

# Pretoriana



*NZASM—Herdenkingsuitgawe*

*NZASM—Memorial Issue*

**TYDSKRIF VAN DIE PRETORIASE HISTORIESE VERENIGING  
(GENOOTSKAP OUD-PRETORIA)**

**JOURNAL OF THE PRETORIA HISTORICAL SOCIETY  
(OLD PRETORIA SOCIETY)**

**Prys R. 4.00 Price**

**LYS VAN BESTUURSLEDE VAN DIE  
PRETORIASE HISTORIESE VERENIGING  
(GENOOTSKAP OUD-PRETORIA) OP 1 APRIL 1987**

Dr. N.A. Coetzee	voorsitter
Mnr. W.J. Punt	ondervoorsitter, bewaring van geboue
Mev. M.L. Willmer	sekretaresse
S. de K. Venter	verteenwoordiger van die Stadsraad van Pretoria
Mev. M. Andrews	organisasie van toere
Mnr. T.E. Andrews	<i>Nuusbrief</i>
Mev. A. Dreyer	argief
Mnr. J. de Beer	penningmeester
Mev. A. de Beer	organisasie van byeenkomste
Mev. S.W. Jacobs	skooltuine
Dr. C. de Jong	redaksie van <i>Pretoriana</i> , tel. (012) 468419
.....	bewaring van begraaftplase
Mnr. R. Tomlinson	forte
Mev. I. Vermaak	posbestellings

Die posbusnommer van die sekretariaat is 4063, Pretoria 0001.

Telefoonnommer (012) 703052

**PRETORIANA – AFRICANA**

Aanbod van uitgawes van *Pretoriana* van vroeë en onlangse datum

Hoeveel geskiedenisboeke kan U vir R20,00 koop?

Miskien een, wat bestaan uit nog nie eens 200 bladsye nie.

Hoeveel Africana-boeke kan U vir R20,00 koop?

Waarskynlik nie eers een nie.

Hoeveel *Pretoriana*'s kan U vir R20,00 koop?

Tenminste 80 uitgawes met meer as 2500 bladsye propvol met geskiedenis, foto's, belangrike data en kostelike stories.

Daar is stelle *Pretoriana*'s met uitgawes vanaf die vroeë jare vyftig, by die Genootskap beskikbaar. Skryf 'n briefie aan Anton Jansen, Posbus 33704, Glenstantia 0010, Pretoria, of nog makliker, skakel sy kantoor nommer 70 6456 of na kantoortyd 47 5838 om 'n stel *Pretoriana*'s te bestel.

Afsonderlike nommers is ook beskikbaar VANAF R0,50 per eksemplaar.

## INHOUDSOPGAW / TABLE OF CONTENTS

**bladsy/page**

Van die redakteur	2
From the editor	3
Bydraes oor die NZASM	4
<i>C. de Jong</i> , 1887 - 21 Junie - 1987, die NZASM 100 jaar	4
<i>Robert C. de Jong</i> , The NZASM in and around Pretoria: A visual record	8
<i>R. Searle</i> , 'Roos', The story of 'Roos'	21
<i>C. de Jong</i> , Byvoegsel betreffende die "schaarbeweging"	40
<i>Kenneth E. Wilburn</i> , Cecil Rhodes, James Sivewright and Paul Kruger The nature of railway diplomacy in South Africa 1890-1892	43
<i>C. de Jong</i> , Die NZASM en die Oos-Indiese spoorweë	58
Bydraes oor ander onderwerpe	
<i>C. de Jong</i> , Die Koningin-Wilhelminaboom herplant	62
Eerbewys aan Dr. W.H.J. Punt	68
<i>C. de Jong</i> , Moontlike voorbeelde van Reisacher se skilderye van die Tweede Anglo-Boere-oorlog 1899-1902 (3)	71
<i>C. de Jong</i> , Herdenking van Dr. H.M.A. van Gyland Oosterhoff, skenker van die Oranjeversameling in die Universiteit van Pretoria	75
Skooltuinkompetisie 1986	80
	1

