

DIE EERSTE SPOORWEG IN SUID-AFRIKA

D.H. Heydenrych
Universiteit van Pretoria

Teen die middel van die negentiende eeu was Durban weinig meer as 'n gehuggie bestaande uit 'n handvol grasdakgeboue met paal-en-klei-muure¹, "a straggling series of dejected looking cottages and houses" soos 'n besoeker dit nog in 1864 beskryf het.² Die nedersetting moes om 'n bestaan veg tussen die sandduine en bosse van die wildernis en teen wilde diere waarvan dit nog op die Berearant digteby gewemel het.³ Dit is dus verbasend dat die eerste spoorweg, en inderdaad die eerste "stedelike vervoerstelsel", in 1860 reeds hier in gebruik geneem sou word.

Die antwoord lê in die eerste tekens van 'n ontwikkelende ekonomie wat gevolg het op die koms van nuwe setlaars na Natal ingevolge die Byrne-projek (1849—51) en ander immigrasie pogings. Hierdie nuwe setlaars het, hoewel arm aan kapitaal, deur die groot verskeidenheid beroepe wat hulle na Natal gebring het,⁴ nuwe lewe in die kusdistrikte en die middelland van Natal geblaas. In 1854 is die eerste Natal-geproduseerde suiker in Durban opgeveel⁵; in dieselfde jaar het die eerste handelsbank sy verskyning gemaak⁶; in 1856 het die handelslui van Durban hulle in die Natalse Sakekamer georganiseer⁷; teen 1854 is die eerste stoomsleepboot in die hawe in gebruik geneem.⁹ Teen 1860 het die suikerbedryf sodanig gegroei dat die eerste Indiërs onder kontrak in Natal aangekom het om op die plantasies te kom werk.¹⁰ In dieselfde jaar is 'n weeklikse perdekoetsdiens vir passasiers en pakette tussen Durban en Pietermaritzburg ingestel¹¹.

Die laasgenoemde ontwikkeling was die uitvloeisel van die behoefte aan kommunikasiemiddele wat geskep word deur ekonomiese groei. Vir goedereverkeer was die enigste beskikbare vervoermiddel die ossewa. Maar hierdie ou staatsmaker het besliste beperkinge gehad. Die drakapasiteit van die ossewa was ongeveer twee ton en dit was so stadig dat die rit tussen Durban en Pietermaritzburg gewoonlik vier dae geduur het¹². Daarby was dit 'n wispelturige vervoermiddel wat van natuurlike faktore soos weiding vir die diere en begaanbare paaie afhanklik was.¹³ In die meeste dele van Natal het paaie juis feitlik nie bestaan nie, behalwe dié wat deur die wiele van die waens gemaak is.¹⁴

In die lig van hierdie vervoerprobleme en omdat Durban sy bestaan hoofsaaklik aan die hawe te danke gehad het, het 'n groep ondernemende besigheidslui in Durban

1. J. Robinson: *A life time in South Africa*, p. 13; G. Russell: *The history of old Durban*, pp. 115—124.

2. A. Lady: *Life at Natal a hundred years ago*, p. 19.

3. J.F. Ingram: *The story of an African seaport*, p. 60.

4. A.F. Hattersley: *The British settlement of Natal*, p. 176.

5. A.F. Hattersley: *The British settlement of Natal*, p. 238.

6. B.J.T. Leverton: *Government finance and political development in Natal, 1843—1893*, p. 38.

7. G. Russell: *The history of old Durban*, pp. 284—5.

8. B.J.T. Leverton: *Government finance and political development in Natal, 1843—1893*, p. 38.

9. G. Russell: *The history of old Durban*, p. 427.

10. M. Palmer: *The history of Indians in Natal*, p. 19.

11. G. Russell: *The History of old Durban*, pp. 445—45; *Natal Mercury*, 15.3.1860.

12. G. Russell: *The history of old Durban*, p. 109.

13. B.I. Buchanan: *Natal Memories*, p. 147.

14. B.I. Buchanan: *Natal Memories*, p. 147.

en Pietermaritzburg in 1859 besluit om 'n spoorweg te bou tussen die besigheidsentrum van Durban en "die Punt", 'n landtong wat die baai van Durban aan die oostekant van die Indiese Oseaan afgeskei het. Die behoefte aan vervoer oor hierdie afstand van ongeveer drie kilometer het ontstaan omdat die eerste kaaie, en gevolglik ook die pakhuis en doeanegebou, tussen die sandduine aan die agterkant van die tong gebou is, terwyl die dorp self op die meer gelyke deel aan die voet van die Berearant ontwikkel het.¹⁵ (Sien Kaart). Slegs 'n wapaadjie deur sand en bosse het die landingsplek met die dorp verbind.¹⁶

