

# R A P P O R T E N

OVER DEN

BOUW EN DE EXPLOITATIE DER SPOORWEGEN

DÉR

Nederlandsche Zuid-Afrikaansche  
Spoorweg-Maatschappij,

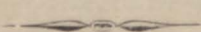
UITGEBRACHT IN DEN

VOLKSRAAD DER ZUID-AFRIKAANSCHÉ REPUBLIEK,

ZITTING 1892.

---

(Overgedrukt uit de Staatscourant der Zuid-Afrikaansche Republiek.)



# R A P P O R T E N

over den bouw en de exploitatie der Spoorwegen der  
Nederl. Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij,  
uitgebracht in den Volksraad der Zuid-  
Afrikaansche Republiek.  
Zitting 1892.

---

(overgedrukt uit de Staatscourant der Zuid-Afrikaansche Republiek).

---

## I.

*R A P P O R T van den HEdgestr. Heer Regeer-  
ings-Commissaris aan ZHEd. den Presi-  
dent der Zuid Afr. Republiek met bijlagen.*

RC 187/92

PRETORIA, 14 Juli 1892.

*Aan Zijn HoogEdele den Staatspresident,  
Pretoria.*

*HoogEdele Heer,*

1. Ik heb de eer UHoogEdele hierbij als bijlage A  
aan te bieden het Verslag der Ned. Z. A. Spoorweg-  
Maatschappij over het jaar 1891.

2. Dit Verslag, de toelichting en de toegevoegde  
staten geven ruime inlichtingen over den toestand der  
Maatschappij en hare werkzaamheden.

Ter wille van het gebruik hier te lande, heb ik de  
Maatschappij verzocht in het vervolg de sommen gelds

niet alleen in guldens maar ook in ponden Stg. uit te drukken.

Met verwijzing naar dat Verslag meen ik hierin met de volgende mededeelingen te kunnen volstaan.

3. Het kapitaal bestond op 31 December 1891 uit:

Aandeelen-kapitaal	f	11,000,000	
5% obligatiën	„	6,000,000	
4% „	„	5,878,000	
4% „	„	1,945,000	
			f 24,823,000 = £ 2,068,583.

4. Van dit kapitaal heeft de Zuid-Afrikaansche Republiek genomen in 1887 600 6-pCt's. aandeelen tegen pari, in October 1890 897 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-pCt's. aandeelen tegen pari, in Juli 1891 1100 6-pCt's. aandeelen tegen een koers van 110.

Bovendien heeft de Zuid-Afrikaansche Republiek nog in dit jaar 1091 en later nog 818 6-pCt's. aandeelen genomen tegen een koers van 110.

Deze aandeelen zijn alle groot f 1000 = £ 83.6.8.

Het totaal bedrag voor de aandeelen der Republiek betaald is £ 400,575.

5. Het bedrag van het voorschot van een bankiers-syndicaat, waarvan in mijn vorig Verslag sprake was, is gestegen tot f 7,500,000 = £ 625,000, terwijl de tijd verlengd is tot het einde van dit jaar.



6. De overeenkomsten met de Kaapkolonie, waarvan in het Verslag der Maatschappij sprake is, zijn UHoogEdele bekend als zijnde door den Uitvoerenden Raad goedgekeurd. Zij werden in de *Staatscourant* gepubliceerd.

Ik voeg een afzonderlijken afdruk daarvan hieraan toe als bijlage B.

Het bedrag der obligatiën door de Kaapkolonie te nemen, is door het Kaapsche Parlement gesteld op £ 650,000.

7. De rentelast over 1891 blijkt uit bijlage 2 van het Verslag der Spoorweg-Maatschappij.

Het bedrag daarvan voor 1891 is  $f$  1,294,020 = £ 107,835, waarvan echter moet worden afgetrokken een som van  $f$  244,213.96<sup>s</sup> = £ 20,351, zijnde het saldo van de rekening van baten en lasten, zoodat voor 1891 blijft een som van  $f$  1,049,806.03<sup>s</sup> = £ 87,484.

8. De constructie-rekening was op 31 December 1891 als volgt:

Spoorweg  $f$  20,427,805.38<sup>s</sup> = £ 1,702,317

Tramweg „ 7,229,457.42 = £ 602,455

Te zamen  $f$  27,657,262.80<sup>s</sup> = £ 2,304,772

De constructie-rekening van den spoorweg was aldus  $f$  9,909,595.77 = £ 825,800 hooger dan een jaar tevoren en die van den tramweg  $f$  740,463.74 = £ 61,705 hooger.

In de constructie rekening is begrepen een som van



f 860,390.76<sup>5</sup> = £ 71,699 als constructie-rekening voor de kolenmijn op „Springs” en „Geduld.”

9. Ten einde een denkbeeld te geven van hetgeen reeds gedaan is van den Spoorweg Portugeesche grens-Vaalrivier laat ik de volgende opgave van den Hoofdingenieur volgen:

Totale lengte der lijn:

Oosterlijn	473 K.M. = 295 <sup>5</sup> / <sub>8</sub> mijl
Zuiderlijn	123 „ = 76 <sup>7</sup> / <sub>8</sub> „
Dubbel ged. Randtram	15 „ = 9 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> „

Totaal 611 K.M. = 381<sup>7</sup>/<sub>8</sub> mijl

Van de benoodigde hoeveelheden grondwerk voor de geheele lijn (n.l. 4,631,939 Kubieke Meters) zijn reeds verricht 51.2 pCt.

Van de benoodigde hoeveelheid metselwerk van de geheele lijn (n.l. 95,819 Kubieke Meters) zijn reeds verricht 57.8 pCt.

10. Van den Randtram waren in exploitatie:  
 aanvang 1891—68.1 K.M. = 42<sup>6</sup>/<sub>10</sub> mijl  
 31 Dec. 1891—81.1 „ = 50<sup>7</sup>/<sub>10</sub> „  
 zijnde de geheele lijn.

11. Van den Delagoabaai-spoorweg (Oosterlijn) waren in exploitatie:

1 Juli '91—	4.3 K.M. = 2 <sup>7</sup> / <sub>10</sub> mijl
31 Dec. '91—	54.3 „ = 33 <sup>9</sup> / <sub>10</sub> „
1 Juli '92—	116 „ = 72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „

Voorts zijn de aarde- en metselwerken gereed tot K.M. 121 =  $75\frac{5}{8}$  mijl, en de onderbouw der brug bij K.M. 121 + 600 over de Moerasspruit is voltooid.

Verder zijn verricht alle opnemingen en voorbereidingen om dadelijk den bouw tot Pretoria voort te zetten. De as is op het terrein uitgezet.

12. De Zuiderlijn Pretoria-Johannesburg-Vaalrivier is grootendeels gereed en zal nog dit jaar in exploitatie kunnen worden genomen.

De onderbouw van de Vaalrivierbrug kwam gereed en met het stellen van den bovenbouw is een begin gemaakt.

Een tijdelijke brug over de Vaalrivier met tijdelijke verbindingslijn en tijdelijk station te Vereeniging, werd door en op kosten van de Kaapsche Spoorweg-administratie gemaakt.

De grond- en metselwerken van de Zuiderlijn zijn gereed met uitzondering van die van het gedeelte Elandsfontein-Johannesburg en voor het emplacement Pretoria, welke in aanbouw zijn en met uitzondering verder van die voor Johannesburg. Het ballasten is in vollen gang. Met het spoorleggen is een aanvang gemaakt.

De watervoorzieningen zijn gedeeltelijk gesteld.

De kleine stationsgebouwen en ploegbaaswoningen zijn nagenoeg voltooid. De gebouwen van het emplacement Elandsfontein zijn in aanbouw, voor die te Vereeniging zijn tenders gevraagd.

De ontwerpen voor de gebouwen te Pretoria en Johannesburg worden gereed gemaakt.

13. De volgende vergelijkingen van het plan Machado met het thans door de Spoorweg-Maatschappij ontworpen en gevolgde tracé mogen hier een plaats vinden:

*Vergelijking van den Delagoabaai-Spoorweg met het plan Machado.*

Volgens het plan der Spoorweg-Maatschappij is de grootste helling 1:50 (behalve over 3382 Meter met 1:20 helling).

Volgens het plan Machado is de grootste helling 1:33.3.

Volgens het plan der Spoorweg-Maatschappij is de kleinste straal in de bogen 150 Meter.

Volgens het plan Machado is de kleinste straal in de bogen 91 Meter.

Volgens het plan der Spoorweg-Maatschappij is er een tunnel lang 215 Meter.

Volgens het plan Machado zijn er 6 tunnels lang 934.99, 45.6, 657.71, 172.64, 1,216.24 en 370 Meter. Totaal 3,097.48 Meter.

Volgens het plan der Spoorweg-Maatschappij is het totale grondwerk 3,694,470 Kubieke Meter.

Volgens het plan van Machado is het totale grondwerk 5,179,016 Kubieke Meter.

en dit niettegenstaande het dwarsprofiel volgens het ontwerp Machado eenvoudiger was.



*Vergetijking van den voltooïden Spoorweg tot Nelspruit  
met het plan Machado.*

Volgens het plan der Spoorweg-Maatschappij is de grootste helling 1.50 en de kleinste straal 150 Meter.

Volgens het plan van Machado is de grootste helling 1:33.3 en de kleinste straal 200 Meter.

Volgens het plan der Spoorweg-Maatschappij zijn er geen tunnels, doch is de Krokodilpoort doorbroken.

Volgens het plan van Machado zijn er tunnels lang 934.99 Meter, 45.6 Meter en 657.71 Meter. Totaal 1,638.3 Meter.

Het grondwerk volgens het plan der Spoorweg-Maatschappij bedraagt 1,562,888 Kubieke Meter.

Het grondwerk volgens het plan van Machado bedraagt 1,857,450 Kubieke Meter.

14. Op 20 Juni l.l. werd de Delagoabaai-Spoorweg tot Nelspruit geopend in tegenwoordigheid eener Regeerings-Commissie, bestaande uit de heeren J. Eloff, Mijncommissaris te Johannesburg en J. L. van der Merwe, Mijncommissaris te Barberton.

