer ECKSTEIN. De heer FITZ PATRICK heeft met een handig gekozen voorbeeld, dat eigenlijk

een uitzondering is, aan de Geldenhuis Deep een beeld trachten te geven van de geweldige lasten, die door de kolenvracht op de mijnindustrie rusten. Een ander is zoover gegaan de tarieven voor kolen op enkele Engelsche spoorwegen aan te halen; ja, men heeft gezegd omdat de Vrijstaatsche Spoorweg aan den Kaapschen Spoorweg $\frac{1}{7}$ d. per ton en per mijl voor de kolen ten behoeve van de Kaapsche Spoorwegen in rekening brengt, dat dit tarief ook gevoegelijk op den Rand zou kunnen worden ingevoerd.

Waarom is men niet een stap verder gegaan, en heeft men, wetende dat de Z.A.S.M. voor haar eigen dienstkolen op eigen lijnen niets in rekening brengt, evenmin als de Kaapsche Spoorweg voor de zijne, niet beweerd, dat daardoor het bewijs zou geleverd zijn, dat de steenkolen voor de mijn-industrie voor niets zouden kunnen vervoerd worden.

De basis van alle tariefvorming is de berekening der werkelijke kosten, alsmede der rente en verdere noodzakelijke en werkelijke uitgaven. Er bestaan twee wijzen, waarop die werkelijke kosten kunnen berekend worden. Laat ik door een voorbeeld die beide berekeningswijzen duidelijk maken.

Stel U voor een spoorweg vervoert per jaar 100,000 ton goederen en ontvangt als vracht voor elke ton £ 1.— en laat ons aannemen, dat de exploitatiekosten, zegge dus de kosten van onderhoud van wegen en gebouwen, de eigenlijke kosten van trekkracht, de kosten van stations en vervoerpersoneel, verder algemeene kosten, de rente en de afschrijvingen £ 100,000 bedragen, dan worden de kosten gedekt en men kan zeggen, dat de werkelijke kosten voor het vervoer van 1 ton £ 1.— bedragen.

Stel nu dat die spoorweg, die daarbij nog niet aan de grens van zijn vervoerkracht is gekomen, een aanbieding krijgt om 10,000 ton meer te vervoeren en dit moet doen voor een zoo lagen prijs, dat hij geen of slechts zeer weinig winst kan maken. Ter bepaling van de werkelijke kosten, die noodig zijn om deze 10,000 ton boven de reeds bestaande 100,000 ton te kunnen vervoeren, gaat men als volgt te werk.

Men zegt de spoorweg is er, en wordt onderhouden. Door het meerdere vervoer van 10,000 ton wordt de rente van een spoorweg niet hooger, evenmin als de onderhoudskosten. Het personeel der stations blijft hetzelfde, of één of meer treinen daar voorbijgaan. Het eenige, dat meer kost, is het personeel en de brandstoffen voor de treinen, die meer moeten loopen. Stel nu, dat men komt tot een cijfer van 5/- per ton, waarvoor deze extra 10,000 ton zouden kunnen vervoerd worden, dan vindt men aan het einde van het jaar een opbrengst van £ 102,500.— tegenover een uitgaaf ook van £ 102,500.—. Die spoorweg is dus in denzelfden toestand gebleven. Wanneer nu echter de verzenders van de eerste 100,000 ton zouden zeggen, gij kunt en gij erkent 10,000 ton te kunnen vervoeren voor £ 2500.—, hoe kunt gij dan aan ons £ 1.— voor elke ton vragen? En toch welk een verschil in de berekening.

In het zoeven aangehaalde voorbeeld zijn de opbrengsten voor 110,000 ton £ 102,500; wanneer echter de geheele 110,000 ton zou vervoerd worden voor 5/- per ton, zou de opbrengst £ 27,500 bedragen, m. a. w. een verlies geleden worden van £ 75,000.—.

Hier in Afrika wordt reeds al te veel vervoerd voor prijzen, die de kosten niet dekken volgens de eerste rekening.

Het is nog niet lang geleden, dat de Commissaris van Spoorwegen in de Kaapkolonie mij verzekerde, dat de zelfkosten voor een ton goederen per mijl op de Kaapsche Spoorwegen, alle kosten en uitgaven van beheer in aanmerking genomen, bedroegen tusschen $1\frac{1}{2}$ en 2 d. Ik kon dat toen niet gelooven, maar onlangs heb ik mij daarvan overtuigd door de volgende rekening, die, omdat mij alle gegevens niet ten dienste stonden, niet op volkomen nauwkeurigheid aanspraak mag maken, maar toch zeker voor ons doel voldoende is. Ik heb geschat de gemiddelde opbrengst per ton goederen per mijl op de Kaapsche en Natalsche Spoorwegen. Ik heb gezegd, wanneer die geschatte, gemiddelde prijzen verlaagd werden door 1,5 d., hoeveel zou dan het verlies zijn, door de Kaapsche en Natalsche Spoorwegen geleden en ik heb gevonden, dat de mindere ontvangst een grooter bedrag vertegenwoordigde, dan de geheele netto-opbrengst der Kaapsche en Natalsche Spoorwegen, na aftrek der rente van het aanlegkapitaal. Hieruit blijkt, dat bij eene algemeene toepassing van een tarief van $1\frac{1}{2}$ d. per ton en per mijl, deze spoorwegen niet in staat zouden zijn, de renten en kosten te dekken.

Voor onzen spoorweg staan mij uitvoeriger gegevens ten dienste, en dezelfde methode toepassende op onze opbrengsten kom ik tot de conclusie, dat het verlies voor den spoorweg, nadat alle overige kosten betaald zouden wezen, bedraagt over de £ 150,000.—; $1\frac{1}{2}$ d. per ton en per mijl is dus beneden onze zelfkosten.

Men heeft gezegd, dat onze exploitatiekosten buitengewoon laag moesten wezen. Het is altijd beweerd met het voor leeken zoo aantrekkelijke argument van den invoed van geringe hellingen. Wanneer onze exploitatiekosten minder zouden bedragen dan van de andere spoorwegen in Zuid-Afrika, dan zou dat zeker wel het eenige zijn, wat in deze Republiek goedkoop was.