Op 20 Januarie het die nuus van die beoogde onderneming bekend geword en die *Natal Mercury* het hoopvol verklaar: "It is estimated on safe data that the traffic will yield a very handsome dividend on the moderate outlay".¹⁷ 'n Opbrengs van minstens 30% is vir aandeelhouders voorspel.¹⁸

Die spoorweg sou Durban hefter verbind aan sy lewensaar, die hawe, sodat die hantering van inkomende en uitgaande skeepsgoedere des te beter hanteer kon word. Daarom was een van die verklaarde oogmerke van die maatskappy die bou van 'n vasmeerplek by "die Punt" en die verspreiding van goedere vanaf die terminus in die dorp.¹⁹ Hierdie bedrywighede sou met die stoomsleepboot van die regering kombineer om die hawe meer doeltreffend te maak en hopelik meer vrag daarheen te lok.

Die kapitaal van die maatskappy sou bestaan uit £10 000 in 1 000 aandeel van £10 elk. Op 1 Maart 1859 het die akte van submitisie reeds gespog met die name van meer as eenhonderd aandeelhouders.²⁰ As direkteure is gekies ses van die voorstaande sakemanne van Durban en drie van Pietermaritzburg.²¹ William Smerdon van Durban is as eerste voorsitter van die direksie gekies.²²

Kragtens die privaatwet ²³ wat deur die Wetgewende Raad van Natal gepasseer is vir die inkorporering van die maatskappy is hy die reg gegee om grond te bekom vir die doel van die spoorweg en om 'n tremlyn te bou om die terminus met dele van die dorp te verbind. Die maatskappy is gemagtig om geld te leen tot hoogstens een-derde van sy opbetaalde kapitaal. Die tariewe vir goedere en passasiers is ook in die wet neergelê en die maatskappy het die alleenreg ontvang vir spoorvervoer tussen die dorp en "die Punt" vir 'n tydperk van 14 jaar.

Op 19 Desember 1859 het die eerste gedeelte van die materiaal vir die spoorweg reeds per skip in die baai aangekom.²⁴ Maar die ondernemende groepie spoorwegpioniers se geduld sou nog swaar beproef word. Vir meer as twee maande was die toestand oor die sandbank by die ingang na die hawe so gevaarlik dat niks kon afge-laai word nie.²⁵ Daarna het daar tussen die direksie en die stadsraad 'n stryd oor die plasing van die Durbanse terminus van die lyn ontbrand wat ook veel openbare belangstelling uitgelok het en tot heelwat beriggewing en redaksionele kommentaar in die

15. E. Rosenthal: *Scooners and scyscrapers*, p. 105.

16. J.F. Ingram: *The story of an African seaport*, p. 60.

17. *Natal Mercury*, 20.1.1859.

18. *Natal Mercury*, 27.1.1859.