## VAN DIE REDAKTEUR

Die onderhawige, voor u liggende No. 91 van *Pretoriana* is 'n NZASM-herdenkingsuitgawe. Op 21 Junie 1987 sal dit naamlik 100 jaar gelede wees dat die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) in Amsterdam gestig is. Hierdie onderneming word nou nog belangrik genoeg geag om dit in Transvaal te herdenk. Na die inleiding van die redakteur gee Robert C. de Jong 'n oorsig van geboue en ander konstruksies deur die NZASM in en om Pretoria opgerig. Dan volg die bydrae van Dr. Kenneth E. Wilburn van die Universiteit van East Carolina in die VSA, "Railway diplomacy in South Africa 1890-1892". Mnr. R. Searle beskryf in tegniese besonderhede die loopbaan van die lokomotief 'Roos', die enigste NZASM-lokomotief in bedryf, in 1893 gebou. C. de Jong wys op skakels tussen die Nederlandse spoorwegaanleg in Transvaal en Oos-Indië.

Die redakteur verwag nog meer bydraes oor die NZASM te ontvang en sal hulle in toekomstige uitgawes van *Pretoriana* publiseer.

Na die herdenkingsartikels aan die NZASM gewy volg bydraes oor "Die Koningin-Wilhelminaboom herplant", "Eerbewys aan Dr. W.H.J. Punt", herdenking van Dr. H.H.A. van Gybland Oosterhoff wie se omvangryke Oranje-Nassau-versameling in die Universiteit van Pretoria berus, en 'n bespreking van die derde oorlogskildery van S. Reisacher in die Nasionale Kultuurhistoriese en Opelug-museum alhier.

## FROM THE EDITOR

The present Nr. 91 of *Pretoriana* is a NZASM-Memorial issue. For on 21 June 1987 it will be 100 years ago that the Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) was founded in Amsterdam. This company is deemed of sufficient importance to commemorate it in Transvaal.

After the introduction of the editor, Robert C. de Jong gives a survey of buildings and other works erected by the NZASM in and around Pretoria. It is followed by a contribution of Dr. Kenneth E. Wilburn of the East Carolina University in the USA, under the title "Railway diplomacy in South Africa 1890-1892".

Mr. R. Searle describes in technical details the career of the locomotive 'Roos', the only NZASM-loco still operating, constructed in 1893.

C. de Jong points out links between Dutch railway construction in Transvaal and the East Indies.

The editor expects the reception of more contributions regarding the NZASM and will publish them in future issues of *Pretoriana*.

After the commemorative articles, devoted to the Dutch railway company, there follow contributions on the replanting of the Queen Wilhelmina tree, homage to the late Dr. W.H.J. Punt, In memoriam Dr. H.H.A. van Gyb-land Oosterhoff, whose substantial Orange-Nassau collection is kept in the University of Pretoria, and a discussion of the third warpainting of S. Reisacher in the National Cultural History and Open Air Museum in Pretoria.

1887 - 21 Junie - 1987  
DIE NZASM 100 JAAR  
deur C. de Jong

Op 21 Junie 1987 is dit 100 jaar gelede dat die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) in Amsterdam gestig is. Daar is aanleiding om hierdie gebeurtenis te herdenk. Die NZASM het tydens sy bedrywigheid van 1887 tot 1900 sy stempel op talle plekke in Transvaal gedruk. Nou nog herinner talle bouwerke of bouvalle aan die NZASM-spoorweë. Verskeie daarvan is nasionale monumente of gedenkwaardighede, byvoorbeeld die stasiegeboue in Middelburg, Heidelberg en Klerksdorp, geboue by die sentraalstasies te Pretoria en Johannesburg en die tunnel en vyfboogbrug tussen Waterval-Boven en Waterval-Onder.