Ik heb nooit hooren beweren, dat wij aan het personeel buitensporig hooge bezoldigingen toekennen, evenmin dat ons personeel veel te uitgebreid is, en toch kan ik U verzekeren, dat de exploitatiekosten belangrijk meer bedragen dan op de andere spoorwegen. Wij gaan in dezen langzamerhand wel vooruit, elk jaar worden de exploitatiekosten iets minder, maar het zal nog lang duren, voor wij tot het cijfer van de andere Spoorwegen zullen gekomen zijn. Het zou mij hier te ver voeren, de redenen daarvoor op te sommen, de feiten aan te toonen, welke die redenen boven elken twijfel stellen.

Wanneer de Commissie daarin belang stelt, zal ik zeker later hieromtrent mededeeling kunnen doen.

Nu wil ik in het bovenstaande niet beweerd hebben, dat het een ongezonde politiek is, tarieven vast te stellen lager dan de zelfkosten, waarbij alle uitgaven in aanmerking worden genomen. Wij zijn evenals de andere spoorwegen evengoed schuldig daaraan. Het veeervoer bijv. geschiedt belangrijk lager dan de zooeven genoemde zelfkosten, en toont duidelijk aan, hoever men gaan kan in Zuid-Afrika met het verlagen der tarieven.

Waar bijv. op onzen spoorweg een wagen met 8 ossen vervoerd wordt tegen een vracht van tusschen 1 en $1\frac{1}{2}$ ton gewone Normale goederen, daar vervoeren de Kaapsche en Natalsche Spoorwegen dien wagen alsof deze slechts geladen was met één ton goed. Wanneer wij aannemen, dat de gemiddelde belading van een wagen is 8 ton, dan heeft dit

veevervoer, dat zeker tot de moeielijkste vervoeren behoort, waarbij vertraging zooveel onheil kan stichten, plaats tegen $\frac{1}{8}$ van het tarief voor gewone goederen.

Het vervoer van steenkolen naar de havens heeft nu op alle Zuid-Afrikaansche Spoorwegen plaats voor $\frac{1}{2}$ d. per ton en per mijl meer of minder.

Deze voorbeelden geven aan, hoever men reeds onder de gemiddelde werkelijke kosten van het vervoer blijft.

Wat het vervoer van kolen betreft langs den Rand, ik zal zeker niet beweren dat dit niet lager kan. De opbrengsten zijn iets grooter, dan de werkelijke kosten, maar zeker niet zooveel als men wel denkt.

Laat ons de opbrengsten van het kolenvervoer eens ernstig bekijken.

Hieronder volgt een lijst van de hoeveelheden kolen, die vervoerd zijn op de zoogenaamde Zuiderlijnen, dus van Pretoria tot Vereeniging en Springs tot Potchefstroom.

Opgave van vervoerde steenkolen — in tonnen — op Zuiderlijn en Randtram (inclusief vervoer van Brugspruit en Balmoral naar stations gelegen voorbij Pretoria.

1896.

November 76589 ton.
December 89676 „

1897.

Januari 81898 ton.
Februari 76528 „
Maart 90735 „
April 88847 „

In Februari bedroeg de opbrengst van dat kolenvervoer, de bijkomende kosten voor zijlijnen en platformen medegerekend, alles en alles £ 25,362.15.—
of wel gemiddeld per ton 6/7.

In Maart bedroeg de opbrengst £ 29,569. 3. 6
of wel gemiddeld per ton 6/6.

In April bedroeg de opbrengst £ 28,411. 4.—
of wel gemiddeld per ton 6/5.

Dit zijn de kolen benodigd voor alle doeleinden: mijnindustrie, ambachten, huiselijk gebruik.

De geheele opbrengst van dit vervoer, met inbegrip van de door den heer FITZ PATRICK zoo breed uitgemeten hooge kosten voor zijsporen, bedroeg in Februari £ 25,362.15. — of wel gemiddeld per ton 6/7. In Maart bedroegen de opbrengsten £ 29,569. 3. 6 of per ton 6/6, in April £ 28,411. 4.— of per ton 6/5.

Welnu, in deze opbrengsten van beneden £ 30,000.— per maand wil men dekking zoeken voor de kosten en rente van het geheele kapitaal van den spoorweg. Wanneer deze steenkolen voor niet zouden vervoerd worden, dan zou het verlies aan opbrengst van den spoorweg en ongeveer de winst van de mijnindustrie bedragen 300 à £ 360,000.—, niet meer.

Mocht Uwe Commissie tot de overtuiging komen, dat de noodlijdende mijnindustrie

werkelijk geholpen zou kunnen worden met verlaging van de kolentarieven, en wordt ons door een verlengd levensbestaan, daartoe de gelegenheid gegeven, dan geloof ik niet, dat dit bij ons overwegende bezwaren zou hebben. Men zou bijv. de toezegging kunnen doen, dat gedurende drie jaren alle mijnen, die geen dividend uitkeeren, een belangrijke teruggave zouden krijgen van de door hen uitgegeven som voor kolenvervoer.

Deze wijze van helpen van een arme industrie werd o. a. op de spoorwegen in Nederlandsch-Indië toegepast gedurende de crisis der suiker-industrie, en men zou aldus vermijden, dat aan de rijken nog meer rijkdom zou toegevoegd worden.

Maar, Mijnheer de Voorzitter, om verder te gaan zullen wij nu in oogenschouw moeten nemen de werkelijke winsten en overschotten van onzen spoorweg en ook van die der Kaapkolonie en Natal.

Wat onzen spoorweg betreft, heeft de verbeeldingskracht hare groote vleugels uitgeslagen, en alsof men op de markt was, waar men tegen elkander opbiedt, zijn die winsten fabelachtig hoog genoemd. Men heeft gesproken van 1³/₄ miljoen en ik weet al niet wat meer. Mijnheer de Voorzitter, daar is niets van aan, deze cijfers bestaan alleen in de verbeelding van rekenaars, die geen feiten tot hunne beschikking hadden.

Ik laat hier volgen een lijst van de werkelijke overschotten op onzen Spoorweg, in de jaren 1895 en 1896.

Verdeeling Overschotten 1895 en 1896.

