



DIE INVLOED VAN SPOORWEGTARIEWE OP
DIE VESTIGING VAN NYWERHEDE
IN BLOEMFONTEIN.

DEUR

THOMAS GOING BORDER

HIERDIE EKSEMPLAAR MAG ONDER
GEEN OMSTANDIGHEDE UIT DIE
BIBLIOTEEK VERWYDER WORD NIE

VERHANDELING AANGEBIED TER VERVULLING VAN 'n DEEL VAN DIE
VEREISTES VIR DIE GRAAD MAGISTER COMMERCII IN DIE FAKULTEIT
HANDEL EN PUBLIEKE ADMINISTRASIE AAN DIE UNIVERSITEIT VAN
DIE ORANJE-VRYSTAAT.

EK VERKLAAR DAT DIE VERHANDELING WAT HIERBY VIR DIE GRAAD
MAGISTER COMMERCII AAN DIE UNIVERSITEIT VAN DIE ORANJE-VRYSTAAT
DEUR MY INGEDIEN WORD, NIE VOORHEEN DEUR MY VIR 'n GRAAD AAN
ENIGE ANDER UNIVERSITEIT INGEDIEN IS NIE.

BLOEMFONTEIN.

21 Desember 1957.

Boed

UOVS-SASOL-BIBLIOTEEK 0049582

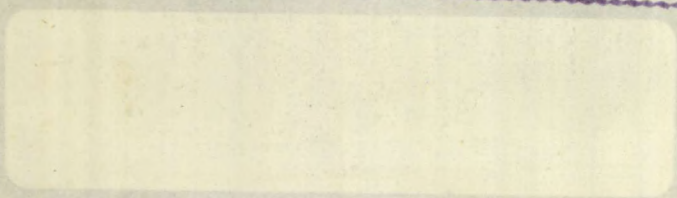


11108273790122000019



HIERDIE EKSEMPLAAR MAG ONDER
GEEN OMSTANDIGHEDE UIT DIE
BIBLIOTEEK VERWYDER WORD NIE

Universiteit van die Oranje-Vrystaat
BLOEMFONTEIN
22 JUL 1958
KLAS No. T 338.96831 Bor
No. 49582
BIBLIOTEEK



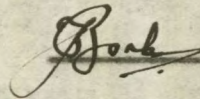
VOORWOORD.

Ek wens hiermee my opregte dank te betuig aan my promotor Prof. F. C. van N. Fourie vir al sy vriendelike hulp, waardevolle leiding en raad in verband met hierdie ondersoek.

Ook wil ek die Spoorweg-personeel van die Goedere-afdeling te Bloemfontein hartelik bedank vir hulle vriendelikheid en die toegang wat hulle verleen het tot hulle departementele opgawes.

BLOEMFONTEIN.

21 Desember 1957.

 _____

INHOUDSOPGAVE.

Bladsy.

HOOFSTUK I.

BLOEMFONTEIN AS NYWERHEIDSSENTRUM.

Statistiese ontleding van die geografiese verspreiding van die Unie se sekondêre nywerhede.	1
Die belangrikheid van Bloemfontein in die patroon van nywerheidsvestiging.	8
Algemene oorsig van vestigingsfaktore teen en ten gunste van nywerheidsontwikkeling in Bloemfontein.	12

HOOFSTUK II.

VERVOERTARIEWE AS LOKALISASIEFAKTOR.

Algemeen.	18
Belangrikheid van vervoertariewe by die vestiging van 'n onderneming wat 'n enkele grondstof gebruik en 'n enkele mark voorsien.	20
Belangrikheid van vervoertariewe by die vestiging van 'n onderneming wat meer as een belangrike grondstof gebruik en/of meer as een belangrike mark voorsien.	25
Vervoertariewe en bedryfsmededinging.	30
Invloed van bedryfsmededinging op spoorwegtariewebeleid.	38

HOOFSTUK III.

ONTLEDING VAN SPOORVERVOER VANAF EN NA BLOEMFONTEIN.

Goedere-versendings (per spoor) vanaf ander sentrums na Bloemfontein September 1954.	42
Goedere-versendings (per spoor) vanaf Bloemfontein na ander sentrums September 1954.	48
Vergelyking tussen goedere-versendings na en vanaf Bloemfontein.	55
Afstandsindeling van hoeveelhede van vernaamste soorte produkte per spoor te Bloemfontein ontvang September 1954.	58
Mylafstands- en tarieweklasindeling van goedere per spoor versend vanaf Bloemfontein September 1954.	60
Vergelyking tussen Bloemfontein se totale goedere ontvangste en versendings in verhouding tot vervoerafstand September 1954.	65
Maandelikse totale goedere ontvangste en versendings te Bloemfontein gedurende die jaar 1954.	67
Gevolgtrekkings.	69
Die probleem van onvoldoende terugvervoer en sy moontlike implikasies t.o.v. spoorwegtariewebeleid.	70

HOOFSTUK IV.

Bladsy.

DIE SUID - AFRIKAANSE SPOORWEGTARIEWE.

Tarieweklasse.	75
Maksimum-tariewe.	86
Distribusietariewe.	88
Naastehawe-tariewe.	96
Hawetariewe.	98
Seekonkurrensietariewe.	100
Algemeen.	102

HOOFSTUK V.

DIE UITWERKING VAN DIE SUID - AFRIKAANSE SPOORWEGTARIEWE OP DIE POSISIE VAN BLOEMFONTEIN AS VESTIGINGSSENTRUM VIR NYWERHEDE.

Tarieweklasse.	104
Maksimum-tariewe.	106
Distribusietariewe.	108
Naastehawetariewe.	118
Hawetariewe.	123
Seekonkurrensietariewe.	124
Samevatting.	125

HOOFSTUK VI.

<u>SAMEVATTING EN SLOT.</u>	126
-------------------------------------	-----

SUMMARY.

THE INFLUENCE OF RAILWAY TARIFFS ON THE LOCALIZATION OF INDUSTRY IN BLOEMFONTEIN.

INLEIDING.

Die vestiging van nywerhede word deur verskeie faktore beïnvloed, soos markte, grondstowe, brandstof, krag, arbeid ens. As ons aanneem dat die gewig van hierdie faktore vir verskillende soorte ondernemings nie dieselfde is nie, sal die keuse van die geskikte nywerheidsvestiging vir elke ondernemer sy eie besondere kenmerke toon. Betreffende die invloed wat spoorwegtariewe op nywerheidsvestiging uitoefen, kan daarop gewys word dat vervoertariewe inherent is in die meeste van hierdie vestigingsfaktore. In die geval van markte is een van die belangrikste voordele van nabyheid aan die mark, die feit dat dit 'n groot besparing meebring in verspreidingskoste. Die ondernemer wat binne die bemarkingsgebied gevestig is, is in 'n baie gunstiger mededingingsposisie gestel as soortgelyke ondernemings wat verder van die betrokke markgebied af geleë is. In die geval van grondstowe is vervoertariewe ook van groot belang. Aangesien dit selde voorkom dat grondstof en mark binne dieselfde gebied gevind word, moet die ondernemer vasstel of dit vir hom tot groter voordeel sal wees om die grondstof na die mark te laat vervoer, of om sy onderneming by die grondstofbron te vestig en die finale produk na die bemarkingsgebied te laat vervoer. In hierdie geval sal relatiewe vervoertariewe die beslissende faktor wees. Daar kom wel gevalle voor waar oorwegings t.o.v. vervoertariewe die ondernemer oortuig het om die nywerheid by die grondstofbron te vestig. In die geval van kragvoorsiening, sal die koste daarvan grootliks beïnvloed word deur die afstand en die tarief waarteen die brandstof vervoer moet word. Vervoertariewe is b.v. 'n uiters belangrike kostefaktor in die geval van steenkool. (1)

Die belangrikheid van vervoertariewe op die algemene ontwikkelings- en verspreidingspatroon van 'n land se bedryfswese moet dus geensins onderskat word nie, veral in 'n land soos Suid Afrika met sy byna uitsluitlike afhanklikheid van spoorvervoer, gebrek aan waterweë, en groot afstande tussen die

(1) Die volgende gegewens uit Escom se Jaarverslag (31 Desember 1952) toon die koste van steenkool per ton by verskillende kragentrales in die Unie. Witbank 5s.10d. Vereeniging 6s.9d. Brakpan 9s.7d. Durban 23s.6d. CosLondon 34s.0d. Soutrivier 35s.3d.

vernaamste stede en havens, asook tussen buurdorpe. Die hoof industriële gebied van die Rand is 482 myl van Durban, en 957 myl van Kaapstad af. Kimberley is 647 myl van Kaapstad en 310 myl van Johannesburg af. Bloemfontein is ook honderde myle van die kus en hoof nywerheidsgebiede geleë. Die Unie is feitlik heeltemal afhanklik van die Spoorweë vir al sy binnelandse vervoer sowel as vir die ontwikkeling van sy landbou, minerale en industriële brome. Die besef van die belangrikheid van vervoertariewe as h ontwikkelings- en vestigingsfaktor blyk dan ook duidelik in die bepalings van die Zuid-Afrika wet, 1909, Artikel 127, waarin die bestuur van die Spoorweë en Havens behandel word. Die betrokke gedeelte van Artikel 127 lui soos volg:-

" De Spoorwage en Havens van de Unie worden beheerd volgens handelsbeginselen, met behoorlijke inachtneming van de landboukundige en industriële ontwikkeling in de Unie en de bevordering door middel van goedkoop vervoer van de vestiging van een landboukundige en industriële bevolking in de binnelandse delen van de provincies van de Unie. Zoveel mogelijk zullen de gezamenlijke verdiensten niet meer bedragen dan benodigd zijn tot dekking van de onkosten van exploitatie, onderhoud, verbetering, waardevermindering en betaling van rente verschuldigd op kapitaal, uitgezonderd op kapitaal uit Spoorweg- of haverinkomsten afkomstig, alsmede uitgezonderd sommen uit het Gekonsolideerd Inkomstefonds overeenkomstig artikels honderd en dertig en honderd een en dertig. Het bedrag van de rente op het aldus belegd kapitaal verschuldigd wordt door het Spoorweg - en Haven - fonds in het Gekonsolideerd Inkomstefonds gestort."

A s ons die bepalings van hierdie wet sou vergelyk met die neigings wat die land se nywerheidsontwikkeling aangeneem het, vind ons wel h aansienlike binnelandse ontwikkeling. Soos egter aangedui word in Hoofstuk 1 was hierdie ontwikkeling nie eweredig versprei oor die binnelandse dele van al die provinsies nie, maar was dit feitlik uitsluitlik beperk tot die konsentrasie-gebied van Suid-Transvaal. Soos later aangetoon is die mees betekenismerk van die ekonomiese ontwikkelingspatroon van die Unie gedurende die afgelope dekades, die buitengewone sametrekking van bevolking koopkrag en nywerhede aan die Rand en omliggende gebiede. Hierdie sametrekking geld ook in h mindere mate vir die vernaamste nywerheidsgebiede van Wes-Kaapland, die

Durban-Pinetown gebied en Fort Elizabeth.

Dit is natuurlik moeilik om vas te stel in hoeverre die Unie se Spoorwegtariewebeleid as sodanig bygedra het tot die plasing van fabrieke in hierdie konsentrasiegebiede. Wat betref die uitgebreide ontwikkeling binne die Suid-Transvaalse gebied, bestaan daar baie uiteenlopende faktore, soos minerale-afset, en die ontwikkeling van die yster - en staalnywerheid in of naby hierdie gebied, goedkoop krag en die arbeidtoevoer, wat deels vir hierdie neiging verantwoordelik was.

Die vraag kan gestel word of die Spoorwegadministrasie in ooreenstemming met die bepalings van die Zuid-Afrika Wet gehandel het d.w.s. of hulle deur middel van hulle tariefbeleid gepoog het om ontwikkeling aan te moedig in die binnelandse dele van al die provinsies? Is hierdie doel bereik deur baie laer tariewe op grondstowwe as op klaarvervaardigde produkte te vra; deur die "distribusietariefskema" (wat later in besonderhede bespreek word) van toepassing nie alleen op ingevoerde, maar ook op Suid-Afrikaanse fabrikate te maak; deur gunstige tarief-behandeling te verleen tenopsigte van sekere artikels wanneer hulle direk vanaf 'n fabriek versend word, teneinde dit makliker te maak om met die ingevoerde artikel mee te ding waar die afstand van die fabriek na die bestemming verder was as die afstand van die naaste hawe na die bestemming?

Die vraag ontstaan of hierdie tariefprosedure nie daartoe bygedra het om die nywerheidsontwikkeling in slegs een binnelandse gebied te bevorder nie nl. in Suid-Transvaal, terwyl dit nie as aanmoediging gedien het tot die nywerheidsontwikkeling in die binnelandse dele van ander provinsies, soos neergelê in die bepalings van die Zuid-Afrika Wet nie. Hierdie vraag het in die verlede heelwat meningsverskil uitgeloek. (1) Die voormalige hoofbestuurder van die Suid-Afrikaanse Spoorweë en Havens Mr. G.M. Hoffe, het byvoorbeeld in een van sy toesprake die bewering ontken dat Spoorwegtariewe enigszins verantwoordelik was vir die sametrekking van nywerhede naby die Rand of Kusstede. (1)

(1) Verslag 282 - Raad van Handel en Nywerheid - Onderzoek na Fabrieknywerhede in die Unie van Suid-Afrika, Paragraaf 320

In h verslag aan die Raad van Handel en Nywerheid het die Hoofbestaander van Spoorweë in hierdie verband ook die volgende verklaring gegee: (1) " h Algemene vermindering van die verskil tussen tariewe ten opsigte van fabrikate en ten opsigte van grondstowe wat toereikend is om sommige nywerhede van binnelandse stedelike gebiede af te wend, sal noodwendig wesenlike vermeerdering in verkeer teen h lae tarief meebring, dog dit sal eerder die uitwerking hê om nywerhede uit die binneland na die kusgebiede te dryf, as om nywerhede van die bestaande kus- en binnelandse nywerheidsgebiede na die nie-nywerheidsgebiede af te wend." Die Raad wys in hierdie opsig tereg daarop dat die geldigheid van hierdie bewering hoofsaaklik berus op die veronderstelling dat die meeste, of h baie groot persentasie, grondstowe ingevoer word of naby die kus geleë is, sodat waar fabriek in die Unie al hoe meer Suid-Afrikaanse grondstowe verwerk, hierdie groot verskil tussen tariewe op grondstowe en fabrikate die natuurlike neiging tot desentralisasie tot h mate sou verhinder.

Die Kommissie insake Plattelandse Nywerhede het in sy ondersoek (2) na die ligging van fabriek in die Unie, ook ingegaan op die uitwerking van vervoertariewe op desentralisasie van die land se nywerhede, maar het ongelukkig nie oorgegaan tot vaste aanbevelings wat as h leiding kon dien tot die wysiging van sekere aspekte van die destydse Spoorwegtariewe, om beter te voldoen aan die vereistes van desentralisasie van die Unie se nywerhede. Hulle het eerder die bestaande tariewebeleid ondersteun en beskryf as geskik vir die land se algehele ontwikkeling.

Dit is eers in Augustus 1954, as gevolg van die ondersoek van die Newton Kommissie (3) dat ons die afkaffing kry van buitensporige diskriminasie in ons spoorwegtariewebeleid. In sy verslag maak die kommissie daarvan melding dat hy sterk gekant is teen voorkourtariewe in die tariewestruktuur en het dit ten sterkste afgekeur. "In h behoorlike opgeboude tariefstelsel behoort daar geen plek vir h tariefreëling van hierdie aard te wesen nie.....

(1) Verslag 282-Raad van Handel en Nywerheid Paragraaf 520

(2) U.G. No. 56 van 28-2-1940.

(3) Verslag van die Komitee van Onderzoek in sake Spoorwegtariewebeleid in Suid-Afrika. U.G. 32/1950.

„In verakuiwing van ekonomiese hulpbronne, wat as gevolg van 'n welkome beleid geskied, kan natuurlik op grond van verdienstelikeheid veroorloef word. Ons spreek geen sienwyse uit oor belangrike landeske aspekte soos die ligging van nywerhede, die desentralisasie van fabrieks- of die ontwikkeling van plattelandse nywerhede nie. Dit is slegs binne die hoër en laer grense in hierdie verdrag oorgelê dat die praktiese beginsel van tarief-bepaling, volgens wat die verkeer sal dra, maklik en aander ekending van besigheidsbeginsels toegepas kan word. Met die oog op al die ekonomiese implikasies is ons van mening dat die uitkakeling van onreëlmatighede in die bestaande tariefstelsel en van gevalle van onbillike en buitensporige diskriminasie, asook die wysiging van alle tariewe wat benede die minimum-kostepoel is, die eerste praktiese stappe is wat gedoen behoort te word. Daarna behoort deur 'n middel van die Statutêre Tariewekommisie, sorgvuldige oewerweging, binne die perking van toelaatbare diskriminasie, verleen te word aan die ekonomiese faktore wat op die vraag van vervoer betrekking het.“

Afgesien van enige beskouings oor die invloed wat ons spoerweg-tariewe gehad het op die land se gesentraliseerde nywerheidsontwikkeling, bestaan die feit dat hierdie ontwikkelingsneiging wel gemaak gegaan het met 'n spoerwegtariefbeleid wat in baie opsigte besondere diskriminerend was. Op grond hiervan word in hierdie ondersoek oor die invloed van spoerweg-tariewe op die vestiging van Nywerhede in Bloemfontein veral aandag geskenk aan hierdie diskriminerende aspekte van die tariewestruktuur wat tot 1954 in swang was, en die moontlike uitwerking wat dit gehad het op die neigings in die vestiging van die nywerheidsontwikkeling in die binnelandse dele van die Unie. Daaruit kan dan ook die waarskynlike uitwerking herlei word wat die afskaffing van die meeste van hierdie diskriminerende aspekte in genoemde jaar op die vestiging van nywerhede in 'n binnelandse sentrum soos Bloemfontein sal hê.

HOOFSTUK 1

BLOEMFONTEIN AS NYWERHEIDSENTRUM.

BLOEMFONTEIN AS NYWERHEIDSSENTRUM.

A. STATISTIESE ONTLEDING VAN DIE GEOGRAFIESE VERSPREIDING VAN DIE UNIE SE SEKONDÊRE NYWERHEDE.

In die ontleding van die verspreiding van die Unie se sekondêre nywerhede is gebruik gemaak van die gegewens verkry uit die jongste gepubliseerde Nywerheidssensus. Die onderstaande tabelle gee 'n beeld van die omvang van nywerheids ontwikkeling in die verskillende provinsies gedurende die tydperk 1945/46 tot 1951/52.

Tabel No 1 (1)

NYWERHEIDSVESTIGING (PRIVAAT NYWERHEDE) IN DIE VERSKILLENDEN PROVINSIES VAN DIE UNIE.

Provinsie	Aantal Nywerhede		Getal Werknemers (Alle Rasse)		Netto Opbrengs (R1,000) (2)			
	1945/46	1951/52	1945/46	1951/52	1945/46	%	1951/52	%
Transvaal	4,551	6,718	233,376	374,097	89,055	51.0	211,862	51.9
Kaap	3,832	5,069	132,242	205,420	50,993	29.2	116,833	28.7
Natal	1,560	1,947	77,452	111,052	30,662	17.5	64,534	15.8
O.V.S.	942	1,353	13,876	32,338	4,098	2.3	14,543	3.6
Totaal	10,885	15,087	456,946	722,907	174,808	100.0	407,772	100.0

Tabel No 2. (3)

GEOGRAFIESE VERSPREIDING VAN STYGING IN UNIE SE NYWERHEIDSOPBRENGS 1945/46 TOT 1951/52

Provinsie	Styging in Netto Opbrengs (R1,000)	Persentasie van Totale Styging
Transvaal	122,807	52.7
Kaap	65,840	28.3
Natal	33,872	14.5
O.V.S.	10,445	4.5
Totaal	232,964	100.0

(1) 1951/52 Gegewens verkry uit Spesiale Verslag 206 Vyf-en-dertigste Industriële Sensus Tabel 2 Bladsy 2.
1945/46 Gegewens verkry uit Sensus van Nywerheidsinrigtings (U.G. No 30/1954) Tabel 3 Bladsy 10-11.

Tabelle 1 en 2 gee h duidelike beeld van die aansienlike toename wat voorgekom het in die netto opbrengs van privaat nywerhede gedurende die kort tydperk van 1947 tot 1952. Hieruit kan ook afgelei word dat die land se nywerhede hoofsaaklik in drie provinsies gekonsentreerd is, aangesien die Vrystaat gedurende 1951/52 slegs 3.6% van die totale netto opbrengs gelewer het, en gedurende die tydperk 1947 tot 1952 slegs 4.5 % bygedra tot die totale styging in hierdie nywerheids opbrengs. Daar sal ook gemerk word dat hoewel die absolute styging in nywerheids opbrengs gedurende hierdie periode die laagste was vir die Vrystaat, die Vrystaat aan die ander kant die hoogste persentuele styging toon nl. 355 %, teenoor Transvaal 238 % , Kaap 229 % en Natal 210 %. Behalwe die aansienlike toename in netto opbrengs, is dit opmerklik dat die verhouding tussen hierdie opbrengs van die vier provinsies taamlik konstant gebly het. Die 1952 gegewens toon dat die Transvaal verreweg die grootste gedeelte van die totale netto opbrengs lewer d.w.s. 51.9 %, teenoor die Kaap 28.7 % , Natal 15.8 % en die Vrystaat slegs 3.6 % .

Daarbenewens kan daar gewys word op die verspreiding van nywerhede ten opsigte van die hoof nywerheidsgebiede. Ongelukkig word daar in hierdie opsig gegewens alleenlik vir die Vrystaat as geheel verstrekk, en nie vir Bloemfontein afsonderlik nie. Desnieteenstaande gee die gegewens h goeie aanduiding van die besondere konsentrasie van nywerhede binne die hoof nywerheidsgebiede van Suid-Transvaal (insluitende Pretoria), Wes-Kaapland, Durban-Pinetown en Port Elizabeth-Uitenhage.

-
- (2) Netto Opbrengs verteenwoordig die waardeverhooging, minus die kosprys van brandstof, lig en dryfkrag.
 Waardeverhooging verteenwoordig die bruto waarde van opbrengs minus die kosprys van materiaal gebruik
- (3) Herlei van Tabel No 1.

Tabel No 3. (1)

VERSPREIDING VAN PRIVAAT NYWERHEDE IN DIE UNIE t.o.v. HOOFVESTIGINGSGBIEDE
1945/46 en 1951/52

Gebied (2)	Aantal Nywerhede		Getal Werknemers (Alle Rasse)		Netto Opbrengs (R1,000)		Persentasie van Totale Netto Opbrengs	
	1945/46	1951/52	1945/46	1951/52	1945/46	1951/52	1945/46	1951/52
Suid-Transvaal-Pretoria	3,450	5,351	210,043	336,711	83,764	199,205	47.9	48.9
Wes-Kaapland	1,470	1,899	71,410	106,928	30,171	63,197	17.3	15.5
Durban-Pinetown	904	1,120	50,496	83,799	21,968	48,167	12.6	11.8
Port-Elizabeth-Uitenhage	309	587	21,092	39,837	9,489	29,009	5.4	7.1
O.V.S.	942	1,353	13,876	32,338	4,098	14,543	2.3	3.6
Res van Unie	3,810	4,777	90,029	123,294	25,318	53,651	14.5	13.1
Unie Totaal	10,885	15,087	456,946	722,907	174,808	407,772	100.0	100.0

h Vergelyking van die persentasies in laasgenoemde tabel, toon dat gedurende 1951/52 die Suid-Transvaal vir 48.9 % van die totale netto opbrengs van die land se privaat nywerhede verantwoordelik was. Met ander woorde feitlik die helfde van die land se totale nywerheidsopbrengs is uit hierdie een gebied afkomstig. Die belangrikste nywerheidsgebiede daarna is Wes-Kaapland 15.5 %, Durban-Pinetown 11.8 %, en Port Elizabeth-Uitenhage 7.1 %. Hierdie vier streke was gesamentlik in 1945/46 verantwoordelik vir 83.2 %, en in 1951/52 vir 83.3 % van die land se netto nywerheidsopbrengs. Hierdie gegewens dui dus op h besondere konsentrasie van Suid-Afrika se nywerhede binne vier gebiede -en by uitstek binne die gebied van Suid-Transvaal. Daarteenoor was die hele Vrystaat wat sentrums insluit soos Bloemfontein, Kroonstad, Bethlehem en die Vrystaatse goudvelddorpe verantwoordelik vir slegs 2.3 % van die netto opbrengs van die Unie gedurende 1945/46, en 3.6 % gedurende 1951/52. Hoewel ons h styging van 1.3 % gedurende hierdie tydperk vind, dui dit daarop dat h baie groot deel van die binneland op nywerheidsgebied baie min ontwikkeling ondervind het.

- (1) Herlei uit Speciale verslag 206 Vyf-en-dertigste Industriële Sensus. Tabelle 2 en 3. Sensus van Nywerheidsinrigtings Tabelle 2 en 3.
- (2) Suid-Transvaal Sluit in die magistrataatsdistrikte van Benoni, Boksburg, Brakpan, Germiston, Johannesburg, Krugersdorp, Nigel, Roodepoort, Springs, Vereeniging.
 Pretoria - Sluit in die Magistrataatsdistrik van Pretoria.
 Wes-Kaapland- Sluit in die Magistrataatsdistrikte van Hopefield, Kaap, Malmesbury, Paarl, Simonstad, Somerset-Wes, Stellenbosch, Wellington, Wynberg.

Aard van Nywerheidsontwikkeling in die verskillende gebiede van Suid-Afrika.

Behalwe die totale neigings in verband met die land se nywerheidsopbrengs en verspreiding, is dit ook wenslik om te wys op die aard van nywerheidsvestiging in die verskillende streke. In hierdie opsig word ook gebruik gemaak van die Nywerheidssensus indeling, wat die land se nywerhede as volg geklassifiseer het:

Klas 1	Bewerking van Grondstowwe, die opbrengs van landbou en veeteelt (Leerlooiersy uitgesondered).
" 11	Bewerking van klip, klei, erdewerk, glas.
" 111	Bewerking van hout.
" 1V	Metaal en ingenieurswerke, masjienerie-en tafalgereedskapfabrieke.
" V	Bereiding, behandeling en præservering van voedingsstowwe, drankke, tafelkruie en tabak.
" VI	Vervaardiging van klerasie (stewels en skoene uitgesondered.) Tekstielgoedere en soortgelyke artikels.
" VII	Boeke, papier, drukwerk en boekbindery.
" VIII	Voertuie (meganies en anders voortbewegend.) Toebehore en onderdele van voertuie.
" IX	Bou en herstel van skepe en bote.
" X	Meubels, beddegoed en bekleding.
" XI	Drogerye, chemikalieë (misstowwe en neweprodukte inbegrepe) verfstowwe, vernis en soortgelyke produkte.
" XII	Chirurgiese, tandheelkundige en ander wetenskaplike apparaat.
" XIII	Juweliersware en horlosies.
" XIV	Warmte, lig en dryfkrag.
" XV	Leer en leerware.
" XVI	Bou en kontrakwerk.
" XVII	Ander nywerhede.

Durban-Pinetown Sluit in die Magistraatsdistrikte van Durban en Pinetown.

Port Elizabeth-Uitenhage Sluit in die Magistraatsdistrikte van Port Elizabeth en Uitenhage.

Die gegewens van 1945/46 sluit slegs Port Elizabeth in, en nie Port-Elizabeth-Uitenhage nie.

Tabel No. 4. (1).

DIE TOTALE AANTAL WERKNEMERS (ALLE RASSE) IN VERSKILLENDE KLASSE NYWERHEDE
 IN DIE BELANGRIKSTE NYWERHEIDSGEBIEDE VAN DIE UNIE 1949/50.

Klas	Wes- Kaap- land	%	Port Elizabeth - Uitenhage	%	Durban - Pine- town	%	Suid- Transvaal (Pretoria)	%	Vrystaat	%	Res van Unie	%	Unie Totaal
ii	5,347	10.4	1,575	3.1	3,243	6.3	17,377	33.9	2,613	5.1	21,046	41.1	51,201
iii	3,810	14.2	1,202	4.5	2,075	7.7	7,254	27.1	225	.8	12,233	45.6	26,799
iv	8,666	6.1	3,619	2.5	10,904	7.7	101,786	71.5	4,070	2.9	13,239	9.3	142,284
v	18,079	21.0	4,331	5.0	8,470	9.8	18,846	21.9	4,445	5.2	32,069	37.2	86,240
vi	20,944	27.7	3,738	4.9	10,570	14.0	33,099	43.8	1,447	1.9	5,799	7.7	75,597
vii	7,769	31.4	1,171	4.7	3,368	13.6	9,782	39.5	921	3.7	1,759	7.1	24,770
viii	4,396	11.6	4,819	12.8	3,070	8.1	10,464	27.7	3,041	8.1	11,969	31.7	37,759
x	3,358	23.6	379	2.7	1,634	11.5	7,390	51.9	385	2.7	1,100	7.7	14,246
xi, xiii	315	11.6	46	1.7	1,256	9.4	1,928	70.1	6	.2	165	6.1	2,716
xiv	758	4.7	120	.8	1,329	8.3	7,690	47.9	551	3.4	5,597	34.9	16,045
xv	4,364	19.5	4,987	22.3	2,151	9.6	4,211	18.8	204	.9	6,430	28.8	22,347
xvi	12,296	15.5	4,049	5.1	6,763	8.5	35,000	44.2	8,801	11.1	12,371	15.6	79,280
xvii	6,781	16.2	3,865	9.2	12,854	30.7	16,138	38.5	372	.9	1,884	4.5	41,894
Totaal.	96,883	15.6	33,901	5.5	66,687	10.7	270,965	43.6	27,081	4.4	125,661	20.2	621,178

(1) Herlei uit gegewens verstrek in Tabelle 10 Sensus van Nywerheidsinrigtings. (U.G. No. 30/1954).

Om 'n beeld te gee van die geografiese verspreiding van hierdie verskillende klasse nywerhede, kan die totale aantal werknemers (alle rasse) in elke klas nywerheid, binne elk van die belangrikste nywerheidsgebiede aangegee word (verwys Tabel No 4.). In hierdie Tabel is die opvallendste neiging te vinde in die gegewens van Suid-Transvaal (insluitende Pretoria), wat 'n buitengewone sametrekking van feitlik alle nywerhede in hierdie gebied toon. Deur al sewentien klasse private nywerhede saam te neem, word gevind dat Suid-Transvaal (insluitende Pretoria) nie minder as 43.6% van alle industriële werknemers van die Unie in diens gehad het. Deur die nywerheidsklasse te neem wat in hierdie gebied by die gemiddelde van 43.6% vertoon, word gevind dat die grootste konsentrasie plaasgevind het ten opsigte van die Metaal- en Ingenieursbedryf 71.5%; Chirurgiese, tandheelkundige, wetenskaplike apparaat en juweliersware 70.1%; Meubels, beddegoed en bekleding 51.9%; Warmte, lig- en dryfkrag 47.9%; Bou en Konstruktiewerk 47.9%; en vervaardiging van klerasie 43.8%.

Wat betref Wes-Kaapland, was die totale aantal nywerheidswerknemers in hierdie gebied 15.6% van die Unie totaal. Hier word gevind dat die belangrikste konsentrasie by die gemiddelde te vinde is by die volgende nywerheidsklasse: Boeke, papier en drukwerk 51.4%; Vervaardiging van klerasie 27.7%; Meubels en beddegoed 23.6%; Voedsel en drank 21.0%; Leer en leerware 19.5%.

Die Durban-Pinetown gebied het 10.7% van die totale aantal nywerheids- werknemers in die Unie. In hierdie gebied vind ons die grootste betreklike sametrekking ten opsigte van klasse 1, IX, XI, XVII gesamentlik 30.7% vervaardiging van klerasie 14%, Boek, papier en drukwerk 13.6%.

In vergelyking met die verige gebiede vind ons 'n betreklike lae konsentrasie in die Port Elizabeth-Uitenhage gebied d.w.s. 5.5% van die Unie totaal. Die grootste sametrekking is hier te vind by die leer en leerware onderneemings, 22.5%; Voertuie 12.8%; asook klasse 1, IX, XI en XVII, tesame 9.2%.

In die geval van die Vrystaatse gegewens, wat Bloemfontein insluit, word die kleinste konsentrasie gevind nl. 4.4%. Die grootste voorkoms word

gevind in die Hou en Konstruksie 11.1%, wat meentlik toe te skryf is aan die groot ontwikkelingsrigtinge binne die Vrystatse gebiede. Tweede in belangrikheid is die voertuigondernemings (8.1%); hierdie sluit in alle reparasiewerke aan fiets, motors, wagens en rytuie. Die belangrikste daarna is die voedselondernemings (5.2%) en bestaan hoofsaaklik uit graanmeulens, bakkerie, kaas- en botterfabrieke. Die volgende is ondernemings vir die bewerking van klip en kiel (5.1%). Die ander klasse is almal onder die gemiddelde, sodat dit duidelik blyk dat die Vrystaat hoofsaaklik daardie eerste nywerhede omvat wat voorsien in 'n meer plaaslike vraag, of wat plaaslike materiaal verwerk soos bouwerk, voertuigreparasies, botter- en kaasfabrieke, graanmeulens en steenwerke.

Die persentasie werkmense vir die res van die Unie is 20.2%.

Ons vind hier die grootste samevatting van werkmense in daardie ondernemings wat wens hul aard by die grondstowwe geleë is, of ondernemings wat in 'n plaaslike vraag voorsien soos die bewerking van Hout 45.6%; Bewerking van Grondstowwe, die opbrengte van Landbou en Veeteelt 41.1%; Voedselondernemings 37.2%; Wante, lig en dryfkrag 34.9% en Leer en leerware 28.8%.

B. DIE BELANGRIKHEID VAN BLOEMFONTEIN IN DIE PATROON VAN
NYWERHEIDSVESTIGING.

Daar is tot dusver uit die beskikbare gegewens slegs na die Vrystaat as geheel, sonder enige spesifieke verwysing na Bloemfontein, verwys. Daar is wel getoon dat die Vrystaat, wat Bloemfontein insluit, relatief 'n groot agterstand toon op die gebied van nywerheidsontwikkeling, veral as die Vrystaat se gegewens vergelyk word met die van die ander hoof nywerheidsentrums. Die jongste beskikbare gegewens ten opsigte van Bloemfontein is verkry uit die Raad vir die Ontwikkeling van Natuurlike hulpbronne se verslag oor Industriële Ontwikkeling in Suidelike-Transvaal Mei 1954, en toon die volgende besonderhede.

Tabel No 5.

GEOGRAFIESE VERSPREIDING VAN INDUSTRIËLE ONDERNEMINGS IN DIE UNIE MET MEER
AS TIEN WERKNEMERS - ALLE NYWERHEDE 1948/49

Gebied.	Aantal Ondernemings	%	Aantal Werknemers	%
1. Suidelike-Transvaal.	2,981	42.5	284,951	45.0
2. Wes Kaapland.	1,151	16.1	106,276	16.8
3. Durban, Pinetown.	694	9.8	71,877	11.4
4. Port Elizabeth, Uitenhage.	558	5.1	38,465	6.1
5. Oos London.	160	2.3	10,980	1.7
6. Bloemfontein.	130	1.8	10,832	1.7
Hoof Industriële Gebiede.	5,454	77.4	523,361	82.7
Ander Gebiede.	1,592	22.6	109,399	17.3
Unie Totaal.	7,046	100.0	632,760	100.0

Dit is duidelik volgens die gegewens uit bogenoemde tabel dat hoewel Bloemfontein onder die ses hoof nywerheidsgebiede geklassifiseer word, dit saam met Oos London in werklikheid besonder swak vergelyk met die ander vier hoof nywerheidsgebiede, en veral met die Suid-Transvaal. Wat die getal ondernemings betref beskik Bloemfontein byvoorbeeld oor slegs 1.8 % teenoor Suid Transvaal se 42.5 %, en wat die aantal werknemers betref slegs 1.7 % teenoor 45 %. Ongelukkig is daar geen

gegevens oor die tipe nywerhede in Bloemfontein beskikbaar nie, en kan slegs verwys word na Tabel 4 vir die Vrystaat as geheel.

Dit sal buite die bestek van hierdie ondersoek gaan om breedvoerig in te gaan op die wenslikheid al dan nie van die besondere konsentrasie van die land se nywerhede in slegs 'n paar gebiede. Oor hierdie aangeleentheid is reeds in 1940 'n verslag deur die Kommissie in sake Plattelandse Nywerhede. Ook vind ons in die Raad van Handel en Nywerheid se "Onderzoek na Fabrieknywerhede in die Unie van Suid-Afrika". (Verslag 282-1945) die volgende beskouing in verband met hierdie vraagstuk (Paragraaf 321). "Daar is gevind dat een van die mees betekenisvolle veranderinge in die ekonomiese struktuur van die Unie gedurende die afgelope dekades, en veral gedurende resente jare, die buitengewone sametrekking van die bevolking, koopkrag en nywerhede aan die Rand en omliggende gebiede was. Dit geld ook in 'n mindere mate vir die ander vernaamste nywerheidsgebiede, Westelike Kaapland, Port Elizabeth, Durban en Pinetown. Die Raad is, sowel uit die ekonomiese as die sosiologiese oogpunt, besorg oor hierdie sametrekking van bevolking en nywerhede, veral in die Randse gebied. Vir sover die raminge van die toekomstige goudproduksie aan die Witwatersrand as redelik juist aanvaar kan word, sal die totale koopkrag en die vraag na goedere en dienste van alle soorte in die nabye toekoms stellig vinnig afneem. Dit beteken dat baie nywerhede wat tans aan die Rand floreer, dit moeilik sal vind om te bestaan wanneer die vermindering in goudproduksie begin. Uit 'n langtermyn-oogpunt skuil daar dus beslis 'n gevaar in hierdie sametrekking van Nywerhede in Suid-Transvaal. (1)

Die maatskaplike aspekte van oormatige sametrekking van bevolking in groot stede is goed bekend. Tensy daar voorsiening gemaak word vir toereikende behuising, goeie voedsel, hospitaalgeleenthede en ander maatskaplike geriewe, sal dit noodwendig 'n ondermynende uitwerking hê op die

(1) Hierdie stelling van die Raad is blykbaar gebaseer op die aanname dat die Rand se nywerhede slegs hulle plaaslike mark bedien, en sou dus nie soveel van toepassing wees op nywerhede wat die Nasionale mark bedien nie.

liggaamlike en morele welsyn van die werkende bevolking en derhalwe op die produktiwiteit van die volk oor 'n lang tydperk. (1) Die Raad voel dus dat dit die beleid van die Regering behoort te wees om kamsmatige aansporing tot verdere sametrekking teen te gaan en dat hy liever die desentralisasie van nywerhede behoort aan te moedig vir sover dit gedoen kan word, sonder om die publiek oormatige swaar laste op te lê."

Daar word vandag nog meer tot die besef gekom dat deur middel van streeksbeplanning en die beter beplande voorsiening van essensiële basiese dienste, doelbewus rigting gegee kan word aan die langtermyn ontwikkeling van die land se natuurlike hulpbronne. Die staat is blykbaar vandag meer bewus van die behoefte aan deeglike beplanning, en het wel in hierdie rigting stappe gedoen deur die instelling in 1947 van die Raad vir die Ontwikkeling van Natuurlike Hulpbronne. Hoewel die staat tot dusver geen beslote rigting ingeslaan het t.o.v. nywerheidsvestiging nie, kan dit moontlik verwag word dat daar wel oorgegaan sal word tot optrede vir die bewerkstelling van groter desentralisasie. Die Raad vir die Ontwikkeling van Natuurlike Hulpbronne het ten tye van die instelling van die nuwe Spoorwegtariewe die volgende bewering gemaak. (2)

"Die Belangstelling van die Raad in die Nuwe Spoorwegtariewe wat gedurende die jaar deur die Spoorwegadministrasie aangekondig is, is hoofsaaklik toegespits op die uitwerking daarvan op die vestiging van Nywerhede."

"Die Raad het hom vroër al ten gunste van die wyer verspreiding van nywerhede uitgespreek, (sien Derde Jaarverslag Januarie - Desember 1950) en is ook die mening toegedaan dat daar algemene eenstemmigheid in die Unie heers oor die wenslikheid daarvan. Die Raad voel dat daar 'n aantal on- en onderontwikkelde gebiede in die Unie is waar beskikbare en moontlike water-voorrade, vervoerfasiliteite, toeganklikheid en beskikbaarheid van grondstowe,

(1) Dit is twyfelagtig of die Raad vandag nog hierdie bewering sou staaf aangesien daar aan die Raad wel bewys is dat voorsiening gemaak kan word vir hierdie maatskaplike geriewe.

(2) Sewende Jaarverslag van die R.O.N.H. Januarie tot Desember 1954. Blad 13.

arbeid en krag bestaan, asook klimaatstoestande sodanig is dat hierdie plekke in toekomstige nywerheidsgebiede ontwikkel kan word, maar dat sodanige ontwikkeling alleen op ekonomiese grondslag deurvoer moet word.

Naar die Opeerwegtarioue op die vervoer van die grondstrome en die vervaardigde produkte van h nywerheid h belangrike faktor in die houe van h vestigings lokaliteit vir die nywerheid is, stel die Raad dus belang in die invloed wat opeerwegtarioue op die vestiging van nywerhede uitoefen."

Indien daar in die toekomst wel poginge aangewend sou word om toenemende nywerheidsvestigings binne die konsentrasie areas af te weer, sou dit ook logies wees dat Bloemfontein, wat, asos reeds gemeld, die seende belangrikste binnelandse nywerheidsgebied is, wel in aanmerking behoort te kom vir verdere nywerheidsuitbreidings, mits die vestigingsfaktore vir verdere nywerheidsuitbreiding natuurlik geskik is. Vervolgens word daar dan h kort oorsig gegee van die verskillende vestigingsfaktore (behalwe die van opeerwegtarioue, wat in hierdie ondersoek breedvoerig behandel word).