Die NZASM het die hoofspoorwegnet in Transvaal aangelê, waaronder die Oosterlyn van Komatipoort na Pretoria. Dié lyn is deur die Transvalers vurig begeer om die Zuid-Afrikaansche Republiek (ZAR) in direkte en kortste verbinding met die nie-Britse hawe Delagoabaai te bring. Die geskiedenis van die NZASM is 'n kort, maar opmerklike hoofstuk in die geskiedenis van Suid-Afrika en Nederland. Die Nederlanders wou met die NZASM demonstreer dat hulle kundige spoorwegbouers en -eksploitant was, 'n industriële nasie van betekenis was en die saak van die ZAR wou bevorder. Dié Maatschappij het president Kruger kragtig gesteun en het daarin geslaag om buitengewone finansiële, tegniese, diplomatieke en politieke moeilikhede te oorwen danksy bekwame leiers soos R.W.J.C. van den Wall Bake, G.A.A. Middelberg en J.A. van Kretschmar van Veen.

Die NZASM het in vredestryd 1887-1899 en in die oorlog 1899-1900 indrukwekkende prestasies gelewer. Tog was hy ongewild by die Engelstalige en Afrikaneropposisie teen Kruger se bewind. Die Engels- en Nederlandstalige opposisiepers het 'n propagandaveldtog teen Kruger en die NZASM gevoer wat ons mag vergelyk met die Duitse oorlogspropaganda in 1939-45 en die hedendaagse propaganda teen die blanke bewind in die Republiek Suid-Afrika. Dit was deel van hul veldtog teen die bevoorregte posisie van die Nederlanders in die bestuur van die ZAR. Toe die NZASM die Oosterlyn voltooi en sy dienste verbeter het, het die felle kritiek op hom ietwat afgeneem, maar nie verstom nie. Vir 'n deel van die kritiek was daar aanleiding, vir 'n ander deel nie.

- (1) Die NZASM was 'n private Nederlandse maatskappy en het 'n konsessie met alleenreg vir spoorwegaanleg en -eksploitasie in die ZAR ontvang. Hy is beskuldig van uitbuiting van die Staat wat hom rentebetaling gegarandeer het, en van die publiek. Latere beoordelaars vind dié kritiek ongemotiveerd. Sy tariewe is te hoog genoem, maar sy aanlegkoste was hoog en hy het die tariewe in 1897 verlaag.
- (2) Die eerste konsessie is in 1884 toegestaan, maar die Oosterlyn is eers in die begin van 1895 geopen. Op hierdie vertraging is veel kritiek uitgeoefen, maar ten onregte. Van 1887 tot '89 kon die NZASM nie aan die lyn bou nie omdat die kessonienaris van die spoorlyn van Delagoabaai na die Transvaalse grens, McMurdo,, geen tariefooreenkoms met die NZASM wou sluit nie. Die Maatschappij moes wag totdat die Portugese regering McMurdo se konsessie in 1889 ingetrek het.

- (3) Veral in die eerste jare het die NZASM-treine dikwels te laat vertrek of aangekom en het sy dienste te wense oorgelaat. Die verklaring is die moeilikheid om geskikte spoorwegpersoneel uit Europa na 'n Derde-Wêreldland soos Transvaal aan te trek. Geleidelik het die personeel se gehalte verbeter en is die dienste beter verrig.
- (4) Die NZASM het die treinreisigers te min geriewe verskaf. Hierdie kritiek was grotendeels korrek. Hy wou hom op goederevervoer toelê en het veral in sy eerste jare te min vir die treinreisigers gedoen. Die rytuie was kleiner en minder gerieflik as dié van die Staatspoorweë van die Kaapkolonie en Natal. Die NZASM het meestal met kapitaalskaarste gekamp, maar opreg na verbetering gestreef. In 1899 was daar egter nog veel om te verbeter.
- (5) Vreemdelinge in Transvaal het gekla dat alle dokumente van die NZASM, diensreëlings inbegrepe, alleen in Nederlands beskikbaar was, in 'n vreemde taal wat hulle nie kon of wou leer nie. Die NZASM het geantwoord dat Nederlands die amptelike taal van die ZAR was en dat geen spoorwegbedryf in enige ander land sy aankondigings in 'n nie-amptelike taal doen nie.
- (6) In die algemeen is aan die Nederlanders, onder wie die NZASM-personeel, gebrek aan soepelheid en tegemoetkomendheid verwy. Dit is waar dat die stipte Europese mentaliteit van die Nederlanders somtyds gebots het met die ongeërgdheid van die publiek in die ZAR, hoewel die bestuurders Middelberg en Van Veen gewoonlik soepel en taktvol opgetree het.