	1895.			1896. (globaal).		
Overschot, na betaling van gegarandeerde rente, aflossing van leeningen, storting in reservefonds voor uitbreidingen, wagenhuur, buitengewone schaden, enz. . . .	£ 379,209	0	4	£ 890,000	—	—
Daarvan ontvangen de aandeelhouders en Maatschappij en daarvan de Staat als aandeelhouder	„ 56,881	7	—	„ 133,500	—	—
„ 14,282	10	—	„ 36,000	—	—	
Het aandeel der Overschotten voor den Staat (85 ⁰ / ₁₀) bedraagt bruto	„ 322,327	13	4	„ 756,500	—	—
terwijl door den Spoorweg aan Inkomende Rechten geheven werden	„ 137,337	2	3	„ 242,200	—	—
Zoodat na aftrek der Inkomende Rechten het aandeel in het overschot van den Staat bedraagt	„ 184,990	11	1	„ 514,300	—	—
<i>Overschot Natalsche Spoorwegen</i> in percenten van het aanlegkapitaal	„ 4	1	—	„ 11	9	1/2
<i>Overschot Kaapsche Spoorwegen</i> in percenten van het aanlegkapitaal	„ 7	9	10	„ 8	19	7
<i>Overschot Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij</i> na aftrek van het aandeel van den Staat in percenten van het aanlegkapitaal	„ 5	8	2	ongeveer £ 6	2	—

Het overschot in het jaar 1896 na betaling van gegarandeerde rente, aflossing van leeningen, stortingen in het reservefonds voor uitbreidingen, wagenhuur, buitengewone schaden, enz., enz., bedraagt ongeveer, — want de cijfers zijn door den Regeerings-Commissaris in Nederland nog niet vastgesteld, — rond £ 890,000.

Hiervan ontvangen de aandeelhouders en de Maatschappij £ 133,500.— en de Staat als aandeelhouder £ 36,000.—. Het aandeel der overschotten voor den Staat bedraagt, volgens de concessie, berekend, £ 756,500.—, terwijl door den spoorweg aan Inkomende Rechten geheven werden £ 242,200.—, zoodat na aftrek der Inkomende Rechten, het aandeel in het overschot voor den Staat bedraagt £ 514,300.—.

Welnu, Mijnheer de Voorzitter, het geheele overschot bedraagt dus £ 514,300.— en daarbij gevoegd £ 133,500.—.

Dit bedrag zou dus in den schoot van de arme mijnindustrie kunnen worden geworpen.

In hoeverre dit noodig is, in hoeverre de Staat afstand zal kunnen doen van zijne inkomsten, ligt niet aan mij te beslissen. Ik kan alleen spreken van het aandeel, dat de Maatschappij ontvangt, en ik voor mij kan verklaren, dat, wanneer de Regeering zou meenen, dat wij bij voortduring den spoorweg dienen te exploiteeren, en wanneer daaromtrent zekerheid zou kunnen worden verkregen, wij zeker geen bezwaren zouden hebben, om aan de wenschen van de Regeering te gemoet te komen.

Ik behoef U hier niet te herhalen, welke overschotten de Kaapsche en de Natalsche Spoorwegen op dezelfde wijze in den schoot van de mijnindustrie zullen kunnen storten.

Dit is een zaak, die niet op mijn weg ligt. Alleen wil ik opmerken, dat de winsten, door de eigenaren van de spoorwegen in de Kaapkolonie en Natal gemaakt, belangrijk hooger zijn dan die van onzen spoorweg en evenzoo kom ik tot het opmerkelijke feit, dat die overschotten percentsgewijze een grooter aandeel uitmaken van de algemeene opbrengsten en ook van de opbrengsten van het goederenvervoer in het bijzonder. Mocht U dit vreemd voorkomen, en den wensch koesteren, hieromtrent nadere gegevens te vernemen, ik zal gaarne bereid zijn, op Uwe vragen te antwoorden.

Alvorens te eindigen moet ik op een paar algemeene punten terug komen.

Men heeft beweerd dat de spoorwegen tevreden moeten zijn met een rente van $2\frac{1}{2}$ à $3\frac{1}{2}$ 0/0, zelfs wanneer de rentevoet van het geld zoo laag zou zijn. Waar die op het oogenblik 4 0/0 bedraagt, kan ik toch verklaren, dat al heb ik in mijn leven vele spoorwegen gezien, die slechts $2\frac{1}{2}$ à $3\frac{1}{2}$ 0/0 dividend uitkeerden, dat ik nooit een gezien heb, die daarmede tevreden was. Integendeel, ik zie zelfs, dat groote Spoorwegen in Europa in de meest bevolkte landen, hunne ontevredenheid zoover drijven, dat zij dividenden uitkeeren, die belangrijk hooger zijn, ja zoo hoog als van de mijnindustrie in Europa.

Men zegt, dat de mijnindustrie een wisselvallige industrie is en daarom hooge winsten moet maken. Men moest daarbij bedenken, wat een andere getuige hier voor Uwe Commissie gezegd heeft, dat de spoorweg en mijnindustrie hier in dit land aan dezelfde risico onderhevig zijn. Gaat de mijnindustrie achteruit, zegt men, de spoorwegen gaan het in dezelfde mate doen. Welnu, indien dit zoo is, dan is zeker de wisselvalligheid van de mijnindustrie wel een reden voor de spoorwegindustrie om hoogere sommen voor winst en

snelle aflossing van kapitaal te mogen verlangen, waar zij staat en valt met een industrie, die verklaard wordt wisselvallig te zijn, en door den natuurlijken loop der omstandigheden eenmaal aan haar eind komt.

Men heeft gezegd, dat onze spoorweg den sleutel der situatie in handen heeft. Ik wil dat een oogenblik aannemen, en ik wil verklaren tevreden te zijn, daarmee, dat tot nu toe dat bezit van dien sleutel de reden geweest is, om een tarievenoorlog ten nadeele van dezen Staat, en van zeer kortstondig voordeel van enkele handelaars en de mijnindustrie te voorkomen.