Aan deze Commissie was de taak opgedragen om als een door de Regeering afgevaardigde Commissie tegenwoordig te zijn bij de opening van den Spoorweg tot nabij Nelspruit; te rapporteeren over de opening zelf, de spoorbaan, het materiaal en den dienst op de lijn der Maatschappij, over de Portugeesche lijn en de werken te Lourenço Marques; de hoeveelheid van het vervoer langs de lijn, mogelijke middelen om dat te vermeerderen en

verder over alles dat in verband met den Spoorweg belang kan inboezemen.

Het rapport dezer Commissie gaat als Bijlage C hiernevens, waarnaar ik korthedshalve meen te mogen verwijzen.

15. De ontwikkeling en exploitatie der kolenmijn op Springs en Geduld, werd voortgezet.

Het aantal tonnen dat de mijn produceerde was als volgt:

Januari	1891.....	2148	tonnen.
Februari	„ .....	2721	„
Maart	„ .....	2973	„
April	„ .....	2939	„
Mei	„ .....	3525	„
Juni	„ .....	3314	„
Juli	„ .....	3645	„
Augustus	„ .....	3682	„
September	„ .....	3551	„
October	„ .....	3607	„
November	„ .....	2884	„
December	„ .....	2933	„
Januari	1892.....	3244	„
Februari	„ .....	3465	„
Maart	„ .....	4422	„
April	„ .....	5025	„
Mei	„ .....	5153	„

De exploitatie der mijn leverde in het jaar 1891 een verlies op van f 3,947.60 = £ 329.

Men heeft hoop door het nemen van nieuwe maatregelen dit jaar een voordeelig saldo te verkrijgen.

Voor een groot gedeelte zal dit echter van den kolenlaag afhangen.

Het Verslag der Spoorweg-Maatschappij geeft een uitgebreide beschrijving der mijn en daarbij behoorende werken.

16. De opbrengst van den Randtram was als volgt:

Januari 1891	.....	£	3193	15	5
Februari	„	„	3935	2	11
Maart	„	„	5478	7	3
April	„	„	7166	17	4
Mei	„	„	8420	9	7
Juni	„	„	8864	15	8
Juli	„	„	9759	6	10
Augustus	„	„	8950	11	11
September	„	„	8629	13	7
October	„	„	9603	3	4
November	„	„	8423	19	3
December	„	„	9896	2	9
Januari 1892	.....	„	9897	15	5
Februari	„	„	9319	0	2
Maart	„	„	10425	2	1
April	„	„	11253	2	7
Mei	„	„	12537	17	8

De exploitatie van den tramweg en de mijn leverden te zamen gerekend een voordeelig saldo op van  $f$  309,193.23 = £ 25,766.

Dit is  $f$  74,073.23 = £ 6,173 meer dan de voor de tram- en mijnkapitaal verschuldigde rente, welke som



in mindering komt van de in de Spoorweg-concessie gewaarborgde rente.

17. Hoewel de opnemingen voor de Barbertontaklijn gedaan zijn, werd er wegens gebrek aan geld nog geen aanvang gemaakt met den bouw.

Bij de Regeering kwamen eenige aanvragen in voor een afzonderlijke Concessie (met rente-garantie van den Staat) voor die lijn.

De overweging woog echter bij de Regeering dat de afzonderlijke Exploitatie dier taklijn waarschijnlijk geen voordeelige resultaten zal opleveren en dus de Regeering zoolang zulks het geval mocht zijn, steeds de gegarandeerde rente zou moeten betalen, terwijl indien de taklijn, zooals nu in de Concessie, met de hoofdlijn verbonden blijft, er altijd de kans bestaat dat het verlies op de taklijn wordt weggenomen door een winst op de hoofdlijn.

Om aan dit bezwaar tegemoet te komen werd door den Hoofdingenieur in overleg met de Regeering een concept-contract opgesteld, dat aan de belanghebbende partijen werd medegedeeld maar waaromtrent nog geen afsluiting is verkregen.

18. Ter aanvulling van de dagteekeningen in mijn vorig verslag medegedeeld, laat ik de volgende data volgen:

21 Sept. 1891. Het contract voor de metselwerken der Vaalrivierbrug werd den aannemers opgezegd en het werk door de Maatschappij zelf in handen genomen.

- 1 Oct. 1891. Opening van den Delagoabaai-Spoorweg tot de halte Hectorspruit.
- Nov. 1891. De werken in de Krokodilpoort komen gereed.
- 10 Dec. 1891. Teekening der Overeenkomsten met de Kaapkolonie.
- 28 Dec. 1891. Opening van den Delagoabaai-Spoorweg tot halte Malelane.
- Dec. 1891. Voltooiing der brug over de Kaaprivier.
- 10 Maart 1892. Opening van den Delagoabaai-Spoorweg tot Kaapmuiden.
- 9 April 1892. Contract gesloten voor bouw woningen langs de lijn Pretoria-Vaalrivier.
- 18 April 1892. Opening van den Delagoabaai Spoorweg tot Krokodilpoort.
- April 1892. Onderbouw Vaalrivierbrug komt gereed.
- 22 April 1892. Contract gesloten voor de aarde- en metselwerken van den spoorweg Elandsfontein-Johannesburg.
- 15 Mei 1892. Aankomst ijzerwerk Vaalrivierbrug te Port Elisabeth.
- 23 Mei 1892. De eerste locomotief rijdt over de hulpbrug over de Vaalrivier.
- 13 Juni 1892. Contract gesloten voor werken op het emplacement Pretoria.
- 15 Juni 1892. Idem voor stationsgebouw enz. te Elandsfontein.
- 20 Juni 1892. Opening van den Delagoabaai-Spoorweg

tot Nelspruit, in tegenwoordigheid van een Regeerings-Commissie.

29 Juni 1892. De aanvoer van rails is voldoende om met het spoorleggen te Vereeniging te beginnen.

19. Nu de Republiek reeds door een Spoorweglijn met het Buitenland verbonden is en weldra nog een andere verbinding tot stand zal komen, zou het overweging verdienen om met het oog op de exploitatie der lijnen een Spoorweraad te benoemen uit private personen, die vooral bij het vervoer belang hebben, welke personen onder voorzitterschap van den Regeerings-Commissaris geregeld zouden kunnen raadplegen en in overleg treden met de Exploitatie-ambtenaren van de Spoorweg-Maatschappij over de belangen der Exploitatie en het vervoer en de middelen, die te bevorderen en te verbeteren.

Ik zal gaarne mijne denkbeelden daaromtrent nader uiteenzetten.

20. Ten slotte neem ik de vrijheid aan te bevelen dat de Regeering den Ed.Achtb. Eersten Volksraad verzoeke voor de behandeling van dit Verslag en dat der Spoorweg-Maatschappij, eerst eene Commissie uit zijn midden te benoemen ten einde daaromtrent die verdere inlichtingen te verkrijgen of dat onderzoek te doen, dat door haar wenschelijk zal worden geacht en



dan hare bevindingen aan den Ed. Achtb. Eersten Volksraad mede te deelen.

Ik heb de eer te zijn,

*Uw Dw. Dienaar,*

DR. W. J. LEYDS,

*Regeerings-Commissaris bij het Plaatselijk Bestuur  
van de Ned. Z. A. S. Maatschappij in de  
Z. A. Republiek.*

---

### Bijlage C.

*Den WelEdelGestrengen Heer Staatssecretaris,  
Pretoria.*

*WelEd.Gestr. Heer.*

Ter voldoening van uw telegram van 17 Juni 1892 zijn wij op den 19 Juni 1892 naar Krokodilpoort vertrokken en overeenkomstig de taak, ons opgelegd in voormeld telegram, hebben wij de eer U het volgende te rapporteeren:

DE OPENING VAN DEN SPOORWEG NAAR NELSPRUIT  
OP DEN 20STEN JUNI 1892.

De Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij heeft de trein voor allen, die begeerig waren het feest mede te maken, beschikbaar gesteld. Alle pogingen werden door haar aangewend den 20sten Juni 1892 voor een ieder aangenaam te maken.

Precies om 11 uur in den voormiddag vertrok de

feesttrein van Krokodilpoort naar Nelspruit, alwaar wij na een uur rijdens veilig aankwamen. Het was ons een innig genoegen om zulk een groot aantal van onze veeboeren te Nelspruit te mogen ontmoeten. Hunne belangstelling in deze zaak werd door ons met blijdschap begroet.

Na de formeele opening bedankte de heer Steinmetz, Ingenieur der Maatschappij, de feestvierenden voor hunne tegenwoordigheid en belangstelling in de opening van den spoorweg tot aan Nelspruit.

Het eerste gedeelte van de concessie is dus door de Maatschappij binnen den bepaalden tijd voltooid, zijnde een spoorweg van 116 kilometers (72 mijlen) op het grondgebied van de Republiek.

#### DE SPOORBAAN.

Wij zijn dadelijk op den 19<sup>den</sup> Juni 1892 bij onze aankomst te Krokodilpoort met de inspectie begonnen.

In de eerste plaatsen wenschen wij op te merken, dat een gedeelte der spoorbaan nabij Nelspruit pas gelegd was vóór de opening; en dientengevolge het leggen der rails op dat gedeelte toen nog niet geheel en al afgewerkt, doch de trein ging er goed over, zonder eenig gevaar. De oorzaak, waarom dit werk niet meer afgewerkt was vóór de opening, was, dat er een opent-houd was geweest met het vervoer van het benodigde materiaal op den Portugeeschen spoorweg. Dit opent-houd, waardoor het goederenvervoer gedurende eenige

dagen werd gestremd, werd veroorzaakt door de permanente veranderingen en verbeteringen aangebracht op de Portugeesche lijn. Deze onvoorziene stremming was niet vooraf bekend, en beperkte zich tot het goederenvervoer.