G. ALGEMENE OORSIG VAN VESTIGINGSFAKTORE TREN EN TEN GUNSTE
VAN NYWERHEIDSONTVIKKELING IN BLOEMFONTEIN.

1. Bloemfontein as Plaaslike-, Streeks- en Nasionalemark.

Een van die belangrikste oerwegings by die vestiging van h nywerheid is natuurlik die versekering van h voldoende mark, plaaslik sowel as streeks en nasionaal.

Tabel No. 6 (1)

BEVOLKINGS VERSPREIDINGS VAN VERHAAMSTE KONSENTRASIEGEBIEDE IN DIE UNIE 1951

Gebied.	Blankes.	Totaal (Alle Rasse)
Suid-Transvaal-Pretoria	855,249	2,285,569
Wes-Kaapland	279,791	798,725
Durban - Pinetown	153,800	522,451
Port Elizabeth-Uitenhage	107,234	289,363
Cos Londen	48,908	135,102
Pietermaritzburg	34,309	130,757
Bloemfontein	53,002	130,483

Wat h plaaslike mark betref, besit Bloemfontein naas die vier hoof konsentrasie areas, die grootste plaaslike blanke bevolking, en h totale bevolking wat hoewel kleiner, feitlik dieselfde is as die van Cos Londen en Pietermaritzburg. Met h totale bevolking van 130,483 beskik Bloemfontein oor h klein maar wel belangrike plaaslike mark.

In verband met Bloemfontein as Streeksmark, kan daar ver wys word na die kaart van goedereafsendinge gedurende September 1954. (Sien agter). Hier word getoon dat Bloemfontein h aansienlike markgebied dek, veral as daar ook in aanmerking geneem word die korter spoerafstand vanaf Bloemfontein na Suidwes-Afrika as vanaf enige van die ander konsentrasie-areas. Die afsetgebied, d.w.s. die gebied nader aan Bloemfontein as aan

(1) Herlei uit Volkstelling 8 Mei 1951 U.G. 42/1955, Tabel 6.
 Die gebiede Suid-Transvaal en Wes-Kaapland is dieselfde as in Tabel 3.

enige van die ander genoemde konsentrasiegebiede, sluit in die grootste gedeelte van die Vrystaat (insluitende die Vrystaatse goudvelde) asook Basoetoeland en die hele noordelike deel van die Kaapland. Hoewel hierdie area tans in 'n groot mate die durner bevolkte dele van die Unie insluit, kan daar in die toekomst met redelike sekerheid gereken word op 'n toenemende styging in die waarde van hierdie gebied as mark vir nywerheidsprodukte, veral met die inagneming van besondere ontwikkelings in die Vrystaatse goudvelde asook die vooruitgang op die gebied van landbou en veeveelt. Die Raad vir die Ontwikkeling van Natuurlike hulpbronne het in hulle Negende Jaarverslag die volgende beraamde bevolkingsgegevens verstrekk vir die Vrystaatse goudvelde Desember 1956.

Allenridge.	2,168	Blanke	7,670	Totaal (alle rasse)
Odendaalsrus.	9,500	"	19,500	"
Welkom.	22,700	"	77,823	"
Virginia.	11,162	"	40,576	"
<u>Totaal.</u>	<u>45,530</u>	"	<u>145,569</u>	"

Die Raad het verder beraam dat die bevolking van die Vrystaatse goudveld gebied in 1966 tot 450,000 sal styg, en tot 800,000 in die jaar 2000. Bowendien is Bloemfontein ook naby markgebiede soos Kroonstad, Bethlehem en Kimberley.

Wat betref die Westelike gedeelte van Bloemfontein as afsetgebied, kan ook verwys word na die ontwikkelings wat onlangs ingetree het, en wat na verwagting tot grootse uitbreiding sal lei t.o.v. die ontginning van waardevolle neerslae van onedele metale.

Met inagneming van vervoerafstand is Bloemfontein binne 'n gebied gevestig wat, hoewel tans dun bevolk en met 'n aansienlike kleiner handelsomset as die meer gekonsentreerde landdele, wel 'n gebied is waarin belangrike ontwikkelings begin het.

Uit die oogpunt van die Nasionale mark beskou, is Bloemfontein as gevolg van sy ligging, in 'n gunstige posisie. As ons die totale vlyafstand neem vanaf elke hoof nywerheidsentrum (Johannesburg, Kaapstad, Port Elizabeth, Durban, Bloemfontein, Oos London en Pietermaritzburg) na al die ander betrokke hoof nywerheidsentrums gesamentlik, kry ons die volgende resultate:

1.	Bloemfontein	2803	myl.
2.	Johannesburg	3491	myl.
3.	Pietermaritzburg	3813	"
4.	Port Elizabeth	3976	"
5.	Oos London	4004	"
6.	Durban	4178	"
7.	Kaapstad	5695	"

Wat blote totale mylafstand betref, sou Bloemfontein dus oor die gunstige^{ste} ligging beskik. Hierdie voorsprong sou egter alleen van waarde wees indien elkeen van die betrokke sentrums se plaaslike markte ewe groot was, maar aangesien daar aansienlike afwykings in markgrootte bestaan, sal h gewig aan elkeen toegeken moet word. As gewig kan geneem word die bevolkingsgegewens in Tabel 6 verstrekk. Deur hierdie bevolking-syfers te neem, kry ons die volgende resultaat in die geval van Bloemfontein.

Sentrum	Spoorafstand vanaf Bloemfontein	Plaaslike Bevolking (1,000)	Produk
Johannesburg	262	2285	598,670
Kaapstad	749	799	598,451
Port Elizabeth	451	289	130,359
Durban	505	523	264,115
Oos London	404	133	53,732
Pietermaritzburg	432	131	56,592
Totaal	2803		1,701,899

Deur die gegewens vir elke gebied op soortgelyke wyse uit te werk, kry ons die volgende resultaat:

Johannesburg	1,596,825
Bloemfontein	1,701,899
Pietermaritzburg	2,345,729
Durban	2,582,541
Port Elizabeth	2,881,229
Oos London	2,956,188
Kaapstad	3,392,962

Volgens bestaande resultate bied Bloemfontein van die genoemde sentrums, naas Suid-Trenswaal, die geskikste ligging vir die bediening van die nasionale mark. In hierdie geval moet ook aangeneem word dat Spoorwegtariewe nie van h diskrimineerende aard is tussen verskillende gebiede nie. Ook moet aangeneem word dat slegs van Spoorwegvervoer gebruik gemaak word en daar moet egter in gedagte gehou word dat die hawestede wel oor die voordeel beskik van die gebruik van alternatiewe en goedkoper skeepsdienste tussen hawens.

2. Brandstof, Krag en Grondstowwe.

Steenkool kan in hoofsaak beskou word as die belangrikste brandstof en bron van kragontwikkeling in die Unie, en in die geval van steenkool met sy lae waarde in verhouding tot gewig, is spoorvrag 'n vernamese koste item. Bloemfontein is gunstig geleë met betrekking tot die steenkoolvelde van die Vrystaat, Transvaal en Natal (sien Tabel ^{6a} γ) wat natuurlik 'n belangrike faktor in nywerheidsvestiging is. Bloemfontein is wat steenkool betref, in 'n baie beter posisie as die afgeleë gebiede van Wes-Kaapland, Port Elizabeth en Oos London.

Tabel No. 6a (1)

Vervoertariewe op Steenkool (Trekvrags).

Bron	Spoorvrag in pennies per ton.				
	Bloemfontein	Durban	Oos London	Port Elizabeth	Kaapstad
Dannhauser	238	199	336	345	376
Estartia	246	266	340	351	373
Minnaar	223	280	326	336	370
Newcastle	249	204	340	354	376
Vierfontein	155	269	295	304	354
Viljoensdrift	174	269	299	308	363
Witbank	225	284	326	340	373

Volgens die huidige spoorwegtariewebeleid is die spoorvrag op onbewerkte materiaal oor die algemeen veel laer as die spoorvrag op die finale produk, sodat dit as 'n reël veel goedkoper is om die grondstof na die bemarkingsgebied te vervoer en dit daar te bewerk, as om die onderneming by die grondstofbron te vestig en spoorvrag op die verspreiding van die finale produk te betaal. Dit blyk dat Bloemfontein met sy sentrale ligging baie gunstig is vir die gebruik van nie net plaaslike grondstowwe nie, maar ook ten opsigte van die ingevoerde grondstowwe wat benodig mag word, aangesien hierdie sentrum deur drie van die land se vier vername hawens bedien word. (Durban 505 myl, Oos London 404 myl en Port Elizabeth 451 myl). Naas Suid-Transvaal besit Bloemfontein in hierdie opsig 'n baie gunstige ligging.

(1) Weens Suid-Transvaal se onmiddellike nabyheid aan die steenkoolbronne in Transvaal word dit nie aangemeld nie.

3. Water.

Water is sonder twyfel 'n uiters belangrike faktor wat in aanmerking geneem moet word by die vestiging van nywerhede. In die geval van Bloemfontein, beskik hierdie gebied oor die onbepaalde gebruik van die Modderrivier, en as gevolg van opvangsuitbreiding by die Rusfonteinendam het die beskikbare water voorraad aansienlik uitgebrei. Waar hierdie water voorraad nie voldoende mag wees vir intensiewe nywerheidsuitbreiding nie, beskik Bloemfontein oor die vooruitsig van voorsieningsmoontlikhede uit die Caledon- en selfs Oranjeriviere. Hoewel Bloemfontein verder van die Oranjerivier af geleë is as die nywerheidsgebiede van Suid-Transvaal van die Vaalrivier, is die hoogte waartoe die water in die geval van Bloemfontein gepomp moet word, baie laer, en dus behoort die voorsieningskoste minder te wees. In verband met moontlike toekomstige watervoorsiening, word verwys na die volgende uit die Raad vir die Ontwikkeling van Natuurlike Hulpbronne se sewende Jaarverslag (bladsy 11). "Op 7 September het die Raad op Bloemfontein die Stadsraad en ander belangstellende liggame te woord gestaan in verband met moontlike ontwikkelings in daardie gebied, en die vraagstuk van watervoorsiening aan die Vrystaat is sterk beklemtoon. Die aanwending van die water van die Caledonrivier vir dié doel is deur die afgevaardigdes benadruk. Die Raad het die mening uitgespreek dat die Caledon die aangewese bron vir watervoorsiening aan die Vrystaat is, aangesien dit ook die eise wat in die toekoms aan die Vaalrivier gestel sal word, sou verlig. Hierdie standpunt word deur sy Edele, die Minister van Besproeiing (Min. Strydom) onderskryf in sy verklaring van 24 November 1954."

4. Arbeid.

In die geval van arbeid kan dit gestel word dat nywerheidsvestiging min beïnvloed word deur arbeid, aangesien arbeid ^{meestal} ~~alt~~ nsig om na die nywerheidsgebied te skuif en nie die nywerheid na die arbeidsbron nie. Hierdie verskuiving geld vir geskoolde sowel as ongeskoolde arbeid. In die

geval van ongekoelde arbeid beskik Bloemfontein oor die voordeel dat dit naby Baccoteeland en die natuurlike reservoer by Thaba Nohu geleë is. Bloemfontein beskik gunstige klimaatstoestande asook voldoende uitbreidingsruimte en voorsiening te maak vir addisionele arbeidsteëvoer, en die stad beskik ook oor voldoende bykomende dienste; markplase-, ontspannings-, gesondheids- en opvoedkundige geriewe.

HOOFSTUK 11.

VERVOERTARIEWE AS LOKALISASIEFAKTOR.

VERVOERTARIEWE AS LOKALISASIEFAKTOR.

ALGEMEEN.

Voordat oorgegaan word tot bespreking van vervoertariewe as lokalisasiefaktor, kan daar eers op sekere aspekte gewys word. Die ooglopendste grondslag vir die geografiese verspreiding van bevolking en ekonomiese bedrywighede is natuurlik die verspreiding van 'n land se natuurlike hulpbronne. Direkte en basiese verhoudings tot 'n land se natuurlike hulpbronne verleen egter op sigself geen oortuigende verklaring vir die sametrekking van so 'n groot deel van die sekondêre nywerhede van die Unie binne 'n paar konsentrasie areas nie.

Ekonomiese verhoudings tussen verskillende nywerhede en ondernemings speel beslis 'n belangrike rol in die vorming van 'n land se lokalisasiepatroon in sy geheel, en selfs al sou die land se basiese hulpbronne eweredig verspreid wees, sou spesialisasie en konsentrasie van aktiwiteite onvermydelik voorkom. Die neiging by nywerhede en bevolking om in en rond om die groot stede en dorpe saam te trek, was veral sedert die Industriële Rewolusie 'n kenmerk van die ekonomiese en maatskaplike stelsel van meeste lande.

Binne perke bestaan daar wel voordele in die konsentrasie van gegewe ondernemings binne 'n relatiewe klein aantal gebiede. Net soos die doeltreffendheid van 'n enkele onderneming, tot 'n sekere punt, deur uitbreiding verhoog word, so ook kan 'n stad as geheel sekere grootskaalse voordele aanbied b.v. 'n wyer en buigbare arbeidsmark, beter interne vervoerfasiliteite, beter fasiliteite t.o.v. hulpdienste b.v. banke, nutmaatskappye, brandweer, en polisiebeskerming; kragvoorsiening is ook oor die algemeen goedkoper in groot stede. Daar bestaan ook wel 'n gebiedsafhanklikheid tussen produksie en verbruik. Die uiteindelijke verbruiksmark word bepaal deur die geografiese distribusie van verbruikersinkomste, wat weer afhang van die lokalisasie van produksie.

In die mate waarin produksie poog om hom naby die mark te vestig en terselfdertyd 'n verbruikersaanvraag te skep, mag die sametrekking van bedrywe kumulatief wees.

Wat betref die belangrikheid van vervoertariewe as vestigingsfaktor, kan daarop gewys word dat enige produksie onderneming nie net te doen het met die proses van verwerking nie, maar ook met die belangrike prosesse van die verkryging van die benodigde grondstowwe asook die verspreiding van sy finale produk. Die vestigings voordeel van 'n gebied uit die oogpunt van verkryging van die benodigde grondstof word ook gemeet in terme van die koste waarteen verskillende hoeveelhede van die grondstof daar afgelewer kan word. Die vervoer van sekere basiese grondstowwe vanaf ander plekke word baie keer genoodsaak en hoe langer die afstand van vervoer hoe hoër sal die verkrygingskoste wees. (1)

Die koste van distribusie en die koste van die verkryging van die benodigde grondstowwe beskik oor 'n gemeenskaplike kenmerk in soverre beide feitlik altyd afhanklik is van vervoertariewe nl. óf die vervoertarief op die finale produk, óf die vervoertarief op die grondstof. Die koste en probleme verbode aan die distribusie van goedere na verafgeleë markte, of die verkryging van grondstowwe vanaf verafgeleë bronne, beïnvloed ondernemers om hulle te vestig óf nader aan die mark óf nader aan die grondstof bron. Behalwe die aspek van vervoertariewe is afstand ook 'n hinderlike faktor vir beide koper sowel as verkoper ten opsigte van aspekte soos persoonlike kontak, buigbaarheid van dienste, voorrade benodig om verdragings te vermy, ens.

Die vraagstuk van lokalisasie sal vir elke fabrikant sy eie besondere betekenis hê. Die enkele beginsel wat die vraagstuk as 'n praktiese probleem ten grondslag lê, is dat elke fabrikant al die betrokke liggingsfaktore (grootte en ligging van die mark, van grondstowwe en brandstof, kragtoevoer, die omvang en koste van beskikbare arbeid, vervoer-afstande en tariewe, en ander beslissende faktore) deeglik moet ondersoek en die ligging van sy fabriek daarvolgens beplan. Die fabrikant sal byvoorbeeld vind dat waar materiaal baie aan gewig verloor wanneer dit verwerk word, die ligging van hierdie materiaal dikwels die beslissende faktor is. Waar spoorvrag op vervaardigde artikels baie hoër is as op grondstowwe, sal dit hom gewoonlik beter betaal om sy fabriek naby die mark op te rig.

(1) Ons mag wel uitsonderings vind in die verhouding van afstand tot die vervoertarief veral in toestande van geografiese diskriminasie by vervoertariewe wat later bespreek word.

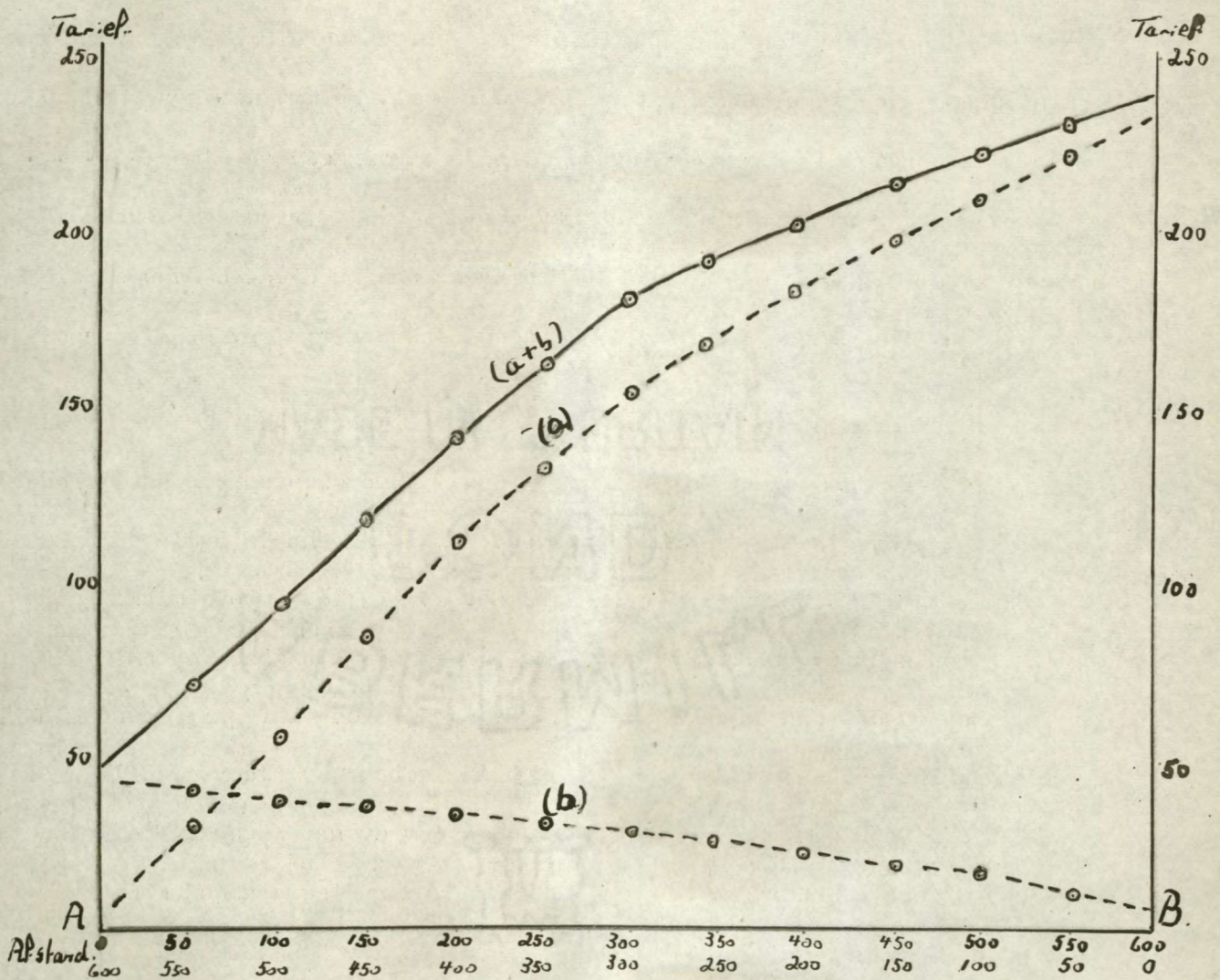
Waar gespesialiseerde arbeid of betreklik goedkoop arbeid nodig is, sal die arbeidsmark sy vernaamste oorweging wees. Ons vind ook besondere gevalle waar vervoerkoste geen invloed op die vestigingslokaliteit het nie. In hierdie verband word verwys na produkte soos horlosies, juweliersware, ens., waar die eenheidswaarde in verhouding tot grootte en gewig besonder hoog is, sodat vervoerkoste in sulke gevalle van minimale belang is.

1. Belangrikheid van vervoertariewe by die vestiging van 'n onderneming wat 'n enkele grondstof gebruik en 'n enkele mark voorsien.

Die individuele ondernemer poeg om sy vervoerkoste sover moontlik te verminder. Die vervoerkoste op die grondstof kan verminder of uitgeskakel word deur nader te skuif aan die grondstofbron, terwyl die distribusiekoste verminder kan word deur die onderneming te vestig by 'n punt wat beter toegang verleen tot die mark. Met die uitsluitlike inagneming van vervoertariewe as vestigingsfaktor, sal hierdie twee oorwegings in verskillende rigtings lei, sodat die produsent 'n ewewig van relatiewe voordeel sal moet vind alvorens hy tot 'n besluit kom waar hy sy onderneming moet vestig. Die geskikste vestiging sal natuurlik daardie wees wat die kleinste totale vervoerkoste meebring. Met inagneming hiervan, sal die geskikste lokalisasie vir 'n onderneming op grond van vervoerkoste in verhouding tot 'n enkele mark en enkele grondstofbron oor die algemeen (in gevalle van gelyke gewigte van grondstof en finale produk) óf by die mark óf by die grondstofbron wees. In hierdie opsig verwys na grafiek 1. Indien A die markgebied en B die grondstofbron sou wees en a die tarief op die finale produk en b die tarief op die grondstof, vind ons dat die totale koste ($a+b$) op sy laagste is by A en nie by enige plek tussenin nie. Die rede hiervoor is dat die tarief op die finale produk veel hoër is as dié op die grondstof. As die vervoertarief op die grondstof hoër sou gewees het as die op die finale produk, sou ons die omgekeerde neiging vind, d.w.s. die totale koste sou die laagste wees by die grondstofbron.

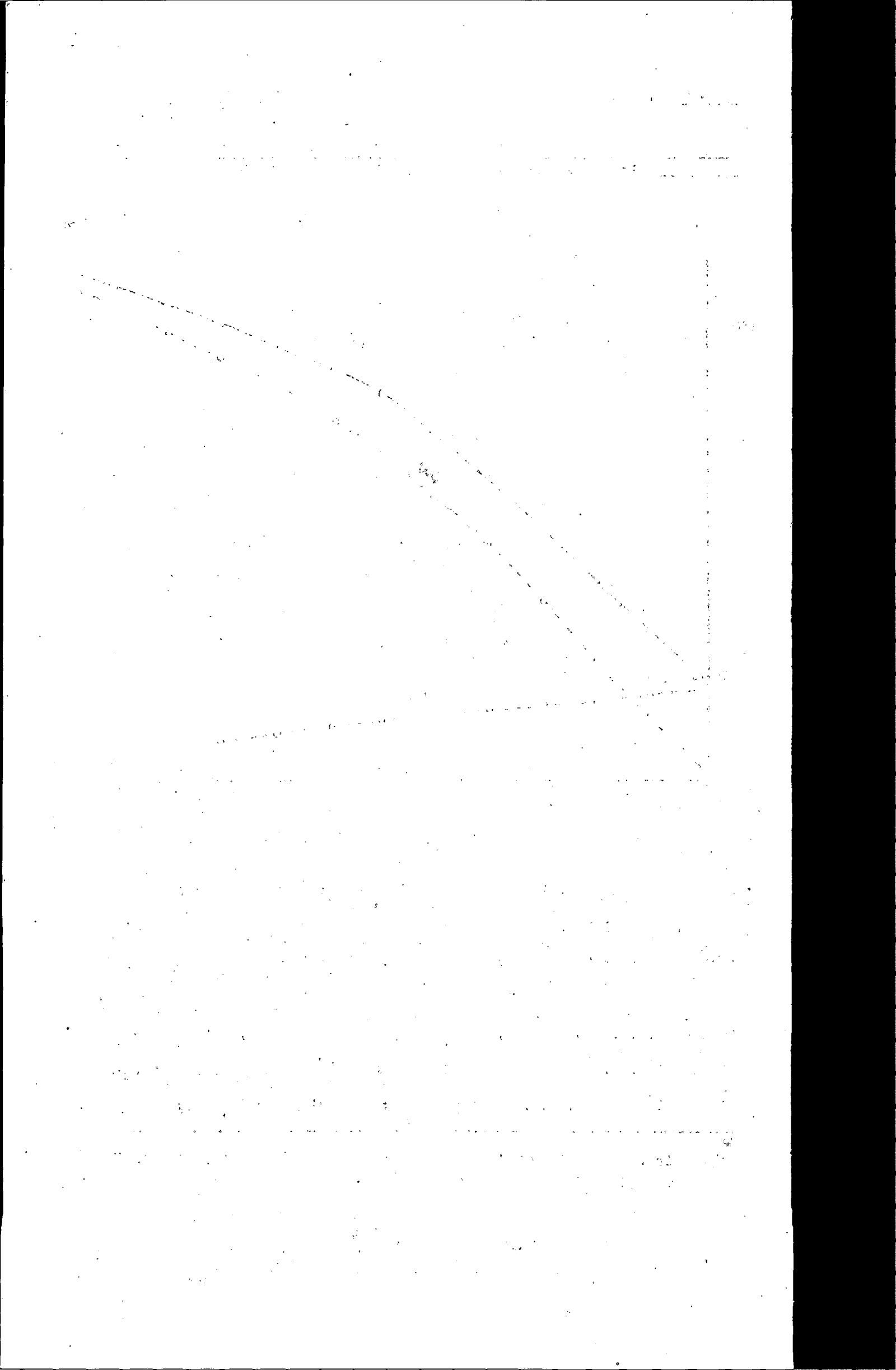
Grafiek 1.

Vervoerkoste by A onderneming wat h enkel grondstof gebruik en h enkel mark bedien:- (1)



In die geval van gelyke tariewe op grondstof en finale produk (en gelyke gewigte van elkeen) sou enige vestiging by of tussen die twee punte dieselfde totale vervoerkoste gee. Ons vind egter die neiging in die spoorwegtariewestelsels dat vervoertariewe nie in dieselfde verhouding toeneem t.o.v. afstand nie, maar teen h afnemende skaal, met die gevolg dat die totale vervoertarief oor kort afstande hoër is as die vervoertarief oor die totale afstand, b.v. die totale vervoertarief oor 100 plus 200 myl is

(1) Vir voorstellingsdoeleindes is geneem tariewe 2 en 10. Offisiële Spoorweg Tarieweboek 1 Augustus 1954.



hoër as die vervoertarief oor 300 myl. Selfs waar gelyke tariewe gehandhaaf word sal (met afnemende tarieweskale) die totale koste die laagste wees by die grondstofbron en markgebied en nie by enige plek tussenin nie.

Dit is ook 'n algemene kenmerk dat, ooreenkomstig die relatiewe tariefklassifikasie van grondstof en produk, sekere ondernemings hulle vestiging so naby moontlik aan die markgebied soek, terwyl ander ondernemings hulle vestiging so naby moontlik aan die grondstofbron soek. "The location forces of procurement cost and distribution cost are each stronger at short range than at long range. Such forces are not like the pull of a weight on a string, which is constant regardless of the length of the string, nor are they like the pull of a stretched spring, which increases as the spring is stretched farther. Instead, they resemble gravitation or magnetism. Just as an iron ball placed between two magnets will roll to one or the other rather than remaining poised in the middle, so the ideal location for a production process on the basis of transfer costs from a single materials source and to a single market will generally be at either the source or the market rather than anywhere between." (1)

a. Relatiewe lokalisasie voordele van Grondstofbron.

Dit is duidelik dat 'n nywerheid wat 'n baie groter gewig grondstof gebruik, as wat die gewig is van die finale produk wat geproduseer word, meer beïnvloed sal word deur oeweginge van nabyheid aan die grondstofbron. As die vervoerkoste per ton enigszins naby dieselfde is op die grondstof as op die vervaardigde produk, sal enige proses wat 'n groot vermindering in oorspronklike gewig meebring, beslis goedkoper uitgevoer word by 'n plek wat so naby moontlik geleë is aan die grondstofbron. Sulke prosesse soos die smelting van erte of bewerking van suikerriet, of die beginproses by die bewerking van baie ru-materiale val onder hierdie groep nywerhede, aangesien die meeste grondstowwe in hulle ru-stadium 'n groot afval besit, en dit is in sulke omstandighede veel meer ekonomies om hierdie afval voor die vervoerproses te verwyder as eers daarna.

(1) The Location of Economic Activity. Edgar M. Hoover. Paragraaf 3.2 (Uitgewers McGraw - Hill Book Company, Inc. New York, Toronto, London.)

h Ander voorbeeld vir die voordelige vestiging van h nywerheid by die grondstofbron, is waar die grondstof van h bederfbare aard is, b.v. die inlê van vrugte vind gewoonlik plaas by die grondstofbron in stede van die markgebied, veral in gevalle waar laasgenoemde verafgeleë is. Daar is ook bygaande voorbeelde soos die nouer voeling met leweransiers en kleiner voorraad reserwes benodig as voorsorg teen vertraagde aflewings.

b. Relatiewe lokalisasie voordele van Markgebied.

Op grond van vervoerkoste-oorewegings sal die vestiging van h nywerheid by die markgebied plaasvind in gevalle waar ons h gewigsvermeerdering kry tot die gewig van die grondstof (sien volgende paragraaf) of in gevalle van h veel hoër vervoertarief per ton myl op die produk as op die grondstof, wat soos later sal blyk, oor die algemeen wel die geval is. As gevolg van hoër eenheidswaarde, ontplofbaarheid en breekbaarheid vind ons hoër bykomende kostes soos assuransië, verpakking en hantering.

By sekere produksieprosesse waar ons die byvoeging kry van h soort algemeen beskikbare metariaal soos water, sal die gewig van die eindproduk wat versprei word, in baie gevalle veel hoër wees as die gewig van die grondstof wat vervoer moet word. Water dra byvoorbeeld grootliks by tot die gewig van sekere produkte soos asyn, koeldranke (1) bier of h produk soos ink, en verskaf gevolglik die insentief tot die vestiging van die onderneming so na as moontlik aan die mark, om sodoende distribusiekoste te verminder. Ons vind byvoorbeeld die vestiging binne Bloemfontein van h asynfabriek wat sy grondstof in die vorm van bederfde wyn van Worcester af ontvang, asook Cola fabriek waar water bygevoeg word tot die ingevoerde gekonsentreerde vloeistof. In teenstelling hiermee word daar in die geval van gekonsentreerde dranksoorte met geen water byvoeging, nie dieselfde insentief tot vestiging by die markgebiede gevind nie. In hierdie geval vind die vervaardigingsproses plaas in die nabyheid van die grondstofbronne b.v. Worcester, Paarl en Stellenbosch.

Gedurende die intermediêre of latere produksie stadia is die gewig

(1) Ons vind wel in Bloemfontein die geval dat natuurlike minerale-water vanaf Driebaden, h afstand van 119 myl, vervoer word vir die vervaardiging van koeldranke.

van die vervoerde materiaal dikwels nie veel hoër as die gewig van die finale produk nie, en mag selfs minder wees. Wanneer die hoër waarde in verhouding tot gewig van die finale produk teenoor die grondstof en die toepassing van die tariewe volgens wat die vervoer kan dre, neig die vervoertarief op die finale produk oor die algemeen hoër te wees as die vervoertarief op die grondstof, en dit beteken dus 'n groter neiging om nywerheids by of naby die markgebied te vestig. Die rede vir die hoër vervoerkoste van die finale produk is basies d.w.s. sodra 'n produk deur sy verskillende produksiestadia gaan, word die produk geleidelik meer breekbaar, moeiliker om te verpak en te hanteer, progressief meer waardevol in verhouding tot gewig, en ook gedifferensieer in meer verskillende tipes en groottes.

Behalwe die genoemde redes vir die vestiging van 'n onderneming by die markgebied, is daar wel verdere faktore soos die voordeel van self-advertensie, spoedige aflevering en aanpassing by veranderinge in marktoestande. Behalwe die koste van vervoer is daar ook probleme tans toegebring deur die onderhandelings met versafgeleë verbruikers of distribusie-agente. Hierdie probleem sluit in die addisionele koste van verkoopswidbreiding en na-verkoopdienste (herstel en onderhoud) oor lang afstande, die handhawing van groter reserve voorrade en die noodsaaklikheid van spoedige aanpassing by veranderinge in verbruikers aanvraag veral by ondernemers wie se produk onderhevig is aan sulke skommelinge. In sulke omstandighede mag spoedige diens van groter betekenis wees as lae vervoertariewe. Behalwe die voordelige redes genoem aan die begin van die hoofstuk soos arbeids en ander fasiliteite, is 'n verdere rede vir die vestiging van sommige nywerheids by die mark te vind waar die finale produk in 'n fisiese sin van 'n meer bederfbare aard is as die materiaal waarvan dit gemaak is, soos b.v. in die geval van sommige voedselsoorte soos brood en reeys.

Dit wil as 'n algemene neiging voorkom dat die produksie-stadia wat die naaste aan die verbruiker staan in die volgorde van produksie en hantering, ook die naaste aan die verbruiker staan in die sin van lokalisasie. Dit wil voorkom dat goedere hul mees vervoerbare vorm aanneem (in die sin van maklike vervoer en verkoop) gedurende die intermediêre produksie-stadia. Die vroegste produksie-stadia genoodsaak dikwels groot afvalverwydering, bewaring, gradering, standaardisering en die gebruik van baie brandstof.

sodat die daaropvolgende produk makliker vervoer en verkoop kan word as wat die geval was in die beginstadium. Die finale produksie-stadia aan die anderkant bring gewoonlik mee, differensiering, verdeling in kleiner hoeveelhede, groter waarde in verhouding tot gewig, en groter bederfbaarheid (fisies of as gevolg van veranderings in mark toestande).

2. Belangrikheid van vervoertariewe by die vestiging van 'n onderneming wat meer as een belangrike grondstof gebruik en / of meer as een belangrike mark voorsien.

Wat betref die invloed van vervoerkoste word die lokalisasie probleem heelwat meer ingewikkeld waar 'n onderneming van meer as een belangrike soort grondstof gebruik maak en/of na meer as een belangrike verbruiksentrum bemark. Uit 'n teoretiese oogpunt kan die geskikste ligging vir 'n fabriek kwantitatief bepaal word. Sulke berekenings is noodwendig gegrond op vereenvoudigde veronderstellings wat betref die grootte en geografiese ligging van die mark, nabyheid aan grondstowwe en brandstof, die koste van arbeid en van ander beslissende faktore. Weber (1) gaan in sy teoretiese benadering van die relatiewe kragte van grondstowwe en markte nie slegs van die veronderstelling van een verbruiksentrum uit nie, maar ook van 'n aantal wat geografies verspreid is asook van 'n oneweredige verspreiding van benodigde grondstowwe.

Vervoerkoste word volgens Weber deur twee basiese faktore bepaal, nl. die gewig van die produk wat vervoer word en die vervoerafstand. Dit is dan op hierdie veronderstelling dat hy die lokalisasie invloede uitwerk. Waar werklike vervoertariewe nie uitsluitlik op gewig en afstand gebaseer is nie, kan vir verskille wel toegelaat word in terme van hierdie twee elemente b.v. deur vir berekeningsdoeleindes 'n vermeerdering of vermindering van die vlylafstandtarief aan te bring. Verskillende tariewe oor sekere roetes of sekere afstande kan dan uitgedruk word as vermeerderings of verminderings in berekeningsafstand. Op dieselfde wyse kan afwykings in die tariewe volgens gewig byvoorbeeld as gevolg van die heffing van verskillende tariewe vir verskillende klasse produkte, ook uitgedruk word as vermeerderings of verminderings van die berekenings gewig.

(1) Alfred Weber's Theory of the Location of Industries. Hoofstuk 3.
(Uitgewers: The University of Chicago Press. Chicago Illinois).

Waar die afstand oor sekere roetes vir berekeningsdoeleindes verkort word deur spesiale laer tariewe, of lang afstande vir berekeningsdoeleindes verkort word as gevolg van 'n afnemende tarieweskool, verander dit dan die verhouding van verskillende grondstofbronne en markte tot mekaar. Vanaf die markgebied beskou, sal sekere grondstofbronne vir lokalisasiedoelindes baie nader wees as wat die geval andersins sou gewees het in terme van werklike geografiese ligging. Vanaf die grondstofbron beskou, mag 'n soortgelyke toestand voorkom. Sekere grondstowwe wat op grond van geografiese afstand moontlik nie gebruik sou word deur 'n produksie eenheid nie, mag wel gebruik word en omgekeerd.

Die verandering in die berekeningsgewig van 'n produk ooreenkomstig sy vervoertarif kan dan daartoe bydra om lokalisasie in 'n aanmerklike mate te beïnvloed. As 'n industriële produk soos, b.v. meubels van groter volume en waarde in verhouding tot gewig is as die materiaal waarvan dit vervaardig word, sal die relatiewe aantrekkingskrag van die markte veel hoër wees as slegs die werklike gewig van die produk. (Volgens die huidige Suid-Afrikaanse Spoorwegtariewe is die tarief op meubels vir 'n afstand van 100 myl 64d. per 100 pd.; op ingevoerde hout 30d. per 100pd. en op binnelandse hout direk vanaf die grondstofbron vervoer, 19d. per 100pd.; d.w.s. die tarief op meubels is ongeveer tweekeer die van dietarief op ingevoerde hout en ongeveer driekeer die tarief op binnelandse hout.) Dit sal dus in 'n geval waarskynlik gebeur dat die vestiging verkieslik by die markte sal lê, gegesien die berekeningsgewig van die produk twee tot driekeer hoër is as dié van die grondstof.

Ons vind 'n soortgelyke toestand wanneer tariewe besonder laag is op sekere grondstowwe van lae waarde in verhouding tot gewig. Sulke lae tariewe sal altyd aanleiding gee tot 'n vermindering in die berekeningsgewig van die betrokke grondstof terwyl die berekeningsgewig van die finale produk onveranderd bly. Spesiale lae tariewe op sekere grondstowwe sal dan altyd neerkom op 'n vermindering in die aantrekkingskrag van die grondstofbronne teenoor markgebiede as geskikte vestigingspunte.

Weser anderokal oerolens tussen grondstowwe wat algemeen beskikbaar

is (algemeenheid) en grondstowwe wat beperk is tot sekere gebiede, d.w.s. gelokaliseerde materiaal. Water of grond vir stene is byvoorbeeld grondstowwe wat oor sulke groot dele van die land verkrybaar is, dat hulle as algemeenheid beskou kan word. Algemeenheid beteken nie dat 'n produk beskikbaar is of geproduseer kan word op enige plek binne 'n land nie, maar slegs dat die grondstof op so 'n uitgebreide skaal beskikbaar is, dat oral waar daar 'n verbruiksentrum bestaan, daar of broene van die grondstof is of die moontlikheid om dit in die omgewing te produseer. Ander grondstowwe is weer nie in die omgewing of plek van verbruik verkrybaar nie, maar slegs binne beperkte en geografies verspreide lokaliteite. Hierdie grondstowwe word dan gelokaliseerde grondstowwe genoem.

In sy ontleding van 'n gegewe industriële onderneming wys Weber op slegs twee algemene kostefaktore, n.l. die koste van vervoer en koste van arbeid. Sy bevinding was dat onder toestande van konstante arbeidskoste, die lokalisasie van 'n fabriekonderneming bepaal word deur die verhouding van die gewig van die gelokaliseerde grondstof tot die gewig van die finale produk. Hierdie verhouding word die materiaal indeks genoem (Material Index.) Wat betref hierdie gewigte, vind ons dat die volle gewig van sekere grondstowwe in die gewig van die produk voorkom b.v. silwer (pure materials), terwyl die gewig van ander grondstowwe gedeeltelik of glad nie in die gewig van die produk voorkom nie b.v. steenkool. Op grond hiervan maak Weber die stelling dat die produksieproses van alle nywerhede met 'n materiaal indeks nie groter as een nie, by die markgebied gevestig eal word. Die beslissende faktor hiervolgens is egtor nie die verhouding van die gewig van alle gebruikte grondstof tot die gewig van die produk nie, maar die verhouding van die gewig van slegs gelokaliseerde materiaal tot die gewig van die vervaardigde produk. "Algemeenheid of Ubiquities" is dan slegs van belang insoverre hulle die gewig van die finale produk verhoog.

Die totale gewig per eenheid van 'n produk wat binne 'n lokalisasie gebied vervoer moet word, eal hoofsaaklik afhang van die onderneming se materiaal indeks, sangesien hierdie indeks die verhouding van die gewig

van die gelokaliseerde materiaal tot die gewig van die finale produk aandui. Hierdie totale gewig uitgedruk per eenheid van die produk word die "lokalisasie gewig" genoem (Locational weight). (1)

In verband hiermee stel Weber die volgende gevolgtrekkings: (2)

"Firstly, generally speaking, industries having a high locational weight are attracted toward material; those having a low locational weight are attracted toward consumption; for the former have a high, the latter a low, material index. In view of our mathematical conclusions, then, all industries whose material index is not greater than one and whose locational weight therefore is not greater than two lie at the place of consumption.

Second, with respect to the composition of the material index we can deduce the following: Pure materials can never bind production to their deposits. For since they enter without loss of weight into the product, the sum of the component weights of their deposits is always at most equal to the weight of the product, and therefore the material index which they create is never more than one.....Weight losing materials, on the other hand, may pull production to their deposits. For this to happen, however, it is necessary that the material index which they co-determine be greater than one, and that their portion of the material index be equal to that of the remainder plus the weight of the product. Stated more simply, their weight must be equal to or greater than the weight of the product plus the weight of the rest of the localized materials."

Van h teoretiese standpunt is die enigste faktor volgens Weber, waarop die keuse vir die lokalisasie van h nywerheid berus, sover dit slegs vervoerkoste betref, die materiaal indeks van die betrokke nywerheid, en die samestelling van hierdie indeks. Weber gaan hier van die veronderstelling uit dat gewig en afstand die enigste twee faktore by die bepaling van vervoertariese is, en op hierdie fundamentele veronderstelling word die

-
- (1) Die lokalisasie gewig (L.W.) sal h minimum waarde van 1 hê wanneer die materiaal index (M.I.) gelyk is aan 0 (in gevalle waar slegs "algemeenheids" gebruik word) en styg parallel tot die materiaal indeks, byvoorbeeld M.I. = $\frac{1}{2}$, L.W. = $1\frac{1}{2}$ ens.
- (2) Paragraaf 61 - 62. Alfred Weber's Theory of Location of Industries.

lokalisasie posisie bepaal. In Tweede veronderstelling is dat die vervoer-tariewe altyd uniform is vir die hele land. Soos reeds getoon kan verskille tussen die werklike tariewe uitgedruk word in terme van die twee elemente - gewig en afstand.