Ik herhaal, wanneer wij verder in staat worden gesteld ten voordeele van Staat en industrie werkzaam te zijn, en dus aan den wensch van velen in Johannesburg om den spoorweg tot elken prijs te naasten om andere redenen geen gevolg wordt gegeven, dan zal er zeker een middel gevonden kunnen worden, om in overleg met de Regeering en belanghebbenden tot tariefsverlaging over te gaan. Maar dit is zeker, dat de overige spoorwegen in andere landen van Zuid-Afrika, daarbij nooit uit het oog kunnen verloren worden. Welk deel van de opbrengsten der verschillende spoorwegen in Zuid-Afrika zal kunnen worden afgestaan ten voordeele van de mijnindustrie en misschien ook van andere, nu in nadeelige omstandigheden verkeerende blanken, zuidelijk van de Zambesi, zal alleen in gemeen overleg der bevriende Administratiën, en met het oog op het algemeen belang, kunnen worden vastgesteld, en niet door gebruik of liever misbruik te maken van het bezit van den sleutel der situatie.

Mijnheer de Voorzitter, hier ben ik eigenlijk aan het einde gekomen, maar ik mag niet nalaten een paar ondergeschikte punten aan te roeren, die door verklaringen, voor U afgelegd, misschien een geheel verkeerden indruk hebben teweeg gebracht.

Men heeft het doen voorkomen, alsof wij tegen het maken van zijlijnen zijn, alsof het aan ons te wijten is, dat de kolen nog altijd in zakken verzonden worden. Niets is onjuister dan dat. Wij hebben er telkens op aangedrongen en dringen er nog steeds op aan, dat de mijnen zijlijnen maken, en wanneer slechts eenigszins mogelijk is, komen wij aan de wenschen in dezen te ontmoet.

Reeds voor vele jaren hebben wij ons groote moeite gegeven, het laden van kolen niet in zakken, te bevorderen.

Wij doen het bijv. voor onzen eigen dienst steeds, en het is mij altijd een raadsel gebleven, hoe bij de toch niet onbelangrijke kosten, het vervoer in zakken niet opgegeven is. Herhaaldelijk heb ik daarnaar gevraagd, maar nooit een afdoend antwoord gekregen, en nu op dit oogenblik is het mij aangenaam te kunnen mededeelen, dat een der mijnen tusschen Elandsfontein en Johannesburg, zelfs zonder een zijlijn te hebben, een ernstige proef met het vervoer zonder zakken zal nemen.

De overige punten zijn van te ondergeschikt belang, maar wellicht zal ik gelegenheid vinden, die bij de ondervraging nog te kunnen voortbrengen.

Ik dank U, Mijnheer de Voorzitter, dat U deze verklaring hebt aangehoord, en hoop, dat U en de Leden der Commissie omtrent punten, beginselen of meeningen daarin verkondigd, en die U niet duidelijk zijn, mij in de gelegenheid zult stellen verder uit te weiden.

(w. g.) G. A. A. MIDDELBERG.

Staat van Overgenomen Goederen in Tonnen.

BYLAGE No. 5.

MAANDEN.	1895.				1896.				1897.			
	Port. grens	Natal grens	O.V. grens	Totaal.	Port. grens	Natal grens	O.V. grens	Totaal.	Port. grens	Natal grens	O.V. grens	Totaal.
Januari.....	4,000	—	12,500	16,500	8,500	8,000	12,500	29,000	12,500	20,000	21,000	53,500
Februari.....	1,500*	—	11,500	13,000	11,000	8,500	21,500	41,000	12,000	21,000	18,000	51,000
Maart.....	3,500	—	13,500	17,000	11,500	12,500	19,000	43,000	14,500	20,500	19,000	54,000
April.....	5,500	—	15,000	20,500	11,500	11,500	19,500	42,500	14,000	14,000	17,500	45,500
Mei.....	6,000	—	19,000	25,000	12,500	15,500	28,000	56,000	16,000	11,500	17,000	44,500
Juni.....	5,000	—	18,500	23,500	9,500	18,500	25,500	53,500	9,500	10,500	15,500	35,500
Juli.....	5,500	—	22,500	28,000	12,500	17,500	29,000	59,000	19,000	10,500	16,500	46,000
Augustus.....	9,000	—	24,500	33,500	14,500	19,500	23,500	57,500	10,500	9,000	16,500	36,000
September.....	8,000	—	19,500	27,500	13,500	21,000	21,500	56,000	10,000	9,500	16,500	36,000
October.....	7,500	—	25,000	32,500	13,500	20,500	21,000	55,000	17,500	11,500	14,000	43,000
November.....	8,500	2,500	29,000	40,000	15,000	18,500	20,500	54,000	8,500	11,500	11,500	31,500
December.....	8,000	2,500	24,500	35,000	12,500	17,500	16,500	46,500	11,000	11,000	12,500	34,500
Totalen....	72,000	5,000	235,000	312,000	146,000	189,000	258,000	593,000	155,000	160,500	195,500	511,000

* Stremming van het verkeer door instorting Kaapbrug.

MAANDEN.	1898.				1899.			
	Port. grens	Natal grens	O.V. grens	Totaal.	Port. grens	Natal grens	O.V. 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	14,500	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

Staat van in 1899 vervoerde Goederen, gespecificeerd naar de soort.

Bijlage No. 6.