Na de opening van den spoorweg naar Nelspruit werd een speciale trein voor ons beschikbaar gesteld voor de inspectie. Wij hebben toen zonder verzuim langzaam ons werk voortgezet, en met nauwkeurige belangstelling alle bruggen, duikers, spoorbaan enz. onderzocht. Over het technisch gedeelte van het werk kunnen wij geen volledig rapport uitbrengen, omdat wij op dat gebied niet met zekerheid kunnen spreken, doch zooverre onze kennis strekt is de lijn goed en deugdelijk gebouwd. De bruggen, duikers, doorlaten enz. zijn met goede harde steenen in cement gebouwd. Het metselwerk is zeer stevig en net. De ijzeren bruggen zijn van sterke constructie en goed gewerkt. De rails en dwarsleggers (sleepers), zoowel als al het andere materiaal, schijnt ons zeer goed te zijn. Wij wenschen hier op te merken dat de grootste hellingen 1 op 50 zijn, dat deze helling in de bochten, waar de tegenstand van den trein grooter is, steeds overeenkomstig verminderd is. De langste helling is  $4\frac{1}{2}$  kilometer (3 mijlen).

De scherpste bochten zijn van 200 meter (220 yards) straal; hiervan zijn er slechts elf in de Krokodilpoort. Op andere gedeelten zijn de bochten 300 meter (330 yards) en meer, aanwijzingen langs de baan geven de hellingen en bochten aan.



Deze lijn kan dus in snelheid en in de kosten van het vervoer goed concurreeren met eenig anderen spoorweg in Zuid-Afrika.

De groote werken, zooals ingravingen, ophoogingen, bruggen, duikers, doorlaten enz. door een zeer bergachtige streek, alwaar men vroeger nauwelijks transportvervoer kon verkrijgen, wegens ongezondheid voor mensch en dier in aanmerking nemende, is de lijn toch in betrekkelijk korten tijd gebouwd, en moet zonder twijfel volgens ons oordeel zeer kostbaar zijn geweest. Tusschen Ressano Garcia en Nelspruit komen, behalve de groote bruggen over Komatie- en Kaaprivier, nog voor:

9	bruggen van 20 meter.
4	„ „ 15 „
19	„ „ 10 „
24	„ „ 5 „

Er zijn verscheidene bruggen waar meer dan 1200 kubieke meter (1580 kubieke yards) metselwerk aan voorkomt.

Het was ons voorwaar een innig genot om over de werken te gaan, en vooral het moeielijke gedeelte, alom bekend als Krokodilpoort, te bezichtigen. Wij hebben hier een prachtige spoorbaan door een grootsche natuur.

Te Komatiepoort hebben wij deze gelegenheid gebruikt om het grensbaken tusschen de Zuid-Afrikaansche Republiek en het Portugeesche grondgebied nabij Ressano-Garcia, zijnde het Portugeesche grensstation, te bezichtigen.

Aan den kant van de Zuid-Afrikaansche Republiek staat op het bak en gegraveerd als opschrift :

*Grens baken*  
*tusschen*  
*de Zuid-Afrikaansche Republiek*  
*en de*  
*Provincie Mozambique.*

en aan den kant van het Portugeesch grondgebied staat als opschrift :

*Fronteira*  
*Entre O.*  
*Districto de Lourenço Marques*  
*E. A.*  
*Republica Sud-Africana.*

---

WERKEN TE LOURENÇO MARQUES.

Te Lourenço Marques bevonden wij, dat de Spoorwegwerken bestaan uit een grondstuk, groot 18890 vierkante meter (25200 vierkante yards), voorzien van sporen, magazijnen en werkplaats, alsmede eenige woningen voor werkpersoneel.

Dit terrein, dat tegen eene vaste jaarrente van de stad Lourenço Marques is in gebruik genomen, is opgehoogd tot op het spoorwegpeil, en dient ter opberging van de voor den bouw benoodigde materialen, voor het in elkander zetten van bruggen, locomotieven en wagens.

Eveneens heeft de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche

Spoorweg Maatschappij aldaar de vrije beschikking over  $\pm$  500 meter (550 yards) strand en het daarvoor gelegen water. Hiervan is gebruik gemaakt om een 400 meter (440 yards) lange pier te bouwen, gedeeltelijk van grond, gedeeltelijk van steen, en de laatste 30 meter van ijzer. De diepte van het water aan het einde der pier is 5.40 meter (18 ft.), terwijl de pier breed genoeg is om op de vier rijen sporen met treinen te rijden.

Het doel van deze pier, waarop stoomkranen zijn geplaatst, is om de goederen, die uit de schepen gelost worden, gemakkelijk op de spoorwagens te brengen.

Tot nu toe werd deze pier uitsluitend gebruikt om goederen, voor den aanleg van den Spoorweg benodigd, te lossen, maar zal nu eerstdaags met toestemming van de Portugeesche Regeering alle goederen daar gelost kunnen worden. Op het opslagterrein zal eene ruime loods worden gebouwd. In deze loods zullen alsdan de aan belasting onderworpen goederen, zoowel door de Portugeesche, als door belastingambtenaren der Zuid-Afrikaansche Republiek, worden nagezien en de meest mogelijken spoed naar de Republiek worden opgevoerd.

Het vervoer van koopsmansgoed van scheepsboord naar Nelspruit zal alsdan in twee à drie dagen kunnen plaats hebben en het nazien en opladen geheel onder dak geschieden.

Wij hebben het genoeg gehad, van de ontwerpplannen kennis te nemen, die ons in alle opzichten practisch toeschijnen en geschikt om veel goed goedkoop te verwerken.



Het voornemen is, om een deel van de te bouwen loods als Entrepôt te verhuren.

De maximum tarieven voor het gebruik maken van deze inrichtingen zullen aan de goedkeuring van de Portugeesche Regeering onderworpen zijn. De kosten te Lourenço Marques zullen speciaal voor zware machineriën en voor de verzending van ruwe goederen door deze inrichtingen zeer verminderen.

Een drijvende bok, die twaalf ton kan lichten, is aanwezig om de zwaarste stukken uit de schepen op de spoorwagens te brengen.

#### GEBOUWEN.

Op het thans in Exploitatie genomen gedeelte van de lijn van Ressano Garcia tot Nelspruit zijn aanwezig:  
Stations: 3. Ressano Garcia, Komatiepoort en Krokodilpoort.

Halten: 4. Hectorspruit, Malelane, Kaapmuiden en Nelspruit.

Goederenloodsen: 4. Komatiepoort, Hectorspruit, Krokodilpoort, Nelspruit.

Ploegbaaswoningen: 24.

#### ROLLEND MATERIAAL.

Het volgende rollend materiaal is beschikbaar voor het vervoer van personen, goederen en vee.

Locomotieven	21 stuks.
--------------	-----------

Rijtuigen, 1e klasse	5 stuks
„ 2e „	5 „
„ Kleurlingen	2 „
Gesloten Goederenwagens	10 „
Open „	200 „

## DIENST OP DE LIJN OVER PORTUGEESCHE LIJN.

Omtrent het vervoer op de Portugeesche lijn, is het volgende te berichten, hetgeen wij uit besprekingen met het publiek konden opmaken.

Af en toe, en vooral vóór dat voldoende materiaal van de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij was aangevoerd, was er gebrek aan rollend materiaal, zoowel aan wagens als aan locomotieven. In het gebrek aan rollend materiaal is voorzien door het materiaal van de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg Maatschappij eveneens te beladen en verscheidene nieuwe locomotieven zijn in den laatsten tijd aangekocht.

De Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij heeft het recht verkregen om, indien de Portugeesche spoor niet in staat zou zijn het noodige materiaal voor den bouw van den spoorweg benodigd, op te voeren, dagelijks twee van hare treinen te laten loopen, zoodat het te verwachten is, dat de Portugeesche spoorweg nog lang in staat zal zijn alles wat noodzakelijk zal zijn op te voeren. Zij beschikt toch op dit oogenblik over een twaalfstal locomotieven en een 150tal goederenwagens. Groot ongerief wordt ondervonden door het

verschil in landstaal, munten en gewichten. In het eerste trachten de Portugeezen tegemoet te komen door de aanstelling van beambten, die ook andere talen spreken dan het Portugeesch en tegen het bezwaar van verschil in munten en gewichten is tegemoet gekomen door de opstellen van verschillende herleidingstafels.

#### HOEVEELHEID VAN VERVOER LANGS DE LIJN.

Uit de gegevens, ons namens de Spoorweg Maatschappij verschaft, blijkt dat op 1 Juli 1891, in gebruik werd genomen de lijn tot station Komatiepoort (K.M. 4), op 1 October tot halte Hectorspruit (K.M. 34), op 28 December tot halte Malelane (K.M. 54), op 10 Maart 1892 tot halte Kaapmuiden (K.M. 74), op 18 April tot station Krokodilpoort (K.M. 93) en op 20 Juni tot halte Nelspruit (K.M. 116).

Bijgaande bijlagen geven aan de maat van vervoer, de kosten van Exploitatie, alsmede de opbrengsten. Wel is waar is in dit laatste cijfers begrepen de vracht van de materialen voor den aanleg van den spoorweg benodigd, maar dit bedrag daarvan afgetrokken, blijkt, dat de opbrengsten van het publiek vervoer ontvangen, reeds in de maand Mei de Exploitatie-kosten tennaastenbij dekken, en dit in de maand Juni geheel en al zullen doen.

In aanmerking genomen, dat eerst sedert de opening van het station Krokodilpoort het geregelde goederen en personenvervoer naar de districten Barberton, Lijdenburg enz., is kunnen beginnen, vermeenen wij dezen



stand van zaken alleszins gunstig te kunnen noemen.

Van de vroeger geopende stations beneden Krokodilpoort waren toch geen verkeerswegen naar de hooger gelegen districten bruikbaar ten gevolge van de ongezondheid van de streek, speciaal voor het vee.

Eene groote verbetering op de Portugeesche lijn is zeer zichtbaar, zoowel in beheer als in opbrengst en in uitgaven. De opbrengst van Mei 1892, was £ 500 meer dan die van Mei 1891, terwijl de uitgaven £ 1200 minder waren. In de maanden Maart, April en Mei waren dan ook de verliezen van vroeger verdwenen, en een vrij aanzienlijke winst op de Exploitatie verkregen.

Ook is de weg veel verbeterd. Bij Incomatie werden de slechtste bochten rechter gemaakt en is men met de andere bezig. De bovenbouw van meest alle bruggen werden vernieuwd en veel werd in het laatste jaar ook aan den weg verbeterd. Samenwerking tusschen het Portugeesche bestuur en dat der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg Maatschappij is overal zichtbaar. Doorlopende wagens en rijtuigen, doorgaande bevrachtingen en billetten van 1 Juli 1892 af, enz., enz.