19. Prospektus in die *Natal Mercury* van 3.2.1859.

20. NGR 37 Deed of Submission, Natal Railway Company, March 1859.

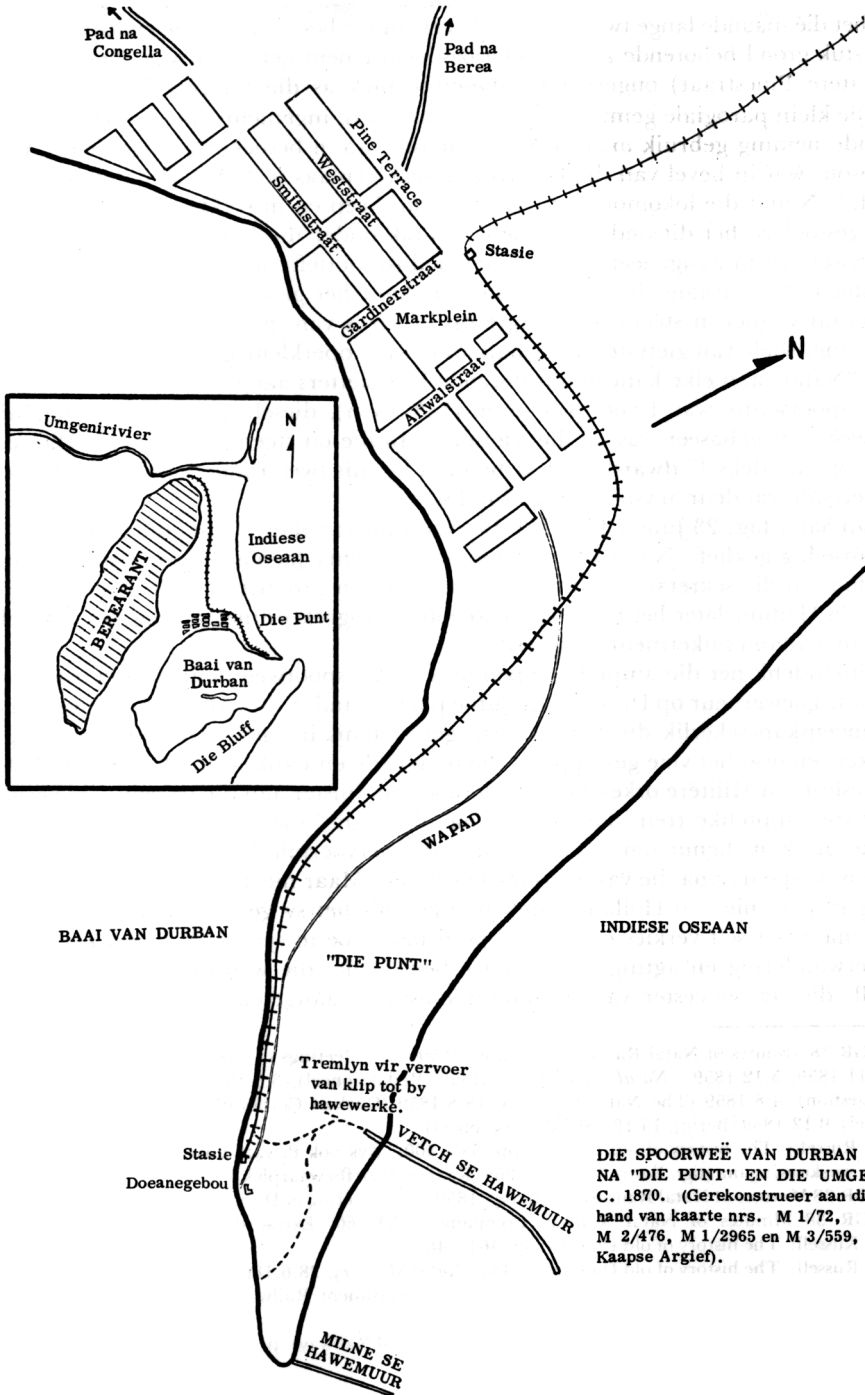
21. NGR 38 Minutes of Natal Railway Company, 1859-60, Meeting of Shareholders, 1.3.1859.

22. NGR 38 Minutes of Natal Railway Company, 1859-60, Meeting of Directors, 2.3.1859.

23. Law, 21 June 1859.

24. NGR 38 Minutes of Natal Railway Company, 1859-60, Special Board Meeting, 30.1.1860.

25. NGR 38 Minutes of Natal Railway Company, 1859-60, Special Board Meetings, 30.1.1860, 13.2.1860; *Natal Mercury*, 2.2.1860 (Berig), 9.2.1860 (Berig), 9.2.1860 (Monthly Summary).



DIE SPOORWEE VAN DURBAN NA "DIE PUNT" EN DIE UMGENI C. 1870. (Gerekonstrueer aan die hand van kaarte nrs. M 1/72, M 2/476, M 1/2965 en M 3/559, Kaapse Argief).

nuus-honger gemeenskap se pers aanleiding gegee het.²⁶ Teen die einde van Desember 1859 het dié maande lange twis tot 'n einde gekom toe besluit is om die eindstasie te plaas op 'n stuk grond behorende aan die Oorlogsdepartement net noord van Pine Terrace²⁷ (die latere Pinestraat) ongeveer op dieselfde plek as die huidige Durbanse stasie.