— 34 —

— 35 —

BENAMING DER GOEDEREN.	Gewicht in lbs.						
	Binnenlandsch Verkeer.	INVOER LANGS			UITVOER LANGS		
		Komatipoort.	Vereeniging.	Volksrust.	Komatipoort.	Vereeniging.	Volksrust.
Aardappelen en versche groenten . . .	6,973,442	927,063	6,877,558	1,608,239	137,443	67,696	84,953
Bier	5,407,814	1,183,836	168,777	194,402	280	775	603
Boter	498,197	333,262	512,104	1,205,436	260	4,527	2,179
Brood	1,398,131	17,962	—	—	43	28,990	—
Cement	6,642,934	9,339,625	265,889	880,903	1,296	20,590	—
Cognac	493,447	326,608	151,729	18,094	60	—	—
Diversen	29,587,153	11,682,183	6,192,724	9,567,727	188,230	885,460	1,289,921
Dranken	5,674,124	2,203,729	1,406,266	245,659	1,140	22,659	3,782
Drukwerken	536,536	130,841	2,460,517	190,852	5,782	34,932	16,778
Emballage	3,816,128	15,621	137,327	—	56,942	1,320,288	173,892
Ertsen	2,780,218	63,359	12,304	—	5,063,912	—	59,568
Glaswerk	1,684,364	551,360	1,797,003	1,614,362	77,931	10,362	3,817
Granen (mealies)	29,881,532	20,056,305	20,121,988	42,312,528	—	318,907	19,297
Granen (tarwe en rogge)	18,778,803	1,466,096	12,493,062	1,514,370	—	88,077	23,847
Groenten en vruchten in blik	596,683	1,350,654	4,053	199,008	4,458	14,530	791
Hout (bezaagd)	21,329,944	49,162,848	9,722,826	28,453,827	45,185	177,556	—
Hout (bewerkt)	6,392,211	10,684,791	2,415,074	3,800,731	8,650	127,053	103,547
Huiden en Vellen	1,054,322	—	105,779	4,855	201,089	892,601	2,526,387
Jenever	523,980	1,396,014	468,969	194,848	—	2,370	—
Kaarsen	2,070,492	7,435,303	512,804	1,665,927	—	74,981	180
Kaas	190,334	219,463	303,428	298,891	—	3,912	328
Kaf	4,991,008	—	16,184,132	66,255	—	3,800	—
Kalk	28,615,211	296,915	—	13,224	22,300	868,225	—
Kleederen	996,215	127,999	2,068,579	1,555,371	33,943	981,438	288,765
Kramerijen	426,339	484,088	739,136	552,464	1,831	61,056	5,921
Kruidenierswaren	12,596,959	10,230,876	21,689,983	10,751,649	17,529	664,136	20,638
Leder	469,318	6,772	1,206,726	1,141,160	5,443	43,139	24,688
Likeuren	281,841	75,783	7,394	18,899	140	—	—
Machinerieën	5,226,849	6,255,721	45,125,528	14,713,869	115,283	438,993	274,817
Manufacturen	1,043,259	1,694,710	3,905,250	2,874,417	5,219	71,916	12,785
Meel (mealies)	10,784,196	1,834,846	23,998,039	120,731	430	112,505	6,195
Meel (andere soorten)	15,060,950	25,613,071	5,821,494	12,613,963	7,590	1,998	1,200
Melk (gecondenseerd)	366,928	1,606,377	382,384	1,744,451	—	3,491	—
Meubelen (huisraad)	2,092,735	723,891	2,099,402	1,455,657	64,253	479,204	281,580
Olie en Vet	2,531,365	1,420,281	7,197,363	3,648,605	28,799	16,606	1,232
Ontpofbare stoffen	4,433,821	413,163	1,210	—	—	263,620	—
Petroleum	962,670	1,650,982	3,075,711	5,330,514	160	174,559	80
Rijst	1,496,345	1,773,333	474,754	4,753,882	400	33,133	225
Salpeter	—	—	21,710,292	—	—	—	—
Spek en Vleesch (gerookt en gezouten)	396,989	50,428	2,308,147	614,428	1,829	2,057	—
Spoorwagematerieel	5,239,383	28,059,770	—	—	35,133	—	—
Steenen en Klippen	10,757,840	818,583	1,755,289	768,540	208,246	72,475	71,700
Steenkolen	2,715,789,794	4,105,323	355,898	1,000,478	72,281,651	77,271,760	44,800
Stroo	1,958,862	27,850	—	—	509	—	—
Suiker	1,291,497	3,760,617	4,832,734	10,988,898	—	417,170	—
Tabak en Sigaren	840,265	48,428	713,719	406,355	15,931	860,916	228,331
Thee	130,235	84,610	242,537	470,939	925	30,862	1,424
Vleesch in blik	227,087	868,904	2,002,088	1,244,635	—	20,841	—
Visch	75,192	394,747	1,767,874	306,294	—	6,732	—
Vruchten (versche)	1,110,790	553,386	8,113,233	7,027,036	7,072	231,202	25,200
Whisky	622,069	1,698,692	895,702	508,826	—	3,663	53
Wild	17,256	—	1,390,082	930	—	16,962	—
Wol	506,001	—	642,198	76,681	2,010,233	105,104	3,549,978
Wijn	617,593	1,393,593	1,792,255	240,624	145	1,080	6,721
IJzerwerk	8,136,584	37,171,690	15,637,786	18,387,920	357,345	288,713	217,894
Zakken	35,537,988	2,551,724	1,330,361	1,681,693	24,500	325,349	39,223
Zand	481,740	—	7,462,670	—	308	—	—
1899	3,022,423,963	254,344,076	273,060,131	199,050,047	81,039,848	87,968,971	9,413,320
1898				3,927,300,356			
1897				3,856,953,720			
				3,594,994,561			

NEDERLANDSCHE ZUID-AFRIKAANSCH E SPOORWEGMAATSCHAPPIJ.

PRETORIA, 16 Januari 1896.

Dienstorder No. 10.

Het is ons een ware voldoening ter kennis van het personeel te mogen brengen dat wij van den *Regeerings Commissaris van Spoorwegen* in deze Republiek een schrijven ontvingen, waarvan afschrift hier volgt:

Aan de Directie der N. Z. A. S. M.

R.C. 13/96.

PRETORIA, 15 Januari 1896.

“Het is mij een aangename taak U, voor mijzelve, en ook namens de Regeering, mijn hartelijken dank en waardeering toe te brengen alsmede aan het personeel van Uwe Maatschappij voor de flinke en onvermoeide wijze waarop zij met den dienst der treinen de Regeering hebben bijgestaan, meer bijzonder voor de openlijke en mannelijke wijze waarop een ieder in het bijzonder getoond heeft, in tijden van gevaar gewillig te zijn den Staat te dienen en getrouw te zijn.

“Mag ik U beleefd verzoeken het een en ander aan Uw personeel in het algemeen over te brengen.”

De Regeerings Commissaris,
(w.g.) J. S. SMIT.

Deze betuiging van dank en waardeering van de zijde der Regeering moge U tot bewijs strekken, dat Uwe diensten, gedurende de jongste onrustige tijden, niet onopgemerkt zijn gebleven, en wij vertrouwen dat dit een ieder zal opwekken om in den hem aangewezen werkring zijn beste krachten te blijven wijden aan de belangen van onze Maatschappij, waardoor hij tevens op de meest vruchtbare wijze die van den Staat zal dienen.

DE DIRECTIE.

Dienstorder No. 14.