#### MOGELIJKE MIDDELEN OM HET VERVOER TE VERMEERDEREN.

Ter voldoening van het verdere gedeelte van onze opdracht, namelijk de mogelijke middelen aan te geven om het vervoer te vermeederen, vonden wij allereerst dat daartoe veel tijd noodig was, want in de eerste plaats moesten wij onderzoeken hoe de dienst op de lijn

der Maatschappij en op de Portugeesche lijn was; en in de tweede plaats of er door den dienst moeielijkheden in den weg stonden, waardoor de uitbreiding van het vervoer verhinderd wordt.

Teneinde zich toe te rusten met de vereischte informatie, hebben wij onszelfen bij de ambtenaren der Maatschappij, Portugeesche autoriteiten, handelaars en expeditieagenten vervoegd.

Bij het bespreken der zaak met de handelaars omtrent de mogelijke middelen waardoor het vervoer vergemakkelijkt en vermeerderd kon worden, werden door hen de volgende punten onder onze aandacht gebracht:

- 1e. Dat het verkeer zeer moeielijk was door eerst rekening te moeten houden met het vervoer op de Portugeesche lijn, en daarna op die der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij, waardoor onkosten en oponthoud veroorzaakt worden:
- 2e. Dat het een groot ongerief was om de betalingen voor het vervoer van goederen, bestemd voor de Zuid-Afrikaansche Republiek en omgekeerd voor Lourenço Marques aan twee verschillende partijen te moeten doen.
- 3e. Dat het verschil van gewicht, hetwelk voor goederen door het Portugeesche grondgebied vervoerd per kilogram berekend wordt, en door het grondgebied der Zuid-Afrikaansche Republiek per ponden, aanleiding geeft tot verwar- ring, onkosten en onaangenaamheden.

- 4e. Dat er geen directe telegrafische verbinding bestaat tusschen de geheele Zuid-Afrikaansche Republiek en Lourenço Marques, en dat deze dienst langs de lijn veel te wenschen overlaat. Telegrammen worden dikwijls in verminkten toestand ontvangen.
- 5e. Dat het goederentarium over het algemeen te hoog was.
- 6e. Dat de wegen van de verschillende stations langs de lijn naar Barberton, Lijdenburg en andere plaatsen onrijdbaar waren, waardoor het verkeer belemmerd wordt.
- 7e. Minder voordeelige behandeling met betrekking tot inkomende rechten in de Republiek dan langs andere wegen. Expeditie-agenten namelijk klagen, dat goederen langs andere wegen ingevoerd, eerst bij aankomst ter bestemming worden nagezien en de rechten betaald, tenzij dezelve in Entrepôt worden geplaatst. Dit kan door de Spoorweg-Maatschappij niet goed worden gedaan, aangezien hare werkkring zich niet verder dan den spoorweg uitstrekt. Hieruit volgt voor de invoerders langs den spoorweg verlies van rente, en het gevaar, dat inkomende rechten betaald worden van goederen, die op het pad breken of beschadigd worden.

Na deze punten, alsmede eenige andere met de ver-  
tegenwoordigdes der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche  
Spoorweg-Maatschappij en de Portugeesche autoriteiten



besproken te hebben, vonden wij dat alreeds in de meeste gevallen de gewenschte maatregelen tot verbetering getroffen zijn en in de andere bezwaren ook zooveel mogelijk te gemoet zal worden gekomen.

De zaak, betreffende de betaling van de vracht van goederen, bestemd voor de Zuid-Afrikaansche Republiek is van 1 Juli 1892 af geregeld, en kan bij verzending of bij aankomst geschieden, naar keuze van de verzenders.

Omtrent het verschillende gewicht hebben wij met het Hoofd van Publieke Werken en Directeur van Spoorwegen gesproken, die, ofschoon het ongerief daarvan inziende, ons meldde, dat volgens hunne wetten het ponden (lbs.) gewicht niet kon worden aangenomen, maar dat voorziening hierin gemaakt zal worden, en dat vergelijkende tafels zullen worden opgemaakt, aantoonende het verschil tusschen ponden (lbs.) en kilogrammen, waarvan vormen aan handelaars en expeditie-agenten enz. zullen verschaft worden.

Met betrekking tot den telegraafdienst hebben wij de verzekering van de autoriteiten te Lourenço Marques ontvangen, dat zoodra de telegrafische verbinding via Kaapsche Hoop daargesteld is, zij hetzelfde tarief zullen invoeren, dat in Zuid-Afrika gebruikt wordt, en ambtenaren, met meer talen bekend, zullen aanstellen.

Intusschen is er reeds nu vergunning aan de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij verleend, om voor den dienst der lijn haar eigen toestel te Lourenço Marques te plaatsen en een speciale draad geheel te harer beschikking te stellen.

Wat het hooge tarief betreft is dienende, dat de Maatschappij alreeds het tarief op landbouwproducten 25 percent heeft verminderd, en dat uitbreiding is gegeven aan het ruw goederentarium, zoodat de navolgende goederen gerekend zullen worden ruwe goederen te zijn, en dus voor ongeveer de helft van het normaal goederentarium zullen worden vervoerd:

Afval	Cement
Aarden pijpen	Cokes
Aarden bloempotten	Dakleien
Asch	Dakpannen
Asphalt	Emballage
Beenderen	Gips (ongemalen)
Boomschors	Hoorns
Grint	Krijt.
Houtskool	Mest
Lompen	Sintels
Puin	Stroo
Steenkolen	Vodden
Tufsteen	Brandhout
Zand	
Hout, in stammen,	niet langer dan 19 v.
Hout, in balken onbewerkt,	„ „ „ „
Hout, in deelen onbewerkt,	„ „ „ „
Hout, in planken onbewerkt,	„ „ „ „
Hout, in latten onbewerkt,	„ „ „ „
Ertsen van minder dan £ 45, waarde per ton.	
Huiden (gedroogde of gezouten).	
Kalk (gebrand en gebluscht).	

Kalksteen (ongebrend, gebrend en ongebluscht).

Steen (gebakken en natuurlijk, maar ongepolijst).

IJzer (staf, niet langer dan 19 voet en ruw en onbewerkt gegoten ijzer), dus niet machinedeelen, als fundaties, vliegwielen enz.

Met het oog op het voorafgaande onderzoek en na rijpe overweging omtrent de mogelijke middelen om het vervoer te vermeerderen, wenschen wij het navolgende aan te bevelen:

- 1e. Dat er onmiddllijk eene telegrafische verbinding daargesteld zal worden tusschen Nelspruit en Kaapsche Hoop, zijnde een afstand van ongeveer 12 à 14 mijlen.

Wij behoeven er niet op te wijzen, dat de ontwikkeling van den handel tusschen de Zuid-Afrikaansche Republiek en Lourenço Marques zonder deze verbinding veel belemmerd wordt en oponthoud in het verkeer veroorzaakt.

- 2e. Dat het absoluut noodzakelijk is, zonder verder verzuim de navolgende wegen behoorlijk in orde te brengen (a) de Barberton-Krokodilpoortweg, die in de onmiddellijke nabijheid van de rijke Sheba en andere mijnen voorbij gaat, (b) de Nelspruit-Lijdenburgweg, die de gewenschte handelsverbintenis tusschen dit groote district Lijdenburg en Lourenço Marques zal bevorderen, (c) de Nelspruit-Elandsspruitweg die zich aansluit met den Barberton-Pretoriaweg. Deze weg maakt een directe verbintenis



met het eindstation der lijn en het hooge veld.

Het vermeerderen van het vervoer hangt voor-  
namelijk van deze wegen af.

- 3e. Dat de nog beschikbare Gouvernementsgronden in de Kaapvallei, en die gelegen tusschen de Krokodil- en Sabie-rivieren, onder billijke pacht aan onze boeren, woonachtig op het hooge veld, als winterveld voor veeweide en veeteelt worden uitgegeven.

Wij hebben met eenige onzer boeren omtrent het vervoer van wol over de lijn naar Lourenço Marques gesproken en tot ons genoeg ver-  
namen wij, dat zij gaarne hunne schapen in den winter zullen willen scheren, aangezien de spoorweg-communicatie met Lourenço Marques de moeilijkheden, welke vroeger bestonden, uit den weg heeft geruimd. Echter werd het be-  
zwaar door hen geopperd, dat zij geen gronden hadden waarop zij met zekerheid gebouwen konden oprichten, als bergplaats voor de wol, daarom dringen wij er op aan, dat zij hierin te  
gemoet zullen worden gekomen, zooals boven aan de hand is gegeven.

Te Lourenço Marques hebben wij met eenige der handelaars omtrent het opkoopeu van wol gesproken, die ons de verzekering gaven, dat de gewenschte stappen zullen gedaan worden

Wij zijn overtuigd, dat het vervoer van wol veel werk aan de lijn verschaffen zal, vooral

wanneer de trekboeren van Ermelo, Carolina, Standerton, Bethal, Middelburg en andere plaatsen des winters in het boschveld hunne schapen zouden scheren, en dan in plaats van hun wol naar Natal, naar Lourenço Marques zenden.

Wij wenschen dus hier ook aan de hand te geven, dat het tarief voor vervoer van wol, levende have en andere opbrengsten der Zuid-Afrikaansche Republiek zoo laag mogelijk gesteld worden, ten einde den handel te verzekeren en ter aanmoediging der boeren.

- 4e. Dat het tarief voor het vervoer van kaffers, die honderden heen en terug naar de goudvelden gaan, zoo laag mogelijk gemaakt worde. Wij zijn verblijd, van den Chef van Mouvement en Tractie vernomen te hebben, dat het alreeds met de helft verminderd is geworden. De kaffers moeten eerst er aan gewend gemaakt worden, om met den trein te gaan, en dan kan het tarief later wat hooger gesteld worden. Blijft het tarief hoog, dan gaan zij liever te voet dan per trein.
- 5e. Dat de invordering der inkomende rechten op alle plaatsen zooveel mogelijk eenvoudig geschiede, en pogingen worden aangewend, om ook de invoerders over Komatiepoort dezelfde voordeelen te verschaffen, als de invoerders langs de andere wegen genieten.