Die klein parogiale gemeenskappie was arm aan ingenieurstantent. Daarom moes die onderneming gebruik maak van die dienste van 'n besoekende ingenieur, Albert Robinson, wat in bevel van die konstruksiewerk geplaas is.²⁸ Vir sy diens is hy £600 betaal.²⁹ Nadat die lokomotief stuksgewyse ontskeep en in trokke na die markpleinstasie gestoot is, het dit onder 'n tydelike afdak onder die hande van Henry Jacobs, die drywer, vorm aangeneem.³⁰ Die vierwiellokomotiefie met sy hoë tregtervormige skoorsteen en sy draaiende vliegwiel aan die kant het groot belangstelling uitgelok. Die gevaarte, met 'n steenkoolkas agterop in plaas van 'n kolewa, was heldergroen geverf, met wiele van gietyster met staalbande wat koperkleurig geverf was, en met die naam "Natal" aan elke kant in glinsterende bronsletters aangebring.³¹ Die asafstand en die spoorwydte was 4 voet 8½ duim (143,5 cm), dieselfde as dié van die Britse spoorweë, wat gebaseer was op die wielspan van die ou steenkooltrokke.³² Die spore is gelê op "potdeksel"-dwarslêers wat bestaan het uit twee ronde dekselvormige plate van gietyster wat deur 'n ysterstaaf verbind is.³³

Op Saterdag, 23 Junie, 1860 het die skril fluit van die "Natal" die eerste keer die Durbanse lug geklief. Na 'n kort oefenlopie het Henry Jacobs die voorsitter, William Smerdon, en die sekretaris, Edmund Tatham, op 'n proefrit na "die Punt" saamgegaan. 'n Halfuur later het die trose lokomotief teruggekeer met sy vrag van vyf trokke gelaai met 40 ton suikermeulmasjinerie.³⁴

Uiteindelik het die amptelike opening van die spoorweg deur die waarnemende luitenant-goewerneur op Dinsdag, 26 Junie plaasgevind³⁵ — in die sosiale lewe van die kuggemeenskap sekerlik die belangrikste gebeurtenis in jare. Durban was propvol besoekers en oral het vlae gewapper. Die besighede en banke het selfs vir die geleentheid gesluit. 'n Militêre orkes en 'n kinderkoor het luister aan die geleentheid verleen. Nadat die amptelike trein die eregaste na "die Punt" toe vervoer het, het die Durbaniete die kans benut om 'n rit op die nuwe vervoermiddel te waag — sowat 800 mense is op dié dag na die vasmeerplek gekarwei. Maar nie almal het die nuwerwetse ryding vertrou nie. 'n Hollandssprekende kolonis het sy gesin toegelaat om mee te doen, maar het self verkies om met sy perd hawe toe te ry; en 'n groep Zoeloes het met verwondering en agting die gevaarte bejeën met die woorde, soos deur George Russell, die stasiemeester van die markpleinstasie, aangeteken: "Wow! but is is a

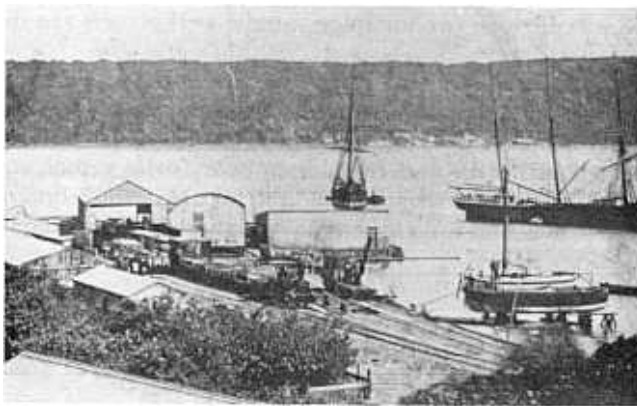
-
26. NGR 38 Minutes of Natal Railway Company, 1859—60, Meetings of Directors, 7.3.1859, 8.9.1859, 2.11.1859, 5.12.1859; *Natal Mercury*, 2.6.1859 (Redaksioneel), 3.6.1859 (The Railway Terminus Question), 4.8.1859 (The Natal Railway), 18.8.1859 (Durban Corporation), 25.8.1859 (Redaksioneel).
27. G. Russell: The history of old Durban, pp. 395, 400; Kyk ook Private Law, 31 July 1860, wat o.a. die verskuiwing magtig; Kaart Nr. M 1/2965, Kaapse Argiefbewaarplek.
28. NGR 38 Minutes of Natal Railway Company, 1859—60, Meeting of Directors, 2.3.1859.
29. NGR 38 Minutes of Natal Railway Company, 1859—60, Extraordinary Meeting, 26.11.1859.
30. G. Russell: The history of old Durban, pp. 464—465.
31. G. Russell: The history of old Durban, p. 465; *Natal Mercury*, 28.6.1860.
32. W.J. Buschau: The development of the Natal Government Railways. An economic survey and critique, p. 61.
33. E.D. Campbell: The birth and development of the Natal Railways, p. 10; vgl. ook foto teenoor p. 10.
34. *Natal Mercury*, 28.6.1860.
35. *Natal Mercury*, 28.6.1860.