VOORLOOPIGE REGELING van bezoldigingen van
Ambtenaren en van sommige Beambten op de bureaux,
stations en op de lijnen, in te gaan 1 September 1896.

FUNCTIE.	MINIMUM.		MAXIMUM.	
	Salaris.	Gratificatie.	Salaris.	Gratificatie.
Hoofdopzichter Weg en Werken	£ 35	Geen.	£ 50	Geen.
Hoofd van Onderafdeelingen Weg en Werken .	25	"	40	"
Klerk	15	"	30	"
Opzichter Onderhoud	25	"	35	"
Telegraaf-Opzichter	25	"	40	"
Signaal-Opzichter	25	"	40	"
Opzichter-Teekenaar.	20	"	25	"
Ploeg Opzichter.	20	"	25	"
Assistent-Opzichter.	15	"	25	"
Lijnman	15	"	20	"
Ploegbaas	15	"	20	"
2 ^{de} man ploegbaas	12.10	"	15	"
Inspecteur Mouvement.	35	"	50	"
Chef der Onderafdeelingen	25	"	40	"
Klerk op Bureau	15	"	30	"
Stationschef 1 ^{ste} klasse.	32	"	48	"
" 2 ^{de} "	25	"	40	"
" 3 ^{de} "	20	"	32	"
" 4 ^{de} "	17.10	"	27.10	"
Onderstationschef	22.10	"	35	"
Verantwoordelijk goederenklerk	22.10	"	35	"
Stationsklerk	15	"	25	"

FUNCTIE.	MINIMUM.		MAXIMUM.	
	Salaris.	Gratificatie.	Salaris.	Gratificatie.
Assistent Stationschef, goederenklerk 1 ^{ste} klasse.	£ 22.10	Geen.	£ 35	Geen.
" " 2 ^{de} " .	20	"	30	"
" " 3 ^{de} " .	17.10	"	27.10	"
Telegrafist 1 ^{ste} klasse	20	"	30	"
" 2 ^{de} "	17.10	"	25	"
Voorman ladingmeester en rangeerder.	22	4.10	25	4.10
Ladingmeester en rangeerder 1 ^{ste} klasse	20	4.10	21	4.10
" " 2 ^{de} "	17	4.10	19	4.10
" " 3 ^{de} "	14	3	17	3
Leerling ladingmeester en rangeerder			14	1.10
Seinwachter 1 ^{ste} klasse.	16	3	18	4.10
" 2 ^{de} "			15	3
Werkmeester Werkplaats.			40	} eventueel met premiën.
Assistent werkmeester			30	
Voorlieden Werkplaats.			30	
Opzichter-Machinist 1 ^{ste} klasse	35	Geen.	45	} premie regelmatig dienst en premie zuinig gebruik brandstoffen en smeermaterialen.
" " 2 ^{de} "	30	"	40	
" " 3 ^{de} "	25	"	35	
Verantwoordelijk Machinist.	21	7.10	21	
Machinist 1 ^{ste} klasse.	19	Geen.	21	
" 2 ^{de} "	16	"	17.10	
" 3 ^{de} "			15	
Leerling-Machinist 1 ^{ste} klasse.			14	
" " 2 ^{de} "			13	
Stoker 1 ^{ste} klasse			12.10	
" 2 ^{de} "			11.10	
" 2 ^{de} "			10	
Treincontroleur 1 ^{ste} klasse			20	Geen.
" " 2 ^{de} "			18	"
Assistent treincontroleur			17	"
Conducteur 1 ^{ste} klasse			15	1/2 d. mijleng.
" 2 ^{de} "			14	1/3 d. "
" 3 ^{de} "			13	1/3 d. "
Leerling-Conducteur			12	1/4 d. "
Remmer			12	Geen.

PRETORIA, 1 Augustus 1896.

DE DIRECTIE.

NEDERLANDSCHE ZUID-AFRIKAANSCH SPOORWEGMAATSCHAPPIJ.

Dienstorder No. 48.

BRITSCHE OCCUPATIE.

De Directie deelt, in verband met de gewijzigde landsomstandigheden mede, dat D. O. N^o. 32 zoo moet worden opgevat, dat degenen die tijdens de Britsche Militaire Occupatie, diensten verrichten ten behoeve van de Imperial Military Railways of eenigen anderen werkgever, geacht zullen worden bij het verrichten daarvan niet in dienst der Maatschappij te zijn en dat derhalve de Maatschappij zich niet verantwoordelijk stelt voor hunne handelingen of verzuimen.

De Directie geeft evenwel de verzekering, dat die ambtenaren of beambten, welke niet voor den dienst der Maatschappij benoodigd zijnde, mochten worden gecommandeerd of gerequireerd tot het verrichten van diensten ten behoeve van de Imperial Military Railways of tijdens de occupatie voornoemd, mochten in dienst treden bij een anderen werkgever dan den genoemde, daarna hunne rechten en aanspraken zullen behouden, welke zij krachtens hun dienstverband jegens de Maatschappij konden doen gelden, indien en voor zooverre de Maatschappij bij machte zal zijn hare daaruit voortvloeiende verplichtingen na te komen, m. a. w. het dienstverband zal alleen gedurende den tijd dat zij bij anderen dienst doen worden opgeschort en de Directie zal bij de toekomstige behandeling van het personeel geen onderscheid maken tusschen degenen die al en die niet tijdens de occupatie bij anderen zijn in dienst getreden, als boven omschreven, met dien verstande, dat indien in die periode belooning wordt genoten, de Maatschappij daarmede rekening zal houden bij de eindafrekening.

Voorts wordt bekend gemaakt, dat aangezien bij de Britsche Militaire Overheid het voornemen bestaat om alle bij de Maatschappij in dienst zijnde niet-burgers der Z. A. R. wier diensten zij niet wenscht te gebruiken of welke zij niet ter beschikking der Directie in het land wil laten, op hare kosten met hunne gezinnen naar Amsterdam te zenden, de Directie voorziening wenscht te maken voor de behartiging der belangen van hen die het land moeten verlaten, en derhalve de Heeren S. K. H. LINGBEEK en Dr. ALBERT SCHILTHUIS,

Procureurs alhier, heeft aangezocht zich te Pretoria te belasten met het aannemen van volmachten van allen, die hun in die omstandigheden hunne belangen willen opdragen. De kosten van die waarneming zullen worden gedragen door de Maatschappij.