Het is van groot belang voor de Zuid-Afrikaansche

komsten tegenwoordig, waardoor wij gelegenheid hadden bij de behandeling der verschillende verslagen de nog noodige inlichtingen te verkrijgen, en wij meenen aan onze opdracht te voldoen, indien wij, Uwe bijzondere aandacht vestigende op de meer belangrijke punten van die verslagen, U tevens deelgenoot maken van de verschillende inlichtingen, die wij daarbij van gemelde heeren ingewonnen hebben.

2. Ter betere beoordeeling van de verschillende rapporten, achtten wij ons eveneens gerechtigd bij deze gelegenheid, overal waar dit te pas kwam, van de vertegenwoordigers der Maatschappij opheldering te vragen omtrent zoo velerlei geruchten, welke met betrekking tot hare handelingen en werkzaamheden bij het publiek in omloop zijn, en meenen wij dat het, ook tegenover de Maatschappij, plichtmatig is aan de verkregen informatiën hierin publiciteit te geven.

3. Aldus onzen arbeid aanvangende met het Verslag van den Regeerings-Commissaris, behandelden wij allereerst het in art. 1 daarvan bedoelde Verslag der Ned. Z. A. Spoorweg-Maatschappij over 1891.

4. Bij de 4e alinea van de inleiding tot dat Verslag namen wij nota van eene opmerking van den Hoofd-Ingenieur, dat zijne aldaar weergegeven meening door hem aldus een tweetal jaren geleden was uitgedrukt, bij wijze van argument ter geruststelling zijner Directie, maar ging hij daarbij van de veronderstelling uit dat



hij nimmer met finantiëele moeilijkheden zoude te kampen hebben, en het werk dus van die zijde geenerlei vertraging zou ondervinden.

En hoewel er nu feitelijk door geldgebrek een geheel jaar verloren is, hoopt de Hoofd-Ingenieur toch nog dat de Oosterlijn over een jaar tot aan den Godwan gevorderd, en op het einde van 1894 geheel voltooid zal zijn, altijd indien er nu geene finantiëele moeilijkheden meer tusschenbeide komen.

5. Het zal te kostbaar zijn om bij de voltooiing van de Zuiderlijn ook van uit Pretoria aan de Oosterlijn te gaan werken. Men berekent bijv. dat dan alleen een mijl spoor reeds £ 1055 aan spoorvracht zou kosten, en de aanleg op minstens £ 600 per mijl meer zou te staan komen.

6. Bij het hoofd „Aanleg” vernamen wij dat thans nog slechts één sectie-ingenieur bij de afdeling Aanleg werkzaam is, die bovendien met ingang van 1 September a. s. daaraan zal worden onttrokken, en verder dat er nu nog maar één Doktor bij die afdeling geëmployeerd is. Bij den stilstand van het werk was er sedert den aanvang dezes jaars bovendien ook een groot deel van het andere personeel ontslagen.

Dit strekke tot bewijs dat in dit opzicht bezuiniging door de maatschappij betracht werd.

Naar aanleiding van een ons ter oore gekomen gerucht als zou aan een ingenieur, die zijn ontslag

bekomen had, nog lang daarna salaris zijn uitbetaald geworden, werd ons verzekerd dat zulks onwaar is, en dat de betrokken ambtenaar zelfs een deel der kosten van de reis naar Afrika had moeten terugstorten.

7. Met betrekking tot den lossteiger en de werken der Maatschappij te Lourenço Marques, waarvan onder „Hoofdspoorweg” sprake is, werd ons door de Regeering verduidelijkt dat o. a. ten beboeve van de berging van spoorweg-materiaal in wijlen President Burgers' tijd gelost, de Republiek aldaar twee stukken grond in erfpacht had genomen; het eene, gelegen in de stad, ter grootte van ongeveer een onzer erven, het andere aan de baai, en hetwelk een grootte heeft van omtrent 42 erven.

De erfpacht kan voor een eigendomsrecht verwisseld worden en zouden de daaraan verbonden kosten ongeveer £ 750 bedragen.

De Spoorweg-Maatschappij nu, heeft die gronden van de Regeering in bruikleen ontvangen, op voorwaarde dat zij alle daarop betrekking hebbende verplichtingen van de Regeering overnam, zooals o. a. de betaling van de erfpacht en het ophoogen van het terrein aan de Baai. Hoewel dus de Maatschappij feitelijk die gronden bekostigt, staan ze ten name van het Gouvernement der Z. A. Republiek getransporteerd.

8. De gelden aan de pier ten koste gelegd kunnen gerustelijk wel besteed genoemd worden, vooral wanneer het vervoer er straks zal gaan toenemen.

9. De onder hetzelfde artikel „Hoofdspoorweg” vermelde vertraging in het spoorleggen en ballasten moet worden toegeschreven aan het toen dikwijls gebrekkige vervoer op de Portugeesche lijn en de minder gelukkige regeling van het werk door de aannemers, alsook aan de moeilijkheden door het klimaat in den weg gelegd. Terzelfder tijd kon ons de Maatschappij verzekeren dat er in de eerstgenoemde leemte thans grootendeels voorzien was en dat de autoriteiten daar zeer naar verbetering streefden en er veel voor werkten.

10. Bij de opgaven van het verrichte grond- en metselwerk (blz. 9) diene de toelichting dat men die cijfers verkrijgt als uitkomst van metingen, welke gerekeld tweemaal 's maands plaats hebben.

11. Tot het hoofd „Bewesten Nelspruit” gevorderd zijnde, werden wij in de gelegenheid gesteld inzage te nemen van de geheel uitgewerkte plannen van de lijn van Nelspruit af tot Pretoria, en kwamen wij bij deze gelegenheid tot den indruk dat door de opmetingen een goed resultaat verkregen was, hetwelk U trouwens ook blijken zal uit de vergelijkingen van het tracé der Maatschappij met dat van Machado, en waarover straks nader. De totale kosten van de opmetingen bedragen tot op 31 December 1891: £ 25,000.

12. De totale kosten van de brug over de Vaalrivier, voorkomende onder „Zuiderlijn,” worden geschat



op £ 45,000; tegenover de hier en daar gemaakte opmerking dat men bij den bouw dier brug wellicht de diepe ingraving, welke thans aan deze zijde van de rivier gemaakt wordt, had kunnen vermijden, wees de Maatschappij er op dat men in dat geval met veel grootere kosten aan de andere zijde een breeden dam had moeten maken.

13. Tegenover een gerucht dat de gaten in het ijzerwerk van den bovenbouw dier brug te klein zijn voor de bouten, wijst de Maatschappij er op dat volgens Duitsch systeem de gaten machinaal geboord zijn op iets minder dan de goede grootte, om daarna ter plaatse te worden opgeruimd, waardoor nauwkeuriger werk verkregen wordt.

14. Bij de nog onder het hoofd „Zuiderlijn” vermelde overeenkomsten met de Kaapkolonie herinneren wij U er aan dat het bedrag, hetwelk de Kaapkolonie aan obligatiën koopen zal, door het Parlement bepaald is op £ 650,000, en deze som voldoende geraamd wordt voor de voltooiing van de 80 mijl lange Zuiderlijn, waaraan reeds voor £ 150,000 aan aardewerken besteed was. Wij wijzen er verder op dat de Kaapkolonie onmiddellijk waarde voor haar geld verkrijgt, n.l. £ 107 aan obligatiën voor elke £ 100 contanten, die zij aan de Maatschappij uitkeert; dat aan den anderen kant de Maatschappij tegen gunstigen koers in het onmiddellijk bezit van contanten gesteld werd in een tijd toen zij

daaraan groote behoefte had. Er zijn bij deze transactie geenerlei commissieloonen of bankierskosten in 't spel, slechts eene kleine commissie op de overzending der gelden.

15. Na November 1891 zijn geene fondsen meer uit Europa ontvangen, doch is uitsluitend gewerkt met gelden uit dezen hoofde uit de Kaapkolonie verkregen; in December 1891 bovendien nog met de U bekende leening met de Nationale Bank, en door middel van een Rekening-Courant met de Regeering, hetwelk echter thans afgeschift is.

16. De eerste der drie overeenkomsten geeft aan de Maatschappij niets dan voordeel en op de eenige verplichting, als vastgesteld in art. 4, staat geene boete als anderszins, indien de Maatschappij daaraan onverhoeds niet mocht kunnen voldoen.

17. Het in het Supplement op de eerste overeenkomst bedoelde rabatfonds strekt ter tegemoetkoming van hetgeen de Kaapkolonie als het ware heeft toe te leggen op het vervoer over het traject Vereeniging-Pretoria. Zij moet toch aan de Spoorweg-Maatschappij over dat traject het maximum tarief uitkeeren, terwijl zij om der concurrentie wille zulk tarief niet aan het publiek in rekening zal brengen.

18. De maandelijksche betalingen op dit bedrag

van £ 650,000 hebben alleen plaats indien er behoefte aan het geld bestaat, zoodat er reeds maanden waren waarin geene gelden uit dien hoofde getrokken werden, waardoor rente wordt uitgespaard.

19. Van de 3e overeenkomst is het beginsel dat de werkelijke kosten, die de Kaapkolonie op het traject Vereeniging-Pretoria maakt, aan haar worden terugbetaald, binnen de grenzen van voor elk onderdeel vastgestelde maxima; zoodra de kaapkolonische beambten met de treinen op ons grondgebied komen, zijn zij onderworpen aan de hier bestaande en nog te maken wettelijke bepalingen.

20. Wat het personenvervoer betreft zullen op alle stations der Maatschappij langs deze lijn directe doorgaande plaatsbewijzen naar de voornaamste stations van de aangesloten lijnen worden afgegeven.