strange beast. Its belly is full of fire and vapour; they feed it with water and wood logs. It is like a Rhinoceros, but it blows smoke and sparks through its horn ... those two who ride on it must be brave men, and have been powerfully doctored. Certainly they can control it, and make it run this way and that. Wow! it is beyond our understanding".³⁶

By "die Punt" is heildronke tot vervelens toe ingestel en die feestelike dag is afgesluit met 'n bal in 'n plaaslike herberg. Die *Natal Mercury* het 'n lofsang op die spoorweg aangehef: "It will substitute the railway age of animation for the wagon age of sloth. It will supersede a state of plodding but primitive action for one of modern enterprise and rapid progress".³⁷

Van dié groot verwagtinge het daar, wat die maatskappy se finansies betref, egter min gekom, want die onderneming het 'n sukkelbestaan gevoer. Reeds in Maart 1860 — nog voor die opening — het die uitgawes van die maatskappy sy kapitaal met £800 oorskry.³⁸ Die maatskappy was dus genoodsaak om nuwe aandele uit te reik en daartoe is hy gemagtig deur 'n nuwe wet van 1860.³⁹ Die geldelike verpligtinge het egter vinniger as die kapitaal toegeneem en in Mei 1861 moes personeel reeds afgedank word in belang van besparing.⁴⁰ Daar is selfs oorweeg om die lyn te verhuur.⁴¹ Op die eerste jaar se werking van die lyn was daar 'n verlies van £1465-2-4.⁴² Omdat die aandele swak verkoop het, is daar verbandaktes op die eiendom van die maatskappy te koop aangebied.⁴³

Die skuld van die maatskappy het egter hand oor hand toegeneem. Daarom is in 1863 wetlike vergunning verkry vir die uitreiking van 500 nuwe aandele en vir die leen van geld tot 'n maksimum van een-derde van die opbetaalde kapitaal.⁴⁴



Die "Natal" met 'n paar goederetrokke by "die Punt" ongeveer 1870. Foto: Local History Museum, Durban.

36. G. Russell: The history of old Durban, pp. 472—473.

37. *Natal Mercury*, 28.6.1860 (Redaksioneel).

38. NGR 38 Minutes of Natal Railway Company, Meeting of Directors, 5.3.1860.

39. Private Law, 31 July 1860; Kyk ook uitnodiging van aansoeke om nuwe aandele in *Natal Government Gazette*, 6.11.1860, 13.11.1860, 20.11.1860, 27.11.1860.

40. NGR 38 Minutes of Natal Railway Company, 1859—60, Meeting of Directors, 27.5.1861.

41. NGR 39 Minutes of Natal Railway Company, 1861—67, Meetings of Directors, 6.11.1863, 10.11.1863, 11.11.1863.

42. NGR 39 Minutes of Natal Railway Company, 1861—1867, Report of Directors at the adjourned half-yearly Meeting of proprietors held at Durban, 24.2.1862.

43. *Natal Government Gazette*, 6.5.1862.

44. Private Law, 3 August 1863, Klousules 3 & 6.

Die horison van die onderneming het onverwags verbreed toe die regering in 1865 besluit om 'n tremlyn van die steengroef by die Umngeni-rivier noord van Durban af te bou vir die vervoer van klip vir gebruik in die bou van die hawewerke.⁴⁵ Onderhandelinge is deur die Natal Railway Company met die regering gevoer⁴⁶ met die oog op die huur en werking van dié lyn deur die maatskappy, en ná ooreenkoms is 'n privaattwet in 1865 vir dié doel aangeneem.⁴⁷ Dit het die maatskappy ook gemagtig om passasiers, pakette en goedere oor die lyn te vervoer.