Ons vind by Weber se ontledings egter geen inagneming van die belangrikheid van roetes en aansluitingsplekke by die bepaling van geskikte lokalisasie punte nie. In hierdie opsig skryf Hoover (1): "In this more complicated resolution of locational forces the outcome depends largely on the configuration of transfer routes and the geographical sequence of sources, junction, and markets along these routes." Hy wys dat die vertakkings van 'n gegewe industrie, met identiese verkrygings- en distribusie vereistes, soms 'n ideale lokalisasie mag vind by die grondstof, of by 'n mark, of by 'n intermediêre aansluitingspunt. Die volgende beginsels geld:

- a) Dat met die bepaling van die vervoer verhoudings tussen verskeie materiale en/of markpunte, indien enige een van die aantrekkingskragte (gemeet deur die marginaleverkrygings- of distribusiekoste per addisionele myl per eenheid van die produk) groter is as die som van al die ander kragte saam, sal die lokalisasie van minimum vervoerkoste wees by daardie punt (materiaalbron of mark) wat verantwoordelik is vir die oorheersende krag.
- b) Indien geen enkele krag die som van die ander oorskry nie, kan die punt van minimum vervoerkoste by een of ander van die materiaal-basisse of markpunte lê, of by 'n intermediêre aansluitingspunt.

Volgens Hoover voorsien die relatiewe hoër vervoerkoste op kortafstandvervoer die insentief om die aantal versendings van 'n onderneming te verminder al beteken dit 'n sekere toename in die werklike aantal ton myl van vervoer van die produk. Die uitwerking is die aanmoediging van lokalisasie by die grondstof of mark, eerder as by enige punt tusschen. Aan die ander kant mag dit wel nie die geval wees nie as die intermediêre punt 'n oorsaaal- of aansluitingspunt is. Die direkte besparing in tonmyl

(1) The Location of Economic Activity. Edgar M. Hoover. Paragraaf 5.8 (Uitgewers: McGraw-Hill Book Company Inc. New York, Toronto, London.

deur die lokalisasie by aansluitingspunte mag groot wees indien roetes tussen materiaal en mark indirek is, of indien verskeie grondstowe en markte daarby betrokke is. Volgens Hoover (1) „the force pulling away from a junction along any one route is the sum of the forces of sources and markets located away from the junction along that route, while the force opposing departure from the junction along any one route is the sum of the forces of sources and markets located away from the junction point on all other routes plus the forces of sources and markets (if any) at the junction itself.” Dit is hiervolgens duidelik dat hoe meer arms h aansluiting het, hoe groter sal die voordeel daarvan wees as h produksie lokalisasiepunt.

Die ideale verspreidingsentrum is h aansluitingspunt waarvan daan die totale distribusiekoste na h aantal markte gesamentlik h minimum is. h Onderneming wat hierdie markte van produkte voorsien, sal eerder tot so h distribusiesentrum gelok word as tot enige enkele marksentrum.

Die struktuur van spoorwegtariewe verminder soms die aantal voordelige versamelings- en distribusiepunte. Die vervoer van goedere per spoor gaan nie in h reguit rigting nie, maar langs neergelegde vervoerroetes. Industriële lokalisasie neig tot konsentrasie van verkeer op bepaalde roetes, en die konsentrasie neiging gaan selfs verder, want die voorkoms van oorsaaikoste, soos aangetoon in relatiewe verminderde tariewe op langafstand versendings, verleen aan aansluitings- en oorsaaipunte h voordeel b.v. plekke tussenin. Die voordeel t.o.v. aansluitings bestaan veral by die ondernemings wat te doen het met verskeie grondstof- en bewerkingsgebiede. Binne enige vervoer netwerk vind mens dus sekere strategiese punte met spesiale lokalisasievoordele vir die ontvangs en verspreiding van produkte en dus ook as produksiesentrum.

3. Vervoertariewe en Bedryfsmededinging.

a) Algemeen:

Indien h produk gestandaardiseerd is, en geen oeweging t.o.v.

(1) The Location of Economic Activity. Edgar M. Hoover. Paragraaf 3.9.

verbruiksvoorkeur geld behalwe prysoorwegings nie, sou elke mark van die produksiesentrum koop wat die produk teen die laagste prys sou kon aflewer. Die prys van enige produk by die markpunt is gelyk aan die koopprys by die fabriek plus die koste van vervoer. Gevolglik as die prys van h produk by mededingende produksiesentrums dieselfde is, sou daardie sentrums die mark deel op grondslag van relatiewe distribusiekoste alleenlik. Indien vervoerkoste nie-diskriminerend en eweredig met mylafstand is, sou markte wat nader aan h bepaalde produksiesentrum geleë is, laer distribusiekoste hê van daardie punt af, en sou hulle gevolglik van daardie punt bedien word in plaas van enige produksiesentrum wat verder geleë is. Hulle sou dan aan sy markarea behoort. Markpunte wat so geleë is dat die distribusiekoste van twee produksiesentrums af dieselfde is, sou grenspunte wees, ewe goed bedien vanaf beide sentrums.

Aan die ander kant waar die koste van die benodigde grondstowwe en produksiekoste van een produsent laer is as die van h mededingende produsent, sal die meer bevoordeelde produsent in staat wees om op h gelyke voet te kan meeding met die minder bevoordeelde produsent by h punt meer as halfpad tussen die twee ondernemings. Die markgrens tussen hierdie twee ondernemings met ongelyke produksiekoste sou dan nader wees aan die ondernemer met die hoogste produksiekoste.

h Belangrike geval van ongelyke kostepunte binne h streek kom ook voor wanneer sekere sentrums binne h gegewe streek die hoof distribusiepunte is vir h bepaalde produk wat sy oorsprong vind op h plek buite die streek. Die markareas van groothandelsondernemings vir gefabriseerde produkte binne h nie-industriële gebied sou dus bepaal word deur die feit dat die groothandelaar naaste aan die produksie- of invoerpunt van die betrokke streek die produk goedkoper kry, en dus oor h koste en gebiedsvoordeel oor groothandelsondernemings beskik wat die produk oor h langer afstand kry. As ons byvoorbeeld h vergelyking maak tussen Bloemfontein en Kroonstad as distribusiesentrums t.o.v. h produk wat in Johannesburg vervaardig word, sal h distribusieagent in Kroonstad oor h koste voordeel beskik wat oor h groter area strek as tot slegs halfpad tussen die twee distribusiesentrums. Dit kan as volg geïllustreer word:

Tarief 1 : Johannesburg - Bloemfontein	159d.
" Bloemfontein - Punt 1 myl duskant Bloemfontein	9d.
	<u>168d.</u>

b) Markoervleueling.

Enige poging om die werklike markgebiedgrens vas te stel, sal aantoon dat sulke grense nie die vorm aanneem van 'n duidelike grenslyn nie, maar eerder die vorm van 'n soort oorgangsgebied waar 'n gedeelte van die verkope na verkopers in een vestigingsarea gaan, en 'n gedeelte na verkopers in 'n ander vestigingsarea. Daar bestaan verskeie redes vir die oervleueling van markte wat kortliks as volg aangetoon kan word:

Ten eerste is daar die aanvaarding van 'n deel van die distribusiekoste deur die vervoeronderneming, wat veral kenmerkend was by sommige aspekte van die Unie se vorige Spoorwegtariewebeleid. In hierdie verband word veral gedink aan die toepassing van distribusie- en voorkeurtariewe en die voordeel daardeur verleen aan sekere sentrums en ondernemings. Hierdie kenmerke van die spoorwegtariewestruktuur word breedvoerig bespreek in die behandeling van die Suid-Afrikaanse Spoorwegtariewe. Dit word ook gevind dat oor sekere mylafstande die tarieweskaal nie die vorm aanneem van 'n geleidelike toename in verhouding tot toename in mylafstand nie, maar ons vind die groepering van afstande van meer as een myl teen dieselfde tarief sodat die helling nie die vorm aanneem van 'n geleidelike reguit lyn nie, maar eerder dié van 'n stel trappe wat al hoe vlakker word na mate die afstand toeneem. Grafiek 2 toon die helling en neiging van die kurwe vir tarief 5 (1) aan vir verskillende mylafstande. Soos gemeld, vind daar 'n groter groepering van myle teen dieselfde tarief plaas na mate die mylafstande vermeerder, en die helling van die kurwe word ook vlakker.

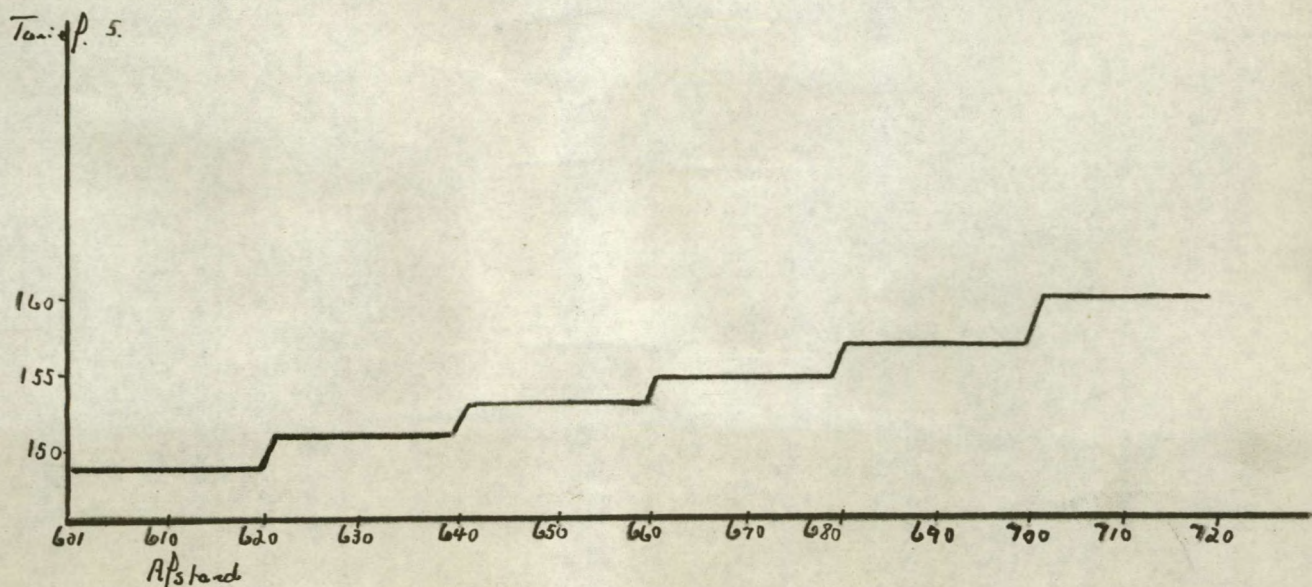
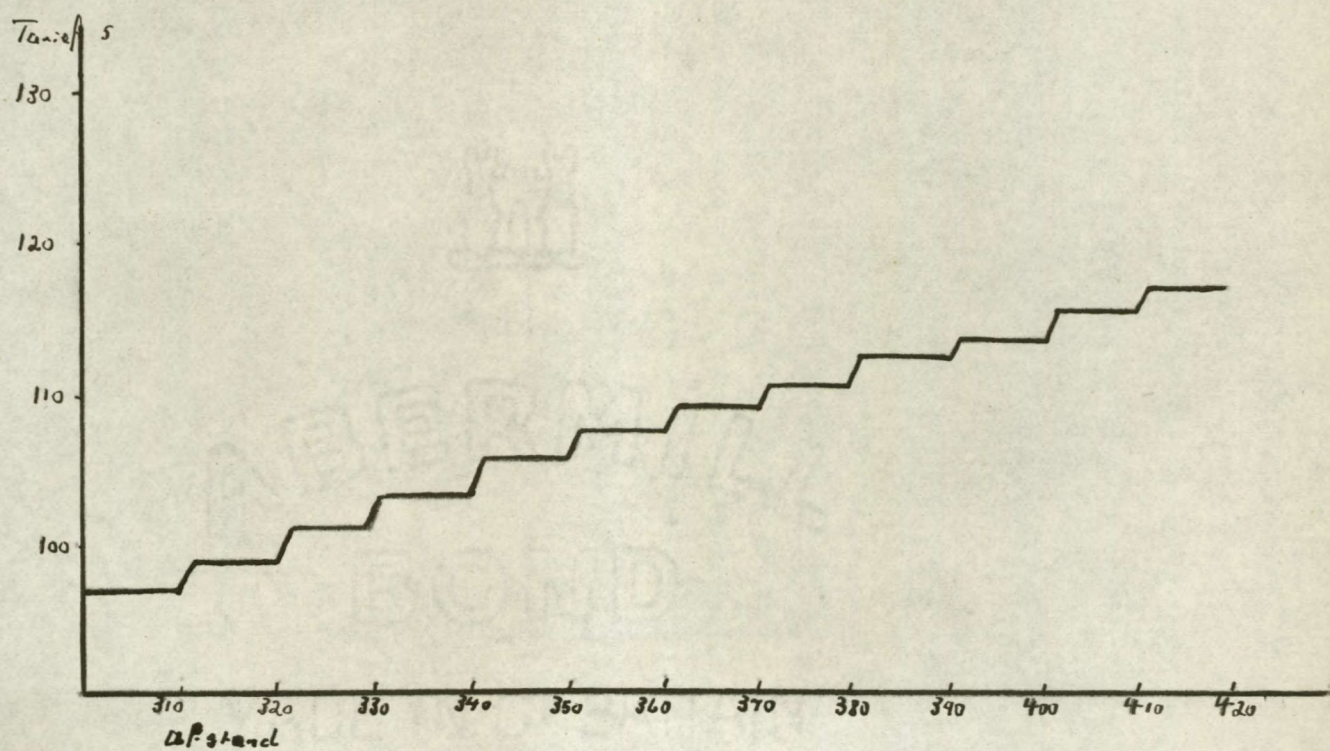
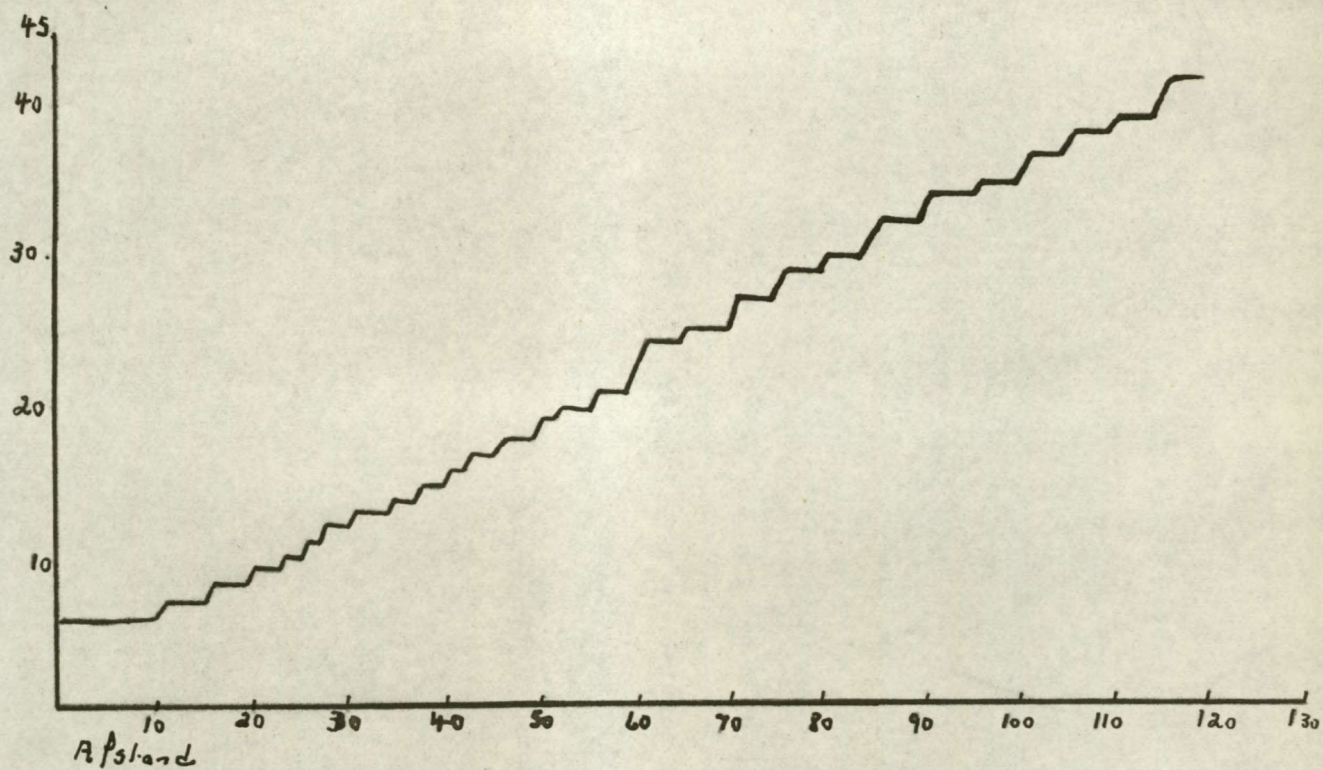
Die koste van vervoer word nie altyd aangedui in die prys van 'n produk nie. Net soos die vervoeronderneming dit wenslik mag vind om tariewe te hef wat nie eweredig met toename in afstand toeneem nie, of tariefdiskriminasie toepas, so ook kan die fabrikant van 'n produk wat in verskillende markte verkoop word, gebruik maak van geografiese prysdiskriminasie, d.w.s. deur 'n ontleding te maak van die verskillende afleweringpryse

(1) Offisiële Spoorwegtariewe 1 Augustus 1954.

Grafiek 2.

GRAFIESEVOORSTELLING VAN TARIEFTOENAME MET VERANDERING IN AFSTAND.

Tafel 5 (Remies per 100 pcd)



van sy produk, en hierdie pryse te wysig in 'n vorm wat nie ooreenstem met die werklike vervoerkoste na sekere markte nie. Die belangrikste beginsel hier is natuurlik die vermeerdering van die afgelewerde pryse na markte waar mededinging swak is, en die aanvraag na sy produk besonder onelasties is. Die diskriminasie kan dus gerig word óf teen meer afgeleë markte óf teen nabye markte. Diskriminasie teen laaigoenoemde (freight absorption) is die mees algemene b.v. dit mag wel gebeur dat 'n produsent groter mededinging op 'n afgeleë mark as binne sy plaaslike mark ondervind, aangesien hy op die afgeleë mark nie alleen sal moet mededing met ander ondernemers binne sy eie gebied wat ook in staat sal wees om hulle produkte na ander markte te versend, maar hy sal ook mededinging ondervind van ondernemings wat nader geleë is aan daardie betrokke markgebied. Hierdie vorm van pryediskriminasie kan dus algemeen voorkom en word gevoer tot die verkoping teen 'n laer afgelewerde prys binne die afgeleë mark as binne sy eie plaaslike mark (dumping). Die pryediskriminasie kan ook ten doel hê die ontwikkeling van 'n stelsel van prys-uniformiteit vir 'n besondere produk.

Hierdie pryediskriminasie is ook 'n belangrike faktor wat 'n sterk invloed kan uitoefen op nywerhede wat hulle in Bloemfontein sou vestig, en wat mededingend is met reeds gevestigde ondernemings binne konsentrasieareas soos Suid-Transvaal. Terwyl nywerhede binne die konsentrasiegebiede reeds oor 'n aansienlike plaaslike mark beskik, en ook weens gebrek aan mededinging hul afsetgebied tot 'n groot mate uitgebrei het tot minder ontwikkelde binnelandseareas, sou hierdie ondernemings in die geval van enige nuwe mededinging van die kant van nywerheidsvestiging binne laaigoenoemde areas, in 'n sterker geleentheid gestel word — as gevolg van hulle uitgebreide plaaslike mark — om geografiese pryediskriminasie toe te pas. Enige nuwe nywerheid wat in 'n minder gekonsentreerde gebied soos Bloemfontein gevestig sou word, sou nie in dieselfde magposisie wees om pryediskriminasie tot dieselfde mate toe te pas as 'n soortgelyke onderneming in die konsentrasie gebied nie, hoofsaaklik as gevolg van die beperkte omvang van sy plaaslike mark vergeleke met laaigoenoemde se uitgebreide mark.

h Besondere toestand word geskep deur die toepassing van die sgn. "Basing-point" stelsel. Die bekendste gebruik van hierdie beginsel kom voor in die Amerikaanse staalnywerheid en het eers bekend gestaan as die "Pittsburgh Plus"-stelsel. Onder hierdie stelsel het h staalfabriek in Chicago sy plaaslike verbruikers die Pittsburgh prys plus vervoerkoste vanaf Pittsburgh na Chicago gevra. Afgesien dus van die plek waar die staal werklik vervaardig is, het die afgelewerde prys die vervoerkoste van Pittsburgh na die bestemmingspunt ingesluit. Hierdie stelsel het dus gedien as beskerming vir die staalfabrieke binne die Pittsburgh gebied, aangesien dit die Pittsburgh ondernemers in staat gestel het om met ander ondernemers oor die hele land mee te ding ten spyte van die hoër vervoerkoste op staal van Pittsburgh na verafgeleë markte.

Die "Pittsburgh Plus"-stelsel is wel later afgeskaf en in die plek daarvan het ons die "Multiple basing-point"-stelsel gekry wat gebruik maak van h hele aantal basispunte in stede van die enkele basispunt van Pittsburgh. Die prys by aflewering word hiervolgens vanaf die basispunt naaste aan die verbruiker bepaal. Die verkoper word hiervolgens nie genoodsaak om sy afgelewerde prys op die ligging van sy eie onderneming te baseer nie, maar dit stel hom in staat om aan enige verbruiker in enige lokaliteit te verkoop teen h prys wat ooreenkom met die prys by die koper se naaste basispunt plus vervoerkoste van hierdie punt af na die betrokke bestemming. Die skepping van verskeie basispunte vir h produk is h meer logiese stelsel as slegs dié van h enkele basispunt. Aangesien die prys by aflewering dikwels hoog is as gevolg van afstand vanaf die naaste basispunt, word die vestiging van nuwe ondernemings by nuwe en ontwikkelende markte hierdeur aangemoedig. Ondernemings gevestig in markgebiede wat nie as basispunte geneem is nie, sal poog om hul afset so ver moontlik in hul eie gebied uit te brei. Wanneer hul verkope in die rigting van h basispunt uitbrei, sal hul netto inkomste per eenheid geleidelik verminder weens die feit dat die afleweringprys die vervoerkoste van die basispunt af insluit. Waar hul verkope in h rigting weg van die basispunt uitbrei, vind ons die teenoorgestelde, d.w.s. die netto inkomste per eenheid van die produk sal geleidelik toeneem. Die gevolg is dat sulke nuwe ondernemings meer intensief poog tot die uitbreiding van hul afset in een rigting as in h ander.

Ondernemings by basispunte gevestig, ondervind h vermindering in hulle afsot om en verby die gebied van die nuwe onderneming. Na h sekere tydperk kan verwag word dat die nuwe gebied h basispunt word indien produksiekoste in verhouding is tot ander gebiede, aangesien verbruikers van die nuwe onderneming se produkte mettertyd druk sal uitoefen vir h verminderde prys in verhouding tot die besparing in vervoerkoste. Die onderneming mag ook van sy kant wil verhoed dat nuwe ondernemings hulle daar vestig en mag derhalwe sy pryse verminder deur ook h basispunt te word. Dit is nie altyd nodig dat pryse by elke basispunt dieselfde moet wees nie. In die geval van staalondernemings vind ons dat toe Chicago en Birmingham ook basispunte geword het, hulle byvoorbeeld basispryse van twee en drie dollar hoër gehad het as die van Pittsburgh. Die basispryse is eers in 1938 verlaag tot die Pittsburgh peil.

h Soortgelyke stelsel is die „Zone System“. Hiervolgens word elke deel van die land in streke verdeel, en h uniforme prys vasgestel vir die produk binne elke afgebakende gebied. Hierdie stelsel neig om te diskrimineer tussen die verskillende streke asook teen die koper naby die produksie eenheid aangesien hy dieselfde afgelewerde prys moet betaal as h koper binne dieselfde streek maar heelwat verder van die produksiepunt af.

Hierdie verskillende stelsels van afgelewerde prysvasstelling het h belangrike uitwerking op die lokalisasievoordeel vir die industriële verbruikers van die produkte. h Uniforme afgelewerde prys op h sekere materiaal beteken byvoorbeeld dat nabyheid aan die materiaalbasis geen oeweging sal geniet deur produsente wat daarvan gebruik maak in hulle produksieprosesse nie. Met die „basin-point“ stelsel word nabyheid aan h basispunt weer van groter betekenis as nabyheid aan die werklike verkoper.

Afgesien van enige prys manipulasie bly dit buitendien voordelig vir h produsent om by of naby h groot markgebied met so min mededinging moontlik gevestig te wees. Die produsent wat teen h uniforme prys verkoop kry natuurlik h kleiner nette inkomste hoe verder die gemiddelde afstand van sy afsot is. So h produsent wat teen h uniforme prys op alle markte verkoop, verkies om sy mark uit te brei, selfs in die aanwesigheid van h

kleiner netto inkomste op langafstand verkope, waarskynlik omdat vervoerkoste in sy geval h klein item is en sy besondere belangstelling toegespits is op die uitbreiding van sy verkope op grond van besondere ^{kenmerke} en meriete van sy produk.

h Verdere gevolg van markoortvloeling is dié van kruisvervoer, d.w.s. dat dieselfde tipe produk in beide rigtings oor dieselfde roete vervoer word. Hierdie kruisvervoer kom ook algemeen voor onder toestande van prysdiskriminasie. As gevolg van die toepassing van prysdiskriminasie, deur verskeie soortgelyke ondernemings op verskillende markte, om h vervoerkoste oor al hulle verkope te versprei, skep dit dus groter moontlikhede vir wederaydee mededinging. Waar produkte werklik van h vervangbare aard is, is kruisvervoer beslis verkwistend.

Markoortvloeling kom ook dikwels voor in gevalle waar twee produksiegebiede dieselfde behoefte bevredig deur verskillende, maar wel vervangbare produkte te lewer. As alle verbruikers ooreenstemming sou bereik oor die relatiewe meriete van alternatiewe produkte, sou daar geen besondere rede bestaan vir markoortvloeling nie. Die minderwaardige produk sou sy afsetgebied eenvoudig beperk vind. In werklikheid egter, verskil verbruikers aansienlik in hul beskouings oor pryswaardes en gehalte en dit bring die oortvloeling van markte mee.

4. Invloed van Bedryfsmededinging op Spoorwegtariewebeleid.

Die vooruitgang van enige spoorwegonderneming hang in die laaste instansie af van die vooruitgang van diegene wat gebruik maak van sy dienste, terwyl laasgenoemde se vooruitgang oor die algemeen in noue verband staan met die verkryging van voldoende toegang tot belangrike markte. Die Spoorweë en Spoorwegverbruikers se belange is dus afhanklik van mekaar, aangesien dit deur die Spoorweë is dat die markarea uitgebrei word en produsente toegang verleen word tot h baie wye gebied vir die aankoop van hulle benodighede en die verkoop van hulle produkte. Dit is in die belang van die Spoorweë om die welvaart van sy gebied in ag te neem en sy tariewe aan te pas om sy verbruikers in staat te stel om hul produkte onder gunstige toestande te bekom en hul benodighede teen redelike koste van afgeleë bronne te verkry.

Waar 'n nuwe onderneming op soek is na 'n gunstige vestigingslokaliteit, is een van sy vernaamste oorwegings die toegang tot 'n voldoende afaetgebied. Hierdie is dan grootliks 'n vervoerprobleem. Indien dit 'n distribusieonderneming is, moet dit kan onderhandel met soveel mededingende leveransiers as wat moontlik is en terselfdertyd in staat wees om sy goedere oor 'n voldoende markarea te versprei. Om naby te wees (in terme van vervoertariewe) aan beide leveransiers en 'n groot aantal kliente, is dikwels onmoontlik en dit is hier waar spoorwegtariewe van belang is. Veral waar ons mededingende vervoerondernemings het, moet 'n Spoorweg deur sy tariewe ondernemings in staat stel om hulself langs sy roetes te vestig, sodat hulle geradelik sal kan mededing met oortgelyke ondernemings op ander plekke wat deur ander vervoerondernemings bedien word. Om die vestiging van nuwe ondernemings aan te moedig, moet die spoorweg se tariewe toestande van gesonde mededinging okep. In die geval van goed gevestigde ondernemings is mededingende toestande dikwels onderworpe aan verandering en gevolglik moet die spoorweë hul tariewe wysig om by veranderde toestande aan te pas. Dit is hierdie feit wat dikwels die verklaring uitlok dat die Spoorweë nie self hul tariewe bepaal nie, maar dat tariewe feitlik op hulle afgedwing word deur die noodsaaklikheid om by ekonomiese toestande aan te pas, waaroor die Spoorweë eelf geen beheer het nie. Hulle tariewe moet dus bepaal word om hul kliente (van wie hulle vir voldoende verkeer afhanklik is) teen afbrekende mededinging te beskerm. Waar die Spoorweë op die lang duur op soek is na groter hoeveelhede verkeer, moet tarief veranderinge ook in dié lig gesien word, van hul uitwerking op die volume verkeer wat hulle sal aanmoedig. In die geval van mededingende vervoerondernemings, of in die geval van onvoldoende gebruik van beskikbare vervoerfasiliteite in sekere rigtings, is enige faktor wat 'n spoorwegverbruiker sal verhoed om hom in 'n bepaalde gebied te vestig, ook 'n probleem wat die Spoorweg raak en enige faktor wat die verbruiker sal aanmoedig om sy afaet uit te brei, moet, indien enigens moontlik, aandag geniet. Nie olegs nasionale, maar ook internasionale handel speel vandag 'n belangrike rol en die Spoorweë moet nie net poeg om die nasionale handelverkeer uit

te brei nie, maar ook die buitelandse handelsbelange van die ondernemings wat vir hom van belang is, altyd met die oog daarop dat soos die markgebiede uitbrei, die hoeveelheid verkeer ook toeneem.

As permanente faktor in die ekonomiese groei van h land, moet die Spoorweë die land se ekonomiese ontwikkeling bevorder. Dit moet dien vir die ontwikkeling van die land as geheel en met inagneming van langtermyne resultate. Dit moet belangstel en bydra tot die land se voorspoed op alle ekonomiese gebiede, en in die skepping van daardie toestande wat hierdie vooruitgang voortdurend maak en aanmoedig tot steeds groter resultate. Huidige resultate moet geensins die enigste oorweging wees nie. Van groter belang is om die land te help opbou en ontwikkel, om welvaart te verhoog en as aanmoediging te dien vir die volle en nuttige gebruik van die land se natuurbronne, arbeid en kapitaal. Dit is ook slegs deur middel van die algemene ontwikkeling van die land dat die Spoorweg self progressiewe vooruitgang kan beleef.

HOOFSTUK III.

ONTLEDING VAN SPOORWEEËRVOER VANAF
EN NA BLOEMFONTEIN.

ONTLEDING VAN SPOORWEEVERVOER VANAF EN NA BLOEMFONTEIN.

In die vorige hoofstuk is hoofsaaklik gewys op die belangrikheid van Spoorwegtariewe as lokalisasiefaktor. Vervolgens is h ontleding gemaak van die omvang en aard van goedere-versendings tussen Bloemfontein en ander sentrums in die Unie. Vir hierdie ontleding is gebruik gemaak van gegewens geneem uit departementele opgawes van die Spoorweg Goederekantoor te Bloemfontein. Hierdie opgawes verstrek h maandelikse opsomming van gewig en spoorvrag van goedere versend sowel as ontvang tussen Bloemfontein en elke betrokke sentrum in die land. In Tabel 7 en 8 word die gewigte van alle goedere ontvang en afgestuur gedurende September 1954 uiteengesit.

Dit is duidelik dat gewigte op sigself geen doeltreffende grondslag bied vir vergelykings doeleindes nie, en gevolglik moes h verdere ontleding gemaak word van die aard van die goedere wat gedurende hierdie tydperk versend is. Ongelukkig word geen ontleding of opgaaf hiervan deur die Spoorweg Administrasie saamgestel nie en moes daar gevolglik verwys word na die fakture vir die afsonderlike versendings gedurende die betrokke tydperk. Weens die besondere omvang hiervan (ongeveer 80,000 ontvangs- en afgestuurde fakture maandeliks) is die goedere in sekere hoofklasse gegroepeer. So byvoorbeeld is alle fabrikate onder een hoof geneem, hetsy ingevoer of plaaslik gefabriseer (ook die wat nie direk vanaf die vervaardigingsplek versend is nie).

As gevolg van die besondere omvang van maandelikse versendings is daar h ontleding gemaak van slegs daardie sentrums wie se goedereverkeer na of vanaf Bloemfontein meer as h totaal van 10ton vir die maand beloop het. Weens die onbelangrikheid van die terugsending van leë houers, is die gewigte ten opsigte hiervan ook buite rekening gelaat. Daar is wel gevind dat, na die inagneming van slegs daardie sentrums binne die Unie met meer as 10ton verkeer vir die maand, die aftrekking van die vervoer van leë houers, hierdie totaal nie veel onder die totale gewig van alle versendings vir die maand te staan kom nie. In die geval van goedere ontvang vir die maand, kry ons byvoorbeeld na die genoemde aftrekkings, h totaal van 52,049 ton, teenoor h totale gewig van 53,693 ton, vir alle goedere

ontvang. In die geval van goedere versend is dit 21,527 ton teenoor h totaal van 23,750 ton.

Wat betref goedere afgestuur vanaf Bloemfontein, stel die Spoorweë h maandelikse departementele opgaaf saam, wat h indeling gee van die gewigte en tarieweklasse vir die betrokke versendings na elke sentrum (gewigte word verstrekk tot die naaste ton). Ongelukkig word dieselfde indeling nie gemaak ten opsigte van goedere ontvang nie, en kon daar dus slegs van die afgestuurde goedere h tarieweklas-ontleding gemaak word.

Die gegewens word vervolgens uiteengesit in Tabelle 7 en 8.

Tabel No. 7.

Goedere-versendings (per spoor) vanaf ander sentrums na Bloemfontein, September 1954.

Afsendstasie	Aard en Gewig van Goedere (Tonne)	Totale Gewig (Tonne)
(in volgorde van grootte van versendings, volgens Provinsie).		
<u>KAAP PROVINSIE.</u>		
1 Oos London	Petrol, Olie, Paraffien 8,141; Hout 867; Fabrikate 532; Vrugte 45;	9,585
2 Port Elizabeth	Fabrikate 616; Ingevoerde Hout 195; Petrol, Olie 63; Vrugte 28;	902
3 Kaapstad	Fabrikate 281; Vis 121; Vrugte 16;	418
4 Mafeking	Hout (Ex Beira) 224;	224
5 Vryburg	Meel 192	192
6 Tadmester	Lusern 184	184
7 Kimberley	Fabrikate 54; Vleis 51	105
8 George	Hout 136	136
9 Silverstreams	Kalk 131	131
10 Assengasbosch	Hout 126	126
11 Aliwal Noord	Meel 122	122
12 Wintersrush	Sement 90; Aartappels 15	105
13 Barkley Wes	Sand 84; Aartappels 16	100
14 Maitland	Fabrikate 81; Hawer 10	91

Vervolg:

15 Upington	Lusern 89	89
16 Uitenhage	Fabrikate 84	84
17 Queenstown	Meel 82; Fabrikate 1	83
18 Stellenbosch	Fabrikate 67	67
19 Brackenfel	Fabrikate 55	55
20 Stutterheim	Hout 55	55
21 Worcester	Fabrikate 25; Vrugte 25	50
22 Bellville	Houtpale 44; Fabrikate 2	46
23 Paarl	Fabrikate 59; Vrugte 5	42
24 Louisvale Road	Lusern 40	40
25 Bredasdorp	Haver 38	38
26 Rondebosch	Meel 36	36
27 Rugenot	Fabrikate 36	36
28 Ashton	Fabrikate 27; Vrugte 7	34
29 Nuy	Kalk 31	31
30 Beaconsfield	Lusernmeel 28	28
31 Norvalpont	Lusern 26	26
32 Kuilsrivier	Fabrikate 24	24
33 Warrenton	Lusern 20	20
34 Border	Lusern 20	20
35 Malmesbury	Voer 20	20
36 Paou	Fabrikate 19	19
37 Modderivier	Lusern 11; Aartappels 8	19
38 Ceres	Vrugte 18	18
39 Grahamstad	Vrugte 17	17
40 Keimoes	Lusern 17	17
41 Kleinbegin	Lusern 17	17
42 Soutrivier	Fabrikate 16	16
43 Elsieerivier	Fabrikate 16	16
44 Wellington	Fabrikate 15	15
45 Magoogang	Lusern 14	14

Vervolg:

46. Kingwilliamstown	Fabrikate 13; Vrugte 1.	14
47 Graaff Reinet	Fabrikate 11	11
48 Cradock	Lusern 10	10
49 Saldanha	Viemeel 10	10
50 Elgin	Vrugte 10	10
51 Bctrivier	Groente 10	10
	Totaal	<u>13,578</u>

ORANJE-VRYSTAAT.

1 Wepener	Sand 4724; Fabrikate 5	4,729
2 Glen	Sand 2,793;	2,793
3 Viljoensdrift	Steenkool 1,673	1,673
4 Whites	Sement 955	955
5 Hennenman	Sement 830	830
6 Vetrivier	Sand 672	672
7 Kroonstad	Meel 457; Fabrikate 93; Voer 27; Sand 20	597
8 Jammersdrift	Meel 406	406
9 Vierfontein	Steenkool 385	385
10 Gumtree	Meel 223; Aartappels 11	234
11 Cloccolan	Aartappels 121; Fabrikate 15	136
12 Welkom	Fabrikate 81; Meel 29; Mielies 12	122
13 Senekal	Meel 95	95
14 Westminster	Aartappels 80; Fabrikate 10	90
15 Brandfort	Mielies 82; Fabrikate 4; Meel 1; Sout 1	88
16 Tweespruit	Aartappels, Eiers 70; Fabrikate 12	82
17 De Brug	Mielies 82	82
18 Ficksburg	Aartappels 62; Hout 9; Fabrikate 4	75
19 Maseru	Klip 58; Fabrikate 3	61
20 Theunissen	Meel 54; Fabrikate 3	57
21 Harrismith	Fabrikate 32; Aartappels 8; Voer 7; Hout 2	49
22 Bethlehem	Fabrikate 25; Aartappels 8; Lusern 8; Mielies 5	46

Vervolg:

23.	Marseilles	Aartappels, Eiers 34	34
24	Rendezvous	Meel 34	34
25	Wesselsbron	Mielies 28; Meel	29
26	Fouriesburg	Aartappels 22; Voer 6	28
27	Ladybrand	Aartappels 14; Fabrikate 11	25
28	Zastron	Aartappels 9; Fabrikate 12	21
29	Modderpoort	Aartappels, Eiers 21	21
30	Heuningspruit	Kalk 20	20
31	Bothaville	Hout 9; Eiers 6; Voer 5	20
32	Koffiefontein	Aartappels 16	16
33	Thaba'Nchu	Fabrikate 7; Voer 7	14
34	Petrus	Sout 8; Aartappels, Uie 6	14
35	Paardeberg	Aartappels 10	10
36	Philippolisweg	Fabrikate 10	10
Totaal			<u>14,531</u>

TRANSVAAL.

1	Breyten	Steenkool 4,682	4,682
2	Estantia	Steenkool 4,161	4,161
3	Kazerne	Fabrikate 1,255; Groente, Vrugte 72	1,327
4	Bezuidenhouterus	Steenkool 1,109	1,109
5	Kromklip	Steenkool 720	720
6	Germiston	Fabrikate 606	606
7	Slurry	Sement 541	541
8	van Dyksdrift	Steenkool 536	536
9	Bank	Stene 428	428
10	Saaiwater	Steenkool 428	428
11	Minnsar	Steenkool 408	408
12	Wattles	Fabrikate 321	321
13	Vereeniging	Fabrikate 289	289
14	Cordelfes	Fabrikate 275	275

Vervolgt

15 Witbank	Steenkool 275	275
16 Kaapmuiden	Groente, Vrugte 260	260
17 Blackhill	Steenkool 250	250
18 Houtkep	Fabrikate 222	222
19 Booyens	Fabrikate 105; Teels, Stone 100	205
20 Hercules	Stone 126; Fabrikate 48	174
21 Politsi	Groente, Vrugte 169	169
22 Malelane	Groente, Vrugte 167	167
23 Pretoria	Fabrikate 166	166
24 Boksburg Oos	Fabrikate 114; Stone 25	139
25 Keekemoer	Stone 125	125
26 Nelspruit	Groente, Vrugte 115	115
27 Mataffin	Groente, Vrugte 111	111
28 Brits	Sand 60; Graniet 37	97
29 White River	Groente, Vrugte 96	96
30 Rustenburg	Graniet 43; Fabrikate 36	79
31 Kliprivier	Fabrikate 78	78
32 Elandsfontein	Fabrikate 66	66
33 Hectorspruit	Groente, Vrugte 65	65
34 Langlaagte	Fabrikate 63	63
35 Springs	Fabrikate 62	62
36 Lichtenburg	Sement 47	47
37 Alkmaar	Groente, Vrugte 43	43
38 Letsitele	Groente, Vrugte 40	40
39 Komatipoort	Groente, Vrugte 39	39
40 Letaba	Groente, Vrugte 38	38
41 Elandshoek	Hout 25; Groente, Vrugte 15	38
42 Kempton Park	Fabrikate 36	36
43 Tzaneen	Groente, Vrugte 35	35
44 Benoni	Fabrikate 35	35
45 Marble Hall	Kalk 35	35
46 Schweizer Renake	Meel 24	24
47 Klerksdorp	Meel 12; Miellies 10	22

Vervolg:

48	Piensaarsrivier	Groente, Vrugte 22	22
49	Potgietersrust	Voer 22	22
50	Britten	Sout 18	18
51	Alberton	Fabrikate 16	16
52	Schagen	Groente, Vrugte 16	16
53	Pretoria Noord	Graniet 16	16
54	Endicott	Voer 13	13
55	Rubbervale	Groente, Vrugte 13	13
56	Hoedspruit	Groente, Vrugte 12	12
57	Carino	Groente, Vrugte 12	12
58	Hendriksdal	Hout 12	12
59	Driemanskap	Fabrikate 12	12
60	Roeëton	Groente, Vrugte 11	11
61	Bloemhof	Meel 11	11
62	Barberton	Groente, Vrugte 10	10
63	Groot Spelonken	Groente, Vrugte 10	10
Totaal			<u>19,471</u>

NATAL.