### Die NZASM in die oorlog 1899-1900

Een van die kernspreuke wat ek in Duitsland tydens Wêreldoorlog II op talle muurbiljette gelees het, was: "Räder müssen rollen für den Sieg!" - Spoorwegwiele moet rol vir die oorwinning! Dit geld vir elke moderne oorlog, ook vir dié in Suid-Afrika 1899-1902. Aan die NZASM se prestasies in oorlogstyd het die historici tot dusver min of geen aandag gewy. Daarom het ek die verslag van die NZASM-ingenieur Th. Steinmetz oor die NZASM se verrigtings van September 1899 tot April 1900 in *De Ingenieur* van 1900 uit Nederlands in Afrikaans vertaal en vir die volgende uitgawe bestem. Ook die besturende direkteur J.A. van Kretschmar van Veen het daarvoor 'n verslag geskryf; dit berus in die NZASM-argief by die Algemeen Rijksarchief, Den Haag.

Die kritiek op die NZASM is voortgesit in die oorlog 1899-1900 ondanks sy kragsinspanning vir die oorlogvoering. Sommige Afrikaners het gesê: Eers die Engelse die land uit en daarna die verdomde Hollanders. Ook is die NZASM dikwels tot sondebok gemaak en het die skuld van teenslae gekry. Rayne Kruger skryf in sy beskouing oor die slag by Dalmanutha op 27 Augustus 1900: "..... the Hollander railwaymen had mistakenly sent away badly needed ammunition" (p. 359); sy bron was waarskynlik Afrikaans.<sup>1</sup> R.W. Schikkerling wyt die treinbotsing op Hectorspruit 'n paar dae later aan die dronkenskap van die treindrywer<sup>2</sup> - daar is min twyfel dat hy van die NZASM was. Die skaars lof vir die NZASM in die oorlog wat ek gevind het, is afkomstig van vreemdelinge.<sup>3</sup>

Die NZASM het die republieke in die oorlog lojaal gedien en is saam met hulle eervol ondergegaan. By die nadering van die ondergang het Van Veen geskryf: "Een groote illusie minder voor ons, voor Nederland, voor het Hollandse ras, zal alles zijn wat we hier hebben uitgewerkt, niet eens de voldoening dat de overwonnenen ons dankbaar zullen herdenken of dat we iets voor hun toekomst hebben tot stand gebracht".<sup>4</sup> Dit was profetiese woorde.

Die NZASM het, hoewel laat, tog erkenning vir sy prestasies van Suid-Afrikaners gekry. By die onthulling van 'n eenvoudige gedenkteken vir die NZASM-personeel op Waterval-Boven op 28 Augustus 1934 het die Eerste Minister J.B.M. Hertzog in 'n boodskap hulde aan die personeel laat bring. By die herdenking in 1945 van die opening van die Oosterlyn, op versoek van die Stadsraad van Pretoria georganiseer, het die Stadsraad 'n gedenkpenning aan oud-werknemers van die NZASM en andere uitgereik. By dié geleentheid het die Administrateur van Transvaal, generaal J.J. Pienaar, die NZASM en sy personeel lof toegeswaai.

In 1948 het die publikasie *Die Suid-Afrikaanse Spoorweë, geskiedenis, omvang en organisasie*, verskyn. Daarin verklaar die hoofbestuurder van die S.A. Spoorweë, W. Marshall Clark, "Aan die planmatige baanbrekende werk (van die spoorweë) het die NZASM en sy personeel 'n belangrike aandeel gehad, terwyl almal in 'n gees van vertroue hulle groot taak aangepak en volbring het". Dit is 'n laat, maar mooi kompliment aan die nagedagtenis van die NZASM en sy werknemers.