21. Het goederenvervoer blijft geheel onder administratie van het Kaapkolonische Departement, en is dit zoo geregeld met het oog op beschadiging van goederen, om dan altijd één verantwoordelijke persoon te hebben, die voor vergoeding is aansprakelijk te stellen. De goederenloodsen te Pretoria en te Johannesburg zullen door de Maatschappij gebouwd worden, die ze dan in bruikleen aan het Kaapkolonische Spoorweg-Departement afstaat. Alle kosten voor de administratie van het goederenvervoer worden, zooals gezegd,



binnen de grenzen van zekere maxima aan het Kaapsche Departement terugbetaald. Met het bezorgen der goederen aan huis zal zich laatstgenoemde administratie geheel voor eigen rekening belasten.

22. Nog vestigen wij uwe aandacht er op dat deze 3e overeenkomst bij de voltooiing van de Oosterlijn met een half jaar kennisgeving opzegbaar is.

23. Het is mogelijk dat tengevolge van de moeielijkheden met de uitbreiding van het station te Johannesburg de sectie tot Pretoria wellicht nog eerder gereed zal zijn dan de Johannesburgsche. In zake de onteigening van voor het station te Johannesburg benodigde gronden in de steenmakerijen aldaar, hebben wij zekerheid gekregen dat er voldoende voorafgaande publiciteit aan gegeven is, en dat er, indien die beschikbaar zijn, andere standplaatsen in plaats van geld als compensatie gegeven zullen worden, wanneer dit zoo gewenscht mocht worden.

24. In zake het stations-emplacement te Pretoria heeft men ons kunnen overtuigen van de wenschelijkheid om ook de herstellingswerkplaats daarop te hebben, en dat daarvoor de noodige gronden worden opgehouden; zoo vernamen wij dat de ondervinding ook leert dat op plekken, waar de werkplaats van het station verwijderd was, men trachtte die daarheen verplaatst te krijgen.

Uwe Commissie stelt voor dat de Maatschappij thans alleen die gronden zal omheinen, welke zij oogenblikkelijk behoeft.

De grens voor latere uitbreiding aan de zuidzijde van het emplacement is zoo getrokken, dat zoo min mogelijk erven geschonden zijn.

Al de aan die zijde liggende open gronden blijven inmiddels als dorpsgrond beschikbaar.

25. De Maatschappij ontkent ten stelligste eenige speculatie met het openhouden dier gronden op het oog te hebben; om zelfs den schijn daarvan te vermijden is zij bereid de opbrengst wegens huur van eventueel tijdelijk opwonenden aan den Staat af te staan. Zij wenscht zich slechts te vrijwaren tegen de zoo doodende onteigeningseischen indien het emplacement uitbreiding gaat behoeven, hetgeen zij meent dat zeker eenmaal het geval zal zijn.

26. De aan het slot van het hoofd „Aanleg” op blz. 18 vermelde overschrijding van de aanlegrekening van den tramweg en kolenmijn met £ 139,928, moet, behalve aan de toenmalige hooge loonen en transportkosten, ook worden toegeschreven aan de vele werken van uitbreiding en verbetering, welke door het drukke gebruik dat van den tramweg gemaakt wordt, noodzakelijk waren. Alle deze vergrootingen van het kapitaal zijn echter meer dan rentegevend, getuige de overwinst op de exploitatie van den tramweg behaald.

27. Bij het hoofd „Verschepingen” werd ons medegedeeld, dat de met de „Kanzler” verloren gegane lading geheel door de Verzekerings-Maatschappijen is vergoed geworden en hadden wij verder gelegenheid meerdere bijzonderheden te vernemen omtrent de overeenkomst met de „British and Colonial Steam Navigation Company”, en vernamen hoe de omstandigheden er toe geleid hadden dat contract te verkrijgen, waarmede de Spoorweg-Maatschappij met de drie thans bestaande stoomvaartlijnen voor drie jaar verzekerd is van zulke voordeelige prijzen, dat de bezuiniging op zeevracht gedurende dat tijdvak op £ 100,000 geraamd wordt.

Volledigheidshalve doen wij die vrachtprijzen hier volgen:

Vracht van een Europeesche haven met inbegrip der lossingskosten, dus vrij op den wal, te:

Port Elizabeth	} 29s. per ton van 2240 lbs. (40 kub. voet)
East London	

Lourenço Marques 33s. 9d. „ „ ( „ )

of na aftrek van het aan de Maatschappij terugbetaalde voor pier- en kraankosten

30s. 9d. per ton (40 kub. voet)

28. Met betrekking tot de exploitatie van den lossteiger te Lourenço Marques hoopt de Maatschappij in September a. s. met de autoriteiten aldaar eene regeling getroffen te hebben, waarbij de geheele behandeling van transitgoederen, de douaneformaliteiten inbegrepen, op den steiger zal plaats hebben.



29. Bij de opsomming van het materiaal, hetwelk in 1891 van uit Europa verscheept werd, is ons van de zijde der Maatschappij verzekerd dat slechts stalen spoor van de beste kwaliteit gebruikt wordt, en naar aanleiding van zeker gerucht als zouden de lasch- en onderleg-platen en bouten van gegoten ijzer zijn, werd opgemerkt dat deze bewering allen grond mist.

30. Wat de ijzeren buizen voor duikers aangaat, werd onze aandacht er op gevestigd dat een gedeelte daarvan via Natal ingevoerd is geworden, omdat het transport vandaar goedkooper was dan door de van vliegen geteisterde streken.

31. De invoer van djattihouten dwarsliggers uit Java gaf ons aanleiding informatie in te winnen over de proefneming met dwarsliggers van inlandsch hout. De Maatschappij had eenige contracten met burgers daarvoor gesloten, vriendschappelijk weder opgegeven, omdat het niet betaalbaar bleek die hier te vervaardigen voor den prijs, waartegen ze bij directen invoer uit Java op het Hoogeveld verkregen kunnen worden, namelijk ongeveer zes shilling. Zoolang er hier geen inrichtingen zijn voor het machinaal zagen, en men geen zekerheid heeft van voor dit doel beproefde houtsoorten, kan van eene dergelijke binnenlandsche industrie weinig verwacht worden.

32. De lossing van eene lading dwarsliggers te Lou-

renço Marques, waarvan een gedeelte naderhand weder in een ander schip naar Durban vervoerd was, werd ons volgenderwijs verklaard. Van deze lading, die per zeilschip uit Indië werd aangebracht, was een gedeelte noodig te Lourenço Marques, het andere te Durban, als bestemd voor de Zuiderlijn. De kapitein van het zeilschip eischte te veel om eerst een deel te Lourenço Marques en dan de rest te Durban te lossen, en kwam het goedkoopster uit te handelen zooals geschied, en het kwam verder eveneens voordeliger uit die per transport uit Natal op te brengen, dan ze bijv. via Port Elizabeth per spoor aan te voeren.

33. De aanwezigheid van eene menigte dwarsliggers op het stationemplacement te Pretoria, die men wellicht zou meenen dat goedkoopster konden zijn opgebracht met het spoor, al naar gelang dit vorderde, wordt verklaard doordien men de sporen op het emplacement vooruit heeft te maken, zoodat het station geheel gereed is, als het spoor tot hier gevorderd is en als wanneer de lijn dan ook onmiddellijk geopend kan worden, en de eenigszins hoogere transportkosten dier dwarsliggers ruimschoots worden opgewogen door eene zooveel eerdere exploitatie van de lijn.

34. Bij de afdeling „Exploitatie zien wij met voldoening geconstateerd, dat de Randtram in het eerste jaar der exploitatie van de geheele lijn reeds een bron van winst is geweest en in 1891 een voordelig saldo

heeft opgeleverd van £ 25,766, en dat de opbrengst nog steeds stijgende is, zoodat over de maand Juli jl. £ 14,535 ontvangen werd, tegen £ 9,759 in dezelfde maand van het vorige jaar.

35. Wat de spooraansluitingen (zie „Weg en Werken”) met de langs den tramweg gelegene maatschappijen aangaat, werden wij ingelicht dat vele daarvoor aanzoek hadden gedaan, doch zoodra zij de kosten vernamen de onderhandelingen afbraken. Een platform voor kolenlosplaats blijkt voor dergelijke kleine verbruikers trouwens voldoende.

36. Ontsporingen, als vermeld op blz. 26, worden onafscheidelijk geacht van nieuwe banen, maar moeten de hier vermelde ook worden toegeschreven aan de gedurige verwisselingen in het wachterspersoneel, zoodat men telkens met ongeoeffend personeel te werken had.

37. Wij hebben nadere rapporten ingewonnen omtrent de 5 op blz. 26 vermelde botsingen met wagens, welke in 1891 op den Randtram hebben plaats gehad, alsook van 5 dergelijke gevallen van dit jaar, en zijn die rapporten hiernevens gevoegd, resp. als bijlage I en II.

Het eenige middel om zulke botsingen zooveel mogelijk te voorkomen, zou zijn alleen overwegen te maken op zulke plekken, waar de machinist en de voerlieden elkaar op een afstand goed zouden kunnen zien.



38. Bij het hoofd „Goederenvervoer” langs den Randtram, wenschen wij er Uwe aandacht op te vestigen dat de tarieven van den Randtram betrekkelijk hoog zijn, omdat het kolenvervoer — waarvoor de lijn eigenlijk is aangelegd geworden — slechts in ééne richting plaats heeft, en de wagens ledig teruggevoerd moeten worden. In Natal daarentegen gaan de treinen landwaarts in met ladingen van de havenplaats, en vervoeren zij op den terugweg kolen, waardoor het verklaard wordt dat daar de tarieven voor steenkolen zoo laag zijn, en er niet aan gedacht kan worden voor het tegenwoordige zulke tarieven bij den Randtram in te voeren.

39. Bij de post „Huur van woningen” ad £ 434 onder de „Opbrengsten” van den Randtram, erkennen wij dat het een groot voordeel voor den dienst is de beambten te doen wonen op het terrein van hunnen arbeid, en heeft de Maatschappij ons nog aangetoond, dat zij met den verhuur van woningen aan hare beambten geenerlei speculatie beoogt; zij vraagt slechts rente op het voor den bouw uitgelegde kapitaal en een percentage voor onderhoud, te zamen 8 pCt. Het is eene economische maatregel, daar de Maatschappij op die wijze ook niet verplicht is salarissen te geven, die in overeenstemming zijn met de thans nog veelal buitensporig hooge huishuren; want moest zij dit wel doen, dan zou zij bij latere daling der huurprijzen de salarissen niet meer kunnen verminderen.