1	Durban	Fabrikate 756; Petrol, Olie 238; Suiker 119; Hout 103; Groente, Vrugte 62	1,278
2	Fawnless	Vuurmaakhout 480	480
3	Richmond	Vuurmaakhout 416	416
4	Utrecht	Steenkool 335	335
5	Mount Edgecombe	Suiker 268	268
6	Morebank	Fabrikate 240	240
7	Rosburgh	Suiker 211	211
8	Dannhauser	Steenkool 165	165
9	Weschbank	Steenkool 140	140
10	Greytown	Vuurmaakhout 122	122
11	Ahrens	Vuurmaakhout 119	119
12	Congella	Fabrikate 112	112
13	Jacobs	Fabrikate 92	92

Vervolg:

14 Wartburg	Houtpale 71	71
15 Umgeni	Teels, Steen 53	53
16 Stilwater	Vuurmaakhout 47	47
17 Mkhondeni	Fabrikate 42	42
18 Estcourt	Fabrikate 40	40
19 Seven Oaks	Vuurmaakhout 28	28
20 Newcastle	Fabrikate 26	26
21 Kwambonambi	Hout 24	24
22 Pietermaritzburg	Fabrikate 24	24
23 Howick	Fabrikate 23	23
24 Victoria	Vuurmaakhout 22	22
25 Sarnia	Fabrikate 22	22
26 Stamford Hill	Fabrikate 18	18
27 Schespersnek	Vuurmaakhout 14	14
28 Vryheid	Vuurmaakhout 14	14
29 Talana	Fabrikate 12	12
30 Pinetown	Fabrikate 11	11
	Totaal	4,469
Leurenzo Marques	Vrugte (Piesangs) 76	76
Walvisbaai	Vismeel 26	26

Tabel No. 8.

Goedere-versendings (per spoor) vanaf Bloemfontein na ander sentrums,
September 1954.

Bestemming (in volgorde van grootte van ver- sendings, vol- gens Provinsie).	Aard en Gewig van Goedere (Tonne)	Totale Gewig (Tonne)
<u>KAAP PROVINSIE.</u>		
1 Oos London	Steen 177; Eiers 59; WolVelle 36; Fa- brikate 36; Sout 22; Groente, Vrugte 19; Sement 2;	351

Vervolg:

2 Kimberley	Fabrikate 203; Stene, Sement 63; Sout 15; Groente 15; Meel 12	308
3 Queenstown	Stene 122; Sement 69; Fabrikate 15; Groente 4; Meel 1	211
4 Aliwal Noord	Stene 146; Fabrikate 34; Groente 18; Hout 3; Sement 2	203
5 Port Elizabeth	Wol 74; Velle 48; Fabrikate 48; Eiers 11	181
6 Barkley Oos	Stene 121; Sout 16; Fabrikate 13; Groente 12	162
7 Wellesberg	Stene 42; Meel 41; Fabrikate 11; Sement 10; Groente 4	108
8 Beaconsfield	Stene 60; Fabrikate 47	107
9 Burghersdorp	Stene 60; Fabrikate 28; Groente 13	101
10 Knapdear	Stene 42; Gruis 42; Sement 6	90
11 Pokweni	Stene 86	86
12 Hanoverweg	Stene 44; Fabrikate 10; Meel 8	62
13 Taungse	Stene 42; Sout 10; Miellies 5; Fabrikate 3	60
14 Vryburg	Fabrikate 46; Meel 6; Olie 6	58
15 Maclear	Stene 54	54
16 Upington	Fabrikate 48; Aartappels 3	51
17 Prieska	Sement 24; Fabrikate 22	46
18 Schocombie	Stene 42; Fabrikate 1	43
19 Hofmeyer	Stene 19; Meel 16; Fabrikate 8	43
20 Rosmead	Stene 43;	43
21 De Aar	Fabrikate 17; Vrugte, Groente 14; Meel 7; Botter 4	42
22 Middelburg	Sement 19; Fabrikate 12; Meel 10	41
23 Lady Grey	Stene 19; Groente 8; Fabrikate 5; Meel 4; Hout 2	38
24 Steynsburg	Stene 20; Meel 8; Groente, Vrugte 4; Fabrikate 3	35
25 George	Stene 19; Miellies 9; Fabrikate 3	31
26 Kuruman	Fabrikate 24; Meel; Miellies 6	30
27 Kaapstad	Fabrikate 19	19
28 Moltene	Stene 21; Fabrikate 4	25

Vervolg:

29 Naauwpoort	Groente 7; Sout 6; Fabrikate 4; Sement 5; Botter 2	24
30 Wintersrush	Fabrikate 14; Mielies, Meel 9	23
31 Cradock	Meel 10; Groente, Vrugte 10; Fabrikate 2	22
32 Norvalspont	Meel 16; Sout 3; Fabrikate 3	22
33 Postmasburg	Fabrikate 16; Mielies, Meel 6	22
34 Douglas	Fabrikate 13; Meel, Mielies 8	21
35 Koopmansfontein	Meel, Mielies 10; Sout 5; Fabrikate 5	20
36 Alexandria	Meel 17; Fabrikate 3	20
37 Beaufort Wes	Fabrikate 12; Groente, Vrugte 7	19
38 Silverstreams	Meel, Mielies 11; Fabrikate 8	19
39 Bellville	Fabrikate 17	17
40 Dordrecht	Sement 7; Groente 5; Meel 2; Sout 2	16
41 Graaff Reinet	Fabrikate 6; Sement 5; Meel 3	14
42 Jamestown	Sement 9; Groente 2; Meel 1; Fabrikate 1	13
43 Worcester	Mielies 6; Fabrikate 4;	10
44 Fort Beaufort	Aartappels 10; Fabrikate 2	12
45 Halseton	Fabrikate 12	12
46 Victoria Wes	Fabrikate 11	11
47 Kakamas	Fabrikate 8; Meel 3	11
48 Modderrivier	Fabrikate 8; Meel 2	10
49 Bitterfontein	Aartappels 10	10
50 Bedford	Mielies, Meel 10	10
51 Qamata	Sement 10	10
52 Elliot	Sement 8; Sout 1; Fabrikate 1	10
	Totaal	<u>3,007</u>

ORANJE-VRYSTAAT.

1 Welkom	Stene 2,685; Fabrikate 149; Hout 12	2,846
2 Virginia	Stene 2,684; Fabrikate 21; Groente 5; Hout 2	2,712
3 Brandfort	Petrol, Olie 986; Fabrikate 130; Stene 86	1,202

Vervolg:

4 Allanridge	Stene 881; Fabrikate 4	885
5 Odendaalsrus	Stene 720; Fabrikate 49; Hout 12	781
6 Westminster	Petrol, Paraffien 276; K.Koring 258; Fabrikate 62; Stene 20; Sement 2	618
7 Kroonstad	Stene 394; Fabrikate 136; Koring 70	600
8 Edenburg	Stene 246; Meel 60; Fabrikate 42; Sement 14; Petrol, Paraffien 122	484
9 Glen Harmony	Stene 374; Fabrikate 3	377
10 Dewetsdorp	Petrol, Paraffien, Olie 137; Fabrikate 96; Stene 82; Klip 32; Sement 5	352
11 Zastron	Stene 220; Fabrikate 79; Groente 13; Sout 11; Sement 8	331
12 Ficksburg	Stene 106; Fabrikate 80; Klip 60; Sout 53; Groente 20; Sement 2	321
13 Kalkvlakte	Stene 303; Fabrikate 4	307
14 Tweespruit	Petrol, Paraffien 186; Fabrikate 48; Stene 42; Sement 5; Groente 9	290
15 Theunissen	Petrol, Paraffien, Olie 109; Fabrikate 89; Stene 60; Groente 25	283
16 Petrus	Petrol, paraffien, Olie 83; Stene 104; Fabrikate 50; Klip 17; Meel:19	273
17 Bethany	Petrol, Paraffien, Olie 125; Fabrikate 36; Meel 40; Stene 19; Sout 7; Hout 3	230
18 Jagersfontein	Fabrikate 68; Stene 50; Gruis 40; Meel 34; Sement 10; Groente 6	208
19 Trompsburg	Petrol, Paraffien, Olie 94; Fabrikate 69; Meel 14; Sement 29	206
20 Bethulie	Stene 104; Klip 42; Fabrikate 41; Meel 13	200
21 Thaba'Nchu	Petrol, Paraffien, Olie 127; Fabrikate 55; Groente 12	194
22 Immigrant	Stene 146; Sement 22; Petrol 14; Fabrikate 12	194
23 Springfontein	Stene 115; Fabrikate 32; Meel 29; Sement 7; Groente 7	190
24 Hennenman	Stene 144; Fabrikate 43; Groente 3	190
25 Jammersdrift	Petrol, Paraffien, Olie 70; Stene 61; Fabrikate 44	175
26 Bethlehem	Stene 82; Fabrikate 82; Groente 6	170
27 Winburg	Petrol, Paraffien, Olie 23; Stene 62; Fabrikate 51; Groente 8	144

Vervolg:

28	Ladybrand	Fabrikate 91; Groente 18; Sout 9; Sement 7; Meel 16	141
29	Sannaspos	Stene 42; Gruis 21; Fabrikate 28; Petrol, Olie 24; Meel 10; Sement 3	128
30	Maseru	Petrol, Olie, Paraffien 34; Fabrikate 40; Sement 28; Groente 25	127
31	Wepener	Petrol, Olie 77; Fabrikate 21; Mielies 14; Groente 9; Sout 5	126
32	Marseilles	Petrol, Olie, Paraffien 74; Sement 24; Fabrikate 14; Meel 8	120
33	Philippolisweg	Fabrikate 59; Sement 36; Meel 13; Groente, Vrugte 7; Hout 5	120
34	Rouxville	Fabrikate 39; Meel 24; Stene 21; Sement 18; Petrol, Olie 15; Hout 4	119
35	De Brug	Stene 82; Fabrikate 10; Meel 8; Petrol, Olie 5; Sement 2	107
36	Eensgevonden	Petrol, Olie, Paraffien 98; Fabrikate 6	104
37	Koffiefontein	Stene 62; Fabrikate 25; Groente 8; Sement 3; Hout 2	100
38	Fauresmith	Stene 42; Fabrikate 38; Sement 9; Meel 7	96
39	Olocolan	Fabrikate 41; Petrol, Olie 20; Groente 14; Sout 10	85
40	Boesmanskop	Sement 25; Stene 21; Fabrikate 22; Hout 3	71
41	Smithfield	Meel 42; Fabrikate 29	71
42	Glen	Petrol, Paraffien 7; Stene 42; Fabrikate 18	67
43	Vetrivier	Petrol, Olie, Paraffien 65	65
44	Donkerpoort	Stene 48	48
45	Marquard	Stene 28; Fabrikate 18	46
46	Welgeleë	Stene 42; Meel 3	45
47	Theron	Stene 20; Petrol, Olie, Paraffien 19; Groente 4	43
48	Meadows	Petrol, Olie, Paraffien 20; Fabrikate 26; Meel 8	40
49	Senekal	Fabrikate 30	30
50	Kafferrivier	Petrol, Olie, Paraffien 20; Sement 4; Meel 4	28
51	Priors	Stene 25; Sement 3; Fabrikate 1	27
52	Harriemith	Fabrikate 25	25
53	Ferreira	Sement, Klip 24	24

Vervolg:

54	Bothaville	Fabrikate 24	24
55	Hamilton	Stene 23	23
56	Krugers	Stene 23	23
57	Fouriesburg	Fabrikate 20; Groente 3	23
58	Rendezvous	Fabrikate 22	22
59	Vrede	Aartappels 13; Fabrikate 8	21
60	Paardeberg	Petrol, Paraffien 5; Fabrikate 8; Meel 7	20
61	Wonderkop	Stene 20	20
62	Karree	Petrol, Paraffien 14; Meel 3	17
63	Parys	Fabrikate 10; Sout 7	17
64	Wesselsbron	Fabrikate 15	15
65	Lindley	Fabrikate 10; Aartappels 4	14
66	Heilbron	Fabrikate 13	13
67	Kaalspruit	Meel 5; Fabrikate 4; Paraffien 2	11
68	Reitz	Fabrikate 11	11
69	Modderpoort	Fabrikate 4; Sout 5; Groente 2	11
70	Kopjes	Fabrikate 8; Aartappels 2	10
71	Warden	Fabrikate 8; Sout 2	10
72	Tweeling	Sout 8; Fabrikate 2	10
Totaal			<u>17,081</u>

TRANSVAAL

1	Boeysens	Stene 418; Fabrikate 9	427
2	Kazerne	Fabrikate 74; Meel 58; Sout 14; Groente 12	158
3	Vereeniging	Fabrikate 91; Ou Yster 49	140
4	Balfour Noord	Mielies 96; Fabrikate 2	98
5	Houtkop	Ou Yster 66; Fabrikate 22	88
6	Langlaagte	Sout 61; Stene 11; Fabrikate 8	80
7	Bloemhof	Fabrikate 30; Meel 7	37
8	Christiana	Fabrikate 32	32
9	Germiston	Fabrikate 20	20
10	Pretoria	Fabrikate 13	13

Vervolg:

11 Klerkedorp	Fabrikate	13
12 Lyttleton	Fabrikate 13	13
13 Vaalwater	Fabrikate 12	12
14 Kempton Park	Fabrikate 10	10
15 Saaiwater	Aartappels 10	10
	Totaal	<u>1,151</u>

NATAL

1 Durban	Eiers 64; Aartappels 32; Better 29; Fabrikate 17	142
2 Umgeni	Sement 49; Fabrikate 49	98
3 Jacobs	Sement 8; Fabrikate 6	14
4 Port Shepstone	Sout 13	13
5 Pietermaritzburg	Fabrikate 5; Eiers 3; Groente 3	11
6 Stanger	Fabrikate 6; Groente 3; Sout 1	10
	Totaal	<u>288</u>

Suid-Wes-Afrika

1 Windhoek	Stene 39; Fabrikate 16	55
2 Mariental	Meel 22; Aartappels 2	24
3 Keetmanshoop	Aartappels 6; Fabrikate 5; Meel 5	16
4 Outjo	Fabrikate 8; Aartappels 5	13
	Totaal	<u>108</u>

Die besonderhede en gegewens uiteengesit in Tabelle 7 en 8 word onderskeidelik aangetoon op twee afsonderlike kaarte (sien invoegsel in agterblad) Hierdie voorstellings en die betrokke tabelle toon duidelik dat daar 'n opmerkbare verskil voorkom tussen die verkeersbewegings van en na Bloemfontein. In hierdie verband kan daar slegs verwys word na die goedere ontvang en versend tussen Bloemfontein en die verskeie provinsies gedurende September 1954.

Tabel No 9

VERGELYKING TUSSEN GOEDERE - VERSENDINGS NA EN VANAF
BLOEMFONTEIN SEPTEMBER 1954

Provinsie	Tonne Goedere versend na Bloemfontein	Tonne Goedere versend vanaf Bloemfontein
Transvaal	19,471	1,151
Oranje-Vrystaat	14,551	17,081
Kaap	13,578	3,007
Natal	4,469	288
Totaal	52,049	21,527

Uit bogenoemde Tabel is dit duidelik dat Bloemfontein aansienlik meer goedere van die Transvaal, Kaap en Natal ontvang as wat soentoe gestuur word. Behalwe die blote totale word 'n afsonderlike ontleding in die volgende tabelle gegee van die hoofklasse goedere ontvang en versend tussen Bloemfontein en elke provinsie.

Tabel No 10

HOEVEELHEID EN KLASSE GOEDERE ONTVANG TE BLOEMFONTEIN VANUIT DIE VERSKILLENDE PROVINSIES SEPTEMBER 1954

Provinsie	Steenkoal Brandstof	Groente, vrugte botter, eiers meel, voer	Hout, Sement kalk, klip stene, teels	Wol, velle vleis, vis scout, suiker	Fabri- kate	Totaal
Kaap	8,204	1,205	1,983	172	2,014	13,578
Transvaal	12,569	1,463	1,616	18	3,805	19,471
Natal	878	62	1,513	598	1,418	4,469
	21,651	2,730	5,112	788	7,237	37,518
Vrystaat	2,058	2,067	10,075	9	322	14,531
Totaal	23,709	4,797	15,187	797	7,559	52,049

Tabel No 11

HOEVEELHEID EN KLASSE GOEDERE VANAF BLOEMFONTEIN VERSEND NA DIE VERSKILLENDE PROVINSIES SEPTEMBER 1954.

Provinsie	Steenkool Brandstof	Groente, vrugte, botter, eiers, meel, graan	Hout, sement stene, teels	Wol, velle scout	Fabrikate	Totaal
Kaap	6	488	1,465	238	810	3,007
Transvaal	-	183	544	75	349	1,151
Natal	-	134	57	14	83	288
	6	805	2,066	327	1,242	4,446
Vrystaat	2,849	932	10,867	117	2,516	17,081
Totaal	2,855	1,737	12,933	444	3,558	21,527

h Vergelyking tussen tabelle 10 en 11, toon in die eerste instansie dat Bloemfontein h baie groter hoeveelheid fabrikate vanaf die ander provinsies ontvang as wat seentoe vanaf Bloemfontein versend word, d.w.s. 7257 ton teenoor 1242 ton. Laasgenoemde syfer bestaan ook hoofsaaklik uit versendings fabrikate na sentrums soos Kimberley, Beaconsfield en ander nabygeleë sentrums binne Noord-Kaapland (sien tabel 8). Die versendings vanaf Bloemfontein na hierdie drie provinsies bestaan hoofsaaklik uit goedere in die laëtarieweklasse soos groente, vrugte, eiers, botter en meel. Die verspreiding van produkte vanaf Bloemfontein is ook hoofsaaklik beperk tot die Vrystaat, die noordelike deel van Kaapland, asook sentrums in die omgewing van Kimberley en Vryburg, terwyl die goedere ontvang (behalwe sand en sement) hoofsaaklik afkomstig is uit ander provinsies, by uitstek vanaf Transvaal.

Tabel No 12 toon die verskil in spoorvrag per ton tussen goedere versend van en na Bloemfontein, en sekere stasies wat geleë is binne die hooggeïndustrialiseerde gebiede van Suid-Transvaal en die hawesentrums. In hierdie tabel (sien bladsy 57) word gevind dat die spoorweginkomste per ton op die goedere ontvang heelwat hoër was as in die geval van versendings. Dit is ook hoofsaaklik as gevolg van die ontvangs van goedere in die hoë tarieweklasse (fabrikate), en versending van goedere in die laë tarieweklasse (landbouprodukte ens.)

Tabel No 12. (1)

VERSKIL IN SPOORVRAG PER TON TUSSEN GOEDERE-VERSENDINGS NA EN VANAF
BLOEMFONTEIN EN HOOG GEINDUSTRIALISEERDE GEBIEDE - SEPTEMBER 1954

Stasies.	Goedere Ontvang (Tonne)	Totale Spoorvrag £	Spoorvrag Per Ton £	GOEDERE Versend (Tonne)	Totale Spoorvrag £	Spoorvrag Per Ton £
Kazerne						
Beoysens						
Germiston						
Langlaagte	2,138	14,661	6.86	1,036	2,200	2.12
Durban						
Jacobs						
Pinetown						
Congella						
Rosburgh						
Stamford Hill	1,722	16,445	9.55	178	837	4.70
Kaapstad						
Sourtrivier						
Maitland						
Bellville						
Parow	590	8,543	14.48	55	628	11.42
Port Elizabeth	902	10,013	11.10	192	1,846	9.61

(1) Die gegewens aangegee in hierdie tabel sluit in totale spoorvrag op alle versendings, insluitende loëhousers, wat in die geval van versendings vanaf Bloemfontein na die gebiede in Suid-Transvaal 423 ton was. Die totale gewig van versendings na hierdie gebied was met die uitsluiting van loëhousers slegs 613 ton.

In tabel 13 word die verskil aangetoon in spoorvrag per ton op goedere ontvang en versend tussen Bloemfontein en minder ontwikkelde nabygeleë sentrums. In hierdie tabel (sien bladsy 58) vind ons h teenoorge- stelde resultaat as die van tabel 12. In teenstelling met die verhouding in tabel 12 van h hoër tarief per ton op inkomende as op uitgaande versen- dings, vind ons in tabel 13 h laer tarief per ton op inkomende as op uit- gaande verkeer. Hierdie verhouding ontstaan as gevolg van die feit dat goedere van die hoër tarieweklasse (fabrikate) vanaf Bloemfontein na hierdie

Tabel No 13.

VERSKIIL IN SPOORVRAG PER TON TUSSEN GOEDERE-VERSENDINGS NA EN VANAF
BLOEMFONTEIN EN NIE-GEINDUSTRIALISEERDE GEBIED - SEPTEMBER 1954.

Stasie.	Goedere Ontvang (Tonne)	Totale Spoorvrag £	Spoorvrag Per Ton £	Goedere Versend (Tonne)	Totale Spoorvrag £	Spoorvrag Per Ton £
Kroonstad	600	656	1.09	610	1142	1.87
Brandfort	96	136	1.42	1,412	2487	1.76
Alival Noord	126	171	1.36	203	345	1.70
Kimberley	175	455	2.60	313	988	3.16
Bethlehem	56	187	3.34	170	617	3.63

sentrums versend word, terwyl die goedere ontvang vanaf hierdie sentrums hoofsaaklik uit laëtarief produkte bestaan (landbouprodukte).

Behalwe die reeds genoemde ontledings t.o.v. inkomende en uitgaande goedere-verkeer tussen Bloemfontein en die verskillende provinsies asook tussen Bloemfontein en sekere sentrums, word daar vervolgens h myl-afstandsentleding van die inkomende sowel as uitgaande verkeer gemaak. Die klasse goedere ontvang en afstande van vervoer word in die volgende Tabel uiteengesit.

Tabel No 14.

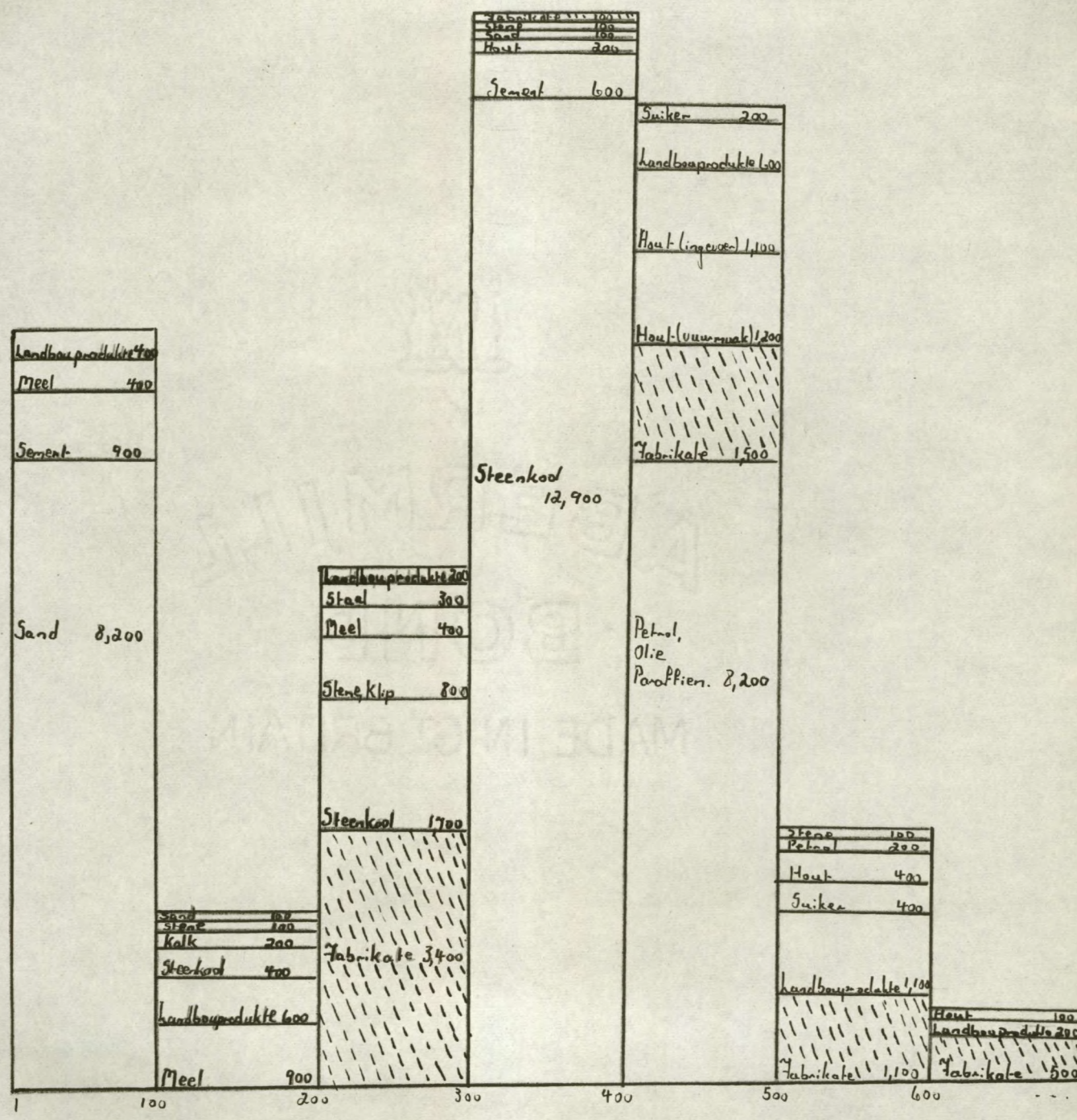
AFSTANDSINDELING VAN HOEVEELHEDE (TOT NAASTE 100 TCN) VAN VERNAAMSTE SOORTE PRODUKTE PER SPOOR TE BLOEMFONTEIN ONTVANG SEPTEMBER 1954.

Mylafstand	Soorte produkte en hoeveelhede ontvang (tot naaste 100 ton)
1 - 100	Sand 8,200; Sement 900; Meel 400; Landbouprodukte 400.
101 - 200	Meel 900; Landbouprodukte 600; Steenkoel 400; Kalk 200; Sand 100; Stene 100;
201 - 300	Fabrikate 3,400; Steenkoel 1,700; Stene & Klip 800 Meel 400; Staal 300; Landbouprodukte 200.
301 - 400	Steenkoel 12,900; Sement 600; Hout (vuurmaak & pale) 200; Sand 100; Stene & Teels 100; Fabrikate 100.
401 - 500	Petrol, olie, paraffien 8,200; Fabrikate 1,500; Hout (vuurmaak & pale) 1,200; Hout (ingevoer) 1,100; Landbouprodukte 600; Suiker 200.
501 - 600	Fabrikate 1,100; Landbouprodukte (groente & vrugte) 1,100; Suiker 400; Hout (vuurmaak) 400; Petrol 200; Stene 100.
601 en verder	Fabrikate 500; Landbouprodukte 200; Hout 100.

Hierdie gegewens word ook verder voorgestel in Diagram No 1 op bladsy 59. Die indeling soos aangebring in tabel No 14 en diagram toon dat Bloemfontein as gevolg van sy sentrale ligging binne redelike afstand geleë is van grondstof en kragbronne; byvoorbeeld sand en sement word verkry binne die afstandsgrens van 1 - 200 myl, steenkoel 100 - 400 myl, Stene 200 - 300 myl, petrol en olie 400 - 500 myl, en hout 400 - 500 myl. Hierdie afstande kan in die geheel as redelik beskou word, veral as in aanmerking geneem word dat hierdie goedere hoofsaaklik binne die lae tarieweklasse sorteer.

Diagram No. 1.

AFSTANDSINDELING VAN HOEVEELHEDE (TOT NAASTE LOOTEN) VAN VERNAAMSTE SOORTE
PRODUKTE PER SPOOR TE BLOEMFONTEIN ONTVANG SEPTEMBER 1954.



My lafstand

Met verwysing na die goedere versend vanaf Bloemfontein gedurende September 1954, word daar in die volgende tabel h mylafstandsindeling gegee van goedere-versendings teen verskillende tarieweklasse.

Tabel No 15. (1)

MYLAFSTANDS- EN TARIWEKLASINDELING VAN GOEDERE PER SPOOR VERSEND VANAF BLOEMFONTEIN SEPTEMBER 1954 (TONNE).

Tariewe- klasse	Mylafstandsindeling.												Totaal
	1 50	51 100	101 150	151 200	201 250	251 300	301 400	401 500	501 600	601 700	701 800	801 -	
1	43	98	185	66	72	61	17	36	11	-	15	7	611
2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	2
3	62	97	220	75	74	46	6	36	13	-	4	4	637
4	-	1	56	-	3	8	-	4	3	2	2	-	79
5	769	491	45	39	16	5	3	-	7	-	-	26	1,401
6	120	220	271	133	144	48	110	216	47	5	23	-	1,537
7	15	96	177	36	23	45	6	8	25	-	5	3	439
8	761	611	49	23	14	8	-	73	94	-	-	-	1,633
9	-	3	5	3	25	1	-	10	-	-	-	-	47
10	43	28	30	23	9	5	2	4	2	1	1	-	148
11	390	481	340	148	95	624	98	127	140	24	17	86	2,570
12	267	449	326	84	91	132	171	244	51	24	7	48	1,894
13	578	4,126	5,634	522	532	576	54	-	19	-	2	49	12,092
14	40	34	183	-	-	4	-	-	-	-	-	-	261
Sement	56	95	127	54	82	21	27	9	49	-	-	-	520
Totaal	3,144	6,830	7,648	1,206	1,181	1,584	494	767	461	56	76	224	23,671

(1) Hierdie tabel sluit slegs die gegewens in van stasies wat gedurende die maand meer as h half ton goedere vanaf Bloemfontein ontvang het.

Hierdie tabel wys nie net op h besondere skerp afname in die totale goedere-versendings na die 300 mylgrens nie, maar werp interessante lig op die verband tussen afstand en die hoeveelheid goedere versend teen die verskillende tarieweklasse. Ook is dit opmerklik dat h baie groot deel van die totale versendings uit die lae tarieweklasse bestaan, byvoorbeeld tarief 10

tot 14 bestaan uit 71 persent van die totaal. Behalwe hierdie verskil in die verhoudings, vind ons ook dat daar by die hoë en heel laagste tarieweklasse die grootste daling voorkom in verhouding tot afstand. Aangesien die heel laagste tarieweklasse naamlik 13 en 14, hoofsaaklik bestaan uit produkte soos stene, vind ons h skerp afname in versendings na die 150 mylgrens, met h feitlik algehele afname na die 300 mylgrens wat hoofsaaklik toe te skryf is aan die lae waarde van hierdie produkte in verhouding tot gewig, wat vervoerkoste oor lang afstande te duur maak. Omdat vervoerkoste op hierdie produkte so h groot deel uitmaak van die uiteindelijke prys, word mededinging in hierdie gevalle streng beperk tot h redelike afstand van die produksie eenheid.

Vir verdere vergelyking word hierdie tariewe in vier groepe ingedeel naamlik tariewe 1-4, 5-8, 9-12 en 13-14. Die eerste groep tariewe bestaan in h groot mate uit fabrikate van hoë waarde in verhouding tot gewig, terwyl die tweede groep intermediêr produkte insluit soos leer, yster, staal, hout ens., of voedsel fabrikate soos botter, ingelegte vrugte, kaas, suiker ens. Die derde groep bestaan uit landbouprodukte soos alle graansoorte, meel, suikerriet, groente en vrugte, terwyl die heel laagste groep uit sekere grondstowwe of produkte met h baie lae waarde in verhouding tot gewig b.v. stene, sand, klip, kalk ens. Die resultate verkry uit hierdie indeling word getoon in tabel 16.

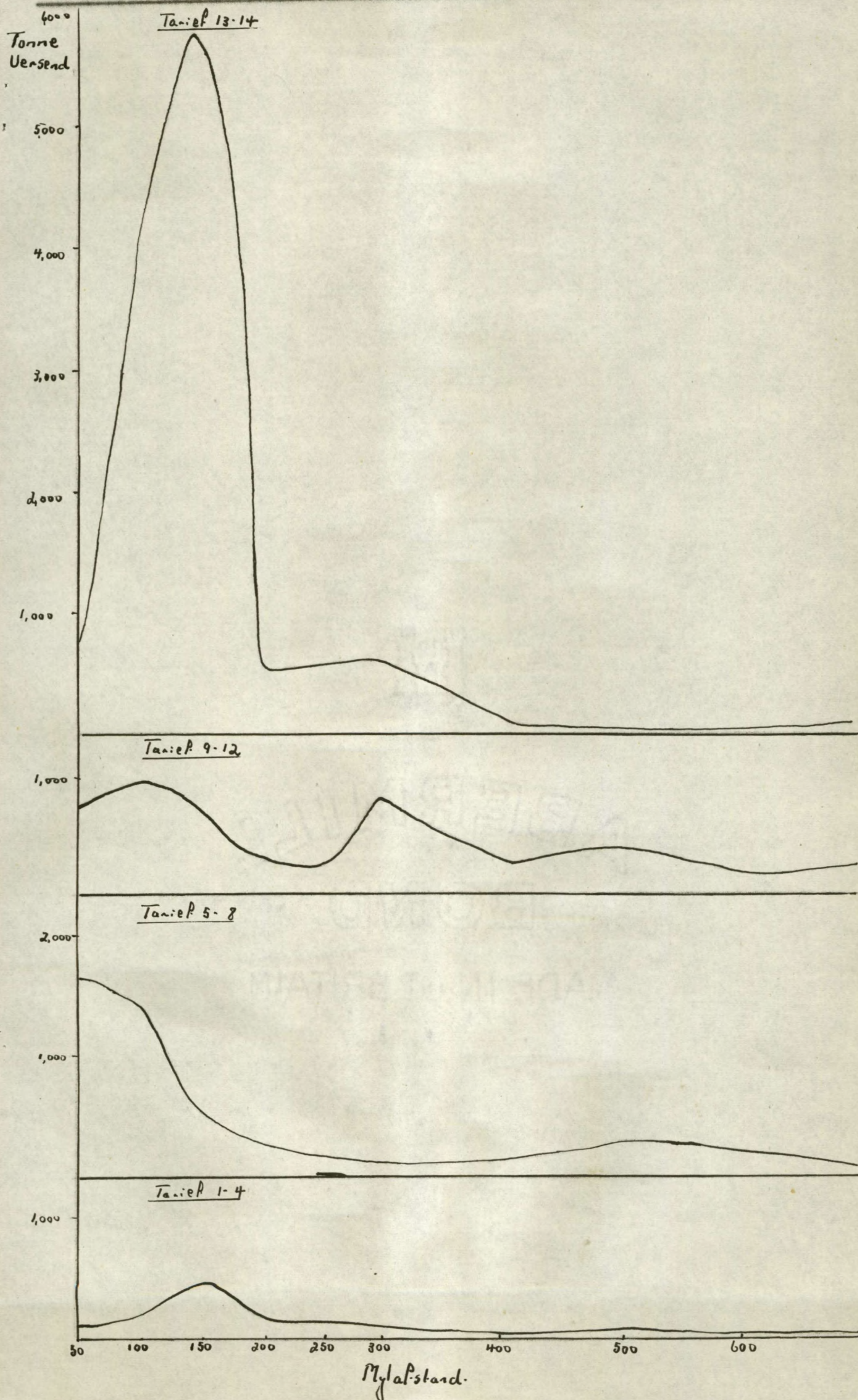
Tabel 16

MYLAFSTANDS- EN TARIWEKLASINDELING VAN GOEDERE PER SPOOR VERSEND VANAF BLOEMPONTEIN SEPTEMBER 1954 (TONNE).

Tarieweklasse	Mylafstandsindeling										Totaal
	1 50	51 100	101 150	151 200	201 250	251 300	301 400	401 500	501 600	600 +	
1 - 4	105	196	461	141	150	115	23	76	27	35	1,329
5 - 8	1,665	1,418	542	231	197	106	119	297	173	62	4,810
9 - 12	700	961	701	258	220	762	271	385	193	208	4,659
13 - 14	618	4,160	5,817	522	532	580	54		19	51	12,353

Grafiek No 3

MYLAFSTANDS- EN TARIWEKLASINDELING VAN GOEDERE PER SPOOR VERSEND VANAF
BLOEMFONTEIN SEPTEMBER 1954 (TONNE).



Daar kan ook gewys word op die kumulatiewe toename in die hoeveelheid goedere vervoer met toename in mylafstand, soos blyk uit tabel 17 wat die bydrae van elk van hierdie tariefgroepe tot die totale versendings oor verskillende mylafstande aantoon.

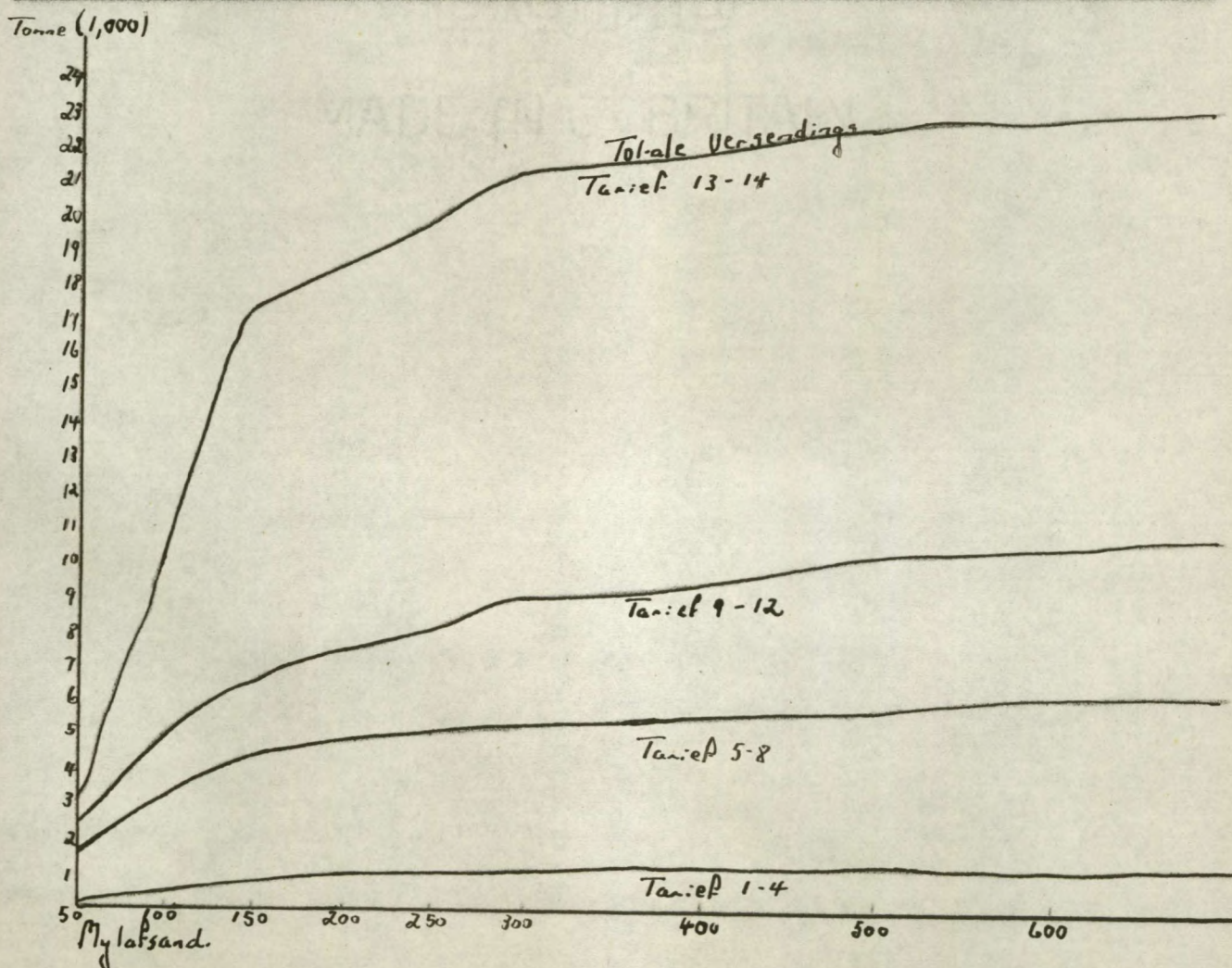
Tabel No 17

KUMULATIEWE VERMEERDERING VAN GOEDERE VERSENDINGS VANAF BLOEMFONTEIN SOOS MYLAFSTAND VERMEERDER SEPTEMBER 1954

Tariewe- klasse	Versendings (Tonne)										
	Mylafstand										
	1-50	1-100	1-150	1-200	1-250	1-300	1-400	1-500	1-600	1-900	Totaal
1 - 4	105	301	762	905	1,053	1,168	1,191	1,269	1,294	1,329	1,329
5 - 8	1,665	3,083	3,625	3,856	4,053	4,159	4,278	4,575	4,748	4,810	4,810
	1,770	3,384	4,387	4,759	5,106	5,327	5,469	5,844	6,042	6,139	6,139
9 - 12	700	1,661	2,362	2,620	2,840	3,602	3,873	4,258	4,451	4,659	4,659
	2,470	5,045	6,749	7,379	7,946	8,929	9,342	10,102	10,493	10,798	10,798
13 - 14	618	4,778	10,595	11,117	11,649	12,229	12,283	12,283	12,302	12,353	12,353
	3,088	9,823	17,344	18,496	19,595	21,158	21,625	22,385	22,795	23,151	23,151

Grafiek No 4

KUMULATIEWE VERMEERDERING VAN GOEDERE VERSENDINGS VANAF BLOEMFONTEIN SOOS MYLAFSTAND VERMEERDER SEPTEMBER 1954.



