

# Pretoriana



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

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

**Prys R 4,00 Price**

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

Dr. N.A. Coetzee	voorsitter
Mnr. W.J. Punt	ondervoorsitter, bewaring van geboue
Mev. M.L. Willmer	sekretaresse
Mnr. S. de K. Venter	verteenwoordiger van die Stadsraad van Pretoria
Mev. M. Andrews	organisasie van toere
Mnr. T.E. Andrews	<i>Nuusbrief</i> en bewaring van begraafplase
Mnr. J. de Beer	penningmeester
Mev. A. de Beer	organisasie van byeenkomste
Mev. S.W. Jacobs	skooltuine
Dr. C. de Jong	redakteur van <i>Pretoriana</i> , tel. (012) 468 419
Dr. H.J. Petrick	mederedakteur van <i>Pretoriana</i>
Mnr. R. Tomlinson	forte
Mev. I. Vermaak	posbestellings

Die posbusnummer van die sekretariaat is 4063, Pretoria 0001  
Telefoonnummer (012) 703 052

***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 40 uitgawes met meer as 1500 bladsye propvol met geskiedenis,  
foto's, belangrike data en kostelike stories.  
Daar is stalle *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 kantoornummer  
70 6456 of na kantoortyd 47 5838 om 'n stel *Pretoriana*'s te bestel.  
Afsonderlike nommers is ook beskikbaar VANAF R0,50 per eksemplaar.

## INHOUDSOPGAWE / TABLE OF CONTENTS

bladsy/page

Van die redakteur / From the editor	2
Bydraes oor die NZASM / Contributions on the NZASM	3
<i>Robert C. de Jong</i> , Beknopte geskiedenis van die Nederlandse Zuid-Afrikaanse Spoorweg-Maatschappij NZASM (1)	3
<i>J. Ploeger</i> , Die oprigting van die NZASM-monument te Waterval-Boven (1934) en die Pretoriase herdenkingsfeeste in 1945	12
<b>Ander artikels / Other articles</b>	
<i>N.A. Coetzee</i> , Herontwikkeling van die stadskern van Pretoria	28
Reportage in the <i>Pretoria News</i> of the unveiling of the War Monument in front of the Union Buildings at Pretoria on Sunday 21 July 1929	32
C.M. van den Heever, Oorlogskruisies in Vlaandere (gedig)	39
Anonymous, History of the Standard Bank group	40
<i>C. de Jong</i> , Introduction of Prof. Arthur Davey on the Bushveldt Carbineers	44
<i>Arthur Davey</i> , The Bushveldt Carbineers: Pretoria connections	51
<i>J. Ploeger</i> , Prof. U.G. Lauts 1787-1865, werksaamhede en skakeling met Pretoria	53
<i>C. de Jong</i> , Die Zuid-Afrikaanse Republiek en die Wêreldposunie 1891	56
<i>C. de Jong</i> , Lewenskets van John James Innes Middleton, 1874-1956	63
<i>C. de Jong</i> , Moontlike voorbeelde van Reisacher se skilderye van die Tweede Anglo-Boere-oorlog 1899-1902 (4)	72
<i>C. de Jong</i> , Die vlag van die Republiek Gosen	77
P.C. Boutens, De Grootte Grijsje (gedig op S.J.P. Kruger)	78
<i>C. de Jong</i> , Vandalisme - vanwaar dié uitdrukking?	79

## VAN DIE REDAKTEUR

Die jaar van herdenking van die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) 1987 het nog nie geëindig nie. Daarom bevat *Pretoriana* No. 92 'n artikel van Robert C. de Jong met die eerste aflewering van 'n kort geskiedenis van die NZASM en 'n artikel van Kol. Dr. J. Ploeger oor voorgaande herdenkings van dié Maatschappij.

Ander artikels is: die toespraak van ons voorsitter, Dr. N.A. Coetzee, oor die herontwikkeling van Pretoria se stadsentrum, 'n skets van die Standard Bank se geskiedenis, 'n herdruk van die *Pretoria News* se verslag oor die onthulling van die Delvillebos-monument in 1929 met 'n toespraak van Percy Fitzpatrick in pragtige, gevoelvolle en gedrae Engels, as vervolg van Kol. Dr. J. Ploeger, "Die oprigting van die Oorlogsmonument voor die Uniegebou" in *Pretoriana* No. 90, November 1986, 'n bydrae van prof. A. Davey oor die betrekking tussen die Bushveldt Carbineers en Pretoria in 1901-02, 'n herinnering aan prof. U.G. Louts as eerste pleitbesorger van die Voortrekkers van Kol. Dr. J. Ploeger, 'n lewenskets van Mr. J.J.I. Middleton deur C. de Jong, laasgenoemde oor "Die ZAR en die Wêreldposunie", die beskouing van C. de Jong oor die vierde skildery deur S. Reisacher van die Anglo-Boere-oorlog gemaak, tans in die Nasionale Kultuurhistoriese Museum, en 'n verklaring van die benamings Vandale en vandalisme.