De heer SCHILTHUIS zal te dien einde, te beginnen met Zondag 10 dezer, dagelijks zitting houden in het gebouw der Exploitatie, van des morgens 9 tot 12 uur en des namiddags van 3 tot 5 uur.

Voor Johannesburg en andere plaatsen zal, zoodra daartoe gelegenheid zal zijn, een andere procureur door de Directie worden aangewezen.

Voor hen, die huisraad of andere goederen opgeborgen wenschen te hebben, zal daartoe gelegenheid worden gegeven in de goederenloodsen op de stations.

Omtrent den datum van verwijdering uit het land kan nog niets worden medegedeeld, doch tijdige waarschuwing zal worden gegeven.

De gezinnen zullen, in verband met de nog ongeregelde spoorwegverbinding, niet dadelijk mede kunnen gaan, doch zullen ten spoedigste volgen en aan de mannen zal worden toegestaan de aankomst der gezinnen te East-London af te wachten.

De Directie,

J. VAN KRETSCHMAR.

PRETORIA, 9 Juni 1900.

NEDERLANDSCHE ZUID-AFRIKAANSCH E SPOORWEGMAATSCHAPPIJ.

Dienstorder No. 50.

NON-ACTIVITEIT.

Reeds bijna een maand is een gedeelte van de lijnen der Maatschappij door de Britsche Militaire Macht bezet en nog steeds is het niet te voorzien, wanneer aan dezen tijdelijken toestand een einde zal komen.

De ontvangsten der Maatschappij in contant geld hebben geheel opgehouden en het is onzeker wat er voor haar van het vervoer op crediet zal terechtkomen, zoowel op de gedeelten die nog ter beschikking van de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek zijn, als op die welke zich in het bezette gebied bevinden.

In deze omstandigheden kan nog geen beslissing genomen worden omtrent de toekomst van het personeel, doch wel is het dringend noodig maatregelen te nemen om de uitgaven der Maatschappij te verminderen, opdat in aller belang de voorhanden geldmiddelen zoo lang mogelijk strekken.

Daarom wordt bij deze het volgende bepaald.

- 1e. Personeel dat met toestemming der Britsche Militaire Autoriteit in dienst der Maatschappij kan blijven of dat nog dienst doet op niet door de Britsche Krijgsmacht geoccupeerde baanvakken, zal tot nader order na 15 Juli salaris blijven ontvangen volgens de bepalingen van D. O. 39, 43 en 46.
- 2e. Het personeel in vasten dienst, dat niet door de Britsche Autoriteit uit Zuid-Afrika wordt verwijderd doch geen diensten voor de Maatschappij mag verrichten, wordt voorloopig op non-activiteit gesteld en zal tot nader order na 15 Juli non-activiteits-salaris ontvangen, hetwelk zal bedragen:
voor de gehuwden $\frac{2}{3}$ en voor de ongehuwden $\frac{1}{2}$ van het gewone salaris met een minimum van £ 15 resp. £ 10 per maand, voor zoover het volle salaris niet minder bedraagt.
- 3e. Voor het personeel in vasten dienst, dat uit Zuid-Afrika wordt gezet, zal door de Directie te Amsterdam een beslissing worden genomen.

- 4e. Voor de berekening van het non-activiteits-salaris zal als grondslag worden aangenomen:
- a. voor hen die geen gratificatiën of mijlengelden, premiën of andere emolumenten ontvangen, het gewone salaris.
 - b. voor hen die vaste gratificatiën ontvangen, ingevolge D.O. 14, het gewone salaris, vermeerderd met de gratificatie.
 - c. voor hen die, ingevolge D.O. 14, premiën en mijlengelden ontvangen, het gewone salaris, vermeerderd met een bedrag voor het gemis dier emolumenten en wel als volgt:
 - voor een salaris van £ 10 tot en met £ 15 per maand met £ 3, voor een salaris van £ 16 tot en met £ 25 per maand met £ 4.10.—.
 - d. voor hen wier loon per uur berekend wordt, het uurloon vermenigvuldigd met 230.
- 5e. Het non-activiteits-salaris gaat in voor hen die vóór 15 Juli a.s. verhinderd zijn om hunnen dienst uit te oefenen op 16 Juli 1900 en voor hen die later mochten worden verhinderd dienst te doen op den 16^{den} of den eersten der maand, al naardat de verhindering tusschen den 1^{sten} en den 15^{den} of tusschen den 16^{den} en den laatsten der maand is ingetreden.
- 6e. Het salaris over de maand Juni zal worden verrekend met het verstrekte voorschot ingevolge D.O. 45 en het daarna nog niet inverdiende gedeelte van het voorschot bij de volgende uitbetaling.
- Over Juni wordt dus geen salaris in geld uitbetaald. Bij de berekening van het salaris over Juni zal geen rekening worden gehouden met D.O. 39 en dus geen inhouding voor deposito plaats hebben.
- Wel zullen inhoudingen voor de uitbetalingen in Europa berekend worden.
- 7e. Omtrent uitbetalingen in Europa enz. blijft D.O. 46 voorloopig van kracht zoolang geen beslissing voor de verdere toekomst is genomen.
- Tijdige opgave van verlangde wijzigingen is gewenscht.
- 8e. Deze bepalingen zijn ook van toepassing op het personeel in vasten dienst dat nog op kommando is bij de krijgsmacht der gefedereerde Republieken.

De Directie kan zich tot geenerlei toezegging omtrent den duur van het non-activiteits-salaris verbinden. Zij zal al het mogelijke doen om haar zorg voor het personeel zoo lang mogelijk uit te strekken.