Ook by die herdenking van die NZASM in 1987 is die woorde in die boodskap van Eerste Minister Hertzog in 1934 oorgedra, van toepassing: "Dit is gepas ..... dat op 'n dag soos hierdie, dankbare hulde gebring word nie alleen aan diegenes wat hulle lewe aan die werk opgeoffer het nie, maar ook aan al diegenes wat deur hulle kraginspannings en toewyding die bou van die lyn - 'n monument van hulle kunde en deeglikheid - voltooi het".

## NZASM en ZASM

Tot slot 'n opmerking oor die afkorting NZASM. In Suid-Afrika is en word die letter N daarvan meestal weggelaat, vermoedelik om die uitspraak te vergemaklik. Ek meen egter dat die uitspraak van NZASM as "enzassem" geen moeite kan gee nie en dat die N van "Nederlandsche" deel van die afkorting vorm.

Daarvoor is nog 'n tweede aanleiding. Daar bestaan nou nog 'n instelling met die afgekorte naam ZASM in Amsterdam. By die likwidasie van die NZASM in 1908 het die Britse regering aan alle aandeelhouers skadevergoeding weens die onteiening van die maatskappy uitbetaal. 'n Deel van dié bedrag is nie opgeëis nie en die vroeëre direksie het dié deel in 'n trustfonds gestort vir die bevordering van die betrekkinge tussen Suid-Afrika en Nederland. Hulle wou die inisiale van die NZASM behou en het daarom die trustfonds die ietwat merkwaardige naam Zuid-Afrikaansche Stichting Moederland (ZASM) gegee. Die fonds besit 'n vermoë van betekenis en steun sedert 1908 tallé projekte. Sedert Sharpeville (1960) soek die ZASM geen publisiteit nie



weens die delikate betrekkinge tussen die Republiek Suid-Afrika en Nederland, maar hy bly aktief.

### Verwysings

1. Rayne Kruger, *Good-bye Dolly Gray, The story of the Boer War*, Cassell, Londen, derde druk 1960, p. 359.
2. R.W. Schikkerling, *Hoe ry die Boere, 'n Kommandodagboek*, Africana Boekhandel, Johannesburg 1964, p. 55-56.
3. C.S. Sandberg, *Twintig jare onder Krugers Boeren in voor- en tegenspoed*, Amsterdamsche Keurkamer, Amsterdam 1943, p. 242; hy prys hier die werk van die NZASM-werkswinkel te Pretoria. Ook Ernst Freiherr von Wrangel, *Mit den Buren gegen Albion*, Zurich 1903, prys in hoofstuk 2 die NZASM.
4. P.J. van Winter, *Onder Krugers Hollanders, Geschiedenis van de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij*, J.H. de Bussy, Amsterdam 1938, deel 2, p. 347.



Die embleem van die NZASM in mosaïek omring deur NZASM-huise op Salvokop in Pretoria. Dit toon 'n gevleuelde spoorwiel op 'n spoorstaaf; die twee ente van die wielas stoot elk 'n bondel weerligstrale uit. Die embleem is omring deur die vol naam van die maatskappy. Dit is onthul deur minister H. Schoeman na die restorasie van die woonbuurt Salvokop in 1981.  
Foto: C. de Jong 1982

# THE NZASM IN AND AROUND PRETORIA : A VISUAL RECORD

by Robert C. de Jong

## INTRODUCTION

When the NZASM became active in Transvaal towards the end of 1887, the capital town Pretoria was chosen as the seat of the company's headquarters. Not only was a constant liaison between the NZASM and the Transvaal Government required, but at that time Pretoria was as yet the largest town in the republic. Furthermore, it was to be the terminus of the important Delagoa Bay Railway Line. Some years later Pretoria likewise became a terminus of the railway line to the south (Vereeniging) and the Pietersburg railway to the north.