Die huurkontrak⁴⁸ met die regering het die huur van die lyn vir 15 jaar aan die maatskappy toegestaan. Vir die eerste drie jaar moes die maatskappy 'n huurgeld van slegs een sjieling per jaar betaal en vir die oorblywende 12 jaar £600 per jaar. Die maatskappy op sy beurt, moes vir die eerste drie jaar klip vervoer teen drie pennies per ton oor die hele afstand en teen een pennie per ton per myl vir die volgende 12 jaar. Die regering sou sy eie trokke verskaf. Op 25 Januarie 1867 is die spoorweg geopen.⁴⁹ Dit het by die markpleinstasie by dié van die maatskappy aangesluit.

Die lengte van die spoorlyne onder die beheer van die Natal Railway Company het hiermee van drie na tien km vermeerder. Groot verwagtings is ook van hierdie nuwe lyn gekoester. Dit is bestempel as 'n ysterskakel wat Durban verbind met Victoria-distrik⁵⁰ noord van die Umgeni — 'n belangrike suikerproducerende gebied — en as die begin van 'n hooflyn noordwaarts.⁵¹ Dit het egter nie veel bygedra om die maatskappy se finansies te verbeter nie. Ongelukkig het hierdie nuwe verwickeling saamgeval met 'n tydperk van depressie in Natal (1866—1870) wat op sy beurt weer gekoppel was met toestande in Brittanje.⁵² In 1868 het die padbrug oor die Umgeni-rivier ook weggespoel⁵³ sodat die bron vir goederverkeer, die Victoria-distrik, ook tydelik afgesny is. Die finansiële verknorsing van die maatskappy het dus nog 'n paar jaar voortgeduur. Teen 1868 was die lone van sommige van die werknemers van die onderneming etlike maande agterstallig.⁵⁴

Die ekonomiese opswaai van 1870 af⁵⁵, gepaard met die uitwerking van die diamantontdekkings in die binneland en verhoogde uitvoere, veral in die vorm van suiker⁵⁶, het 'n ooreenstemmende uitwerking op die finansies van die Natal Railway Company gehad. Reeds van 1868 af het die onderneming 'n bedryfswins getoon wat egter alles aangewend moes word om die opgehoopde skuld af te los. Maar in Februarie 1872 kon die maatskappy sy eerste dividend van vyf persent verklaar⁵⁷. Daarna het die

45. Kyk Wet 24, 1865; ook GH 1215 Copies of despatches to Secretary of State, 1864—1867: No. 24. Bisset-Cardwell, 6.10.1865.

46. NGR 39 Minutes of Natal Railway Company, 1861—67, Meetings 15.7.1864, 13.2.1865, 20.2.1865, 17.3.1865, 8.4.1865, 9.4.1865, 16.5.1865, 26.5.1865, 20.6.1865, 4.8.1865, 14.9.1865.

47. Private Law, 24 August 1865.

48. Aktekantoor, Pietermaritzburg, Leases, 1866, I, Nr. 15 van 1867.

49. *Natal Mercury*, 29.1.1867.

50. *Natal Mercury*, 25.1.1867 (Redaksioneel).

51. *Natal Mercury*, 16.11.1865 (Redaksioneel).

52. B.J.T. Leverton: Government Finance and Political Development in Natal, 1843—1893, pp. 96—103.

53. E.D. Campbell: The Birth and Development of the Natal Railways, p. 38.

54. Natal Government Railways-Reminiscences by Geo. H. Chick. (South African Railway Magazine, Mei 1910).

55. Vgl. B.J.T. Leverton: Government Finance and Political Development in Natal, 1843—1893, pp. 127—129.

56. E.H. Brookes & C. de B. Webb: A History of Natal, p. 80.

57. *Natal Mercury*, 17.2.1872 (Berig).

aandele van die maatskappy baie gesog geword en spoedig het dit begin om aansienlik bokant pari te verhandel.⁵⁸ Teen die einde van 1873 was die bedryfsresultate so gunstig dat 'n dividend van 20% per jaar verklaar is.⁵⁹