Grafiek No 3 toon dat hoewel die laagste groep tariewe (tariewe 13 - 14) verreweg die grootste deel van die totale goederverkeer uitmaak, hulle h besondere hoogtepunt reeds by die 150 mylgrens bereik. Dit is hoofsaaklik die gevolg van die besondere groot vervoer van stene na die Vrystaatse goudveldstreek; daarna vind daar h skerp daling plaas, terwyl daar na die 300 myl afstand feitlik geen vervoer van hierdie klas goedere meer voorkom nie. Soos reeds gemeld is hierdie feit in hoofsaak daaraan toe te skryf dat die koste van vervoer oor lang afstande die uiteindelijke prys by aflewering te veel verhoog om mededinging moontlik te maak. Die nuwe tarieweskale (1 Augustus 1954) het h verhooging in die vervoerkoste van die meeste lae tarieweklas verkeer meegebring, b.v., die nuwe tarief vir stene oor h afstand van 150 myl is 170d. per ton vergeleke met die vorige tarief van 141d. per ton oor dieselfde afstand.

In die geval van die hoogste tariewegroep (tariewe 1 - 4) vind daar ook h groot afname in die vervoer plaas na die 300 mylgrens, en alhoewel ons hier te doen het met h groep produkte van h baie hoër waarde as die produkte van die laagstegroep, het ons weer die moontlikheid dat vervoerkoste hoog is oor lang afstande om mededinging in vergeleë markte moontlik te maak. Dit is ook waarskynlik in h groot mate as gevolg van hierdie hoër vervoertariewe, wat hoofsaaklik van toepassing is op finale produkte, dat ondernemers eerder die markgebied uitsoek vir die vestiging van hul nywerhede, en met gevolglike intensiewe uitbreiding in sekere dele van die land.

Die tariewegroep 5 tot 8 toon h daling in versendings reeds vanaf die 50 mylgrens aan, maar toon aan die ander kant h baie kleiner fluktuasie vanaf die 200 mylafstand as die hoogste en heel laagste tariewegroeps, met h baie groter hoeveelheid goedere wat oor lang afstande vervoer word.

Die geringste variasie in die verhouding van tonne verkeer tot vervoerafstand kom egter voor by die tweede laagste tariewegroep (9 - 12) Hierdie groep toon ook die grootste hoeveelheid verkeer oor langafstande, d.w.s. oor h afstand van meer as 300 myl van Bloemfontein. h Groot bydrae tot hierdie styging is die terugsendings van leëhouers teen tarief 11 na

plekke soos Kaserne (138 ton), Booyens (265 ton) en Geristien (28 ton), Asook die versending van produkte soos meel, eiers, groente en omheininge- materiaal wat oor redelike lang afstande vervoer word. Ons het hier met produkte te doen wat van h hoog genoeg waarde is in verhouding tot gewig, dat vervoerkoste oor lang afstande gedra kan word, en dat vervoerkoste ook nie so h groot deel van die uiteindelijke prys by aflewering vorm as in die geval van die laagste tariweklasse produkte nie. Fabrikate vir finale gebruik val feitlik heeltemal buite hierdie groep, en kom hoofsaaklik voor in die tweede en die hoogste tariewe groepe nl. 1 tot 4 en 5 tot 8.

Met die ontleding van Bloemfonteinse goedere ontvangste en versendings is gevind dat daar opmerklike verskille voorkom en daar word vervolgens in Tabel 18 h vergelyking aangegee tussen die totale goedere ontvangste en versendings in verhouding tot afstand.

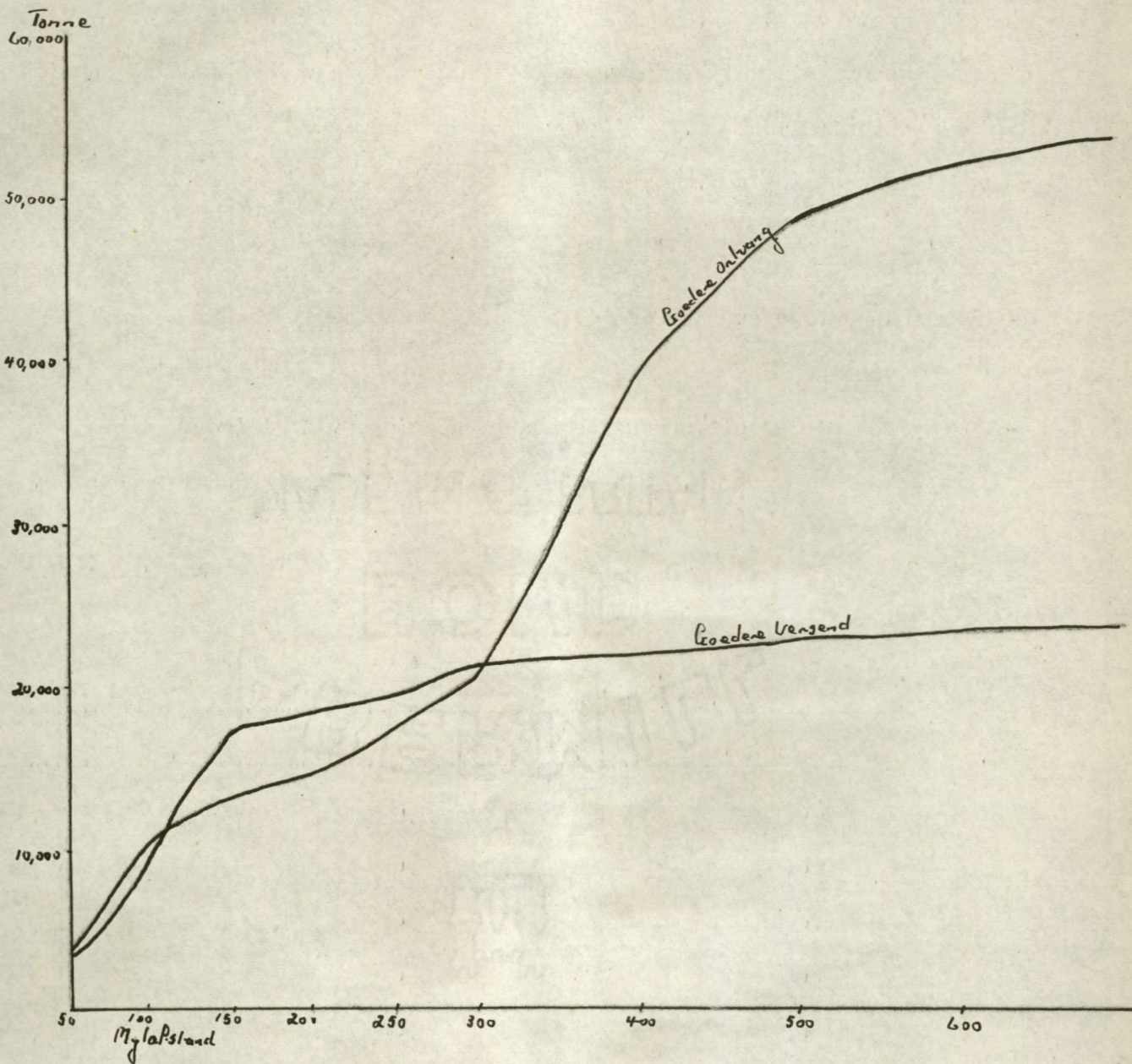
Tabel No. 18.

VERGELYKING TUSSEN BLOEMFONTEIN SE TOTALE GOEDERE ONTVANGSTE EN VERSENDINGS IN VERHOUDING TOT VERVOERAFSTAND. SEPTEMBER 1954.
(BEREKEN TOT NAASTE 100 TON).

Mylafstand.	Tonne Goedere Ontvang.	Tonne Goedere Versend.
50	3,300	3,100
100	10,500	9,900
150	13,100	17,500
200	14,200	18,700
250	17,400	19,900
300	21,300	21,500
400	35,900	22,000
500	48,800	22,800
600	52,200	23,300
900	53,600	23,700

Grafiek No 5

VERGELYKING TUSSEN BLOEMFONTEIN SE TOTALE GOEDERE ONTVANGSTE EN
VERSENDINGS IN VERHOUDING TOT VERVOERAFSTAND SEPTEMBER 1954.
(BEREKEN TOT NAASTE 100 TON)



Grafiek No 5 toon 'n aansienlike verskil in die kurwes vir die ontvangte en afgestuurde goedere. Die kurwe vir goedere vanaf Bloemfontein versend toon 'n skerp styging tot by die 150 myl grens, met 'n groot afname in die stygings koers hierna. Na die 300 myl word die kurwe feitlik horisontaal. In teenstelling hiermee toon die ontvangte goedere kurwe 'n baie skerp styging na die 300 myl tot op 'n afstand van byna 600 myl vanaf Bloemfontein. Na 'n afstand van 300 myl oorskry die hoeveelheid goedere ontvang die goedere versendings, en die verskil neig om al hoe groter te word namate die vervoer afstand toeneem.

As gevolg van hierdie groot verskil tussen goedere ontvang en versend te Bloemfontein, word elke maand se gegewens vir die jaar 1954 in die volgende tabel verstrekk.

Tabel No 19.

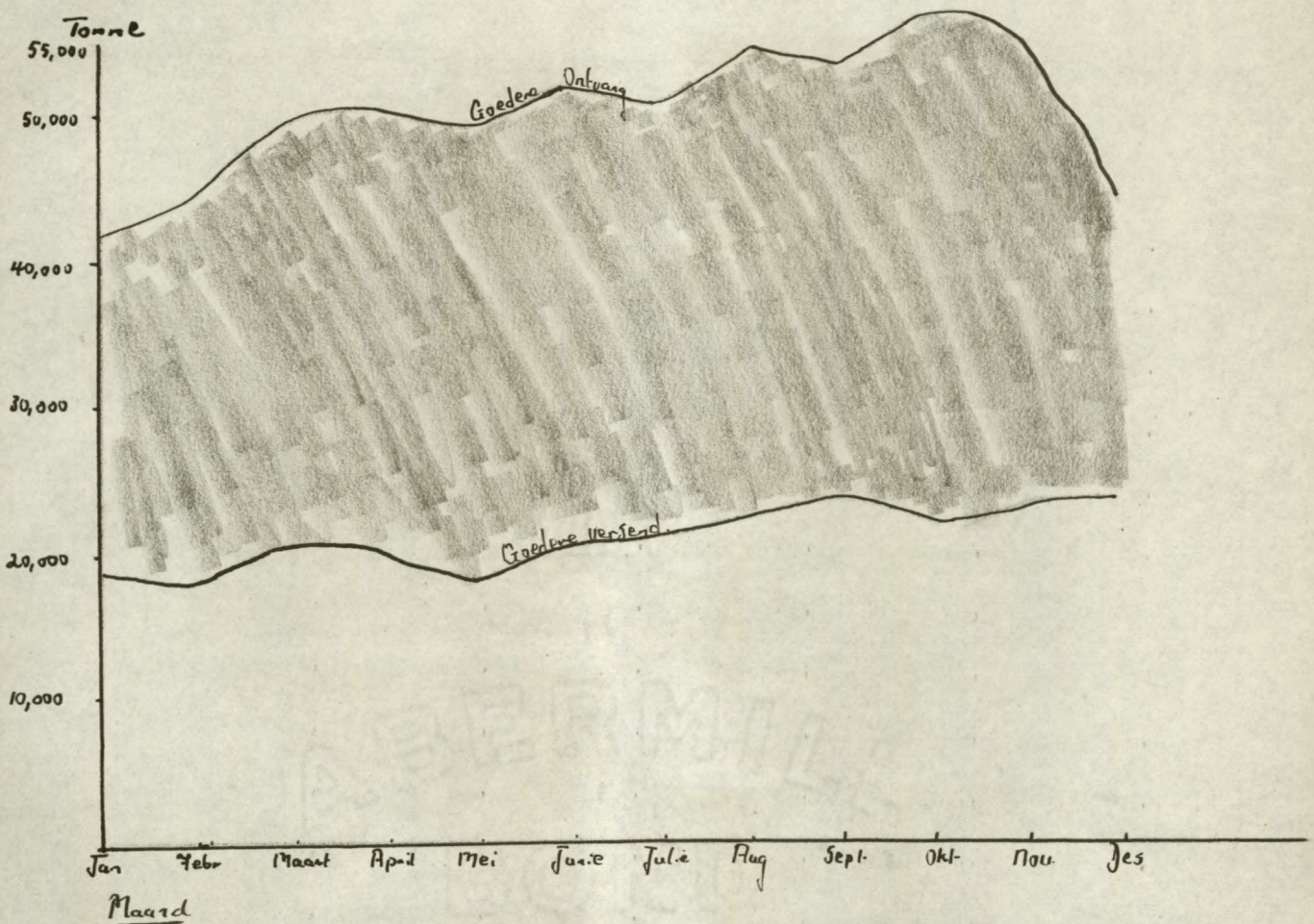
MAANDELIKSE TOTALE GOEDERE ONTVANGSTE EN VERSENDINGS TE BLOEMFONTEIN
GEDURENDE DIE JAAR 1954

Maand	Goedere Ontvang			Goedere Versend		
	Gewig in Tonne	Totale Spoorvrag	Spoorvrag Per Ton	Gewig in Tonne	Totale Spoorvrag	Spoorvrag Per Ton
Januarie	41,900	127,688	3.05	18,767	31,966	1.70
Februarie	44,460	127,443	2.86	17,706	28,396	1.60
Maart	49,678	147,036	2.96	20,720	32,969	1.59
April	50,273	128,686	2.56	20,288	28,441	1.40
Mei	49,404	144,734	2.93	18,266	26,888	1.47
Junie	52,009	136,388	2.62	20,370	31,590	1.55
Julie	50,890	139,443	2.74	21,028	32,231	1.50
Augustus	54,412	161,118	2.96	22,478	33,743	1.50
September	53,693	172,603	3.21	23,750	44,003	1.85
Oktober	57,192	173,823	3.30	21,991	52,273	2.38
November	55,054	176,013	3.20	22,994	47,265	2.06
Desenber	43,732	151,821	3.47	23,631	42,201	1.79

Die gegewens in Tabel 19 toon dat daar maandeliks 'n baie groter gewig goedere in Bloemfontein ontvang word as wat weggestuur word. Die maandelikse verskil tussen die ontvang- en afgestuurde verkeer toon ook 'n redelik konstante neiging. Die surplus van inkomende-, teenoor uitgaande verkeer, is nie toe te skryf, soos soms die geval is, by nywerheids-sentrums, aan die feit dat 'n groter gewig grondstowwe ingevoer word as die gewig klaarvervaardigde en ander produkte wat weggestuur word na, maar is eerder toe te skryf aan die ontvangs van sowel grondstowwe as 'n groot hoeveelheid finale produkte vanaf nywerhede in die meer ontwikkelde gebiede in die Suid-Transvaal en die hawestede. Om hier die groot afwyking in ontvangste en versendings aan te dui, word die gegewens grafies voorgestel.

Grafiek No. 6.

MAANDELIKSE SPOORWEG GOEDERE-VERKEER NA EN VAN BLOEMFONTEIN GEDURENDE
DIE JAAR 1954.



h Verdere kenmerk in verband met die gegewens is die feit dat die ontvange versendings h hoër spoorvrag per ton toon as die afgestuurde versendings. Hierdie hoër vervoerkoste per ton op ontvange goedere teenoor afgestuurde goedere is hoofsaaklik aan twee redes toe te skrywe: Eerstens, die feit dat goedere versendings vanaf Bloemfontein as h geheel oor korter afstande vervoer word as in die geval van goedere ontvang. (Tabel 12). Tweedens, dat versendings vanaf Bloemfontein in h groter mate die lae tariieweklasse bevat as goedereontvangste, veral in die geval van versendings na en vanaf die Suid-Transvaal en die hawesentrums. (Tabel 12). h Verdere neiging, wat uit Tabel 19 blyk is die besondere styging in die spoorvrag per ton vanaf Septembermaand, veral in die geval van die

ontvange versendings, maar hierdie toename in spoorweg inkomste per ton was die gevolg van die instelling van die nuwe tariefskale toegepas vanaf Augustus 1954. (1)

GEVOLGTREKKINGS.

In hierdie hoofstuk is eers gewys op die omvang en aard van goedere versendings en ontvangste tussen Bloemfontein en ander sentrums in die Unie. Hierdie gegewens, soos uiteengesit op afsonderlike kaarte gee 'n duidelike beeld van die verskil tussen Bloemfontein se goedere versendings en ontvangste en wys op Bloemfontein se posisie as nywerheids-sentrum. Hierdie kaarte toon dat Bloemfontein se grootste hoeveelheid versendings binne die Vrystaat en Noord-Kaapland voorkom, terwyl dit nie die geval is met goedere ontvang nie.

Op grond van die verskille in Bloemfontein se goedere ontvang en versend is 'n vergelyking gemaak tussen die hoeveelheid en klasse goedere ontvang en versend tussen Bloemfontein en die verskillende Provinsies. Hierdie ontleding toon dat Bloemfontein, behalwe die groot hoeveelhede steenkool uit Transvaal en brandstof uit Oos London, 'n baie groter hoeveelheid fabrikate vanaf die ander Provinsies ontvang as wat soontoe versend word, veral in die geval van Transvaal. Daar is ook gevind dat goedere ontvang vanaf die meer ontwikkelde sentrums in Transvaal, Kaap en Natal hoofsaaklik uit die hoër-tarief goedere bestaan (fabrikate), terwyl versendings vanaf Bloemfontein na hierdie gebiede hoofsaaklik uit laer-tarief produkte bestaan (landbouprodukte). Vervolgens is afsonderlike ontledings gemaak van beide die ontvange sowel as afgestuurde versendings.

Met die ontleding van goedere ontvang, is 'n afstandsindeling gemaak van die hoeveelhede van vernaamste soorte produkte per spoor in Bloemfontein ontvang, en toon dat Bloemfontein binne redelike afstand geleë is van grondstof- en kragbronne, asook 'n belangrike afsetgebied is vir fabrikate vanaf die meer ontwikkelde nywerheidsgebiede.

Met die ontleding van goedere versendings, is 'n indeling gemaak volgens tarieweklasse en mylafstand. Dit gee 'n interessante vergelyking

(1) Die Offisiële Spoorweg-tarieweboek is 1 Augustus 1954 gedateer, maar die nuwe tariewe is eers vanaf 1 September 1954 toegepas.

tussen die hoeveelheid verkeer in verskillende tarieweklasse. In die geval van die hoërtariewe (fabrikate) kom daar 'n groot afname in vervoer voor na die 300 myl grens. Die tweede hoogste tariewegroep (tarief 1 - 5) wat ook sekere voedsel-fabrikate en intermediêre produkte insluit, toon 'n skerp afname in vervoer reeds na die 50 mylgrens, maar toon 'n kleiner fluktuasie daarna, en met groter hoeveelhede wat oor lang afstande vervoer word as die hoë tariewegroep. Die grootste hoeveelheid verkeer oor lang afstande kom voor in die derde tariewegroep (tarief 9 - 12), en sluit hoofsaaklik voedsel produkte soos meel, eiers en groente, in. Die heel laagste tariewe (tarief 13 - 14) bestaan hoofsaaklik uit goedere soos stene, klip en sand. Hierdie groep maak by ver die grootste deel uit van die totale versendings, maar bereik 'n besondere hoogtepunt by die 150 mylgrens, terwyl daar na die 300 mylgrens feitlik geen vervoer van hierdie klas goedere voorkom nie. As ons hierdie tariewegroep vergelyk, wil dit voorkom asof vervoerafstand die grootste uitwerking het op mededinging by die heel hoogste en laagste tarieweklasse, terwyl dit by die tweede en veral by die derde tariewegroepe nie so 'n sterk uitwerking op mededinging in afgeleë gebiede het nie.

Ten slotte is gewys op die maandelikse verskille tussen die hoeveelhede ontvangte en afgestuurde versendings. Daar is getoon dat daar deur die jaar 'n redelik konstante maandelikse verhouding bestaan het tussen die hoeveelhede inkomende en uitgaande verkeer, en met 'n baie groot verskil tussen die twee. Soos blyk uit die ontledings is dit toe te skryf aan die ontvangs van groter hoeveelhede grondstowwe en fabrikate uit ander provinsies as wat soontoe versend word, asook die ontvangte van groot hoeveelhede steenkool, sand en brandstof.

Bylae:

Die probleem van onvoldoende terugvervoer en sy moontlike implikasies t.o.v. Spoorwegtariewebeleid.

Met die ontleding van Bloemfontein se goedere versendings en ontvangste, is dikwels gevind dat daar 'n groot verskil voorkom in die gewig van goedere ontvang vanaf sekere gebiede en die gewig van goedere wat na

daardie gebiede versend word. Dit wil, as gevolg hiervan, voorkom dat baie trokke sonder voldoende vrag terugvervoer moet word na die oorspronklike afsendstasies, en die probleem word nog vererger deur die feit dat die rigting van verkeersbewegings t.o.v. beide ontvangende en afgestuurde goedere opmerkbare verskille aantoon. Dit moet egter in gedagte gehou word dat volume ook in aanmerking moet kom by die berekening van kapasiteitsverbruik, en nie slegs gewig nie. Aangesien daar groot verskille kan voorkom in die verhouding tussen volume en gewig, is die feit dat h laer gewig teruggevoer word, nie altyd voldoende bewys dat minder trokruimte gebruik word nie. Uit die ontledings van die soorte produkte vanaf Bloemfontein versend, is gemerk dat hierdie meesal nie uit goedere van groot volume in verhouding tot gewig bestaan nie, veral om voldoende gebruik te maak van beskikbare trokruimte in sekere rigtings. (1)

Die onvoldoende gebruik van beskikbare trokruimte beteken natuurlik verhoogde kapitaal- en bedryfsuitgawes wat vergoed moet word uit hoër vervoertariewe as wat andersins nodig sou gewees het. Die probleem van onvoldoende gebruik van beskikbare middele is h probleem wat aanwesig is by enige Spoorwegstelsel, selfs in meer ontwikkelde lande soos die V.S.A. of Engeland, maar aan die ander kant is dit ook moontlik dat hierdie probleem van groter omvang in die Unie is met sy kleiner en meer ongebalanseerde ontwikkeling, asook lang afstande tussen die ontwikkelde gebiede. Waar die Spoorweë sodoende deur langafstandvervoer teen onvolledige kapasiteitsgebruik genoodsaak word om h duurder diens te lewer, bring dit mee h moontlike verhoging in die koste struktuur van die hele land se bedryfswese. Die omvang en moontlike oplossing van hierdie probleem verg natuurlik h besondere wye studie wat buite die bestek van hier-

-
- (1) Gegewens verkry vanaf die Spoorweg Goederekantoor toon die volgende maandelikse gemiddelde oor die tydperk Oktober 1956 tot November 1957. Gelaaide trokke ontvang, 12,933. Gelaaide trokke uitgestuur, 9,547. Leë trokke uitgestuur 3,396. Van die trokke wat leeg uitgegaan het, was 1480 benodig vir Steenkool en Sand. Aangesien Bloemfontein h oorlaaistase is vir versendings vanaf buite-stasies na ander sentrums, sluit hierdie gegewens ook h aantal trokke in wat ingekom het met vrugte wat nie uitsluitlik vir Bloemfontein bestem was nie.

die ondersoek val. Die vraag kan egter gestel word of dit die ionend vir die Spoorweg sal wees en spesiale lae tariewe vir die vervoer van goedere in sekere rigtings te hef nie, as aanmoediging tot groter kapasiteits gebruik. Oor die langtermyn sou dergelike spesiale lae tariewe dan ook as aanmoediging kan dien vir die ontwikkeling van minder ontwikkelde gebiede. In hierdie opsig word die volgende kommentaar van die Newton verslag (Paragraaf 5 en 6) in verband met die Raad van Handel en Nywerheid oor Spoorweg tariefbeginsels aangehaal.

„Eerstens erken die Raad dat die tariefdifferentiëering, wat gepaard gaan met h afwyking van die grondreël om die volle differensiële vervoerkoste, deur die verkeers eienskappe bepaal, te hef, op grond van maatskaplike oorwegings geregverdig kan word, dit wil se ten einde die een of ander maatskaplike of ekonomiese resultaat te verkry. Die raad verkeer egter in twyfel oor die mate waarin ekonomiese faktore by die vasstelling van tariewe en reëlgeld, in die praktyk toegelaat moet word om aan politieke en maatskaplike oorwegings ondergeskik te wees.

„Tweedens wys die Raad daareop dat in die geval van „gesamentlike“ koste h afwyking van die grondreël om alle tariewe aan die werklike differensiële vervoerkoste gelyk te maak, geregverdig is. Dit is onvermydelik, aangesien geen behoorlike grondslag vir die verdeling van koste tussen „gesamentlike“ dienste meentlik is nie. Byvoorbeeld, h staatsolieperrefabriek met h monopolie, sal noodwendig sowel olie as lynkeek in gegewe hoeveelhede produseer, maar by gebrek aan h formule om die koste van die gesamentlike grondstowwe, asook die uitpersingskoste, tussen die twee produkte te verdeel, kan dit nie gelas word om hierdie produkte teen die volle koste te verkoop nie, maar sal dit verkoop moet word teen die pryse wat elk daarvan sal behaal mits dit hoër is as enige spesiale raffinering- of advertensiekoste wat tereg aan beide produkte toegeken kan word. Die raad gee toe dat h dergelike toestand sal ontstaan waar die nodige verskaffing van h treindiens in enige rigting, soos van die kus na die binneland, of op h bepaalde tyd, soos gedurende die druk verkeers tydperk, noodwendig h reërdiens en sekere ongebruikte geriewe in die stil tydperk beskikbaar stel. Die raad beveel egter aan dat die gebruik van laasgenoemde dienste deur konsesietariewe aangemoedig word ten einde h beter swewig in die

rigting en die gereeldheid van beweging te bevorder, en is van mening dat hierdie buitengewone geval van gesamentlike dienskosse nie van oorheersende belang vir die juiste ekonomiese grondslag van tarief bepaling is nie."

In antwoord op hierdie aanbeveling van die Raad van Handel en Nywerheid was die Newton Kommissie (Paragraaf 17) se bevinding die volgende: "Derhalwe het die Raad aangetoon dat onvoldoende gebruik enige mate onvermydelik is vanweë die faktor van gesamentlike aanbod, d.w.s. waar vervoer verskaf moet word om oorewegend verkeerstrome, in 'n bepaalde rigting of op 'n sekere tydstip, te behartig. Die raad negeer egter die belangrikheid van die faktor van druktydperkvrage en doen tariefwysigings aan die hand om dit te bestry en gereeldheid van vervoer te bevorder. Ofskoon ongeskikte gebruike by die vasstelling van tariewe hierdie faktor kunsmatig kan vergroot, meen ons nie dat druktydperkvrage tot onbeduidende hoeveelhede verminder kan word nie. Die spoorwegstelsel moet eenvoudig toegerus word om te voldoen aan die vereistes van druk verkeer wat, byvoorbeeld, inherent in landbouproduksie en in passasiersverkeer gedurende vakansies is. Afgesien hiervan is dit, gedurende die tydperk van ontwikkeling van enige land, haas onvermydelik dat heelwat meer verkeer in 'n sekere stadium in een rigting en op 'n ander tydstip in die teenoorgestelde rigting vervoer moet word. Nie minder belangrik nie is die siklusvorming in die vraag na vervoer. Hierdie faktore is 'n vernare oorsaak van die aanhoudende aanwesigheid van ongebruikte vermoë en verhoog die belangrikheid van vaste koste."

Wat betref hierdie bevinding van die kommissie word daar deur die kommissie gestel dat die spoorweg genoegsaam toegerus moet wees vir "drukverkeer." Die rede vir die aanbeveling van die Raad van Handel en Nywerheid vir die instelling van spesiale konsessietariewe in sekere gevalle van onvoldoende gebruik van beskikbare vermoëns, was egter sekerlik nie in hoofsaak om drukverkeer in 'n bepaalde rigting te verminder nie, maar eerder om groter gebruik te kry van beskikbare trokke met die terugreis, d.w.s. as aanmoediging tot die verkryging van addisionele verkeer

insteede dat trekke loeg terugvervoer moet word. Die hoofdoel is om inkomste te verkry uit addisionele verkeer wat andersins verlore sou gegaan het. Afgesien van druktydperke of seisoensneigings bestaan daar wel konstante langtermyn-neigings, soos in die geval van goedere ontvangste en afsendinge tussen Bloemfontein en die hoof nywerheidsentrums, asook tussen Bloemfontein en die Havestede.

Dit is wel duidelik dat enige konsessies wat ingestel mag word slegs as 'n korttermyn reëling beskou moet word. Maar soos reeds genoem, sou die uitwerking van tydelike tariefkonsessies op hierdie probleem die hoof te bied, 'n vraagstuk wat verdere ontleding vereis, byvoorbeeld, indien tariefkonsessies toegepas word om ontwikkeling binne sekere gebiede aan te moedig, sou hulle later opgehef kon word sonder enige nadelige uitwerking op die gebied wat dit geniet het? Of sou die ontwikkeling wat dit moentlik bewerkstellig het, nie gegaard gaan met groter invoer van benodigde grondstowwe en dus dieselfde probleem skep van onvoldoende ruimtegebruik in sekere rigtings?

HOOFSTUK IV.

DIE SUID-AFRIKAANSE SPOORWEGTARIEF.

DIE SUID-AFRIKAANSE SPOORWEGTARIEWE.

Wens geografiese en ekonomiese toestande is die Suid-Afrikaanse Spoorweë 'n baie belangrike ekonomiese faktor, veral wens die gebrek aan waterweë, die inagneming van die land se bevolkingsverspreiding en lang afstande tussen stede, havens en selfe buurdorpe. Die Unie is feitlik heeltemal afhanklik van die Spoorweë vir al sy binnelandse vervoer, sowel as die ontwikkeling van sy landbou, minerale en industriële bronne. Dit is onder hierdie omstandighede uiters belangrik dat die Spoorweë 'n tariewebeleid volg wat in die behoeftes van die ekonomiese struktuur van die land voldoen.

As gevolg van die land se uitgebreide nywerheidsontwikkeling is gevind dat sekere aspekte van die vorige tariewestelsel basies teenstrydig was met die land se ontwikkelings neigings en op grond van aanbevelings gedeel deur die Newton Kommissie, is belangrike veranderings vanaf Augustus 1954 in die Spoorwegtariewestruktuur aangebring. Met die bespreking van die Suid-Afrikaanse Spoorwegtariewe word daar gewys op die belangrikste aspekte van ons spoorwegtariewebeleid. Daar word ook verwys na die bevindings van die Newton Kommissie en veranderings wat aangebring is as gevolg van die Kommissie se aanbevelings. Die tariewe word in die volgende volgorde bespreek: Tarieweklasse, mak-eimuntariewe, mylafstandskale, distribusietariewe, maats-hawetariewe, hawetariewe en seekonlaurensietariewe.

1. TARIEWEKLASSE.

Die volgende algemene beginsels is van toepassing op die tariewebeleid van enige spoorwegstelsel.

- i. Dat sekere soorte verkeer wens hul lae waarde in verhouding tot gewig, slegs kan bekostig om vervoertariewe te betaal wat heelwat laer is as die gemiddelde koste per ton myl vervoer per spoor.
- ii. Ander soorte verkeer kan weer bekostig om tariewe te betaal wat aansienlik hoër is as die gemiddelde koste per ton myl van vervoer per spoor.

Wanneer goedere van 'n hoër waarde in verhouding tot gewig vervoer word bedra die vervoertarief 'n kleiner deel van die totale koste van die afgelewerde artikel en omgekeerd, b.v. die vervoerkoste op steenkool bedra 'n baie groter deel van sy prys by aflewering as die vervoerkoste op petrol, al betaal laasgenoemde 'n hoër vervoertarief. Die vervoertarief op petrol verteenwoordig op sy beurt 'n baie groter deel van die totale prys by aflewering as die vervoerkoste op 'n motorvoertuig. Goedere met 'n hoër eenheidswaarde is in staat om 'n hoër vervoertarief te dra, d.w.s. die elasticiteit van die vraag vir die vervoer van goedere vir 'n hoër waarde is minder as vir goedere van 'n lae eenheidswaarde en gevolglik vind die Spoorweg dit winsgewend om sulke goedere 'n groter deel te laat bydra tot die vastekoste. Dit is duidelik dat waar 'n produsent in 'n posisie is om tussen twee markte te diskrimineer, hy meer sal baat deur te diskrimineer teen die mark met laer vraag elasticiteit vir sy produkte. Dieselfde geld vir twee klasse goedere wat in alle opsigte dieselfde is behalwe dat vervoerkoste 'n kleiner deel uitmaak van die afgelewerde prys van die een as van die ander. Die vervoerende neming sal beïnvloed word om in sy tariewe teen die produk waarvan vervoerkoste 'n kleiner deel uitmaak van die afgelewerde prys te diskrimineer.

iii. Daar is ook die feit dat 'n groot deel van die totale uitgawes van 'n Spoorweg vastekostes is, of nie, in verhouding staan tot die hoeveelheid vrag wat vervoer word en om hierdie rede is dit tot voordeel van die Spoorwegadministrasie om eerder addisionele verkeer te neem teen tariewe wat aansienlik laer is as die gemiddelde koste per ton myl, as om daardie verkeer te verloor deur die toepassing van tariewe wat te hoog is, in verhouding tot die waarde van die goedere. In hierdie verband word verwys na die volgende aanhaling uit die Newton verslag (Paragraaf 29). "Die laer perk van tariefdifferentiasering is dat die tarief wat vir enige soort verkeer gehes word, regstreekse koste moet dek en boonop 'n redelike bydrae - die maksimum bedrag wat sodanige laagtariefverkeer kan dra - tot onregstreekse koste lewer. Dit sal nie genoeg wees om die regstreekse koste te bereken op die grondslag van die addisionele koste wat met 'n beperkte hoeveelheid

bykomende verkeer gepaard sal gaan nie, in die veronderstelling dat dit bloot beteken dat gedeeltelik gelaaië trekke volgeleai of meer trekke gelaai word aan h trein wat in elk geval sal loop. Die berekening moet sodanig wees dat dit die regstreekse koste van addisionele treine dek en dit moet nie alleen die onderhoudskoste van die rollende materiaal nie, maar ook die rente op die kapitaaluitgawe daaraan insluit, asmede die lone van treinspersoneel en die personeel wat die goedere hanteer, saam met die koste van brandstof en smeermiddels, ens., sodat al die regstreekse koste ingesluit word.

iv. Die meeste vervoerondernemings is in staat om dieselfde fasiliteite alternatief te gebruik vir verskillende soorte goedere verkeer. Die vervoertariewe wat gehel word moet dan vasgestel word deur oewegings t.o.v. koste en die aanvraag na die betrokke vervoerdiens. Bedorfbare, ontplofbare, brekbare en soortgelyke goedere geneedsaak spesiale hanteringsmetodes wat addisionele kostes inhou. Die grootte en vorm van goedere beïnvloed ook vervoerkostes. Goedere van h maklik hanteerbare aard b.v. h vloeistof wat in h tenktrek vervoer kan word, word goedkeper vervoer as dieselfde produk in klein hoeveelhede. Al hierdie werklike kosteverskille word normaalweg aangedui deur verskille in vervoertariewe.

Hierdie geneemde beginsels gee aanleiding tot aansienlike tariewe-diskriminasie, wat volgens die Spoorwegadministrasie ekonomies geregverdig word, mits die laagste tarief die gemiddelde direkte koste minstens oorskry, om sedoende h bydrae te lewer tot die verspreiding van die vastekoste oor h groter hoeveelheid verkeer. As gevolg van koste- en waardeoorwegings sal daar altyd h verskil voorkom in die vervoertarief op verskillende soorte goedere, maar dit is veral kenmerkend van die Unie se vervoertariewe dat die gaping tussen die hoë en lae-tarieweklasse baie hoog is. Die Newton Kommissie (Hoofstuk III) skryf as volg oor hierdie aspek: „Een van die grootste klagtes, wat deurentyd gehoor word, is dat goedereverkeer teen hoë tariewe, kragtens die huidige beleid van die Suid-Afrikaanse Spoorwegadministrasie, in verhouding tot die toemetaat wat vervoer word, buitengewoon hoë inkomste moet oplewer ten einde die vervoer van laagtariefgoedere te subsideer.”

Een van die redes vir hierdie verskil spruit uit die ondersteuning van die landbou en die uitvoerhandel in primêre produkte. Hierdie begunstiging van produkte in die lae-tariefklasse het die uitwerking dat produkte in die hoë-tariefklasse nog meer as gewoonweg moet betaal tot subsidieering van ooregenoemde.

Die Newton Kommissie het in hul ondersoek verder gewys op die klein hoeveelheid hoë-tariefverkeer (tarief 1 - 6) in verhouding tot die lae-tariefverkeer (tarief 7 - 10). In 1946/47 het die tonnemaat hoë-tariefverkeer op 24.12% van die totaal te staan gekom en 71.04% van die totale inkomste opgelewer, terwyl lae-tariefverkeer (uitgesonderd steenkool) 75.88% van die totaal beloop het en slegs 28.9% van die inkomste opgelewer het. Die Kommissie het 'n vergelyking aangetoon van tarief-differensieering tussen die Unie en Brittanje. Hy het getoon dat die inkomste uit hoë-tariefverkeer in die geval van die Britse Spoorweë gedurende R958 £825 per 1,000 ton was, vergeleke met £255 per 1,000 ton vir lae-tariefverkeer. Die lae-tariefverkeer syfer is hiervolgens 28.5% van die hoë-tariefverkeer. In Suid-Afrika aan die anderkant was die inkomste per 1,000 ton in 1946/47 op hoë-tariefverkeer £2,951 en £400 vir lae-tariefverkeer. Lae-tariefverkeer syfer is in hierdie geval slegs 13.6% van die hoë-tariefverkeer. In Suid-Afrika is die vraggeld op die hoë-tariefklasse in verhouding tot vraggeld op lae-tariefklasse dus veel hoër as in Brittanje.

Die Spoorwegtariewestruktuur van Suid-Afrika kan egter moeilik op gelyke grondslag met die van Brittanje vergelyk word, aangesien Brittanje op 'n veel hoër ontwikkelings peil staan. Ook is die Unie se ontwikkeling hoofsaaklik gekonsentreerd binne enkele digbevolkte gebiede, met lang afstande en relatiewe onontwikkeltheid tussen hierdie sentrums. Weens hierdie lang afstande tussen stede moet baie van die Unie se goederenverkeer oor lang afstande vervoer word. Hierdie is toestande wat verskil van die van Brittanje en wat behoerlike vergelyking bemoeilik, veral met inagneming van die feit dat weens die neiging van lae-tarieweskale om stadiger toe te neem in verhouding tot afstand as die hoë-tarieweskale die

gaping tussen die twee klasse verkeer nog groter oor lang afstande word as oor kort afstande. Hierdie word getoon in die volgende Tabel.

Tabel No. 20 (1)

VERHOUDING TUSSEN HOË- EN LAE-TARIEWE MET TOENAME IN MYLAFSTAND.			
Mylafstand	Tarief (Pennies per 100 pd.)		Persentasie Verskil
	Klas 1	Klas 12	Klas 12 = 100
50	34	6.15	553
100	64	8.45	757
200	124	12.45	996
400	208	20.45	1020
800	306	25.95	1179

(1) Spoorwegtarieweskale Offisiële Spoorweg-Tarieweboek Augustus 1954.

Die vorige tarieweskale en klassifikasie van goedere is geheel en al hersien en gewysig na aanbeveling deur die Newton Kommissie. Insteede van slegs 9 tarieweklasse bestaan daar nou 14 tarieweklasse. Die rede hiervoor is dat die gaping tussen die vorige tarieweklasse so groot was dat verskeie bykomstige spoorweglyste opgestel moes word vir etlike handelsartikels, asook buitengewone bepalinge in die klassifikasielys self, met die gevolg dat die toepassing van spoorwegtariewe besonder lomp en ingewikkeld geword het. Met die klassifikasie van goedere is ook gevind dat sommige artikels na die Kommissie se mening verkeerd geklassifiseer is, b.v. bewerkte yster, ysterkettings, beute, moere en ysterplate is almal teen tarief 2 (eienaarsrisiko) vervoer, terwyl hierdie artikels baie swaar in verhouding tot hulle grootte is en ook bevredigende vrugte met 'n geringe risiko van beskadiging of verlies verskaf. Daar is verskeie soortgelyke gevalle van artikels wat volgens die Kommissie in 'n hoër klas ingedeel behoort te word. Ook was daar die buitengewone lae tarief wat van toepassing was op produkte soos steenkool, suikerriet, mis, wattelbas, ens. Daar is ook gevalle gevind van tariewe wat tussen provinsies gedifferensieer het op produkte soos b.v. Suid-Afrikaanse brandewyn, spiritualieë, wyn, wynmoer en suiker-

riet. Die differensiasie was onreëlmatige oorblyfoel van die dae voor die totstandkoming van die Unie waarvoor daar vandag geen regverdiging meer bestaan nie. So ook is eienaarereguleer op talle artikels toegepas, hoewel die risiko van beskadiging onbeduidend was.

Met inagneming van die snelle industriële ontwikkeling van die Unie is 'n veel meer omvattende klassifikasieslys ingestel, wat voorsiening gemaak het vir 'n groter aantal tarieweklasse met uitskakeling van die gebruikelike aanvullende tariewelyste. Die getyde klassifisering van goedere is klaarblyklik veel meer sistematies, met die uitskakeling van baie addisionele tariewelyste en klausules t.o.v. spesiale tariewe wat die tariewestruktuur baie gekompliceer het. Onder die huidige klassifikasie gekies die algemene indeling van goedere op die volgende grondslags.