Today several buildings recall the times when Pretoria used to be the NZASM's administrative and technical headquarters.

In this article almost all noteworthy buildings and other structures, plaques, monuments, graves, rolling stock etc. relating to the NZASM are listed and briefly described. Hopefully this list will not only stimulate interest in the NZASM, but also in South Africa's railway history in a broader sense. More and more old and historic station buildings, cottages, bridges, culverts and other visual records of early railway history unfortunately have to give way to "progress". Such visual records are lost forever to posterity, as the systematic documentation of early railway structures is in many cases nonexistent. Much useful work in this respect has already been done concerning the structures and lines of the NZASM and the Natal Government Railways, but what about other early South African railways? Therefore, the motto of this article is: let's preserve our railway heritage!

## 1. SITES

### 1.1 Site of NZASM office buildings

On the SW corner of Minnaar and Paul Kruger Streets.

There were about seven separate brick buildings, all single-storied with high-pitched roofs and spout gables. They were demolished in 1961 and replaced by the present seven-storied NZASM Building, inaugurated on 22 November 1963. The letters N Z A S M on the main façade, an emblem and a bronze plaque in this building's entrance porch are remembrances of the NZASM offices. The plaque reads as follows: "The original / headquarters building of the / Nederlandsche Zuid-Afrikaansche / Spoorweg-Maatschappij (N.Z.A.S.M.) / was erected on this site. The / letters N Z A S M on the front / elevation of this building / were removed from the gable / of the original building. The crest / over the east entrance is the / emblem of the company".

It is of interest to note that one of the first buildings of the NZASM office complex was a structure for the photo-mechanical reproduction of plans and drawings. This was erected by Gerrit Pierneef in 1890 at a cost of £ 182.

## 1.2 Site of NZASM House

On the northwestern corner of Jacob Maré and Paul Kruger Streets.

It was completed in 1894 as office building-cum-residence for the NZASM's managing directors, viz. G.A.A. Middelberg and his successor, J.A. van Kretschmar van Veen. An unknown architect designed this imposing double-storied brick edifice with its low-pitched roof, double-storied front verandah and decorative stonework.

Demolished in 1958, it was replaced by an office block today containing offices of the Ministry of Education and Development Aid. Hopefully a commemorative plaque will once mark the site of NZASM House.

## 1.3 Site of Pretoria's first railway station

On the western side of Station Square.

During the course of 1892 a number of detached brick buildings containing restaurant, offices, waiting-rooms, toilets and lamproom, were erected by a combination of building contractors. They were : A. van der Meulen, C. and G. Prins, C. Clark and C.F. O'Driscoll. Their tenders amounted to £ 7765.

These unpretentious structures served the NZASM and its successors, the Imperial Military Railways (IMR), the Central South African Railways (CSAR) and the South African Railways until 1912, when the present Herbert Baker station buildings were officially opened. A framed bronze plaque above the central doorway of the Baker station reminds one of the NZASM: "This building which replaced / the original N.Z.A.S.M. station / building (completed in 1895) was / designed by Sir Herbert Baker / and erected at the time of / unification of the four provinces / of South Africa (1910) / from surplus funds of the Government / of the Province of Transvaal. / It was taken into use on 2nd / September, 1912".

## 1.4 Site of the "Centrale Werkplaats" (central workshops)

To the west of the footbridge connecting Salvokop with Station Square, spanning the width of the railway yard.

As Pretoria was the seat of NZASM headquarters, as well as the terminus of two important and busy railway lines worked by the company, it was decided to erect the main workshops here.

Work started in January 1893 and the complex was completed by October the following year. The buildings were of corrugated iron with a framework of wood and steel. Their stone foundations and also the ashpits were built by J. Munro.

The workshop complex covered about 27 000 sq. m, of which 8 000 were roofed. The main building housed locomotive, turning, paint, fabric, carriage, brasswork and foundry shops. All machinery was powered by steam. About 200 locomotives, 80 carriages and 1 400 wagons were repaired, serviced