Teen hierdie agtergrond van welvarendheid het die Natalse regering in Augustus 1875 by die maatskappy navraag gedoen oor die moontlikheid om die spoorlyn te koop.⁶⁰ Dit sou dan kon aansluit by die spoorwegstelsel wat die regering toe vir die kolonie beoog het. Na onderhandelinge⁶¹, waartydens geen ooreenkoms oor die verkoopprijs bereik kon word nie, is 'n wetsontwerp by die Wetgewende Raad ingedien wat die regering gemagtig het om die lyn te koop en terselfdertyd die maatskappy *verplig* het om dit te verkoop.⁶² Die prys sou deur arbitrasie vasgestel word maar 'n perk van £40 000 is daarop gestel.⁶³ Hierteen het die maatskappy beswaar gemaak.⁶⁴ Hoewel die maatreël teen die einde van 1875 alreeds amptelik op die wetboek verskyn het⁶⁵, is in die lig van die besware en verdere onderhandelinge 'n nuwe wet in 1876 aangeneem.⁶⁶ Dit het die ooreenkoms wat intussen deur die regering en die maatskappy bereik is, bekragtigt. Daarvolgens sou die spoorweg en die onverstreke gedeelte van die huurkontrak van die Umgeni-lyn vir £40 000 verkoop word.

Op 1 Januarie 1877 het die regering die spoorlyne tussen Durban en "die Punt" en tussen Durban en die Umgenirivier oorgeneem en daarna is die maatskappy ontbind.⁶⁷ Hiermee het 'n einde gekom aan 'n eerste fase van spoorwegvervoer waartydens private kapitaal aan Natal die eer besorg het van die eerste spoorweg in Suid-Afrika.⁶⁸

Die verhaal van die loko "Natal" het 'n interessante nadraai.⁶⁹ Toe Natal in 1875 die 3 voet 6 duim (106,5 cm)-spoorwydte vir sy spoorwegstelsel aanvaar het die lokomotiefie oorbodig geword. Dit is deur 'n mnr. Crowther gekoop om 'n saagmeule by Port St. Johns aan te dryf. Per boot is dit vervoer na sy plaas ongeveer ses kilometer van die Umzimvuburivier se monding. Maar terwyl die eiendom van eienaars verwissel het, het die "Natal" daar onbenut gelê totdat dit uiteindelik begrawe is. In 1943 is die oorblyfsels daar opgespoor. In die Durbanse werksinkels van die Suid-Afrikaanse Spoorweë is die "Natal" sorgvuldig tot sy vorige glorie herstel waarna dit 'n ereplek op die Durbanse stasie ontvang het.

58. Natal Mercury, 26.3.1872 (Natal Railway Shares), 23.1.1873 (Annual Report).

59. NGR 40 Minutes of Natal Railway Company, 1873-77, Directors' Report for the Half-year ending 31.12.1873.

60. NGR 40 Minutes of Natal Railway Company, 1873-77, Board Meeting 10.8.1875.

61. NGR 40 Minutes of Natal Railway Company, 1873-77, Board Meetings 30.8.1875, 13.10.1875, 27.10.1875.

62. Bill No. 4, 1875.

63. GH 1219 Copies of Despatches to Secretary of State, 1875-1876: No. 7, Bulwer-Carnarvon, 26.1.1876.

64. GH 1219 Copies of Despatches to Secretary of State, 1875-76: No. 8, Bulwer-Carnarvon, 26.1.1876; GH 69 Despatches Received from Secretary of State, Numbered, Feb.-April 1876: No. 197, Carnarvon - bulwer, 8.3.1876, Bylae 1, J.R. Goodricke - Colonial Office, 28.2.1876; NGR 40 Minutes of Natal Railway Company, 1873-77, Board Meeting, 30.3.1876.

65. Law No. 6, 1875.

66. Law No. 18, 1876; GH 1220 Copies of Despatches to Secretary of State, 1876-79: No. 33, Bulwer-Carnarvon, 4.2.1877.

67. Natal Mercury, 10.2.1877 (Natal Railway Company).

68. Die eerste gedeelte van die spoorweg van Kaapstad na Wellington is eers op 13 Februarie 1862 geopen. Vgl. D.H. Heydenrych: Die Geskiedenis van die Spoorweë in die Kaapkolonie tot 1885, p. 22.

69. Dië verhaal word vertel in die Pamflet deur Theo J. Espitalier: The Story of the "Natal" Engine (Durban, 1944).