- Tarief 1 - 4. Bestaan hoofsaaklik uit finale verbruiks produkte van hoë waarde in verhouding tot gewig, soos produkte wat groter vereistes verg t.o.v. risiko en hantering.
- Tarief 5 - 6. Bestaan hoofsaaklik uit fabrikate van 'n intermediêre aard, d.w.s. alhoewel hulle finale produkte van sekere ondernemings is, dien hulle as materiaal of grondstof vir latere produksie prosesse b.v. katoen, aluminium, staal-plate, draad, leer, tabak ens. Hierby ingesluit vind ons ook sekere finale verbruiks artikels van lae waarde in verhouding tot hulle gewig, b.v. yster en staal produkte soos masjinerie en windmoleens.
- Tarief 7 - 8 Bestaan hoofsaaklik uit gefabriceerde voedselprodukte soos ingemaakte vrugte en groente, eiers, kaas, botter ens.
- Tarief 9 - 10 Hoofsaaklik grondstowwe vir gebruik in lae produksie-prosesse b.v. onbewerkte yster en staal, onbewerkte tin-plate, ru-yster ens.
- Tarief 11 - 12 Hoofsaaklik landbouprodukte soos veer, graan, aartappels mesl ens.
- Tarief 13 - 14 Hoofsaaklik produkte soos steen, kalk, klip en ertse van 'n baie lae waarde in verhouding tot gewig vir gebruik in begin produksieprosesse.

Die volgende tabel toon h vergelyking tussen die huidige en vorige tarieweskale aan:

Tabel 21.

VERGELYKING TUSSEN HUIDIGE EN VORIGE TARIEWESKALE.

Huidige Tarieweskaal eerste 100 myl (Augustus 1954)			Vorige Tarieweskaal eerste 100 myl. (Skaal A Julie 1954)		
Tariewe- klasse	Vervoertarief (d. per 100pd)	Indeks Tarief 1-100	Tariewe- klasse	Vervoertarief (d. per 100pd)	Indeks Tarief 1-100
1.	64	100	1.	58	100
2.	56	87.5	2.	43	74.5
3.	47	73.4	3.	33	56.9
4.	41	64.1	4.	28	48.3
5.	35	54.7	5.	21	36.2
6.	30	46.9	6.	16	27.6
7.	29	39.1	7.	7.5	12.9
8.	19	29.7	-	-	-
9.	14	21.9	9.	7.15	12.3
10.	12	18.8	10.	5.25	9.1
11.	8.75	13.7	-	-	-
12.	8.45	13.2	-	-	-
13.	7.50	11.7	-	-	-
14.	5.80	9.1	-	-	-

Ons vind dus eerstens dat alhoewel die byvoeging van addisionele tarieweklasse d.w.s. h totaal van 14 i.p.v. die vorige 9 (daar het geen tarief 8 bestaan nie), geen verandering toon in die verskil tussen die hoogste-en laagste klasse nie, dit aansienlik bygedaan het tot die ontstaan van kleiner gapings tussenin. Die Newton Kommissie het in hulle ondersoek verwys na die groot diskriminasie tussen die hoë- en lae-tarieweklasse, maar desnieteenstaande sy aanbeveling vind ons dat die gaping tussen die hoogste en laagste tariewe onveranderd bly n.l. vanaf 100 tot 9.1 persent. h Groot voordeel van die nuwe tariewelys is dat daar as gevolg van die addisionele klasse h meer geleidelike afname voor-

kom en gevolglik sal daar gevind word dat sommige ondernemings voordeel trek uit die wysigings terwyl ander ondernemings aan die ander kant 'n toename in hul vervoerkoste ondervind.

As algemene vergelyking kan produkte in verskeie tarieweklasse geneem word en vergelyk word met die vorige klassifikasie en tariefskaal. Die volgende algemene neiging word gevind.

Tarief 1.

Produk	Verige Tarieweklas	Vermindering in Vervoer- koste vir eerste 100 myl (pennies)	Vermeerdering in Vervoer- koste vir eerste 100 myl (pennies).
Stowe	1		6d.
Leerfabrikate	1		6d.
Klerasie	1		6d.
Doodkiste	1		6d.
Fietse	1		6d.
Skryfbehoeftes	1		6d.
Draadlose	1		6d.

Tarief 2.

Hierdie tariefklasse sluit enkele produkte in soos petrolpompe, motorfiets- en motorbootenjins, sekere soorte suur ens. Sommige van hierdie goedere b.v. petrolpompe, was voorheen teen tarief 1 geklassifiseer sodat ons hier 'n vermindering in vervoerkoste vind b.v. 2d. op die eerste 100 myl.

Tarief 3.

Produk	Verige Tarieweklas	Vermindering in Vervoer- koste vir eerste 100 myl (pennies)	Vermeerdering in Vervoer- koste vir eerste 100 myl (pennies).
Batterye (elektries)	1	11d.	
Biskuit	2		4d.
Lekkergoed	2		4d.
Springstowe (Trokvrage)	1	11d.	
Kruideniersware	2		4d.

Gereedschap (Tuin)	2		4d.
Buitebande	1	11d.	
Binnebande	1	11d.	
<u>Tarief 4.</u>			
Papiersakke	2		2d.
Kabels (Elektries)	2		2d.
Glas (Ruit)	3		8d.
Pype (Lood)	2		2d.
Tenke (Yster)	2		2d.
Staal, Koper, Draad (Gaas, ge- insuleer)	2		2d.
<u>Tarief 5.</u>			
Leer	5		14d.
Verf (uitgesoenderd Kunskleure)	3		2d.
Tou (Draad)	2	8d.	
Deure (met glas)	1	23d.	
Vensters (met glas)	1	23d.	
Tabak	5		14d.
<u>Tarief 6.</u>			
Timmerhout (ge- skaaf)	4		2d.
Windmeule (en on- derdele)	5 - 20% (1)		14d.
Wyn	4		2d.
Suiker	6		14d.
Pype (Yster of Staal)	2	13d.	
Masjinerie (ny- werheids)	3	3d.	

(1) n Afslag van 20% is toegestaan op landbougereedschap.

Vervolgt:

Masjinerie (land- bou)	5 - 20%		14d.
Bier	5		9d.
Absesement- produkte	5		9d.
<u>Tarief 7.</u>			
Vrugte (ingemaak)	5		4d.
Mineraalwater (nie medies nie)	5		4d.
Asyn	5		4d.
Groente (ingemaak)	3	8d.	
<u>Tarief 8.</u>			
Absesement druk- plate	5	2d.	
Better	6		3d.
Eens	6		3d.
Eiers	6		3d.
Vin	5	2d.	
Vleis (vars, be- vrore)	5	2d.	
Paraffien (Krag)	6		3d.
<u>Tarief 9.</u>			
Yster, Staal (on- bework)	4	14d.	
Ysterplaat gegolf (onbework) gegalva- niseerd of ongegal- vaniseerd	5	7d.	
Tinplaat (onbework)	5	7d.	
Taar (Koolteer)	6	2d.	
<u>Tarief 10.</u>			
Yster (Ru in trek- vragte)	4	16d.	
Pype- Beton (vir sanitêre en dreie- neringsdoeleindes)	4	16d.	

Vervolg:

<u>Tarief 11.</u>			
Omheining Material	7		1.25d.
Voer, Lusern	7		1.25d.
Gras	7		1.25d.
Kalk (Trekvrage)	10		3.50d.
Aartappels	7		1.25d.
Sout (Gewone)	7		1.25d.
Groente	7		1.25d.
<u>Tarief 12.</u>			
Kafferkring	7		.95d.
Mielmeel	7		.95d.
Koring	7		.95d.
<u>Tarief 13.</u>			
Stens (Gewone)	9 (trekvrage)		.35d.
Vuurmakhout	9 (trekvrage)		.35d.
Sout (uitvoer)	9		.35d.
Hout vir omheining	9 (trekvrage)		.35d.
<u>Tarief 14.</u>			
Bens	10		.55d.
Kalk (landbou)	10		.55d.
Kalkklip (onbewerk na gietery)	10 (trekvrage)		.55d.

Die algemene herindeling van goedere het dus as gevolg gehad dat sommige produkte 'n verlaging in vervoerkoste ondervind het, veral produkte soos yster- en staalpype, yster en staal, betonpype en ruyster, wat in verhouding van gewig tot waarde in die vorige indeling

te hoog geklassifiseer is. Aan die ander kant vind ons 'n verhoging in die vervoerkoste op produkte soos leer, landboumasjinerie, suiker en tabak. Die mees algemene verhoging kom voor in die lae-tariefklasse, maar die verhoging in die vervoerkoste van hierdie produkte is relatief laag in verhouding tot die van sommige produkte in die hoë-tariefklasse. Behalwe dus die voordeel van meer tarieweklasse, met 'n meer geleidelike afname, bly die verhouding tussen die hoogste en laagste tarieweklasse soos reeds gemeld, min of meer dieselfde as voorheen. Dit blyk ook dat die nuwe tariefindeling ceteris paribus, 'n algemene verhoging in spoorweg inkomste as gevolg gehad het.

11. MAKSIMUM-TARIEWE.

In die vergelyking tussen die huidige en vorige tarieweklasse is gewys op 'n algemene, alhoewel in sommige gevalle 'n geringe styging in die vervoertariewe op lae-tariefverkeer. Veral van belang ten opsigte van sommige van hierdie lae-tarief produkte is die afskaffing van die beginsel van maksimum-tariewe wat van toepassing was tot Augustus 1954. Die Newton Kommissie het in hul ondersoek geen regverdiging gevind vir die bestaan van hierdie maksimum-tariewe nie, soos blyk uit die volgende aanhaaling uit paragraaf 130: "Hoewel ons tariewe teen afnemende skaal steun, vind ons geen regverdiging vir maksimum-tariewe nie, wat van toepassing is ongeag die afstand van vervoer verder as die mylafstand waarop dit aan die skaal-tariewe gelyk is. Na ons mening is die skema in beginsel ongesond. Afsien van die feit dat die verkeer vry vervoer word oor die afstand/^{na dié}waarop die maksimum-tariewe aan die skaaltariewe gelyk is, kan die heffing van hierdie tariewe die vestiging van nywerhede op ongeskikte plekke in die Hand werk."

Die maksimum-tariewe is op 'n groot aantal produkte toegepas en volgens die bepalings van die Offisiële Spoorweg-Tarieweboek November 1947 word gewys op die volgende wyse toepassing van hierdie beginsel:

Produkte	Maksimum-tarief	Afstand (myle) Maksimum-tarief	Klousule (1)
Papiersementasakke (tweedehand regstreeks na fabriek vir vernuwing)	d. per 100pd 47	341 en verder	253
Lynkoek of lynkoekmeel vir vervoer (S.A. produkte), Haver, hawermeel, kaf, hooi, lusern, strooi, grondboontjiedoppe, mannagras, sonneblomskille, besemgras (na binnelandse fabriek), Kafferkoring, rogmeel, rog, haver, bokwiet.	d. per ton. 396	691 en verder	253
Steenkool (Trekvrage)	258	831 " "	282
Steenkool (Trekvrage) oor Suidwes-Afrika spoorlyn van S.W.A. grens na bestemming.	156	341 " "	282
Boontjies, boontjiemeel, gaas, gaasmeel bokwiet, kaf, geperstevoer, mielies, manna, haverhooi, haver, uie, ertjies, aartappels, rog, koring, gemaalde produkte van mielies na Uniehawens en Lourenzo Marques vir uitvoer.	216	271	276
Kafferkoring, kafferkoringmeel, lusernmeel en voer na Uniehawens en Lourenzo Marques vir uitvoer.	144	151	276 277
Stysel en blom van stysel (Hoeveelheid van 11 ton) na die onderstaande hawens vir uitvoer:			
Port Elizabeth en Lourenzo Marques	216	271	276
Buffelshawe	230	301	
Algoabasi	238	311	
Tafelbaai	252	341	
Graan (uitgesonderd Mielies) in 'n binnelandse of Durbanse graansuier behandel of regstreeks na die Durbanse graansuier versend vir uitvoer.	144	151	277

(1) Offisiële Spoorweg-Tarieweboek November 1947.

Dit is duidelik dat hierdie maksimum-tariefbeginsel 'n baie wye toepassing geniet het, en het die vrye vervoer na sekere afstande, van produkte wat 'n baie groot deel van die totale verkeer uitgemaak het, tot gevolg gehad. Die subsidieering van vervoerkoste op hierdie produkte moes ook noodwendig opgemaak word uit hoë vervoertariewe op ander verkeer.

111. DISTRIBUTIETARIEWE.

Distribusietariewe wat reeds ingestel is voor die totstandkoming van die Unie, is vanaf Augustus 1954 afgeskaf. Hierdie tariefreëling het neergekom op die verskaffing van spesiale tariefkomsessies aan enkele sentrums t.o.v. produkte binne sekere tarieweklasse. Die oorspronklike doel met die instelling van distribusietariewe, was om binnelandse handelaars op 'n sterker mededingende basis te plaas teenoor kusondernemings met die verspreiding van ingevoerde produkte in die binnelandse gebiede

Distribusietariewe is toegestaan aan die volgende sentrums t.o.v. verkeer geklassifiseer onder tariewe 1 tot 4, asook ru-hout teen tarief 6 (onderworpe aan die maksimum van tarief 5 min 20 persent, met 'n maksimum afslag van 9d. per 100 pd.), petrol, motorbrandstof, landboumasjinerie en implemente. Die distribusietarief was nie van toepassing op wild, duiwe en soortgelyke verkeer genoem in klousules 196 en 197 van die Tarieweboek, toneelgeselskaps-toehore, springstowe en knalpatrone nie.

Distribusiesentrums.

<u>Transvaal.</u>	<u>Kaapprovinsie</u>	<u>Natal.</u>	<u>Oranje-Vrystaat.</u>
1. Alberton	1. Aliwal Noord	1. Dundee	1. Bethlehem
2. Benoni	2. Ashton	2. Estcourt	2. Bloemfontein
3. Boksburg Oos	3. Beaconsfield	3. Ladysmith	3. Harrismith
4. Brakpan	4. Beaufort Wes	4. Newcastle	4. Kroonstad
5. Elandsfontein	5. Burghersdorp	5. Pietermaritzburg	5. Ladybrand
6. Germiston	6. Gradoek	6. -	-
7. Heidelberg	7. Graaff Reinet		
8. Johannesburg	8. Grahamstown		
9. Booysens	9. Kingwilliamstown		
10. Langlaagte	10. Kimberley		
11. Klerksdorp	11. Mafeking		
12. Krugersdorp	12. Oudshoorn		
13. Machadodorp	13. Queenstown		
14. Middelburg	14. Robertson		
15. Natalspuit	15. Swellendam		
16. Pietersburg	16. Vryburg		
17. Potchefstroom	17. Worcester		
18. Pretoria			
19. Springs			
20. Standerton			
21. Vereeniging			
22. Volkerust			
23. Wattle			
24. Witbank			

Mafeking is slegs as distribusiesentrum verklaar t.o.v. plaaslike verkeer binne die Vryburg (ingesluit) - Ramathlabana (ingesluit) seksie.

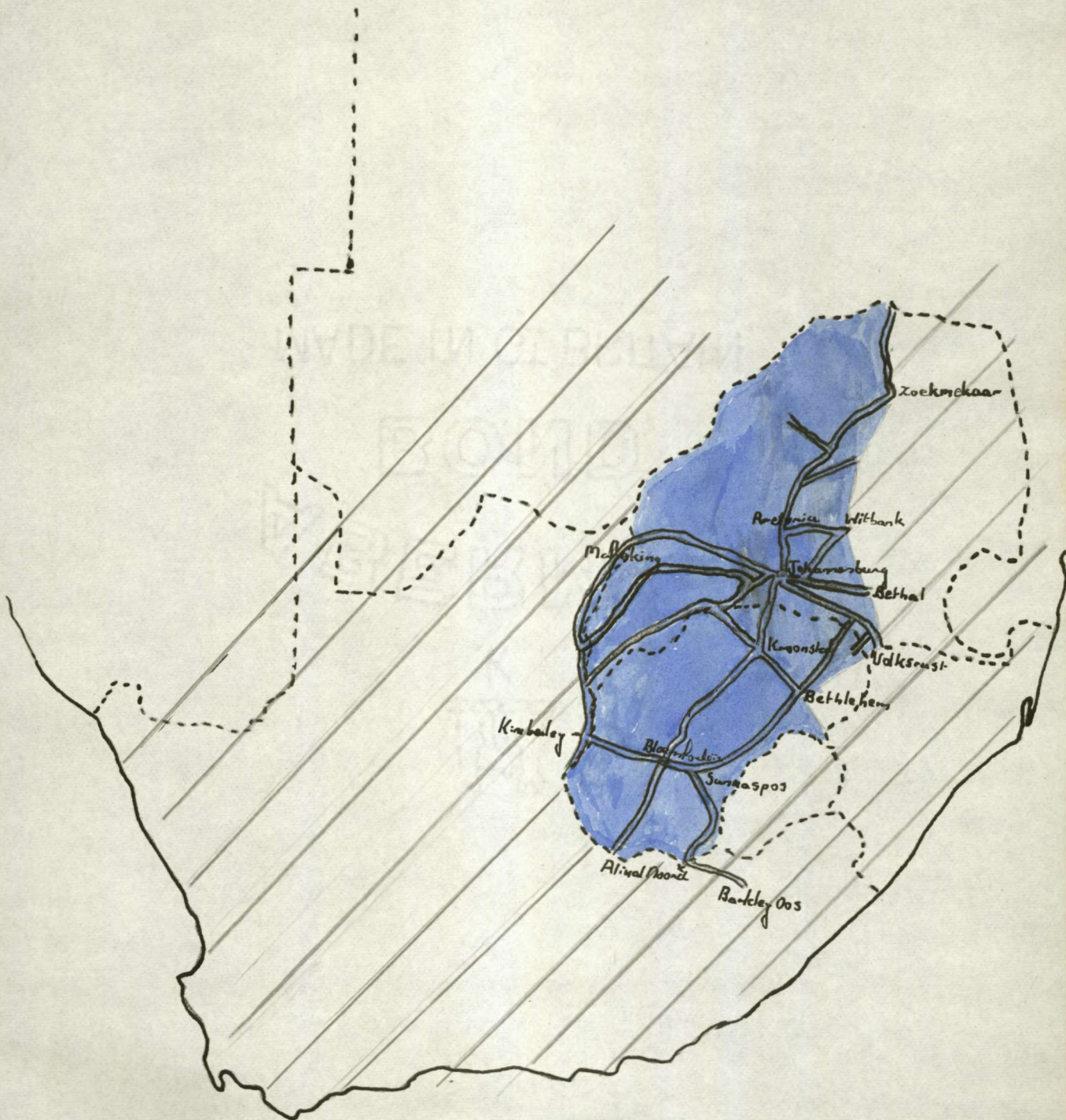
Uit die lys van distribusiesentrums is dit duidelik dat verreweg die meeste sentrums in die Transvaal geleë was d.w.s. byna net soveel as in die ander drie provinsies saam, terwyl daar binne die Vrystaat slegs vyf distribusiesentrums was.

Met die toepassing van distribusietariewe is die land in twee gebiede verdeel, nl. die binnelandse-distribusiegebied en die kus-distribusiegebied. Die sgn. binnelandse gebied het uit die volgende bestaan:

- a) Al die stasies in die Oranje-Vrystaat behalwe stasies verby Bethlehem tot by Van Reenen.
- b) Al die stasies in die Transvaal behalwe:
 - i. Stasies verby Zoekmekear tot by Komatipoort.
 - ii. Stasies verby Witbank tot Ressano Garcia, insluitende taklyne aan hierdie spoor verbind.
 - iii. Stasies verby Bethal tot Machadadorp, insluitende die Breyten- Paulpietersburg seksie.
 - iv. Volkerust.
- c) Oranjerivier stasie en alle stasies tot by en insluitende Mafeking met die insluiting van Ramathlabama vir plaaslike verkeer op die Vryburg-Ramathlabama seksie.
- d) Aliwal Noord en alle stasies tot by Barkley Cos vir verkeer via Sannaspos. Aliwal Noord is as binnelandse distribusiesentrum geneem vir versendings vanaf Aliwal Noord in die rigting van Sannaspos of Barkley Cos.

Die ander landsdele val binne die kusgebied, asook Aliwal Noord in die geval van verkeer in die rigting van Drenburg. Die Kaart op bladsy 90 toon die indeling van die land aan tussen binnelandse- en kus distribusiegebiede. Met hierdie verdeling is beoog die toepassing van verskillende metodes vir die berekening van die betrokke distribusietarief wat hoofsaaklik tot voordeel gestrek het van distribusiesentrums in die binnelandse gebied.

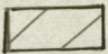
BINNELANDSE EN KUS DISTRIBUTIEGEBIEDE (TOT AUGUSTUS 1954.)



VERKLARING



BINNELANDSE DISTRIBUTIEGEBIED.



KUSGEBIED



SPOORLYNE BINNE DIE BINNELANDSE DISTRIBUTIEGEBIED.

Nota:

Aliwal Noord is slegs as binnelandse distribusiesentrum beskou vir verkeer na Barkley Oos of via Sannaspos, terwyl die Aliwal Noord - Barkley Oos lyn ook slegs deel van die binnelandse distribusiegebied is t.o.v. verkeer via Sannaspos.

1. Distribusietariewe van h distribusiesentrum in die binnelandsegebied na h plek in die binnelandsegebied.

Hierdie tariewe het beslis h baie groot voordeel ingehou vir binnelandse distribusiesentrums, aangesien hul neergekom het op die halvering (uitgesonderd karweikoste) van die vervoerkoste op die goedere waarop dit van toepassing was. Hul was as volg bereken:

- a) Een helfte van die Skaal A ⁽¹⁾ tarief (plus volle karweikoste waar van toepassing) t.o.v.
- i. Versendings van h distribusiesentrum na h hooflynstasie.
 - ii. Versendings vanaf h distribusiesentrum na h plek op h taklyn, waar die afsendstasie die aansluitingstasie vir daardie taklyn is b.v. Bethlehem - Frankfort, Springs - Nigel.
 - iii. Versendings vanaf h distribusiesentrum op h taklyn na plekke op dieselfde taklyn.
- b) Een helfte van Skaal B vir die totale afstand (plus volle karweikoste waar van toepassing) t.o.v. alle versendings na, vanaf, of via h taklyn, behalwe die gevalle genoem in ii. en iii. hierbo waar skaal A van toepassing is.

By die heffing van enige distribusietarief is neergelê dat geen laer tarief gehef moes word as die minimum koste voorgeskryf vir versendings nie, b.v. 1s.10d. vir versendings tussen besteldiens-stasies. Ook moes geen laer tarief gehef word as die skeduletarief voorgeskryf vir een myl nie, b.v. tarief 1 vir een myl was 5d., en vir 19 myl 8d.; aangesien die helfte van tarief 1 vir 19 myl, nl. 4d., minder was as die skaaltarief vir een myl, nl. 5d., is laasgenoemde tarief toegepas.

Daar is verder neergelê dat by die bepaling van die distribusietarief geen laer tarief vanaf enige distribusiesentrum vir h versending in h bepaalde rigting gehef moes word nie, as die verskil tussen die tarief vanaf die naaste hawe aan die destinasiestasie en die tarief vanaf dieselfde hawe na die distribusie sentrum. Weens die lang afstande tussen hawens en binnelandse sentrums, het die uitwerking van die afnemende tarieweskale oor lang afstande die toepassing van hierdie beginsel selde nodig gemaak, en selfs waar dit toegepas is was die uitwerking baie gering. Dit het in sommige gevalle h interessante uitwerking gehad, nl. dat dit die toepassing

(1) Skaal A - Tariewe was van toepassing op versendings tussen hooflynstasies.
Skaal B - Tariewe was van toepassing op versendings na, vanaf of via taklynstasies.

van verskillende distribusietariewe tussen twee distribusiesentrums volgens die rigting van versendings meegebring het.

Voorbeeld 1 (1)

- i. Bloemfontein - Bethlehem 188 myl.

Distribusietarief 1 teen half skedule skaal A = $\frac{1}{2}(89)d.$ = 45d.

Naaste hawe aan destinasiestasie is Point.
 Hawetarief 1 Point - Bethlehem = 133d.
 " " Point - Bloemfontein = 180d.
 Verskil = 47d.

In hierdie geval is die minimum tarief van 47d. meer as die helfte van die skedule tarief 45d., sodat die tarief van 47d. van toepassing is.

- ii. In die teenoorgestelde rigting,
 Bethlehem - Bloemfontein, 188 myl.

Distribusietarief 1 teen half skedule A = $\frac{1}{2}(89) = 45d.$

Naaste hawe aan destinasiestasie is Buffelshawe.
 Hawetarief 1 Buffelshawe - Bloemfontein = 157d.
 " " Buffelshawe - Bethlehem = 196d.
 Verskil = 39d.

In hierdie geval is die distribusietarief teen half skedule 45d. meer as die verskil in hawetariewe en is dus van toepassing.

Voorbeeld 2 (1)

- i. Bloemfontein - Ladybrand 91 myl.

Distribusietarief 1 teen half skedule B (Baklyn) = $\frac{1}{2} \times 45 = 23d.$

Naaste hawe aan Ladybrand is Point.
 Hawetarief 1 Point - Ladybrand = 167d.
 " " Point - Bloemfontein = 180d.
 Verskil = 13d.

Halfskedule tarief 23d. is dus van toepassing.

- ii. Ladybrand - Bloemfontein 91 myl.

Distribusietarief 1 teen half skedule B = 23d.

Naaste hawe aan Bloemfontein is Buffelshawe.
 Hawetarief 1 Buffelshawe - Bloemfontein = 157d.
 " " Buffelshawe - Ladybrand = 182d.
 Verskil = 25d.

Die minimum tarief 25d. is dus van toepassing, aangesien dit hoër is as die 23d. halfskedule-tarief.

(1) Tarieweskale 1 Januarie 1952 - Die tariewe sluit geen karweikoste in nie.

Hoewel hierdie verskille waar hulle voorkom, wel klein is, het hulle egter neergekom op verskillende tariewe tussen twee distribusiesentrums volgens die rigting van versendings, en het hulle ook bygedra om die toepassing van hierdie tariewe te kompliseer.

Daar is verder neergelê dat by die vasstelling van die distribusietarief tussen twee binnelandse sentrums, waar elk deur 'n aparte naaste hawe bedien word, geen laer tarief gehef moes word as die verskil tussen die naaste hawetarief van die afsendstasie en die naaste hawetarief van die ontvangstasie nie, d.w.s. die distribusietarief plus die hawetarief vanaf die naaste hawe na die afsendstasie moes meer wees as die naaste hawetarief na die destinasiestasie. Dit het dus die beskerming van die belange van die naaste hawe aan die destinasiestasie beoog.

2. Distribusietariewe op versendings vanaf 'n binnelandse distribusiesentrum na 'n destinasiestasie in die kusgebied.

By die vasstelling van hierdie tarief is die verskil gemaak tussen: 1) Die tarief (karweikoste uitgesluit) vanaf die naaste hawe aan die destinasiestasie tot by daardie stasie en 2) Die gewone skeduletarief Skaal A of B (indien via of na taklynstasies), vir die afstand vanaf die betrokke hawe tot by die afsendstasie via die destinasiestasie, (plus volle karweikoste waar van toepassing by besteldiensstasies).

Voorbeeld:

Bloemfontein - Harrismith (253 myl).

Naaste Hawetarief 1	Harrismith	-	Point	=	111d.
Skedule tarief 1					
(Skaal A)	Bloemfontein	-	Point (via Harrismith)	=	180d.
			Verskil	=	69d.

Die distribusietarief in hierdie geval was dus 69d. Die skeduletarief vir hierdie afstand tussen Harrismith en Bloemfontein was destyds 112d., sodat dit wel 'n groot vermindering in vervoerkoste meebring het (alhoewel die tarief van 69d. meer is as die helfte van die skeduletarief soos van toepassing op binnelandse versendings). Die huidige tarief vir dieselfde versendings is 154d., wat 'n verskil meebring van 85d. in vergelyking met die vorige distribusietarief.

3. Distribusietariewe op versendings vanaf h distribusiesentrum binne die kusgebied na h destinasiestasie in die binnelandse gebied.

By die berekening van hierdie tarief is die verskil geneem tussen: 1) Die tarief van die naaste hawe aan die distribusiesentrum waarvandaan die goedere versend word en 2) Die skedule-tarief, skaal A of B, vir die afstand vanaf die betrokke naaste hawe na die destinasiestasie via die distribusiesentrum.

Hierdie berekening gee dan presies dieselfde resultaat as versendings vanaf h distribusiesentrum in die binnelandse gebied na h destinasiestasie in die kusgebied, d.w.s. die distribusietarief vanaf Pietermaritzburg na Bloemfontein sal dieselfde wees as die distribusietarief vanaf Bloemfontein na Pietermaritzburg, aangesien die tarief van die naaste hawe aan die distribusiesentrum in dié geval van kus na binneland versendings dieselfde is as die tarief van die naaste hawe aan destinasiestasie in die geval van binneland na kus versendings. Ook is die skedule-tarief vanaf die naaste hawe via die distribusiesentrum tot die destinasiestasie in die binneland dieselfde as die skedule-tarief na die naaste hawe vanaf die distribusiesentrum via die destinasiestasie in die kusgebied.

4. Distribusietariewe op versendings vanaf h distribusiesentrum in die kusgebied na h destinasiesentrum in die kusgebied.

Dieselfde beginsel vir die berekening van die distribusietarief word hier toegepas as in die geval van distribusie-versendings vanaf die kus- na die binnelandse gebied d.w.s. die verskil tussen die naaste hawetarief na die distribusiesentrum en die skedule-tarief vanaf die hawe na die destinasiestasie via die distribusiesentrum. Hoewel hierdie in sommige opsigte h groot vermindering in vervoertariewe meebring het, was die uitwerking nie so groot as in die geval van distribusie-versendings tussen sentrums binne die binnelandse gebied nie.

5. Bevindings van die Newton Kommissie i.v.m. Distribusietariewe.

Soos reeds gemeld was die hoofdoel met die instelling van distribusietariewe om binnelandse ondernemers in staat te stel om beter te kan meeding met die kusondernemer t.o.v. die verspreiding van ingevoerde produkte aan plattelandse distrikte. Die algemene uitwerking van die distribusietarief was dat die spoorvrag op goedere waarop die distribusietarief van toepassing was, te staan gekom het op nagenoeg die verskil tussen die spoorvrag vanaf die hawe na die distribusiesentrum en die spoorvrag vanaf die hawe regstreeks na die eindbestemming via die distribusiesentrum. Die bedoeling was ook dat die stelsel slegs van toepassing sou wees op goedere wat teen hoë tariewe vanaf die kusstede vervoer is, d.w.s. hoofsaaklik fabrikate.

Met die latere industriële ontwikkeling van die land is die skema ook op plaaslike fabrikate toegepas sodat die skema later n baie wyer toepassing geniet het as slegs die oorspronklike doel om die distribusie van ingevoerde produkte binne die binnelandse gebied te desentraliseer. Dit het weens die baie goedkoper distribusiekoste dan ook aansienlike voordele vir die binnelandse fabrikant ingehou. Die Newton Kommissie het in hul ondersoek tot die gevolgtrekking gekom dat die vroeër beskerming wat deur distribusietariewe verleen is, geregverdig was met inagneming van hierdie vroeë stadium van die land se nywerheidsontwikkeling, toe die land hoofsaaklik van die buiteland afhanklik was vir fabriekware, maar dat die latere toepassing van die stelsel ook op plaaslike produkte grotendeels ontwikkel het in 'n spoorvrag subsidie. Daar is verder daarop gewys dat die afskaffing van distribusietariewe n aansienlike vermeerdering in spoorweginkomste sou meebring, en dat hierdie vermeerdering aangewend behoort te word tot n algemene vermindering van die spoorvrag op verkeer in die hoë tariefklasse, asook vir n stelsel van tariefverlaging op trokvrage.

Daar is soms aangevoer dat die verlaagde tariewe onder die distribusie-stelsel gehelp het om padvervoer-mededinging te bestry, maar die feit bly dat enige spoorvrag vermindering hiertoe sou bydra en dat n skema

wat slegs vir hierdie doel ingestel is, nie net op sekere maar op alle verkeer van toepassing behoort te wees, en nie slegs op verkeer wat vanaf sekere binnelandse sentrums afgestuur word nie. Versendings vanaf hawe-stede is net so onderhewig aan pad mededinging. Hoewel pad mededinging sy sterkste vorm aanneem oor kort afstande, vind dieselfde vermindering plaas onder distribusietariewe t.o.v. kort- sowel as langafstandvervoer.

14. NAASTHAWE-TARIEWE.

Hierdie tariefbepaling was ook in werking tot Augustus 1954, en is ook as gevolg van die ondersoek en aanbevelings van die Newton Kommissie afgeskaf. Die oorspronklike doel met die instelling van die Naastehawe-tarief was dieselfde as met die Distribusietariewe, n.l. om Unie ondernemings in 'n gesonde mededingende posisie te plaas teenoor die ingevoerde artikel. Klousule 255 (8) van die vorige Spoorweg Tarieweboek het in hierdie opsig bepaal dat geen hoër tarief tussen Suid-Afrikaanse stasies op sekere artikels van plaaslike fabrikaat gehef moes word nie as die hawetarief vanaf die naaste (of goedkoopste) hawe na die destinasiestasie, onderworpe aan 'n minimum-tarief per ton per myl tussen afsend- en ontvangstasie. Kragtens hierdie reëling moes geen laer tarief gehef word nie as die gewone skedule-tarief, Skaal A volgens klassifikasie vir een myl (plus besteldienskosse waar dit van toepassing was).

Die heffing van hierdie tarief het die Suid-Afrikaanse fabrikate in staat gestel om met ingevoerde artikels mee te ding in areas wat nader aan die naaste hawe geleë is as die plaaslike fabriek, want hiervolgens is die gewone spoorvrag gehef wanneer die tarief van die stasie wat die Suid-Afrikaanse fabriek bedien na die sentrum waarheen die artikel versend word, laer was as dié vanaf die naaste of goedkoopste hawe aan daardie sentrum. As die spoorvrag vanaf die stasie wat die Suid-Afrikaanse fabriek bedien na die sentrum waarheen die artikel versend word, hoër was as dié van die naaste of goedkoopste hawe aan genoemde sentrum, is die tarief vanaf die naaste of goedkoopste hawe toegepas, onderworpe aan die minimum-tarief per ton per myl vir die vervoer tussen die afsending- en die bestemmingstasie. Die toepassing van die minimum-tarief per ton per myl

vir deurvervoer tussen die afsending- en bestemmingstasie was nodig, vanweë die feit dat daar in die geval van verkeer wat per spoor na 'n hawesentrum gestuur is, geen tarief vanaf die hawe na so 'n sentrum bestaan het nie, en die tarief vanaf die naaste hawe aan plekke in die kusgebied in die geval van verkeer vanuit die binneland so laag was dat die vervoerkoste heeltemal onekonomies sou wees. Hierdie minimum-tarief het van 1.2d. tot 2.4d. per ton per myl gewissel wat aansienlik laer was as die gewone skedule-tarief.

Die volgende voorbeeld van die werking van hierdie tariefindeling kan aangegee word:

Tabel No. 22 (1)

Spoorvrag in pennies per 100 pd. (uitgesonderd bestelloon en privaatsylynkoste).

	Tarief 1	Tarief 2.			Tarief 1	Tarief 2
		Hoeveelheid van 2 Ton.	Kleiner Hoeveelhede			
Johannesburg na Kaapstad	114	76	86	Kaapstad na Johannesburg	146	108
Johannesburg na Port Elizabeth	86	57	65	Port Elizabeth na Johannesburg	146	108
Johannesburg na Cos London	80	54	60	Cos London na Johannesburg	146	108
Johannesburg na Durban	59	39	44	Durban na Johannesburg	146	108

Nota: Die tariewe vanaf Johannesburg is minimumtariewe. Die tariewe na Johannesburg is gegrond op die tarief van die naaste hawe aan Johannesburg, naamlik Lourenco Marques.

Hierdie beginsel van Naaste-hawetariewe het 'n baie wye toepassing geniet, en het met enkele uitsonderings feitlik alle plaaslike fabrikate gedek, insluitende enige yster en staal produkte. Dit het in sy toepassing die binnelandse nyweraar in 'n baie sterk en gunstige mededingingsposisie geplaas, nie net t.o.v. die ingevoerde artikel nie maar ook t.o.v. produkte afkomstig vanaf nywerhede wat binne die kusgebied geleë was.

V. HAWETARIEWE.

Die Suid-Afrikaanse Spoorweë publiseer afsonderlike tariewelyste wat die tarief (vorige tarieweklasse 1 tot 6; huidige tarieweklasse 1 tot 10) aangee asook die tarief op petrol en motorspiritus tussen die Havens (Uniehavens en Lourenco Marques) en ander stasies en sylyne in die Unie. Hierdie tariewe is van toepassing op alle versendings na en vanaf die betrokke havens en stem in alle opsigte ooreen met die gewone mylafstand-skedule tarieweskale, behalwe dat in die vorige sowel as die huidige gepubliseerde hawetariewe die hawetariewe tussen die nywerheidsgebiede van Suid-Transvaal en die havens Algoabaai (Port Elizabeth) en Buffelshawe (Oos London) aansienlik laer is as die gewone mylafstandskale en relatief laer as die hawetariewe wat van toepassing is tussen hierdie havens en ander sentrums in die Unie. Hierdie toepassing was en is nog heeltemal in teenstelling met die beginsel van gelyke spoorvrag vir gelyke afstande en toon h duidelike diskriminering tussen gebiede ten gunste van sentrums in Suid-Transvaal. Die volgende voorbeeld van die huidige tariewe word aangegee:

Voorbeeld: Tariewe in pennies per 100pd.

Johannesburg - Buffelshawe - (666myl).

	Klasse.									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Skedule Tarief	282	247	206	180	155	130	104	79	55	44
Hawetariewe	238	209	175	153	132	111	90	69	49	40
Verskil	44	38	31	27	23	19	14	10	6	4

Johannesburg - Algoabaai - (713 myl).

	Klasse.									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Skedule Tarief	290	254	212	186	160	133	107	81	56	46
Hawetarief	241	212	178	156	135	114	93	72	52	43
Verskil	49	42	34	30	25	19	14	9	4	3

As gevolg van hierdie hawetariewe vind ons dat die huidige hawetarief 1 Johannesburg - Buffelshawe 238d. is, wat slegs 3d. hoër is as dieselfde tarief vir Johannesburg - Point, terwyl laasgenoemde 180 myl nader is. Hawetarief 1 Johannesburg - Algoabaai is 241d. en toon h verskil van 6d. meer as dieselfde tarief vanaf Point, terwyl daar h afstandeverskil van 227 myl is. Die volgende voorbeeld toon verder die uitwerking van hierdie hawetariewe aan t.o.v. enkele sentrums.

Tabel No. 23.

Hawetariewe.

Sentrum	Hawetarief 1 vanaf en na Buffelshawe. (Pennies per 100 pd.)	Afstand vanaf Buffelshawe. (myle).	Skeduletarief-afstand van Hawetarief. (myle).
Pretoria	244	694	511 - 520
Randfontein	244	687	511 - 520
Krugersdorp	244	679	511 - 520
Rodepoort	241	671	501 - 510
Johannesburg	238	666	491 - 500
Boksburg	235	664	481 - 490
Elandsfontein	235	663	481 - 490
Germiston	235	658	481 - 490
Potchefstroom	247	640	521 - 530
Vereeniging	235	618	481 - 490
Parys	269	607	601 - 620
Kroonstad	247	532	521 - 530
Bloemfontein	211	404	401 - 410

Tabel No. 24.

Hawetariewe.

Sentrum	Hawetarief 1 vanaf en na Algoabaai. (Pennies per 100 pd.)	Afstand vanaf Algoabaai. (myle).	Skedule-tariefafstand van Hawetarief. (myle).
Pretoria	247	741	521 - 530
Randfontein	247	733	521 - 530
Krugersdorp	247	726	521 - 530
Rodepoort	244	718	511 - 520
Johannesburg	241	713	501 - 510
Boksburg	238	711	491 - 500
Elandsfontein	238	709	491 - 500
Germiston	238	704	491 - 500
Potchefstroom	250	687	531 - 540
Vereeniging	238	664	491 - 500
Parys	272	654	621 - 640
Kroonstad	262	579	571 - 580
Bloemfontein	223	451	441 - 450

Die rede vir die handhawing van hierdie beginsel vind ons in die Newton Kommissie verslag paragraaf 109. „Ten einde vir die hawens van Lourenco Marques, Durban, Oos Londen en Port Elizabeth die gedeelte van die seehandelsverkeer wat van oersees ingevoer en vir die Transvaalse mededingingsgebied bestem is, te verkry, soos in die Mosambiek-konvensie en die Drieledige Ooreenkoms van 1909 tussen die gewese Kaaplandse, Transvaalse en Natalse regeringe bepaal, is die hawetariewe van Buffelshawe (Oos Londen) en Algoabaai (Port Elizabeth) na die mededingingsgebied laer as die mylskaltariewe. Dit bring onreëlmatighede mee.“

Die kommissie stel dit verder in paragraaf 111 as volg: „Ons ondersteun die beginsel van gelyke spoorvrag vir gelyke afstande. Benaderde gelykstelling van spoorkoeste van Oos Londen en Port Elizabeth na die Transvaalse mededingingsgebied druis enigmate teen hierdie beginsel in. Die oorspronklike redes vir hierdie reëling geld egter nog vandag, aangesien dit in die lands belang en in die belang van die Spoorwegadministrasie self is om te verseker dat invoerverkeer vir die mededingingsgebied behoorlik onder die vername hawens versprei word. Dit bevorder ontwikkeling en dra tot die volle benutting van alle geriewe by. In die omstandighede beskou ons die reëling as geregverdig.“

VI. SEKONKURRENSIETARIEWE.

Spesiale sekonkurrensietariewe was in die vorige tariewe gevind, maar is sedert Augustus 1954 afgeskaf. Onder hierdie stelsel is spesiale lae tariewe op sekere goedere tussen die Unie Hawens ingestel, asook tussen sekere plekke in die Kaap Provinsie en Natal. Hierdie tariewe was aansienlik laer as die standaardtarief, aangesien die breë beginsel by die vaststelling daarvan die heffing was van 'n spoorvrag wat, met inagneming van hawegelde, okeepsvrag en bykomende koste, by benadering disolde sou wees as die vervoerkoste oor die oerrote. Net soos in die geval van die naaste hawetariewe was daar ook 'n minimum tarief per ton myl. Hierdie tarief was ook laag en het gewissel van een-kwart tot een-derde van die standaardtarief.