Zij wenscht echter nu reeds vast te stellen dat bijaldien zij de zekerheid mocht verkrijgen dat de Exploitatie niet meer op den ouden voet zal kunnen worden hervat, of wel dat het thans aan de Maatschappij verbonden personeel niet meer zal worden toegelaten om hier te lande dienst te doen, of dat het vooruitzicht bestaat dat het intreden van een normalen toestand nog zeer lang zal uitblijven, en bijaldien de Maatschappij in staat mocht zijn de Bepalingen omtrent de Rechten en Verplichtingen bij opzegging van het dienstverband na te komen, die opzegging zal geacht worden te hebben plaats gehad:

voor hen die vóór 1 Juli a.s. verhinderd zijn hunne diensten uit te oefenen op 1 Juli 1900 en voor hen die later mochten worden verhinderd dienst te doen op den 16^{den}

of den laatsten der maand waarin zulks plaats had, al naar gelang respectievelijk de verhin-
dering tusschen den 1^{sten} en den 15^{den} of tusschen den 16^{den} en den laatsten der maand
intrad. Betalingen na die datums gedaan zullen dus in mindering kunnen worden gebracht
van hetgeen de Maatschappij in gewone omstandigheden volgens de Rechten en Verplichtingen
bij opzegging van het dienstverband verschuldigd zou zijn.

De Directie wenscht het personeel intusschen niet te weerhouden zich van een meer
zekere toekomst elders of bij een anderen werkgever te verzekeren en is te allen tijde bereid
op aanvraag eervol ontslag te verlenen met onmiddellijke financiële afrekening zoodra de
noodige gegevens daarvoor in haar bezit zijn.

De thans bestaande regel dat eens ontslagen personeel niet weder in dienst kan treden,
zal voor hen, die tengevolge van den tegenwoordigen toestand ontslagen zijn, buiten werking
worden gesteld in het geval dat de Maatschappij weder behoefte aan personeel mocht krijgen.

Aan het personeel dat naar Europa moet vertrekken wordt ten slotte medegedeeld,
dat zij in hun eigen belang, hetzij schriftelijk, hetzij persoonlijk zich na aankomst moeten
wenden tot de Directie der N. Z. A. S. M. te Amsterdam, Heerengracht 270, met duidelijke
opgave van hun adres, opdat hun vandaar uit alle mededeelingen kunnen worden gedaan,
die voor hen van belang zijn en het hun toekomende kan worden uitbetaald.

Eervol ontslag kan ook aldaar worden aangevraagd en gegeven.

PRETORIA, 24 Juni 1900.

De Directie,
J. VAN KRETSCHMAR.

Mededeeling No. 1.

AMSTERDAM, 7 Augustus 1900.

In aansluiting aan en met bevestiging van Dienstorder N^o. 50 wordt het volgende, als bedoeld sub 3^o van die Dienstorder, bepaald:

De vast aangestelde Ambtenaren en Beambten der N. Z. A. S. M., die door de Britsche Regeering verdreven zijn uit de Zuid-Afrikaansche Republiek, zij die zich met verlof via Natal verwijderd hebben en zij, die met verlof in Europa zijnde, met goedvinden der Directie te Amsterdam voorloopig niet naar de Z. A. R. terugkeeren, worden geacht buitengewoon verlof te hebben zonder behoud van salaris.

Ten einde de onvrijwillige verlofgangers te gemoet te komen in hun levensonderhoud, zal de Maatschappij hun tot nader order maandelijks toekennen:

	GEHUWDEN MET GEZIN.	ONGEHUWDEN OF GEHUWDEN ZONDER GEZIN.
A. Ambtenaren.		
In Afrika een salaris genietende:		
beneden £ 15	—	f 40.—
van £ 15—£ 20	f 90.—	" 60.—
voor ieder £ 1 salaris boven £ 20	" 2.—	" 1.25
met een maximum van	" 250.—	" 150.—
B. Beambten.		
In Afrika een salaris genietende:		
£ 12 's maands of 1/ per uur en daar beneden .	f 40.—	f 30.—
per £ 1.— 's maands of 1 penny per uur meer .	" 2.—	" 1.50
met een maximum van	" 65.—	" 48.—

Als grondslag voor de berekening der toelage zal worden aangenomen:

- a. Voor hen die geen gratificatiën of mijlengelden, premiën of andere emolumenten ontvangen, het gewone salaris.
- b. Voor hen, die vaste gratificatiën ontvangen ingevolge D. O. 14, het gewone salaris, vermeerderd met de gratificatie.

c. Voor hen, die ingevolge D. O. 14, premiën en mijlengelden ontvangen, het gewone salaris vermeerderd met een bedrag voor het gemis dier emolumenten en wel als volgt:

voor een salaris van £ 10 tot en met £ 15 's maands met £ 3;

voor een salaris van £ 16 tot en met £ 25 per maand met £ 4.10.—.

Het staat den verlofgangers vrij om gedurende hun verloftijd tijdelijke werkzaamheden voor anderen te verrichten; van de daarvoor genoten verdiensten komt $\frac{1}{2}$ in mindering van bovenbedoelde toelage.

Vóór den 25^{sten} van iedere maand geven alle verlofgangers volgens bijgaand formulier op, waar zij de toelage der N. Z. A. S. M. wenschen te ontvangen en hoeveel hun verdiensten voor die werkzaamheden gedurende die maand bedragen.

De toelagen houden op, wanneer het blijkt, dat geen gevolg gegeven is aan de verplichting tot opgaaf dezer verdiensten of wanneer die opgaven blijken onjuist te zijn.

Zoodra de Directie hunne diensten in Zuid-Afrika weder noodig heeft, moeten de verlofgangers zich op het door de Directie te bepalen tijdstip weder te Pretoria aanmelden.

De reiskosten naar Pretoria zullen, wat de Ambtenaren en Beambten betreft, ten laste der Maatschappij komen volgens de daaromtrent bestaande bepalingen.

Hij, die, hoewel zijn dienstverband met de N. Z. A. S. M. nog bestaat, aan de oproeping der Directie om naar Afrika terug te keeren niet voldoet, is verplicht terug te betalen het volgens bovenstaande bepalingen genotene, tenzij de Directie termen vindt hem daarvan geheel of gedeeltelijk te ontheffen.

Hij, die tijdens het gedwongen verlof eene vaste betrekking aanvaardt, moet daarvan onmiddellijk aan de Directie kennis geven.

De toelage zal ingaan, voor hen, die met vrijwillig verlof in Europa vertoeven, op den dag, dat het verleende verlof eindigt en voor hen, die verdreven zijn en zich aan ons kantoor te Amsterdam in Europa schriftelijk aanmelden op . . . (*alsdan vast te stellen datum*) . . .

DE DIRECTIE.