40. Het Reservefonds van den Randtram (zie bl. 30) zal volgens verwachting der Maatschappij binnen weinige jaren tot het in het contract bepaalde maximum aangroeien, als wanneer de verder voor dit fonds bestemde gelden gebruikt zullen worden voor aflossing der obligatiën. Uit dit fonds wordt alleen herstelling van buitengewone schade bekostigd; gewone waterschade bijv. komt echter ten laste van het gewoon onderhoud.

41. Gevorderd zijnde tot het hoofd „Steenkolenmijn „Springs” werd ons de daar vermelde tegenspoed nog verduidelijkt; men stuitte telkens op een zeer grillige formatie, zoodat de daaruit opgehaalde kolen, vermengd met klippen, onverkoopbaar waren; groote uitgaven werden gedaan voor het maken van nieuwe gangen, waarmede men de goede formatie hoopte te bereiken, er is een onderzoek naar het een en ander ingesteld, met ingang van 1 dezer is er een ander Bestuurder aan het hoofd geplaatst, en zult u bovendien bevonden hebben dat de productie in de eerste maanden van dit jaar weder grooter is geweest. Het hoofddoel van de Kolenmijn is intusschen reeds bereikt; het is voorkomen dat er een monopolie ontstond op het gebied van steenkoolhandel; na de ontginning van de „Springs” zijn ook de prijzen aanmerkelijk gedaald. Bovendien is er de Randtram voor eigen gebruik onafhankelijk van andere kolenmijnen door geworden.

42. Bij de opgave van de opbrengst van het goede-

renvervoer op de Oosterlijn valt op te merken dat de afdeling Exploitatie aan die van Aanleg de gewone vrachtprijzen chargeert op goederen te haren behoeve vervoerd. Daar dit dus aan de te boeken opbrengst ten goede komt, wordt ook de door de Republiek te waarborgen rente zoo klein mogelijk gemaakt.

43. Wat de tol voor voetgangers op de Komatibrug aangaat, waarvan de opbrengst op blz. 33 vermeld wordt, wenschen wij nog onder uwe aandacht te brengen dat dit eene inrichting is die geheel onder de Maatschappij ressorteert, waarmede de Staat direct niets te maken heeft; de brug is namelijk ook geschikt voor voetgangers en maken de trekkende kaffers daarvan tegen betaling van eene kleine som graag gebruik.

De opbrengst behoort tot de spoorwegontvangsten.

44. Het bedrag uitgegeven voor kosten van invordering van inkomende rechten à £ 276, vermeld op blz. 34, is het totaal der sommen daarvoor uitgegeven te Lourenço Marques, Komatipoort en Barberton.

45. Ontsporingen, waarvan op blz. 35 sprake is, worden, zooals reeds hiervoren geconstateerd, onafscheidelijk geacht van nieuwe banen.

46. Tegenover de wellicht te maken bemerking dat de stations en halten op te korten afstand van elkaar gelegen zijn (zie blz. 35), kunnen wij mededeelen dat



met de exploitatie van de geheele lijn het aan de Maatschappij door den tijd wel blijken zal welke stations wellicht tijdelijk of voor goed kunnen worden opgeheven.

47. Bij het hoofd „Personeel” (blz. 36) wijzen wij met voldoening op het daar uitgedrukte streven der Maatschappij om in de toekomst zoo mogelijk haar personeel te kiezen uit de burgers van het land.

48. De bibliotheken op de stations langs de Oosterlijn zullen mettertijd ook toegankelijk zijn voor de omwonende burgers.

49. Bij het hoofd „Finantiëele aangelegenheden” wenschen wij nog aan te stippen dat het voorschot van het bedoelde Bankierssyndicaat vermeerderd is tot £ 650,000 en de termijn van terugbetaling verlengd is tot het einde van dit jaar. Het is eene leening geheel op verantwoording der Maatschappij; de Obligatiën zijn slechts als onderpand gegeven, voor elke £ 100 voorschot was hier ook werkelijk £ 100 ontvangen.

Tegenover het feit dat geld is opgenomen tegen hoogere rente, als vroeger door de concessie voorgeschreven en zooals later gewijzigd, valt op te merken, dat het toch voordeeliger geweest is tijdelijk geld op te nemen tegen ietwat hoogere rente, dan blijvend tegen zoo ongunstigen koers.

Het verdient nu slechts aanbeveling er voor te zorgen dat er geen aanleiding bestaat voor eenige verdere verlenging van termijn der terugbetaling.

50. Bij de quaestie van de rentabiliteit van de Oosterlijn, op blz. 44 ter sprake gebracht, wenschen wij er uwe aandacht op te vestigen hoe die niet alleen afhankelijk is van het verkeer van de kust naar het binnenland, maar ook omgekeerd; indien bijv. de kolen der Middelburgsche velden, wat qualiteit aangaat, eenigszins konden concurreeren met de Engelsche en het kolenstation te Lourenço Marques met deze kolen ging werken, zou dit een voorname factor zijn.

51. De Maatschappij begroot de kosten van voltooiing der Oosterlijn op £ 1,650,000, waarin dan echter niet begrepen zijn de uitgaven voor inwendige inrichting der stations en voor rollend materiaal. Bij de berekening van de kosten per mijl van de geheele lijn, waarover straks nader, zal U blijken wat nog voor de voltooiing van het geheel wordt noodig geacht.

52. Bij de toelichting van de Balans (blz. 45) wijzen wij U er op, dat de kolenrechten op de plaats „Geduld”, in de aanlegrekening opgenomen zijnde, bij eventueele naasting ook aan den Staat zullen overgaan. De vraag was aan de Regeering gesteld geworden of die rechten een onderdeel van de Aanlegrekening zouden moeten uitmaken en die had er zoo over beschikt. De werken op „Springs” en „Geduld” vormen trouwens één mijn.

53. Wij vestigen verder uwe aandacht op het bedrag, waarvoor de Republiek tot 31 December 1891 in de boeken der Maatschappij gedebiteerd staat, namelijk

£ 176,000 en waarbij tevens valt op te merken, dat de rente op alle aandelen, welke de Staat houdt, ook in goud door de Maatschappij aan den Staat wordt betaald, evenals aan ieder ander aandeelhouder.

De Staat schuldt dus thans feitelijk het genoemde bedrag van £ 176,000 aan de Maatschappij, en zal het bij eventueele naasting aan haar moeten uitkeeren.

54. Het Verslag van de Ned. Zuid-Afr. Spoorweg-Maatschappij, aldus doorgegaan zijnde, komen wij terug tot het Verslag van den Regeerings-Commissaris.

55. Bij art. 8, aanwijzende de constructie-rekening van den spoorweg, achten wij het gewenscht van de Maatschappij eene opgaaft te verkrijgen van de kosten per mijl, gerekend over de geheele lijn van de Portugeesche grens tot de Vaalrivier, en worden de totale kosten, volgens onderstaande becijfering van de Maatschappij begroot op £ 11,250 per mijl.

#### Kosten van den Spoorwegbouw tot voltooiing.

Constructie-rekening, tot op 31 December 1891,

Ooster- en Zuiderlijn.....	£ 1,702,317
Voltooiing Oosterlijn tot Nelspruit.....	„ 50,000
Voltooiing Nelspruit tot Pretoria.....	„ 1,650,000
Rollend materiaal, enz., Oosterlijn.....	„ 200,000
Installatie Oosterlijn met werkplaats-inventaris „	75,000
Voltooiing Zuiderlijn.....	„ 625,000
Kosten in Europa, in 3 jaar.....	„ 12,500

---

£ 4,314,817

of over  $383\frac{1}{2}$  mijl: £ 11,250 per mijl.



De kosten zonder rollend materiaal en installatie van al de lijnen zijn begroot op £ 9,960 per mijl.

56. Uwe bijzondere aandacht wordt gevestigd op de vergelijkingen tusschen het tracé Machado en dat hetwelk de Maatschappij na zorgvuldige opnemingen heeft uitgekozen, en is de uitkomst der laatste wel merkwaardig te noemen als men bijv. ook nagaat dat, alhoewel de hellingen der Maatschappij zooveel flauwer zijn dan die van Machado's tracé, en er op vele plekken dus een omweg gemaakt wordt, de lijn over het geheel toch even lang is als die van Machado's tracé; ziet men dan bovendien dat o. a. in laatstgenoemd tracé 6 tunnels voorkomen ter gezamenlijke lengte van 3717 yards, en in het tracé der Maatschappij slechts ééne, lang 235 yards, dan zal men gereedelijk toegeven, dat de uitgaven der Maatschappij voor al die opmetingen wél besteed geld zijn.

Het kleine gedeelte, lang ruim 2 mijl, waar de helling 1 : 20 zal zijn, en waar ook de tunnel gemaakt moet worden, is bij Elandsspruit.

57. Een enkel woord vinde hier vervolgens zijn plaats met betrekking tot het in art. 14 bedoelde Verslag van de Regeerings Commissie, die de opening van den spoorweg tot Nelspruit op 20 Juli jl. bijwoonde.

58. Er bestaat uitzicht dat de directe telegrafische verbinding tusschen deze Republiek en de Portugeesche provincie, welke door de Commissie als een middel ter

bevordering van het verkeer is aanbevolen, binnenkort zal tot stand komen. Er worden dezerzijds reeds maatregelen genomen om weldra tot den aanleg der verbindingslijn van Kaapsche Hoop naar Nelspruit over te gaan.

59. De door die Commissie ter sprake gebrachte quaestie over de moeilijkheden met betrekking tot de invordering der inkomende rechten heeft aanspraak op ernstige overweging en kunnen wij constateeren, dat de Maatschappij hare volle aandacht aan dit moeilijke vraagstuk schenkt. Het valt niet te ontkennen, dat er vertraging ontstaat doordien de Maatschappij thans de goederen aan de grens moet stoppen om ze te kunnen visiteeren, maar het is duidelijk dat deze maatregel niet kan worden opgegeven, vooral omdat er eene sterke suspicie bestaat, dat er thans nog veel over die grens gesmokkeld wordt. Het streven is nu echter met de Portugeesche autoriteiten eene regeling te treffen, waardoor een belastinggaarder van de Maatschappij zitting kan hebben in het Portugeesche douanekantoor te Lourenço Marques, waardoor dan de goederen slechts eenmaal gevisiteerd zouden behoeven te worden en tegelijk de papieren voor de geheele lijn uitgemaakt konden worden; verder zou er door zulke regeling dan tevens slechts éénmaal betaald behoeven te worden, hetzij te Lourenço Marques, hetzij aan het station van bestemming.