Hierdie tariewe was natuurlik nie laer as die vervoertarief oor die seeroete nie, en alhoewel hulle baie laer was as die gewone skedule-tarief per spoor, het hulle volgens die Spoorwegadministrasie die regstreekse uitgawes gedek en h' behoorlike bydrae tot die administrasiekoste gelewer. Die sterkste argument wat tot die destydse handhawing van hierdie voorkeur aangevoer was, was dat indien hulle afgeekaf sou word, die goedere wat tussen die hawens per spoor versend was na die see-roete weggekeer sou word, en dat hierdie bydrae tot die administrasiekoste dan deur ander verkeer gedra sou moes word. Nywerens sou op hulle heurt ook die voordeel van h' alternatiewe vervoermetode verloor.

Die Raad van Handel en Nywerheid (voreslag No. 285 van 29 Desember 1945) het die volgende standpunt ingeneem teenoor hierdie tariewe:

a. Die feit dat fabrikante gebruik maak van Spoorwegdienste is h' bewys dat die dienste geriefliker as die alternatiewe see-roete is.

See-konkurrensietariewe bied dus vir die sake-man h' bykomende bewegegredes om sy onderneming te vestig op h' plek wat reeds deur goedkoop vervoermiddels bedien word.

b. Binnelandse sentrums in die kusprovincie is sterk teen hierdie tariewe gekant op grond daarvan dat hulle druk onbillik is, en dat dit onredelik is om h' hoër spoorvrag vir h' korter as vir h' groter afstand te hef.

c. Aangesien hierdie tariewe ingestel is met die doel om die spoorvrag tussen Unie-hawens gelyk te stel met die ooreenstemmende koste vir vervoer oor see, sal dit bloot toevallig wees as die tariewe regstreekse spoor-koste dek en boonop h' bydrae tot onregstreekse koste lewer.

d. As enige verkeer die volle gemiddelde vergoerkoste nie ruim dek nie, word dit teen h' verlies vervoer, en sentrums wat reeds oor toereikende goedkoop alternatiewe vervoermiddels beskik, word dus in werklikheid deur die binnelandse sentrums gesubsidieer. Deurdát see-konkurrensieverkeer oor sommige van die drukste lyne vervoer word, sal die Spoorweë, as hierdie verkeer prysegegee word, ander goedere teen h' laer gemiddelde eenheidskoste kan vervoer."

Die Newton Kommissie het in hul verslag die mening uitgespreek dat dit moeilik is om die relatiewe waarde van die voordele en nadele van hierdie tariewe te bepaal, en dat daar nie met sekerheid vaaggestel kan word nie of die verkeer wat teen seekonkurrensietariewe vervoer word nog wel per spoor teen hoër spoortariewe versend sal word, en of die goedere eerder met die alternatiewe seeroete versend sou word. Hulle was die mening toegedaan dat die toepassing van hierdie voorkeur in die landebelang was, maar het tog aangevoer dat die tariewe van tyd tot tyd hersien moes word, en dat die minimum tarief verhoog en in noue verband met die standaard tarief gebring moes word.

ALGEMEEN:

In hierdie hoofstuk is hoofsaaklik gewys op die belangrike kenmerke van die Spoorwegtariewestruktuur voor Augustus 1954. Dit is duidelik dat die verskillende aspekte van hierdie vorige tariewestelsel, soos maksimum-, distribusie-, naastehawe-, en seekonkurrensietariewe, asook die wyse van toepassing, veel bygedra het om die tariewestruktuur aansienlik te kompliseer. Dit was ook die bevinding van die Newton Kommissie, soos blyk uit die volgende aanhaling, (Paragraaf 47 van die verslag) „As ons die tariefstelsel van die Suid-Afrikaanse Spoorweë as geheel in oëskou neem, vind ons dat dit as gevolg van 'n reeks toevoe-gings ingewikkeld en lomp geword het. Talle skemas is op die basiese tariefstruktuur gegrond in 'n poging om dele van die gemeenskap tegemoet te kom. Hoewel hierdie skemas in die eerste jare na die totstandkoming van die Unie, ongetwyfeld geregverdig was, bestaan daar tans geen verdere behoefte daaraan nie. 'n Voorbeeld hiervan is die distribusietarief-skema.....Daarvolgens ontvang handelslui op sekere binnelandse sentrums wat sake doen in goedere in die kategorie waarop distribusie-tariewe van toepassing is, 'n toegewing wat nie aan mededingers op kusplekke en ander binnelandse sentrums toegestaan word nie. Ingelyks word aan Suid-Afrikaanse fabriekke in die binneland hulp verleen sonder 'n ooreen-stemmende tegemoetkoming aan kusfabriekke. Die afskaffing van die meeste van hierdie spesiale skemas word bloot volgens verdienste bepleit, maar

dit wil in elk geval voorkom of sommige daarvan strydig is met die bepalinge van die Algemene Ooreenkoms in sake Tariewe en Handel wat op 30 Oktober 1947 te Genève gesluit en in Wet No. 29 van 1948 deur die Unie van Suid-Afrika goedgekeur is."

In die volgende hoofstuk word vervolgens gewys op die invloed van hierdie tariewebeleid op die land se nywerheidsvestiging.

DIE UITWERKING VAN DIE SUID-AFRIKAANSE SPOORWEGTARIEWE OP DIE
POSISIE VAN BLOEMFONTEIN AS VESTIGINGSENTRUM VIR NYWERHEDE.

Die aspekte van die Suid-Afrikaanse Spoorwegtariewestelsel wat in die vorige hoofstuk bespreek is, sal in dieselfde volgorde ontleed word met die oog op die bepaling van die invloed wat hulle uitgeoefen het op nywerheidsvestiging in die algemeen en op Bloemfontein in besonder, asook op die bepaling van die moontlike uitwerking op nywerheidsvestiging van die wysigings in die tariewestelsel teweeggebring na die Newton Kommissie verslag.

1. TARIEWEKLASSE.

In Hoofstuk II is getoon dat die vestiging van nywerhede op gronde van vervoerkoste, óf sal lê by die mark óf by die grondstofbron, en selde by 'n plek tussenin. Die keuse tussen mark en grondstofbron sal weer op sy beurt afhang van die „materiaal indeks" of verhouding tussen die vervoerkoste van die grondstof en die finale produk. Hoe hoër die vervoertarief op die finale produk in verhouding tot die vervoertarief op die grondstof, hoe groter sal die voordeel van die mark as vestigingspunt wees.

a. Die Uitwerking van die vorige tarieweklasse op Nywerheidsvestiging.

1. Algemene Uitwerking.

Soos in Hoofstuk IV gemeld, sal daar as gevolg van waarde- en koste oorwegings altyd verskille voorkom in die vervoertarief op verskillende produkte. Daar is ook daarop gewys dat een van die grootste klagtes teen die Unie se vorige tariefstelsel die groot verskil tussen die hoë- en laetariewe was, en die algemene uitwerking hiervan is duidelik uit wat reeds gestel is. Dit het n.l. aan die markgebied groter aantreklikheid vir nywerheidsvestiging verleen.

Die uitwerking van die groot verskil tussen die hoë- en laetariefklasse is nog verder versterk deur die teenwoordigheid van afnemende tariefkale en die feit dat die laetariewe relatief vinniger afneem as die hoëtariewe, met die gevolg dat die gaping groter word met

toename in vervoerafstand. (Kyk Tabel 20).

Met inagneming van die feit dat grondstowwe hoofsaaklik teen die laetariewe vervoer word, kan gestel word dat waar 'n grondstof ver vanaf enige markgebied geleë is, dit eelde wenslik sal wees om 'n onderneming by die grondstofbron te vestig. Die relatiewe klein toename in die tariefskaal op laetarief-verkeer in verhouding tot afstand sou altyd dien tot aansporing om die grondstof op lang afstande na die mark te vervoer, in stede van die finale produk na die mark te vervoer teen 'n baie hoër vervoertarief, wat neig om minder in verhouding af te neem met toename in afstand.

As gevolg van die groot verskil tussen die vervoertarief op die grondstof en die finale produk sou nabyheid aan 'n grondstofbron dus selde van oerwegende belang wees by nywerheidsvestiging, behalwe in die uitsonderlike gevalle genoem in Hoofstuk II, soos b.v. bederfbaarheid van die grondstof of groot afvalverwydering.

ii. Uitwerking Op Bloemfontein.

Waar die groot gaping tussen die Unie se hoër- en laetariefklasse nywerheidsvestiging aangelok het in die rigting van die markgebiede, sou die keuse van die geskikste mark natuurlik by daardie mark(te) val wat die grootste plaaslike omsæt bied. In hierdie opsig bestaan daar markgebiede in die Unie wat 'n veel aantrekliker vestiging bied as Bloemfontein met sy veel kleiner plaaslike bevolking as die konsentrasieareas in Suid-Transvaal, Kaapstad, Durban en Port Elizabeth.

Alhoewel Bloemfontein die tweede grootste binne-landse plaaslike mark bied, is dit duidelik dat waar die vestigings keuse op die markgebied berus, dit eerder na die groter markgebiede as Bloemfontein getrek sou word, en wat wel blyk die geval in die verlede te gewees het uit die vergelykings van nywerheidskonsentrasie in Hoofstuk I en van goedere-versendings in Hoofstuk III.

b. Die Uitwerking van die wysigings t.o.v. Klasdiskriminasie.

i. Algemene Uitwerking.

Wat betref die wysiging van die vorige tariefstelsel deur die insluiting van meer tarieweklasse, kan gesê word dat die byvoeging van hierdie addisionele klasse eerder bygedra het tot die algemene vereenvoudiging van die vorige stelsel, wat baie lomp en ingewikkeld geraak het, as wat dit enige verandering sou meebring in nywerheidsvestiging. Soos in die vorige hoofstuk getoon, het die addisionele tarieweklasse daartoe bygedra om groot gapings tussen tariewe op te vul, maar het die gaping tussen die hoogste en laagste klasse onveranderd gebly. (Verwys Tabel 21)

Dit is moeilik om vas te stel wat die herindelings van die tarieweklasse op die algemene vestigingspatroon sal hê, aangesien die indelings nie dieselfde uitwerking op elke tipe nywerheid het nie. Soos getoon in die vergelykings tussen die vorige en huidige tariewe op verskillende produkte, het sekere ondernemings voordeel daaruit getrek, terwyl ander weer deur die nuwe indelings benadeel is. In die algemeen kan slegs gestel word dat die nuwe tariefklasse geen verskil meebring t.o.v. die besondere groot voordeel van markvestiging ten opsigte van die meeste finale produkte.

ii. Uitwerking op Bloemfontein.

In die geval van Bloemfontein kan gestel word dat die nuwe klasindeling geen verandering sal meebring in die algemene vestigingspatroon van die land nie. Die vestigingskeuse sal t.o.v. tariefdifferentensieering steeds by die markgebied berus, en Bloemfontein se belangrikheid as vestigingspunt sal afhang van sy belangrikheid as mark in vergelyking met die ander markgebiede.

11. MAKSIMUMTARIEWE.

a. Die Uitwerking van Maksimumtariewe op Algemene Nywerheidsvestiging en op Bloemfontein.

Die maksimumtarief-reëling, wat neergekom het op die vry vervoer

van sekere produkte na bepaalde mylafstande, het nywerheidsvestiging be-
 invloed in die sin dat dit 'n kunsmatige vermindering in die vervoertarief
 op sekere produkte, in besonder op steenkool, bewerkstellig het. In
 verband met hierdie tariefreëling het die Newton Kommissie die volgende
 bewering gemaak. (Paragraaf 153).

" In die geval van steenkool word 'n maksimumtarief op die Suid-
 Afrikaanse Spoorweë oor afstande in oorekryding van 680 myl toegepas, en
 ofskoon steenkool versend van die myne na Kaapstad in 'n aantal gevalle
 verder as 1,100 myl vervoer word, kan die maksimumtarief daartoe bydra om
 nywersaars (veral diegene wat ingevoerde materiaal gebruik) te beweeg om
 hulle by die kus te vestig.

Een van die grondbepalings van die Zuid-Afrika Wet (artikel 127)
 aangehaal ter ondersteuning van spesiale tariewe wat ten gunste van binne-
 landse sentrums diskrimineer, is dié wat vereis dat die Administrasie be-
 hoorlik rekening hou met die bevordering van 'n landbou- en nywerheidsbe-
 volking in die binnelandse dele van die Unie. Ons wil daarop wys dat
 die maksimum-steenkooltariewe beslis die teenoorgeestelde uitwerking het
 en dus invloed sterk wat die neiging het om ekonomiese bedrywighede saam
 te trek, en beweegredes vir die verspreiding van hierdie bedrywigheid ver-
 swak."

Behalwe die maksimumtarief op steenkool, wat 'n belangrike invloed
 kon uitoefen op nywerheidsvestiging, was die toepassing van maksimum-
 tariewe verder hoofsaaklik tot landbouprodukte uitgebrei, soos voer, mielies,
 hawer, strooi, lusorn ens., wat weinig direkte invloed op nywerhede as
 sulks het, behalwe dat hierdie produkte 'n baie groot deel van die totale
 verkeer uitmaak, (verwys Bloemfontein se goedere ontvangste en versendings),
 en gevolglik sou die toepassing van maksimumtariewe op hierdie produkte
 neerkom op 'n subsidieering wat opgemaak moes word uit inkomste uit ander
 verkeer, en het dit dus verder bygedra tot die gaping tussen hoë- en lae-
 tariefklasse.

HOOFSTUK V.

DIE UITWERKING VAN DIE SUID-AFRIKAANSE
SPOORWEGTARIEWE OP DIE POSISIE VAN BLOEM-
FONTEIN AS VESTIGINGSSENTRUM VIR NYWERHEDE.

b. Die Uitwerking van die Afskaffing van Maksimumtariewe op Algemene Nywerheidsvestiging en op Bloemfontein.

Deur die afskaffing van die maksimumtarief-beginsel is die vervoertariewe op daardie produkte waarop dit van toepassing was, nou meer in verhouding gebring tot die werklike vervoerafstand, sodat dit nie meer neerkom op die vrye vervoer van hierdie produkte na sekere afstande nie. In die geval van steenkool is sentrums wat ver geleë is van steenkoolbronne, veral in die Kaap en Suid-Wes-Afrika, die nadeligste beïnvloed.

Bloemfontein is as gevolg van sy sentrale ligging relatief gunstig geleë t.o.v. grondstof en steenkoolbronne, sodat die afskaffing van maksimumtariewe geen nadelige uitwerking op Bloemfontein kan hê nie. Intendeel behoort dit hierdie gebied in 'n relatiewe beter vestigingsposisie te plaas as in die verlede, veral as die uitwerking op die steenkooltarief na verafgeleë nywerheidsgebiede in aanmerking geneem word (verwys Tabel No. 6 vir Steenkooltariewe na verskillende sentrums.)

111. DISTRIBUTIETARIEWE.

Met die bespreking van distribusietariewe in die vorige hoofstuk, is daarop gewys dat met die toepassing van hierdie tariewe 'n verdeling gemaak is tussen die sg. binnelandse- en kusdistribusiegebiede. Hierdie verdeling is ingestel met die oog op die toepassing van verskillende distribusietariewe vir versendings binne die binnelandsegebied, versendings binne die kusgebied en versendings tussen binnelandse- en kusgebiede. Met die ontleding van die invloed van distribusietariewe op nywerheidsvestiging word eers gewys op die invloed wat dit gehad het op nywerheidsvestiging in die binneland, insluitende Bloemfontein en daarna op die keuse van vestiging tussen binneland- en kusgebiede.

a. Die Algemene Uitwerking van Distribusietariewe op Nywerheidsvestiging.

i. Die Algemene Uitwerking op Binnelandsegebiede.

Distribusietariewe was uiters diskriminerend teenoor enige sentrum wat nie as distribusiesentrum verklaar was nie. Soos in die

verige hoofstuk getoon, vind ons in die geval van versendings binne die binnelandse-distribusiegebied dat goedere waarop die tarief van toepassing was en wat vanaf h distribusiesentrum versend is, teen die helfte van die skedule-tarief vervoer is terwyl die volle tarief vir dieselfde produk gehef is wanneer dit vanaf h nie-distribusiesentrum versend is. Hierdie verskil was veral van belang aangesien die distribusietarief slegs op hoë-tariefklasse van toepassing was (tarief 1 tot 4).

Voorbeeld: (1)

Bloemfontein (Distribusiesentrum) na Kopjes - 167 myl.

Tarief 1 (1952)	-	40d.	(per 100 pd.)
" 2	-	30d.	"
" 3	-	22d.	"
" 4	-	19d.	"

In die teenoorgestelde rigting:

Kopjes na Bloemfontein - 167 myl.

Tarief 1	-	80d.	(per 100 pd.)
" 2	-	59d.	"
" 3	-	44d.	"
" 4	-	38d.	"
"			

Hierdie toegewing ten gunste van distribusiesentrums was heeltemal teenstrydig met die grondbeginsels van tarief-differensieering, d.w.s. die heffing van vervoertariewe met in agneming van risiko of hanteringskoste, asook van waarde in verhouding tot gewig. Met die toepassing van hierdie tariefreëling het ons b.v. die volgende tarief-indeling gekry.

Tariewe, (Skaal A) vir 200 myl, 1952.

	<u>Skedule-tarief.</u>	<u>Binnelandse-Distribusietarief.</u>
Klas 1	92d.	46d.
2	69d.	35d.
3	52d.	26d.
4	44d.	22d.
5	33d.	33d.
6	25d.	25d.

Ons vind hiervolgens dat in die geval van distribusietariewe, tarief 2 naastenby net so laag is as tarief 5, terwyl tarief 3 veel laer

(1) Met al die voorbeelde in hierdie hoofstuk is karweikoste uitgesluit.

is as tarief 5 en naastenby gelyk aan tarief 6. Tarief 4 is weer laer as beide tarief 5 en 6. Afgesien van die feit dat dergelike tariewe teenstrydig was met die hele beginsel van tariefdifferensieering, het dit die onreëlmatige uitwerking gehad dat dit heelwat goedkoper sou gewees het om goedere in die hoë tariefklasse vanaf h nie-distribusiesentrum eers na h distribusiesentrum te stuur, en daarvandaan te laat aanstuur na hul verdere bestemming.

Voorbeeld:

Deur goedere vanaf Kopjes eers na Kroonstad (distribusiesentrum) te stuur, en daarvandaan na Bloemfontein, is die volgende verskil in vervoertariewe verkry:

	Afstand (Myle)	Tarief (Pennies per 100 pd.)			
		1	2	3	4
Kopjes - Kroonstad	39	19	14	11	9
Kroonstad - Bloemfontein	128	30	23	17	15
Totaal	<u>167</u>	49	37	28	24
Kopjes - Bloemfontein	167	80	59	44	38
Verskil		31	22	16	14

Dit sou selfs goedkoper uitgewerk het onder hierdie tariefstelsel om goedere eers vanaf Kopjes na Vereeniging (distribusiesentrum) te stuur, d.w.s. h afstand van 47 myl in die teenoorgestelde rigting, en daarvandaan na Bloemfontein, d.w.s. h addisionele afstand van 94 myl, selfs na inagneming van addisionele hanteringskoste.

	Afstand (Myle)	Tarief (Pennies per 100 pd.)			
		1	2	3	4
Kopjes - Vereeniging	47	22	17	13	11
Vereeniging - Bloemfontein	214	49	36	27	23
Totaal	<u>261</u>	71	53	40	34
Kopjes - Bloemfontein	167	80	59	44	38
Verskil		9	6	4	4

As gevolg van hierdie groot verskil tussen die tariewe van toepassing op distribusie en nie-distribusiesentrums kan dit nie anders vermag word nie as dat die verspreiding van goedere in die hoë tariefklasse en hoofsaak beperk was tot distribusiesentrums. Dit is h faktor

wat beslis aanleiding moes gee tot groter ophoping van verkeer by hierdie distribusiestasies.

Die uitwerking van hierdie tariefbeginsel moes met verloop van tyd beslis sterk bygedra het tot toenemende uitbreiding binne die belangrike binnelandse markgebied van die Suid-Transvaal, eerder as wat dit tot enige vestigings voordeel kan gestrek het vir ander binnelandse distribusiesentrums. Met inagneming van die feit dat die Suid-Transvaal by ver oer die belangrikste plaaslike mark beskik, sou die halvering van die vervoertarief op finale produkte vir h nyweraar in Suid-Transvaal in staat stel om sy mededinging uit te brei oor h baie groter mark-area as wat meentlik andersins die geval sou gewees het, en weens die teenwoordigheid van afnemende skale sou die halvering van die tarief volgens die distribusietarief neerkom op meer as die halvering van die „vervoerafstand.“ Volgens die tarieweskale van 1952 vind ons b.v. dat die skedule-tarief 1 vir Johannesburg na Bloemfontein (262 myl), 116d. per 100 pd. was. Deur dit te halveer kry ons h distribusietarief van 58d. per 100 pd. Hierdie was gelykstaande aan die skedule-tarief vir 121 myl wat heelwat minder is as die helfte van die afstand tussen Johannesburg en Bloemfontein en selfs nader as die afstand tussen Kroonstad en Bloemfontein, (128 myl).

Ons sien dus dat hierdie tariefreëling besonder diskrimineerend was teenoor nie-distribusiesentrums, en die verspreiding van hoë tariefverkeer hoofsaaklik beperk het tot distribusiesentrums in die binneland, en vir die vestiging van nywerhede het dit sterk ten gunste gewerk van die konsentrasiearea van die Suid-Transvaal.

ii. Die Algemene Uitwerking op Kusegebiede.

Wat hierdie betref vind ons dat die distribusietariewe wat, soos gemeld in die vorige hoofstuk, uitsluitlik ingestel is om die verspreiding van produkte in die binneland te bevorder, baie sterk gediskrimineer het teen die hawestede. In die geval van versendings vanaf h binnelandse distribusiesentrum na h destinasiestasie in die kusegebied, kan gewys word op die verskil in tariewe wat voorgekom het

onder die distribusiestelsel.

Voorbeeld: (Tariweskaal 1952).

(1) Bloemfontein na Harrismith (253 myl).

Naastehawetarief 1 Harrismith	- Point	111d.
Skedule-tarief 1 Bloemfontein	- Point (via Harrismith)	180d.
	Distribusietarief	69d.

(2) Johannesburg na Harrismith (290 myl).

Naastehawetarief 1 Harrismith	- Point	111d.
Skedule-tarief 1 Johannesburg	- Point (via Harrismith)	187d.
	Distribusietarief	76d.

(3) Durban na Harrismith (252 myl). Tarief 1 = 111d.

Alhoewel Harrismith 57 myl nader aan Bloemfontein is as aan Johannesburg, vind ons onder distribusietariewe 'n verskil van slegs 7d. op tarief 1. Durban aan die ander kant, is nader aan Harrismith, en moes 'n hoër tarief betaal as beide Bloemfontein en Johannesburg. Hierdie voorbeeld toon dus die besondere diskriminasie teen kusnywerhede en ten gunste van binnelandse distribusiesentrums, en moes dit moeilik gemaak het vir kusnywerers om, ceteris paribus, met die binnelandse onderneming mee te ding.

111. Die Uitwerking van Distribusietariewe op Nywerheidsvestiging in Bloemfontein.

Onder die distribusiestelsel mag dit eers voorkom asof Bloemfontein, wat ook 'n distribusiesentrum was, in geen swakker posisie gestel was as sentrums in die Suid-Transvaal nie, aangesien dit dieselfde voordele van diskriminasie geniet het. Soos reeds gestel, moet egter in gedagte gehou word dat Bloemfontein oor 'n baie kleiner plaaslike mark beskik, en waar twee markte oor dieselfde tarief-voordeel beskik, is dit heel natuurlik dat nywerhede gelek sou word na die grootste van die twee markte, d.w.s. die Suid-Transvaal. Hierdie tariewe het wel die uitwerking gehad om Bloemfontein 'n distribusiesentrum te maak vir die verspreiding van produkte afkomstig vanaf die konsentrasie areas, maar het nie daartoe bygedra om Bloemfontein as nywerheidsentrum uit te brei nie.

Die tarief-koncessies het intendeel nywerheidsuitbreiding in plekke soos Bloemfontein gestrem ten gunste van die meer ontwikkelde binnelandse gebied van Suid-Transvaal.

b. Die Uitwerking van die Afskaffing van Distribusietariewe op Nywerheidsvestiging.

i. Die Algemene Uitwerking op Binnelandsegebiede.

Daar is daarop gewys dat onder distribusietariewe dit dikwels goedkoper uitgewerk het om h produk vanaf h nie-distribusiesentrum eers na h distribusiesentrum te stuur en daarvandaan na die betrokke destinasie. As gevolg van die afskaffing van distribusietariewe en die teenwoordigheid van afnemende tarieweskale sal die teenoorgestelde neiging nou geld, d.w.s. die direkte versending werk nou goedkoper uit. Die bestaan van distribusietariewe het nywerheidsvestiging in die binneland uitsluitlik beperk tot distribusiesentrums. Dit sou onder toestande van distribusietariewe heeltemal onprakties gewees het om h nywerheid by h nie-distribusiesentrum te vestig, a.g.v. die feit dat die onderneming se verspreidingskoste aansienlik hoër sou gewees het as by h distribusiesentrum, sodat met die afskaffing van distribusietariewe, nie-distribusiesentrums oor die algemeen in h baie gunstiger posisie geplaas is as voorheen.

ii. Uitwerking op Kusgebiede.

Na aanleiding van wat reeds gestel is behoort die afskaffing van distribusietariewe tot voordeel te strek van nywerhede aan die kus, aangesien dit hierdie nywerhede in h heelwat sterker mededingingsposisie plaas as wat voorheen die geval was. Daar is op bladsy 112 gewys op die verskil wat voorgekom het in tariewe met bemerkings vanaf Bloemfontein, Johannesburg en Durban na Karrismit. Indien die vorige tariewe vergelyk word met die huidige, kry ons die volgende resultaat.

	Afstand.	Distribusie-Tarief.	Huidige Tarief.	Verskil.
Bloemfontein - Harrismith	253 myl	69	154	85
Johannesburg - Harrismith	290 "	76	168	92
Durban - Harrismith	252 "	111	149	38

Indien bemerkings na Ladysmith geneem word, kry ons die volgende:

	Afstand.	Distribusie-Tarief.	Huidige Tarief.	Verskil.
Bloemfontein - Ladysmith	313 myl	91	180	89
Johannesburg - Ladysmith	294 "	86	172	86
Durban - Ladysmith	192 "	89	118	29

Die afskaffing van distribusietariewe het t.o.v. vervoerkoste dus 'n aansienlike uitbreiding meebring in die effektiewe bemerkings-area van die kus nywerhede, wat as gevolg van die vorige tarief-reëling beperk was tot 'n betreklike klein area. Waar Durban b.v., alhoewel baie nader aan Ladysmith, feitlik op gelyke voet moes meeding met binnelandse sentrums soos Bloemfontein en Johannesburg, is die prent nou heelwat anders gestel. Ons vind in teenstelling met toestande onder distribusietariewe dat Durban se effektiewe bemerkingsarea nou uitgebrei is tot 'n punt verder as Harrismith.

Diezelfde geld vir al die ander hawestede. Nie slegs die distribusiesentrums in die binneland nie, maar al die distribusiesentrums sal as gevolg van die afskaffing van die distribusie-voorkeur sterker mededinging ondervind vanaf nie-distribusiesentrums en vanaf die hawestede, asook sterker mededinging t.o.v. die ingevoerde produkte wat onder die huidige tariewe na die binnelandse markte versprei word met 'n kleiner verskil in vervoertariewe as voorheen. Die algehele opheffing van die distribusietarief en die vervanging daarvan deur 'n skedule-tarief wat selfs hoër is as die vorige, het ongetwyfeld 'n groot vermeerdering meebring in verspreidingskoste na verafgeleë markte.

Wat betref die moontlikheid dat die afskaffing van distri-

busietariere aanleiding sou gee tot die verskuiwing van binnelandse verspreidings-ondernemings van die binneland na die kustede, was die Newton-Kommissie die mening toegedaan dat enige neiging (na afskaffing van distribusietariere) van verspreidingsake om na die kustreke te verskuif in 'n groot mate teegewerk kon word deur die instelling van lae tariere op trekvrage. Dit is egter twyfelagtig of hierdie neiging in enige groot mate sal voorkom veral as gevolg van die groot verakeidenheid inheemse produkte wat tans in die binneland vervaardig word; dit sou slegs 'n besparing meebring t.o.v. ingevoerde fabrikate en dié wat by die kustede vervaardig word. Die besparing in vervoerkoste vanaf kustreke kom voor as gevolg van die feit dat met die afskaffing van distribusietariere dit goedkoper is, weens afnemende tariere skale, om goedere oor 'n lang afstand sonder onderbreking in die vervoer afstand na hul bestemming te versend. Die tarief vir 300 myl is b.v. laer as die som van die tariere vir 200 myl en 100 myl, terwyl dit met distribusietariere nie die geval was nie.

Voorbeeld: Distribusietariere 1952.

Tarief 1	Oos Londen	- Hennenman	=	<u>180d.</u>
"	1 Oos Londen	- Bloemfontein	=	<u>157d.</u>
Distribusietarief 1	Bloemfontein	- Hennenman	=	<u>25d.</u>
		Totaal		<u>182d.</u>

Hier was dus 'n verskil onder distribusietariere van slegs 2d. in die onderbroke versending, nie teenstaande die addisionele hanterings-, oorslaai- en administratiewe koste daaraan verbonde.

Huidige Tariere.

Tarief 1	Oos Londen	- Hennenman	=	<u>241d.</u>
"	1 Oos Londen	- Bloemfontein	=	<u>211d.</u>
	Bloemfontein-	Hennenman	=	<u>67d.</u>
				<u>278d.</u>

Ons vind dus nou 'n verskil van 37d., wat veel duurder uitkom as in die verlede, en behoort 'n sterk aansporing te wees om goedere eerder direk te versend as vanaf vorige distribusiesentrums te laat versprei en ook as gevolg behoort te hê dat minder ophoping van verkeer by distribusiesentrums voorkom as wat die geval in die verlede was.

ii. Uitwerking op Bloemfontein.

Die feit dat Bloemfontein 'n distribusiesentrum was, het soos gestel, meer daartoe bygedra om hom 'n verspreidingsentrum te maak as om by te dra tot enige besondere nywerheidsuitbreiding. Soos ook getoon, het die Suid-Transvaal se groter plaaslike mark en die feit dat albei gebiede dieselfde voorkeur geniet het, daartoe bygedra om nywerhede na die Suid-Transvaal te lok en nie na enige ander binnelandse distribusiesentrum, insluitende Bloemfontein nie. Dit kan gestel word dat die teenwoordigheid van distribusietariewe nywerheidsvestiging in Bloemfontein eerder teengewerk het as aangemoedig het. Die posisie sou beter gewees het indien daar geen distribusieskema was nie, sodat die opheffing van hierdie tariewe van voordeel sal wees vir nywerheidsvestiging in Bloemfontein.

Ter staving kan daarop gewys word dat die teenwoordigheid van distribusietariewe die geleentheid vir 'n ondernemer in die Suid-Transvaal gebied het om benevens sy baie groot plaaslike mark sy produkte relatief goedkoop te bewerk na ander binnelandse en kusstreke. In hierdie verband word vervolgens 'n vergelyking getoon tussen die huidige tariewe en die tariewe van toepassing onder die distribusieskema op versendings tussen Johannesburg en Bloemfontein.

Tabel No 25.

VERSKIL IN VERVOERTARIEWE (TARIEF 1) TUSSEN JOHANNESBURG EN BLOEMFONTEIN VOOR EN NA AFSKAFFING VAN DISTRIBUSIETARIEWE (PENNIES PER MYL).

Afstand	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130
Huidige Tariewe	10	16	20	28	34	40	46	52	58	64	70	76	82
Distribusietariewe	6	6	7	10	12	14	17	19	22	23	26	29	30
Verskil	4	10	13	18	22	26	29	33	36	41	44	47	52

Afstand	140	150	160	170	180	190	200	210	220	230	240	250	260
Huidige Tariewe	88	94	100	106	112	118	124	129	134	139	144	149	159
Distribusietariewe	33	35	38	40	42	45	46	49	51	52	54	56	58
Verskil	55	59	62	66	70	73	78	80	83	87	90	93	101

Hierdie gegewens is op bladsy 117 grafies voorgestel.

Tarief
(pennies per 100 pd)

Verskil in uerwettarief tussen Johannesburg en Bloemfontein

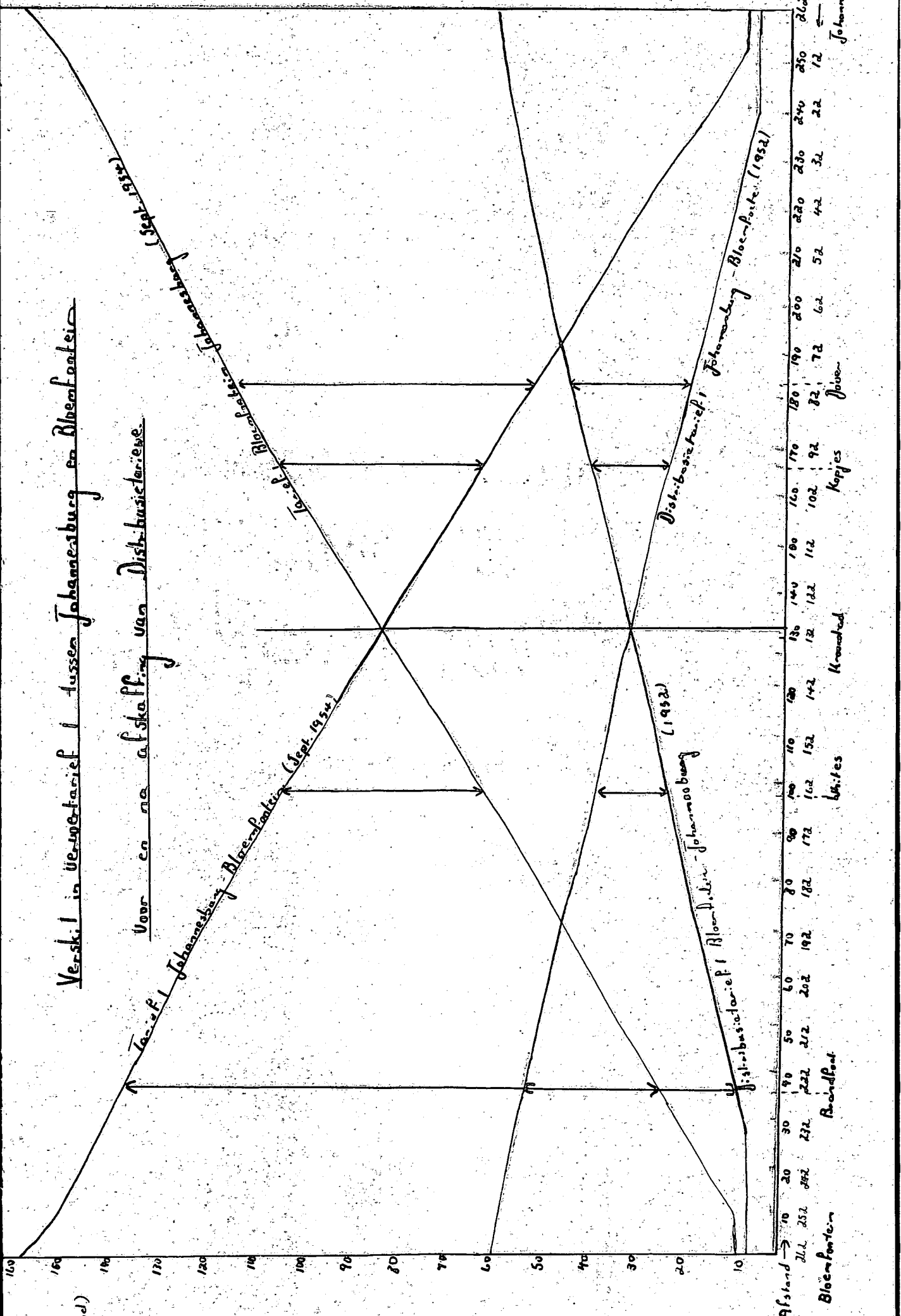
Voor en na afskaffing van Distribusietarief

Tarief 1 Johannesburg - Bloemfontein (Sept. 1934)

Tarief 2 Johannesburg - Bloemfontein (Sept. 1934)

Distribusietarief Johannesburg (1932)

Distribusietarief Johannesburg - Bloemfontein (1932)



Afsland	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	220	230	240	250	260
Tarief 1	252	262	272	282	292	302	312	322	332	342	352	362	372	382	392	402	412	422	432	442	452	462	472	482	492	502
Tarief 2	232	242	252	262	272	282	292	302	312	322	332	342	352	362	372	382	392	402	412	422	432	442	452	462	472	482
Distribusietarief Johannesburg (1932)	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	220	230	240	250	260
Distribusietarief Johannesburg - Bloemfontein (1932)	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	220	230	240	250	260

Soos in die voorafgaande grafiek getoon bring die afskaffing van distribusietariewe 'n groot verhoging in vervoertariewe op binnelandse versendings mee, veral wat betref die verspreiding van finale produkte wat hoofsaaklik teen die hoë tarieweklasse vervoer word. Dit het beslis 'n opmerklike verskil meegebring in die distribusiekoste na afgeleë markte, en gevolglik sterk aanleiding gegee tot die inkorting van afsetgebiede. Ondernemings in die Suid-Transvaal, soos byvoorbeeld Johannesburg, vind uit die oogpunt van vervoerkoste hulself nie meer in so 'n sterk mededingende posisie met die bemerking van hulle produkte na die Bloemfonteinse markgebied nie.

'n Besondere sterk voordeel ten gunste van ondernemings in die Suid-Transvaal is egter dat a.g.v. die teenwoordigheid van 'n baie groter plaaslike mark, hulle in staat is om die vervoerkostes na afgeleë markte oor hierdie groter plaaslike mark te versprei indien hulle prysdiskriminasie sou toepas.

IV. NAASTEHAWETARIEWE.

a. Uitwerking van Naastehawetariewe op Nywerheidsvestiging.

i. Algemene Uitwerking.

Die naastehawetarief het ook die onteëlmatige uitwerking gehad dat die vervoertarief vanaf 'n binnelandse sentrum na 'n destinasie-stasie laer kon wees as die vervoertarief na 'n ander stasie wat wel nader aan die afsendsentrum geleë was. Die naastehawe-vervoertarief van Johannesburg na Pietermaritzburg was b.v. laer as die naastehawetarief van Johannesburg na Ladysmith, alhoewel Ladysmith 119 myl nader aan Johannesburg is as Pietermaritzburg. Hierdie posisie was natuurlik ook heeltemal teenstrydig met die beginsels van vervoertarief vasstelling, en is veroorsaak deurdat die bepalende faktor, nabyheid aan die hawesentrum was, en nie werklike vervoerafstand nie, en hoewel 'n minimum-tarief volgens vervoerafstand gehef is, was hier-

die minimum aansienlik laer as die skedule-tarief. Ons vind hier 'n teenoorgestelde prinsiep, n.l. dat hoe verder die vervoer afstand, hoe laer die vervoertarief was.

Soos in die vorige hoofstuk gemeld, was die Hoof doel met die instelling van naastehawe-tariewe om jong nywerhede in die binneland in staat te stel om met die ingevoerde artikel mee te ding. Die Departementele Komitee van Onderzoek insake Spoorwegtariewe (U.G. No. 29 1930), paragraaf 178, meld „dat hierdie klas tarief nie toegestaan moet word nie, tensy dit duidelik bewys word dat dit werklik nodig is ten einde die mededinging tussen die Suid-Afrikaanse fabriek en die ingevoerde artikel moontlik te maak." Die Komitee het verder verklaar dat die beginsel nie uitgebrei behoort te word met die doel om een Suid-Afrikaanse fabriek in staat te stel om met 'n ander Suid-Afrikaanse fabriek mee te ding nie, aangesien die tariewe onreëlmatighede meebring vir sover dit konkurrensie tussen sulke fabrieke raak. Met die huidige nywerheids ontwikkeling in Suid-Afrika is dit presies wat gebeur het, in soverre die naastehawe-tarief nie net mededinging tussen klanynwerhede en binnelandse nywerhede beïnvloed het nie, maar ook 'n sterk uitwerking gehad het op die mededinging tussen binnelandse nywerhede self in hulle bemarkings na kusgebiede. Die volgende toon die verskil in uitwerking van naastehawe-tariewe tussen 'n hawe en binnelandsesentrum.

Versendings Yster- en Staalprodukte, Tarief 2 (1952).

Johannesburg - Durban	44d. (minimum 1.8d. per ton per myl).
Durban - Johannesburg	116d. (naastehawetarief Johannesburg - Lourenzo Marques.)

Die minimum-tarief kon in die geval van versendings vanaf Durban na Johannesburg nie toegepas word nie, aangesien dit minder is as die betrokke naastehawetarief. Ons vind hier ongetwyfeld 'n sterk diskriminasie teen hawestede met hul versendings na die binneland. Dit geld ook t.o.v. bemarkings vanaf hierdie twee sentrums na 'n ander binnelandse sentrum b.v. Bloemfontein.

Johannesburg - Bloemfontein	43d. (Distribusietarief 262 myl).
Durban - Bloemfontein	115d. (Naastehawetarief - Buffelshawe).

Produsente in die Suid-Transvaal het dus oor 'n aansienlike mededingings voordeel beskik. Die Newton Verslag wys daarop (Paragraaf 105) dat gieterye en verbruikers van staal produkte gekla het dat die mededingingsgebied van binnelandse produsente te veel deur hierdie tarief-diskriminering uitgebrei was. Die Kommissie het ook ingegaan (paragraaf 106) op die gesamentlike uitwerking van naastehawe- en distribusietariewe op die mededingings posisie van 'n fabriek wat yster en staal produkte naby Durban produseer, met dié van 'n soortgelyke fabriek by Johannesburg. Hulle bevinding was dat die Johannesburg-fabriek se afsetfabriek feitlik die hele Unie dek (met uitsondering van 'n groot deel van Natal asook Suid-Wes-Afrika) terwyl die Natalse fabriek se afsetgebied beperk was tot 'n afstand van sowat 190 myl.

ii. Uitwerking op Bloemfontein.

Naastehawetariewe het soos in die geval van distribusietariewe ook die ongesonde uitwerking gehad dat dit geografiese konsentrasie van nywerheidsvestiging in bepaalde binnelandse dele bevorder het, as gevolg van die feit dat 'n nyweraar in die Suid-Transvaal dieselfde gebiedsvoordeel geniet het as 'n nyweraar in Bloemfontein deurdat die invloed van werklike vervoer afstand tot 'n groot mate uitgeskakel of aansienlik verminder is.

Om die uitwerking van hierdie tarief duidelik te toon, word gewys op die volgende afwykings wat bestaan het in vervoertariewe vanaf Johannesburg na Oos-Londen en stasies tussenin.

	Mylafstand.	Tarief 1 (Distribusie of Naastehawe).	Mylafstand volgens ooreenstemmende skedule-tarief.
Johannesburg	-	-	-
Kroonstad	134	32d.	68
Bloemfontein	262	58d.	121
Springfontein	350	71d.	151
Burghersdorp	421	97d.	206
Queenstown	510	72d.	151
Cathcart	555	67d.	141
Oos London	666	80d.	166

Diagramaties kan hierdie posisie as volg voorgestel word.

Mylafstand.

Mylafstand volgens voorkeur tariewe.

	Johannesburg		Johannesburg.
		68	Kroonstad.
		121	Bloemfontein.
134	Kroonstad.	141	Cathcart.
		151	Springfontein, Queenstown
		166	Oos London.
		206	Burghersdorp.
262	Bloemfontein.		
350	Springfontein.		
421	Burghersdorp.		
510	Queenstown.		
555	Cathcart.		
666	Oos London.		

Dieselfde argument geld hier as in die geval van distribusie-tariewe, d.w.s. dat h nyweraar hom eerder binne die Suid-Transvaal sou gevestig het as binne enige ander binnelandse gebied weens die groot plaaslike mark en die teenwoordigheid van hierdie voorkeur-tariewe wat hom in staat gestel het om feitlik oor die hele nasionale mark te kan meeding met ondernemings in ander gebiede.

b. Die Uitwerking van die Afskaffing van Naastehawetariewe op Nywerheidsvestiging.

i. Die Algemene Uitwerking.

Die afskaffing van die naastehawetarief beteken die opheffing van h besondere voorkeur wat tot voordeel gestrek het veral vir binnelandse nywerhede. Ten opsigte van vervoertariewe het dit die kusnyweraar in h baie swak mededingings posisie geplaas. Dit sou egter verkeerd wees om te beweer dat hierdie stelsel ten gunste van al die binnelandse stede gestrek het; dit het eerder nywerheidsontwikkeling in die Suid-Transvaal uitgebrei, sodat die opheffing van hierdie voorkeur nywerheidsvestiging in die kusstede sowel as ander binnelandse stede sal bevorder.

ii. Uitwerking op Bloemfontein.

Om hierdie uitwerking te toon, kan gewys word op die posisie ten opsigte van versendings van produkte waarop naastehawetariewe van toepassing was (soos b.v. yster- en staalprodukte), vanaf Bloemfontein en Johannesburg na kussentrums soos Pietermaritzburg, Queenstown en Cathcart onder die vorige en die nuwe tariefstelsels.

Naastehawetariewe Januarie 1952. (Kleinversendings - Besteldienskosse uitgesluit)

Tariewe.		1	2	3	4
Bloemfontein - Pietermaritzburg (432 Myl)		52	39	39	35
Johannesburg - Pietermaritzburg (413 ")		50	37	37	33
	Verskil	2	2	2	2
Bloemfontein - Queenstown (248 Myl)		72	54	40	34
Johannesburg - Queenstown (510 ")		72	54	40	34
	Geen Verskil	-	-	-	-
Bloemfontein - Cathcart (293 Myl)		52	39	28	25
Johannesburg - Cathcart (555 ")		67	50	50	44
	Verskil	15	11	22	19
<u>Tarieweskale van toepassing September 1954.</u>					
Tariewe		1	2	3	4
Bloemfontein - Pietermaritzburg		220	193	161	141
Johannesburg - Pietermaritzburg		214	187	156	137
	Verskil	6	6	5	4
Bloemfontein - Queenstown		149	130	109	95
Johannesburg - Queenstown		241	211	176	154
	Verskil	92	81	67	59
Bloemfontein - Cathcart		172	151	126	110
Johannesburg - Cathcart		256	224	187	164
	Verskil	84	73	61	54

Vergelyking tussen versendinge na sentrums vanaf Johannesburg en Bloemfontein teen eerstens dat die ophoffing van hierdie voorkeur min verandering meebring in die verskil tussen hul vervoerkostes na die Natal-gebied, maar in die geval van vervoerkoste na sentrums in Kaapland word Bloemfontein volgens die huidige skale in 'n veel sterker posisie teenoor onderneminge in die Suid-Transvaal gestel, aangesien die vervoertariewe nou 'n baie groter verskil teen ten gunste van Bloemfontein. 'n Goede voorbeeld hiervan is die verskil in vervoertariewe op versendinge na Queenstown. Onder naastehawe-tariewe het daar geen verskil voorgeken in die vervoertariewe tussen Bloemfontein-na-Queenstown en Johannesburg-na-Queenstown nie, alhoewel Johannesburg 262 myl verder is. D.w.s. Johannesburg is meer as twee keer so ver vanaf Queenstown as Bloemfontein en het desnieteenstaande dieselfde vervoertarief betaal op die meeste nywerheidsprodukte van plaaslike fabrikaat. Maar daar met naastehawetariewe geen verskil bestaan het nie, vind ons met die ophoffing van hierdie tariefbeginsel die groot verskil van 92, 81, 67, en 59 pennies per 100 pd. op tariewe 1, 2, 5, en 4 onderskeidelik, in die gunst van Bloemfontein. Hierdie word elkeen as 'n voorbeeld geneem om te wys op die uitwerking van die ophoffing van naastehawe-tariewe. Hoewel hierdie tariewe gedien het tot die beskerming van binnelandse nywerhede teen mededinging deur die ingevoerde produk, het dit as faktor 'n sterk bydrae gelewer tot die konsentrasie van binnelandse nywerhede binne 'n gebied van die binnelandse deel van die land nl. Suid-Transvaal. Die eintlike uitwerking was dat hoe verder in die binneland 'n nywerheid geleë was, hoe groter was die voorkeur wat dit deur naastehawe-tariewe geniet het, omdat geografiese voordele van nader sentrums t.o.v. die markte feitlik uitgesluit is.

V. NAWETARIEWE.

Aangezien diskriminerende nawetariewe nog van toepassing is word daar elkeen gewys op die uitwerking daarvan op algemene nywerheidsvestiging

t.o.v. minder ontwikkelde binnelandse sentrums soos Bloemfontein. Soos getoon plaas hierdie hawetariere sekere sentrums in Suid-Transvaal ongeveer 210 myl nader aan Port Elizabeth (Algoabaai), en ongeveer 170 myl nader aan Oos London (Buffelshawe). Dit stel hierdie gebied in 'n baie gunstige posisie t.o.v. hulle bemarkings na hierdie kussentrums, asook by die verkryging van ingevoerde artikels en fabrikate vanaf hierdie hawestede.

Die toepassing van hierdie tarief het slegs betrekking op direkte verkeer vanaf en na die hawesentrum self, inteenstelling egter met die beskouing van die Newton Kommissie wil dit nie voorkom asof die handhawing van hierdie diskrimineerende hawetariere meer tot die nasionale belang strek nie, as wat die totale opheffing daarvan vir die voordeel van die verspreiding van die land se nywerhede na die minder ontwikkelde binnelandse gebiede sou strek. Soos in die vorige hoofstuk gemeld is die rede aangevoer vir die behoud van hierdie diskriminasie, om te verseker dat invoerverkeer behoorlik onder die vernaeamste hawens versprei word. Op grond hiervan sou dit verwag word dat hierdie goedkoper hawetariere na die Suid-Transvaal net van toepassing sou wees op ingevoerde produkte, maar ons vind dat dit ook van toepassing is op versendings in die teenoorgestelde rigting d.w.s. vanaf die Suid-Transvaal na hierdie hawestede. Die Suid-Transvaal word dus begunstig nie net t.o.v. die verkryging van die ingevoerde produkte nie, maar ook met die bemarking van hulle plaaslike produkte na hierdie hawens, in stede van die toepassing van die gewone skeduletarif-skaal op hierdie versendings wat meer regverdig sou wees teenoor ander binnelandse sentrums wat hierdie voorkeur nie geniet nie.

VI. SEKKONKURRENSIE-TARIEWE.

Soos in die vorige hoofstuk gemeld bestaan daar uiteenlopende menings oor die verdienstelikhed van die vorige sekkonkurrensie-tariere. Ondernemers geleë binne die kusgebiede was sterk ten gunste van hierdie voorkeur wat hulle geniet het, terwyl ondernemers in die binneland nie ten gunste was van hierdie voorkeur wat kusstede geniet het nie. Die

afskaffing van hierdie voorkeur sal dit egter moeilik maak vir die Spoorweë om die mededinging van seevervoer te bestry, aangesien die meeste skepe wat om die Unie hawens veer ladinge van Oerse bring waarvan 'n groot gedeelte by Kaapstad of Durban afgehaal word, met die gevolg dat daar voldoende skeeparuimte oorbly vir die verskeping van handelware tussen hawens teen tariewe wat heelwat laer is as die spoorweg se standaardtarief.

Die vorige toepassing van hierdie konsessies het kusgebiede wat hierdie voorkeur geniet het, in 'n baie gunstige posisie geplaas ten opsigte van hul bemarkings na ander kusentrums. Alhoewel hulle nou met die afskaffing daarvan die voordeel van heelwat laer spoorwegtariewe verloor beskik hulle egter nog oor die voordeel om gebruik te kan maak van alternatiewe goedkoper seevervoer. Die vervoerkoste vir bemarkings tussen hawensentrums behoort dus nie deur die veranderinge in seekonkurrensie-tariewe geaffekteer te word nie, sodat dit twyfelagtig is of hierdie afskaffing enige invloed kan uitoefen op nywerheidsvestiging.

VI. SAMEVATTING.

Deur die verskillende tariewe en hulle uitwerking op nywerheidsvestiging saam te vat is dit duidelik dat die vorige tariewe afsonderlik en gesamentlik beles baie sterk daartoe bygedra het om die Suid-Transvaal 'n ideale sentrum te maak vir die vestiging van nywerhede. Dit is nie net die besondere gapinge tussen die hoë- en lae-tarieffklasse nie, maar by uitstek die tariewebeleid t.o.v. distribusie- en naastehawetariewe, wat alles saam aansienlik bygedra het om nywerhede na die Suid-Transvaal te lok, en nie na enige ander binnelandse gebied nie. Aangesien die Suid-Transvaal die voordeel gehad het van die grootste nasionale mark en ook deur tariefbegunstiging in staat gestel is om sterk te kan meeding in enige ander deel van die nasionale mark, is dit dus duidelik dat nywerhede eerder daar gevestig sou word. Die vraag kan gestel word of dít enige nyweraar sou geloon het om hom in Bloemfontein te vestig eerder as in Suid-Transvaal, waar hy die versekering gehad het van 'n baie groter plaaslike aanvraag en ook deur diskrimineerende spoorwegtariewe in staat was om sy produkte teen feitlik dieselfde vervoertariewe as Bloemfontein oor groot dele van die land te

benark. Dit wil dus voorkom dat met die afskaffing van die maksimum-,
distribusie- en aantekenveteriens voorvoorskrif van groter belang sal wees
as in die verlede. Hierdie sal nie slegs vir die huistede tot voordeel
strek nie, maar sal ander binnelandse gebiede soos Bloemfontein meer aantrek-
lik maak vir nywerheidsvestiging op gronde van voordele t.o.v. geografiese
ligging wat hulle geniet.

HOOFSTUK VI.

SAMEVATTING EN SLOT.

SAMEVATTING EN SLOT.

Met die bespreking van die invloed van Spoorweg-tariewe op die vestiging van nywerhede in Bloemfontein is eers gewys op die uitgebreide nywerheids ontwikkeling van die land as geheel gedurende die tydperk 1945/46 tot 1951/52. Soos in hoofstuk 1 getoon was hierdie ontwikkeling hoofsaaklik beperk tot slegs enkele konsentrasie gebiede binne die Suid-Transvaal, Wes-Kaapland, Durban en tot 'n mate Port Elizabeth. Hierdie vier gebiede was gesamentlik verantwoordelik vir 83,5 % van die land se netto nywerheids-opbrengs gedurende die jaar 1951/52. Van hierdie vier gebiede is Suid-Transvaal verreweg die grootste nywerheidsgebied met 'n netto opbrengs van 48,9 % van die Unie totaal in dieselfde jaar. Bloemfontein, aan die ander kant, alhoewel dit die sesde belangrikste nywerheidsgebied in die land is (verwys tabel 5), en naas Suid-Transvaal die tweede belangrikste binnelandse nywerheidsgebied, is nog as nywerheidsgebied baie ver agter die genoemde hoof-nywerheidsgebiede. Die Vrystaat as geheel was gedurende die jaar 1951/52 verantwoordelik vir slegs 3,6% van die land se totale netto nywerheids-opbrengs. Van die totale aantal werknemers in diens by alle nywerhede met meer as 10 werkers, het Bloemfontein slegs 1,7% gehad gedurende 1948/49. Wat Betref die aard van Bloemfontein se nywerheids ontwikkeling is getoon dat die Vrystaat as geheel hoofsaaklik daardie soorte nywerhede omvat wat voorsien in 'n meer plaaslike vraag, of wat plaaslike materiaal verwerk soos bouwerk, voertuigreparasies, graanmuelens en stoomwerke.

Met die vasstelling van die invloed van Spoorwegtariewe op Bloemfontein se nywerheidsvestiging is kortliks ook aandag gegee aan ander vestigingsfaktore wat Bloemfontein mag beïnvloed, soos markte, arbeid, krag, water ens., en hierdie faktore is oor die algemeen as gunstig bevind. Wat Bloemfontein as markgebied betref is getoon dat die plaaslike en streeksmark gunstig is vir nywerheids uitbreiding. Alhoewel die mark klein is in vergelyking met markgebiede van Suid-Transvaal en die ander konsentrasie-areas beskik Bloemfontein oor die tweede belangrikste binnelandse plaaslike mark en oor 'n streeksmark wat 'n aansienlike area dek. Hierdie streeksgebied bestaan wel

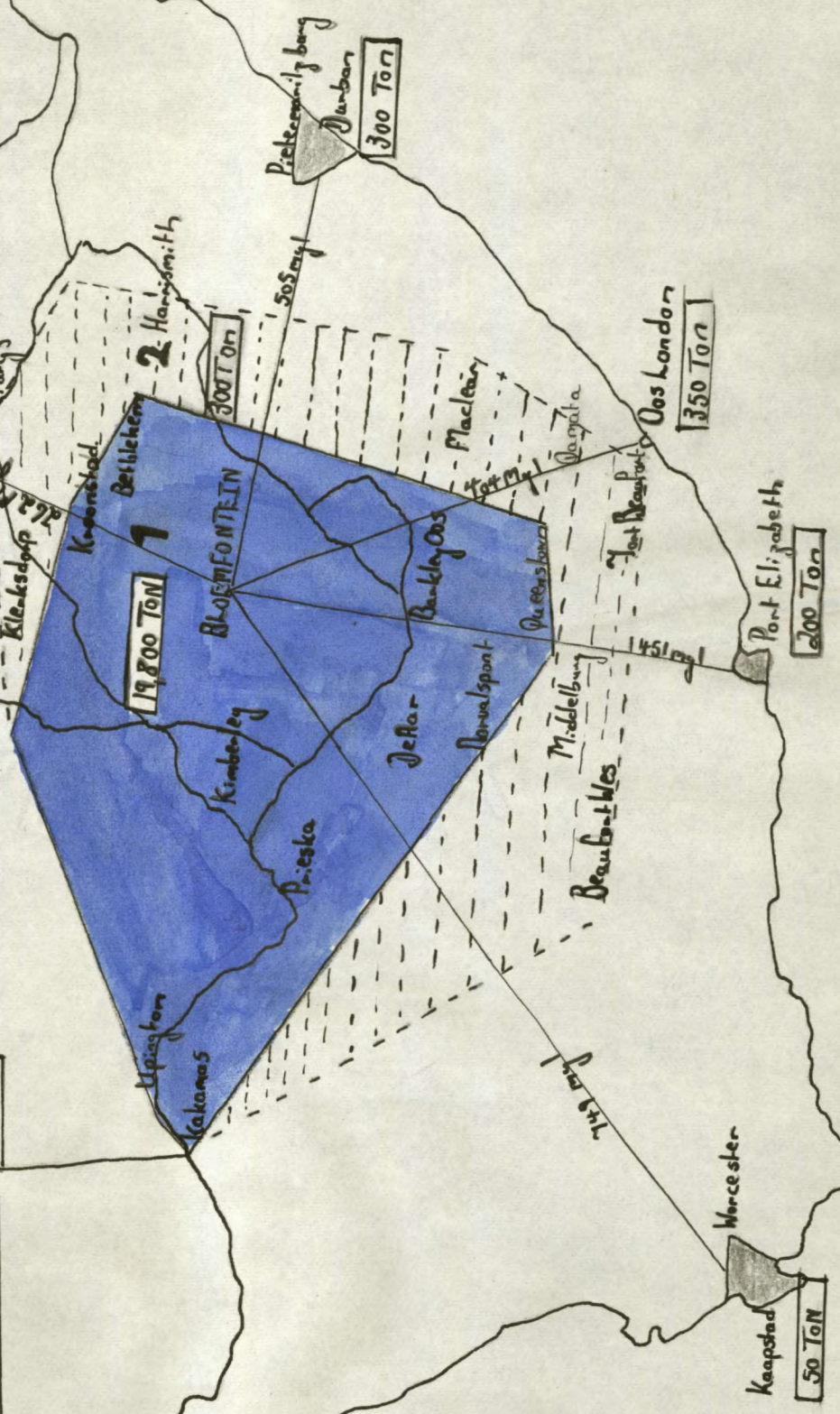
uit die dunner bevolkte landsgebied maar dit is 'n strek waarin belangrike ontwikkelings voorkom. Ook is in hoofstuk I getoon dat Bloemfontein se ligging baie gunstig vergelyk met die konsentrasie-areas vir die bediening van die nasionale mark, mits natuurlik voorkeure van geen diskriminerende aard is nie.

In hoofstuk II is 'n ontleding gemaak van die invloed van vervoertariewe op nywerheidsvestiging. Wat betref oorerwagetariewe is getoon dat vestiging hoofsaaklik voorkom by die mark of by die grondstofbron. Die kouse tussen mark en grondstofbron sal op sy beurt afhang van die materiaal indole of verhouding tussen die vervoerkoste op gelocaliseerde grondstof en finale produk. Waar o.g.v. koste- en waardeoorwegings, die vervoertariewe op finale produkte hoër is as op grondstowwe, vind die grootste sametrekking van nywerhede by die markgebied plaas. Behalwe vervoertariewe is daar ook ander oorwegings wat daartoe aanleiding gee om groot markareas meer gunstig te stel vir nywerheidsvestiging, soos b.v. die versekering van 'n voldoende plaaslike afset, spoedige aflewering, moontlikhede vir verdere uitbreiding, spoedige aanpassing by veranderinge in aanvraag, 'n voldoende arbeidsmag ens.

Met die ontleding van Bloemfontein se goedere ontvangste en versendinge in hoofstuk III is gevind dat Bloemfontein se goedere-ontvangste vanaf versere gebiede, veral die konsentrasie-areas, baie hoër was as versendinge na hierdie gebiede. Die goedere-ontvangste vanaf hierdie gebiede het hoofsaaklik uit fabrikate bestaan terwyl die versendinge na hierdie gebiede hoofsaaklik uit landbouprodukte bestaan het. Die groot hoeveelheid goedere-ontvangste teen dat Bloemfontein 'n belangrike afsetgebied vir hierdie nywerheidsentrums is. Daar is in hierdie afdeling verder gewys op die omvang van Bloemfontein se plaaslike en strekmarkte. Daar vind nl. 'n besliede afname in die hoeveelheid goedere-versendinge plaas sodra die ryloftand vanaf Bloemfontein toeneem in die rigting van die konsentrasie-areas. Ons vind b.v. 'n groot hoeveelheid goedere-versendinge vanaf Bloemfontein na alle etappe in die rigting van en tot by Kroonstad, met 'n groot afname daarna. As opsomming van die gegewens van Bloemfontein se versendinge is 'n gebiedskaart van goedere-versendinge opgestel (bladsy 129). Hierdie voorstelling teen die belangrikste streke vir die ontvangs van goedere-versendinge vanaf Bloemfontein.

Gebiedsindeling tov. Groedere-verstandings vanaf Bloemfontein
September 1954 (Nogste 50 Ton)

Suidwes-Afrika
100 Ton



Worcester
Kaapstad
50 Ton

Pretoria
Johannesburg
Germiston
Verreiging

Pietereeniberg
Durban
300 Ton

Moss London
350 Ton

Port Elizabeth
200 Ton

Die ingekleurde gebied op die voorafgaande kaart kan beskou word as die belangrikste afsetgebied vir nywerhede wat in Bloemfontein gevestig is, en word in h baie groot mate beïnvloed deur spoorafstande vanaf Bloemfontein en die hoofnywerheids-gebiede. Die totale versendings vanaf Bloemfontein na sentrums binne hierdie gebied was 19,800 ton, uit h totaal van 22,000 ton d.w.s. 90%. Ons vind h geringe hoeveelheid versendings na sentrums na gebied No 2, maar dié is van geen besondere betekenis nie, aangesien die totaal slegs 300 ton of 1.4% van die totaal bedra. Volgens spoorafstand is Suidwes-Afrika wel nader aan Bloemfontein geleë as aan enige van die ander ontwikkelde gebiede, maar die totale versendings na hierdie gebied was ook relatief klein. h Afsonderlike indeling is gemaak t.o.v. versendings na Johannesburg, Durban, Port Elizabeth, en Kaapstad en hul omliggende gebiede. Die belangrikste hiervan, asook die naaste aan Bloemfontein, is die Johannesburg-area (wat insluit Johannesburg, Booyens, Germiston, Pretoria, Vereeniging, Langlaagte, Kempton Park, Balfour Noord en Lyttleton.) Die totale versendings na hierdie gebied was slegs 1,100 ton (terugsendings van leëhouers uitgesluit). Hierna is daar die Oos London versendings 350 ton, en versendings na die Durban-gebied (insluitende Durban, Pietermaritzburg, Jacobs, Umgeni, Stanger en Port Shepstone) 300 ton, Port Elizabeth 200 ton, en Kaapstad, Worcester, Bellville 50 ton.

In hoofstukke IV en V is die Suid-Afrikaanse spoorwegtariewe behandel en die invloed wat hulle uitgeoefen het op nywerheidsvestiging is ontloed. Die belangrikheid van spoorwegtariewe as vestigingsfaktor kan afgelei word uit die bepalinge van die "Zuid Afrika Wet" van 1909 wat beklemtoon het dat die Spoorweë en Havens op besigheids beginsels geadministreer moet word met behoorlike inagneming van die landbou- en industriële ontwikkeling van die binnelandse dele van al die provinsies van die Unie. Deur die bepalinge van die Unie Wet te vergelyk met die werklike ontwikkelingspatroon van die land, vind ons wel h aansienlike binnelandse nywerheids ontwikkeling, maar h ontwikkeling wat in hoofsaak beperk is tot die Suid-Transvaal met min ontwikkeling in ander binnelandse gebiede.

Die Spoorwegadministrasie het wel by wyse van hulle tariewestelsel

h positiewe beleid gevolg vir die aanweding en uitbreiding van verspreidings- en industriële ondernemings in die binnelandse deel van die land, maar die uitwerking van hierdie beleid met sy „distribusie“, „naastehawe“ en ander voorkeurtariewe, het bygedra tot steeds groter konsentrasie binne die Suid-Transvaal.

Oor die algemeen is gevind dat die baie hoër vervoertarief op finale produkte as op grondstowwe die neiging laat ontstaan het om nywerhede so na as moontlik aan die markgebiede te vestig. Met inagneming hiervan en van die feit dat Suid-Transvaal verreweg die grootste plaaslike markgebied is, kan dit natuurlik verwag word dat nywerhede na hierdie markgebied getrek sou word.

Na ondersoek van die spoorweg-tariewebesleid wat in werking was tot Augustus 1934, vind ons dat nywerhede in die Suid-Transvaal nie slegs gevestig was binne die land se belangrikste markgebied nie, maar ook as gevolg van diskriminerende vervoertariewe binne mededingende bereik geplaat is van ander binnelandse en kusstreekte. Distribusie-tariewe het as uitwerking gehad die halvering van die vervoertarief op binnelandse versendings, en ook vind ons hiervolgens h baie laer tarief na kusstreekte vanaf die binneland. Die naastehawe-tarief het in sommige gevalle h nog groter uitwerking gehad in oëverre vir die berekening van vervoertariewe die werklike afstand na die destinasie-stasie nie in aanmerking geneem is nie, maar die afstand vanaf die destinasie-stasie na sy naaste hawe. Die rede hiervoor was om die binnelandse produsent in staat te stel om met die ingevoerde produk mee te ding, maar dit het in sy toepassing die gevolg gehad dat b.v. h plaaslike gefabriceerde produk vanaf Bloemfontein na Queenstown (248 myl) dieselfde tarief moes betaal as h ooregelyke produk vanaf Johannesburg na Queenstown, h afstand meer as tweekeer dié van Bloemfontein na Queenstown. As gevolg van hierdie stelsel was daar dus geen verhouding tussen vervoer afstand en vervoertariewe nie. h Verdere diskriminerende komment (wat onder die huidige tariewe nog veert bestaan) is te vind by die gepubliceerde hawetariewe, waarvolgens stasies in die Suid-Transvaal h voorkeurtarief geniet t.o.v. versendings vanaf en na Buffelsdrif en Algebaai. Hierdie tariewe plaas hierdie streek ongeveer 170 myl nader aan Buffelsdrif en 210 myl nader aan Algebaai.

Hierdie verskillende aspekte van die vorige vervoertariewe het nywerhede in die Suid-Transvaal in 'n besonderse gunstige posisie geplaas vir die verspreiding van hul produkte na ander markte, en het beslis 'n insentief gedien tot nywerheidsvestiging in daardie gebied, en aan die ander kant, nywerheidsvestiging in minder ontwikkelde binnelandse markte soos Bloemfontein toegevoel. Dit kan dus verwag word dat met die ophaffing van die diskriminerende tariewe van die vorige tariewestelsel toestand voortaan relatief meer gunstig sal wees vir nywerheidsvestiging in Bloemfontein.

SUMMARY.

THE INFLUENCE OF RAILWAY TARIFFS ON THE LOCALIZATION OF INDUSTRY
IN BLOEMFONTEIN.

THE INFLUENCE OF RAILWAY TARIFFS ON THE LOCALIZATION OF INDUSTRY
IN BLOEMFONTEIN.

SUMMARY

In dealing with the subject of the influence of railway tariffs on the localization of industry in Bloemfontein, it should firstly be pointed out that South Africa has undergone extensive industrial expansion especially during the years following world war II, but, as indicated in Chapter I, this industrial development has unfortunately been limited to a relatively few concentrated areas namely, Southern Transvaal, Western Cape, Durban Pinetown and to a lesser extent Port Elizabeth. These four regions were jointly responsible for 83.5% of the country's net industrial production during the year 1951/52. Of these four regions Southern Transvaal is by far the most developed area, having alone been responsible for 48.9% of the Union's total net industrial production for the same period. Bloemfontein, on the other hand, although classified as the sixth most important industrial centre in the Union and after Southern Transvaal the second most important inland industrial centre, is still as an industrial centre very much less developed than the more concentrated regions mentioned. The Free State as a whole was during the year 1951/52 responsible for only 3.6% of the total net industrial production. Of the total number of workers employed in industrial concerns with more than 10 employees, Bloemfontein had only 1.7% of this total during the year 1948/49.

It is clearly understood that it is difficult to determine with any exactness the actual influence which railway rates exert on industrial location in general. The importance thereof must however not be underestimated as railway rates are inherent in most localization factors such as markets, raw materials, power etc. In determining the influence of railway rates on industrial localisation in Bloemfontein, due consideration has been given to the other localization factors such as the proximity of a suitable local and regional market, labour supply, the availability of a sufficient supply of water and power, climate and other general factors. These were found to be generally favourable for further industrial expansion in Bloemfontein. As regards Bloemfontein as market area, it is shown that it possesses a local

and regional market which although relatively small in comparison with Southern Transvaal and the other concentrated areas, contains the second most important inland market, and a regional market which covers a considerable area. Although this region consists of the more sparsely populated regions of the country, it is a region on the threshold of important developments in respect of mineral deposits in the Western Free State and goldfields. There is also the growing importance of the agricultural areas of the region. It is also shown in chapter I that in the absence of any discrimination in railway rates, Bloemfontein's locality is second only to the Southern Transvaal as regards the cost of distribution within the national market.

It is clear that there are definite reasons which go towards making a large market region more attractive for an industrial locality such as, the immediate proximity of a large market, prompt delivery, larger possibilities for expansion, quicker adaptation to changes in demand, the presence of a sufficient labour supply etc. It is also clear that geographical conditions such as rich mineral deposits were largely responsible for the development and extreme concentration of industries in the Southern Transvaal region, but the fact must not be overlooked that the railway tariff system played an important part assisting industrial expansion in that area. The question is, in which way and to what extent did the inland railway tariff system encourage this large concentration of inland development in the Southern Transvaal, or in other words to what extent did the railway tariff system retard industrial development in other inland regions, resulting in practically all the industrial development having been restricted to one specific inland region?

The important bearing which railway tariffs have on the localisation of industrial enterprises can clearly be conceived from the requirements stated in the South Africa Act of 1909, which emphasize that the South African Railways and Harbours must be administered on business principles with proper regard to the agricultural and industrial development of the inland regions of all the provinces of the Union. By comparing the requirements of the Act with the actual pattern of inland industrial development which exists at present, one

finds rightly enough a considerable inland industrial development, but unfortunately this development is largely limited to one inland region of one province only, with little or no development having taken place in other inland regions.

The Railway Administration by means of their tariff system adopted a positive policy towards encouraging the expansion of distribution and industrial concerns in the inland area of the country, but the results of this policy with its "maximum", "distribution" and "nearest harbour" rates, helped towards attracting industry to the Southern Transvaal only, without providing any benefit to other less fortunate inland regions such as Bloemfontein.

Irrespective of opinions as to the influence which the South African Railway tariffs have had on the siting of the country's industries, the fact remains that the country's extremely centralized industrial development occurred together with a railway rates policy which was extremely discriminatory in its application. For this reason also special attention has been given in this study to these discriminating aspects of the previous railway rates system, and their influence on the localization of the country's industries. Attention is also given to the probable future influence as a result of the abandoning of these discriminating rates and complete revision of the previous rates policy in August 1954.

It is found generally that as a result of the higher railway rates on manufactured articles than on the raw materials, the tendency exists to locate industries as near as possible to existing market areas. Considering this tendency together with the fact that the Southern Transvaal is by far the most important national market area, it would only be natural to expect that any railway rates policy which discriminates in favour of this region would only go towards attracting still further industrial expansion within this area.

On careful examination of the South African Railway rates, especially *those in operation before August 1954*, one finds that industries in the

Southern Transvaal were not only located within the country's most important national market, but were also placed within reasonable distance from the other inland and coastal markets as a result of a discriminating rates policy. The distribution rates had the effect of halving the schedule rate, and thus of halving the transport distance in terms of railway rates, from declared distribution centres to other centres in the inland area. This policy also resulted in a considerable decrease in the rate on goods forwarded from distribution centres in the inland area to destination stations in the coastal areas (in this instance the difference was taken between the ^{schedule} ~~port~~ rate from the forwarding station to the harbour nearest to the destination station and the port rate from the destination station to that harbour.) The nearest harbour rate which applied to products of South African manufacture forwarded directly from the place of manufacture, had an even wider effect in that the actual distance between the forwarding and destination stations was not taken into account(except in applying a minimum rate which was considerably lower than the schedule rate), but the distance for rates purposes was that from the destination station to its nearest harbour, in cases where this mileage was less than the distance which the goods had to be transported. The reason for these rates was to enable the inland manufacturer to compete favourably with the imported article, but had the effect that a locally manufactured article forwarded for example, from Bloemfontein to Queenstown (distance of 248 miles) was charged the same rate as a similar article manufactured in and forwarded from Johannesburg to Queenstown, which is a distance of more than double that of Bloemfontein to Queenstown. The actual transport distance was also considerably reduced for rates purposes as a result of the application of maximum rates on certain products, such as coal. A further discriminatory aspect which still exists in the published harbour rates, is to be found in the harbour rates between stations in the Southern Transvaal and the ports of Buffalo Harbour and Algoa Bay. These harbour rates in respect of received and forwarded traffic place certain centres in this region approximately 170 miles nearer to Buffalo Harbour and approximately 210 miles nearer Algoa Bay.

These different aspects of the Railway rates policy placed industries in the Southern Transvaal in an exceptionally favourable position for the distribution of their products to other market centres in the country, and acted as a strong incentive for industrial localization in that area, but unfortunately on the other hand it seriously handicapped the industrial development of other inland regions such as Bloemfontein. It is thus to be expected that since the major discriminatory aspects of the previous rates policy have been abandoned, conditions will be more favourable for the industrial expansion in Bloemfontein.

BIBLIOGRAFIE.

- Aworth W..... The Elements of Railway Economics. (Oxford Clarendon Press)
- Bruwer N J..... South Africa Fundamentals of Reconstruction. (Johannesburg A.P.B. Bookstore)
- Burt P. Railway Rates, Principles and Problems. (London Macmillan)
- Doyle Leonard A... Economics of Business Enterprise. (McGraw-Hill Book Co)
- Frankel S Herbert. The Railway Policy of South Africa. (Johannesburg Bookstore)
- Hadley A.T..... Railroad Transportation. (McGraw-Hill Book Co)
- Hoover Edgar H.... The Location of Economic Activity. (McGraw-Hill Book Co)
- Jackman W.T..... Economic Principles of Transportation (Toronto University)
- Jones E..... Principles of Railway Transportation. (McGraw-Hill Book Co)
- Lochlin D P..... The Economics of Transportation. (Chicago Press)
- Marshall Alfred... Industry and Trade. (London Macmillan)
- Van der Poel.Jean. Railway and Customs Policies in South Africa 1885-1910. (Longmans Green & Co)
- Weber Alfred..... Theory of Location of Industries. (Chicago Press)

Volkstelling 8 Mei 1951 (U.G. 42/1955)

Sensus van Nywerheidsinrigtings (U.G. No 30/1954)

Verslag van die Komitee van Onderzoek in sake Spoorwegtariefbeleid in Suid Afrika (U.G. 32/1950)

Verslag van Departementale Komitee van Onderzoek in sake Spoorwegtariewe (U.G. 56 15/2/1930)

Verslag van Komitee in sake Plattelandse Nywerhede (U.G. No 27 28/2/1940)

Verslag No 285 van die Raad van Handel en Nywerheid - h Ontleding van Spoorwegtariefbeginsels en die uitwerking van Vervoerkoste op die Nywerheidsontwikkeling van die Unie. (29/12/1945)

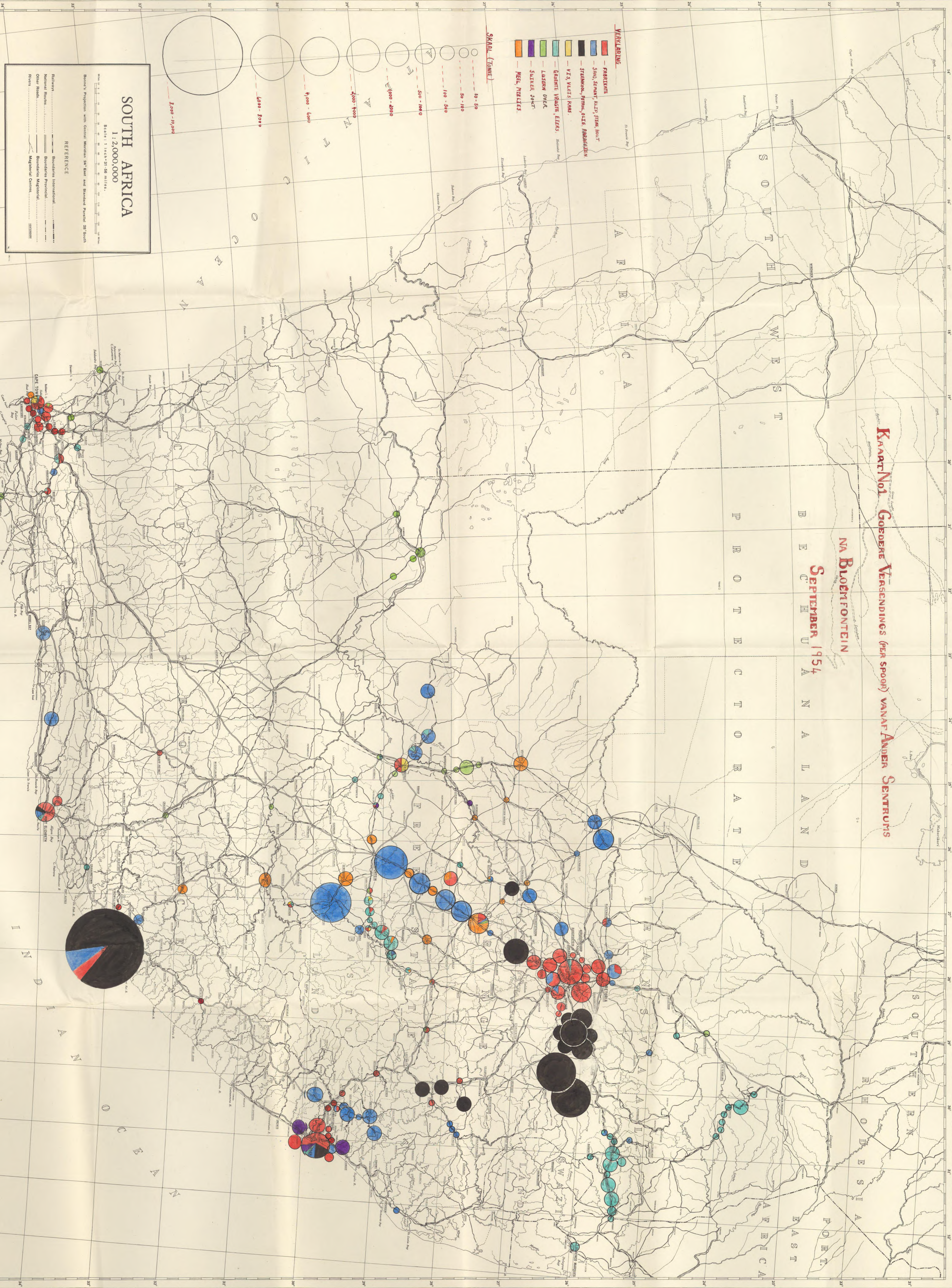
Verslag No 282 van die Raad van Handel en Nywerheid - Onderzoek na Fabrieksnywerhede in die Unie van Suid Afrika (23/2/1945)

Sosiale en Ekonomiese Planneeraad Verslag No 5 Streeksbeplanning en Stadsaanleg (U.G. No 34/1944)

Navraag is gedoen by al die Universiteite en sover vasgestel is, bestaan daar geen verwante verhandelinge of publikasies oor hierdie onderwerp.



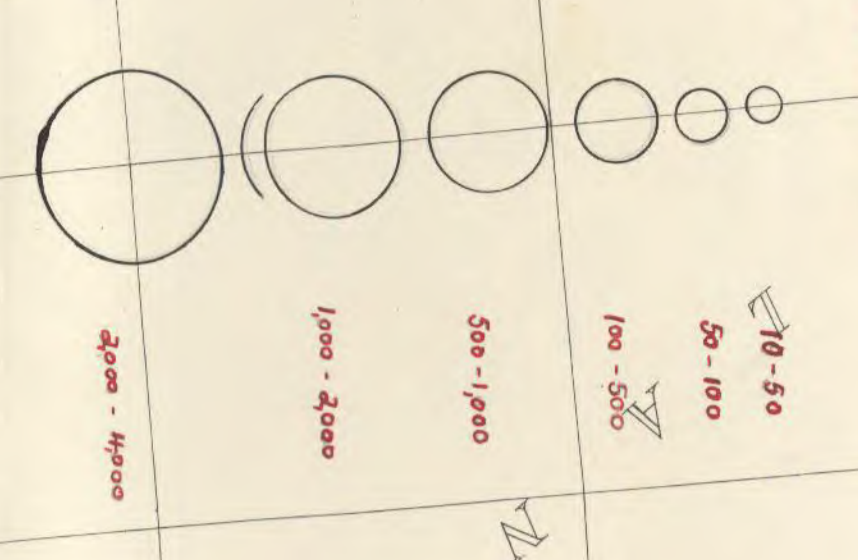
Kaart Nol GOBOERE VERSENDINGS (PERS SPOOR) WANAF ANDER SENTRUMS NA Bloemfontein
SEPTEMBER 1954
NATIONALE ANTIE



Kaart No 2 Goedere Versendings (Per Spoor) Value Bloemfontein
NA ANDER SENTRUMS
SEPTEMBER 1954
S O U T H A F R I C A

VERKLARING

■	FABRIEK
■	STEUNKLIER AFWERK
■	PETROOL-OLIE-SPRANKE
■	GOEDEREFABRIEK
■	WATERWAGERS
■	WATERKRAAG



SOUTH AFRICA
1 : 2.000.000

Scale 1 : 2.000.000
STATUTE MILES 0 10 20 30 40
KILOMETERS 0 20 40 60 80 100

Bonus Projection with Central Meridian 28° East and Standard Parallel 28° South

REFERENCE

.....	Boundary International
- - - - -	Boundary Provincial
—————	Boundary Municipal
—————	Municipal Centre
—————	Railways
—————	National Road
—————	Other Road
—————	Rivers