60. Het doorgaand reizigersvervoer en dat der goe-

deren, is overigens reeds voldoende geregeld, en is de toestand daar thans ongeveer dezelfde als welke krachtens de overeenkomsten met de Kaapkolonie straks op de Zuiderlijn zullen gelden.

61. Terugkomende op het Verslag van den Regeerings-Commissaris, herinneren wij U bij art. 16 daarvan, dat er voor den Randtram geen afzonderlijke aandeelen, doch wel afzonderlijke obligatiën zijn uitgegeven, dat de overwinst op den Randtram niet naar de aandeelhouders gaat, maar dat die ten goede komt aan eventueel verlies op de hoofdlijn, en dat op de obligatiën, welke gedeeltelijk à  $97\frac{1}{4}$ , gedeeltelijk à 99 pct. zijn uitgegeven, 4 pct. rente gegarandeerd is.

62. Voor den aanleg van de Taklijn naar Barberton, welk onderwerp in art. 17 wordt ter sprake gebracht, is eene applicatie van den heer F. Watkins in behandeling geweest, waarbij hij zich verbinden wilde, onder goedkeuring der plannen door de Maatschappij, de lijn te maken tegen een vast bedrag per mijl. n.l. £ 11,000 (rollend materiaal inbegrepen), de betaling door de Maatschappij te geschieden met hare obligatiën. Deze maakt evenwel overwegend bezwaar tegen eenigen zoodanigen aanleg à forfait (dat is een aanleg, waarbij de contractant aanneemt voor een zeker vast bedrag per mijl de lijn geheel gereed af te leveren). Over een ander plan, om n.l. dien applicant den aanleg in handen te geven tegen voor elk onderdeel vastgestelde eenheidsprijzen, met een zeker winstpercentage, wordt nog onderhandeld.



De Maatschappij verzekert intusschen, dat zij de Hoofdlijn mét de Tak op 31 December 1894 gereed zou kunnen hebben, altijd wanueer geene finantieele moeilijkheden meer in den weg komen.

63. In zake de in art. 19 bedoelde spoorwegraad vernamen wij nog van den Regeerings-Commissaris, dat het een plan was om groote bezigheidsmannen, die veel belang hebben bij de exploitatie van den spoorweg, in de gelegenheid te stellen over daarop betrekking hebbende zaken te beraadslagen.

Wij zien de wenschelijkheid daarvan in; maar achten het intusschen voldoende dat de Maatschappij en de Regeerings-Commissaris, zoo dikwijls het noodig blijkt, met zulke lieden raadplegen, daar wij meenen dat het niet gewenscht is tot een bepaalde benoeming van leden van zulk een raad te doen overgaan.

Ook de HEd. Regeering kan zich met dergelijk plan vereenigen.

64. Zooals ook uit de memories doorstraalt, zijn er bij het publiek velerlei geruchten in omloop omtrent wanbestuur bij den aanleg der spoorwegwerken, en welke den indruk geven als zou de Maatschappij, opdrachten gevende aan onbekwame, onhandige lieden, de oorzaak geweest zijn van geldvermorsing.

Zooals wij reeds in den aanhef van dit rapport zeiden, achtten wij, èn tegenover het publiek, èn tegenover de Maatschappij, het onze plicht die bij deze ge-

legenheid te berde te brengen, en zullen wij kortelijks de ingewonnen inlichtingen weergeven.

65. Hoewel aan de bedoelde geruchten uit den aard der zaak meestentijds een of ander feit ten grondslag ligt, werd het ons verzekerd dat het overdreven voorstellingen waren van enkele gevallen van eene minder oordeelkundige of onnauwkeurige wijze van werken van zekere aannemersfirma.

Nu de afrekening met die firma op handen is, wordt een — door deskundige, onpartijdige personen te leiden — onderzoek omtrent de handelingen en de administratie dezer firma op touw gezet, en zal zij de gevolgen van eventueele fouten te dragen hebben. De Maatschappij maakt daarbij gebruik van eene nauwkeurige contrôle, die zij ook op het materiaal heeft, hetwelk aan die firma is toevertrouwd geworden.

Tegenover het feit, dat alle uitgaven dier firma geregeld door de Maatschappij worden terugbetaald, en er dus posten onder zijn welke aan de firma ontzegd moeten worden, staat: 1o. eene door bedoelde firma gestelde reële borgstelling ten bedrage van £ 8,500; 2o. de aan haar toekomende winst, waarvan nog geenerlei uitkeering heeft plaats gehad, en 3o. persoonlijke aansprakelijkheid der 3 firmanten; en bestaat er dus voldoende securiteit dat alle eventueele verschillen verhaald kunnen worden.

Het is ons inmiddels nog verzekerd dat, de groote sommen die aan het geheele werk verbonden zijn in

aanmerking genomen, de quaestie niet over zulke hooge bedragen zal loopen, als men wel wil doen voorkomen.

66. Na zorgvuldige overweging der op deze zaak betrekking hebbende 21 memories, voor en na de behandeling der verschillende verslagen, meent Uwe Commissie te kunnen aanbevelen die te doen beantwoorden door de toezending aan elk der voorttekenaars van een exemplaar van het verslag van den Regeerings-Commissaris, met dat van de Maatschappij, en van een afdruk van dit rapport.

67. Onder terugzending dier memories (EVRR. 135, 162, 216, 261, 288, 322, 361, 370, 384, 395, 414, 431, 563, 567, 610, 637, 663, 679, 698, 763 en 783/92) en van het nog bij deze zaak behoorende schrijven der HEd. Regeering, dd. 19 Juli jl., R 7713/92, BB 1878/92,

hebben wij de eer te zijn,

UEd. dw. dienaren,

J. P. MEIJER,

Voorzitter.

L. J. MEIJER,

J. P. L. LOMBARD,

J. v. D. MERWE,

A. D. W. WOLMARANS,

Leden.

W. J. GEERLING,

Secretaris.

---



**Bijlage I.**  
(zie art. 37 van het Rapport.)

**BOTSINGEN MET WAGENS OP DEN RANDTRAM GEDURENDE 1891.**

Datum.	Korte omschrijving van het ongeval.	Tijdstip van den dag, waarop het ongeval heeft plaats gehad.	Oorzaak.	Gevolgen.
1891.				
7 Maart.	Kwam de locomotief van trein M nabij Witpoortje met een ossenwagen in aanraking	Ongeveer 's avonds te 7 uur 40 minuten.	Door de duisternis was de ossenwagen de trambaan opgereden	Een locomotiefantaarn ging verloren en de ossenwagen werd eenigszins beschadigd.
29 April.	Kwam op den overweg nabij Elandsfontein trein L in aanraking met een ossenwagen	Ongeveer om 8 uur 'in den avond	Door de duisternis kon de machinist den ossenwagen niet zien.	De disselboom werd gebroken.
27 Juni.	Werd een wagen aangereden nabij Elandsfontein.	Niet bekend	Niet bekend	Niet bekend.
25 Juli.	Kwam de locomotief van trein M bij den Kilometerpaal 75 in aanraking met een ossenwagen	Ongeveer te 7 uur 40 min. des avonds	Door de duisternis kon de machinist den ossenwagen niet zien	Locomotiefantaarn beschadigd.
31 Dec.	Werd door de locomotief van trein 3 bij den overweg nabij Kilometerpaal 44.7 een vrachtwagen met twee paarden aangereden en verbrijzeld. De machinist waarschuwde met de stoomfluit	Ongeveer 12 uur en 10 min. in den namiddag	De koetsier trachtte toen de trein nabij was nog vóór dezen langs den overkant te bereiken.	De kafferkoetsier en paarden bleven ongedeerd. De koevanger werd beschadigd en een locomotiefantaarn verbrijzeld.

**Bijlage II.**  
(zie art. 37 van het Rapport)

**BOTSINGEN MET WAGENS OP DEN RANDTRAM IN 1892.**

Datum.	Korte omschrijving van het ongeval.	Tijdstip van den dag waarop het ongeval heeft plaats gehad.	Oorzaak.	Gevolgen.
1892.				
20 April	Kwam de locomotief van trein S nabij Kilometer 35.5 in aanraking met een wagen.	Ongeveer te 4 uur 15 min. 's namiddags.	De wagen, die reeds gedeeltelijk over den overweg was, werd door de ezels weder terug geduwd	De wagen werd gedeeltelijk beschadigd.
6 Juni	Op den overweg nabij Kilometer 53 kwam de locomotief van trein 5 in aanraking met een ossenwagen	Ongeveer te 6 uur 15 min. in den avond.	Onbekend, waarschijnlijk door duisternis	Een os gedood.
16 "	Op den overweg nabij Kilometer 74 kwam locomotief trein M in aanraking met een ossenwagen.	Ongeveer 8 uur in den avond.	Onbekend, waarschijnlijk door duisternis	Drijver licht gekneusd, en os gewond en een gedood.
17 "	Kwam nabij Kilometer 37.5 de locomotief van trein G in aanraking met een ossenwagen.	Ongeveer te 11 uur 45 min. in den morgen	Overweg gevaarlijk door ingraving van de spoorbaan, waar door deze niet goed zichtbaar is.	Koevangers beide locomotieven zwaar beschadigd.
25 "	Werd op den overweg nabij Maraisburg een ossenwagen aangereiden door trein 5	Dit geschiedde ongeveer te 6 uur 35 minuten in den avond.	Door de duisternis kon de machinist den wagen niet zien, het waarschuwings-signaal werd door hem gegeven.	Twee rijtuigen beschadigd. De locomotief lantaarns verbrijzeld, 5 ossen gedood.

---

TYP. METZLER & BASTING, AMSTERDAM.

---