## FROM THE EDITOR

The memorial year 1987 of the Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) is not yet over. Therefore *Pretoriana* Nr. 92 offers the first part of a short history of the Company by Robert C. de Jong and an article by Dr. J. Ploeger on previous commemorations.

Other articles are: the speech of our Chairman, Dr. N.A. Coetzee, on the future redevelopment of the city centre at Pretoria, a sketch of the history of the Standard Bank, a reprint of the reportage in the *Pretoria News* on the unveiling of the Delville Wood Monument in 1929, with a speech of Percy Fitzpatrick in splendid, feeling and lofty English, in continuance to Dr. J. Ploeger's article on the erection of the War Monument in front of the Union Buildings in *Pretoriana* Nr. 90, November 1986, a contribution by Prof. A. Davey on the connection between the Bushveldt Carbineers and Pretoria in 1901-1902, a reminder of Prof. U.G. Louts as the first propagandist of the Voortrekkers by Dr. J. Ploeger, a short biography of Mr. J.J.I. Middleton by C. de Jong, the lastmentioned's speech on the ZAR and the World Postal Union, a view on S. Reisacher's fourth painting of the Anglo-Boer War in the National Museum for Cultural History, and an explanation of the terms Vandals and vandalism.

# BEKNOPTE GESKIEDENIS VAN DIE NEDERLANDSCHE ZUID-AFRIKAANSCH SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ (1)

deur Robert C. de Jong

## Voorgeskiedenis van die NZASM-konessie

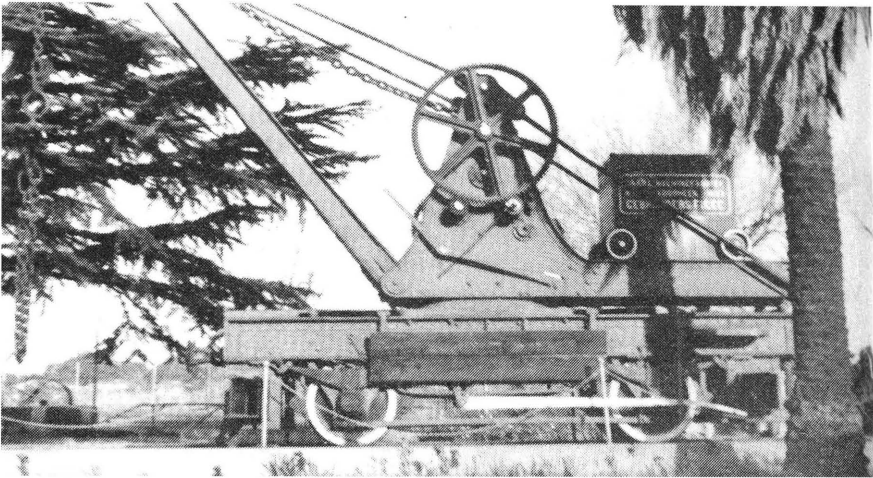
In 1987 is dit 100 jaar gelede dat die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) gestig is. Die aanleg en eksploitasie van amper alle spoorweë in Transvaal voor 1900 was in hande van hierdie maatskappy. Dit was 'n Nederlandse onderneming en die merendeel van sy blanke werknemers was Nederlanders. Die lyne in beheer van die NZASM was: die "Randtram" tussen Springs en Krugersdorp; die Oosterlyn tussen Pretoria en die grens met Mosambiek; die Barbertonlyn tussen Kaapmuiden aan die Oosterlyn en Barberton; die Suiderlyn tussen Pretoria en Vereeniging; die Suidoosterlyn tussen Volksrust en Elsburg aan die Suiderlyn, en die Suidwesterlyn tussen Krugersdorp en Klerksdorp.

Tot die einde van die Tweede Anglo-Boere-oorlog 1899-1902 was Transvaal 'n onafhanklike Boererepubliek, bekend as die Zuid-Afrikaansche Republiek (ZAR). In die geskiedenis van Suid-Afrika en die ZAR het die NZASM 'n rol van groot betekenis vervul, veral op staatkundige en ekonomiese gebiede. Maar ook in sosiaal-maatskaplike, kulturele en militêre opsigte is hierdie maatskappy 'n essensiële deel van die geskiedenis van Transvaal en natuurlik ook van die Nederlanders in Suid-Afrika.

Die NZASM se geskiedenis begin reeds 'n paar jaar voor die oprigting daarvan. Hierdie tydperk herinner aan 'n voortgesette skaakspel tussen die belanghebbende partye. Dit het uitgeloop op die totstandkoming van die NZASM op Dinsdag 21 Junie 1887 te Amsterdam. Die eintlike spoorwegaanleg het eers amper twee jaar later begin en ook voor die gedenkwaardige Dinsdag in 1887 is belangrike besluite geneem, maar die datum van 21 Junie staan sentraal in die NZASM se geskiedenis. Om hierdie rede is dit histories juis om in 1987 die stigting, opgang, bloei en ondergang van die maatskappy te herdenk.

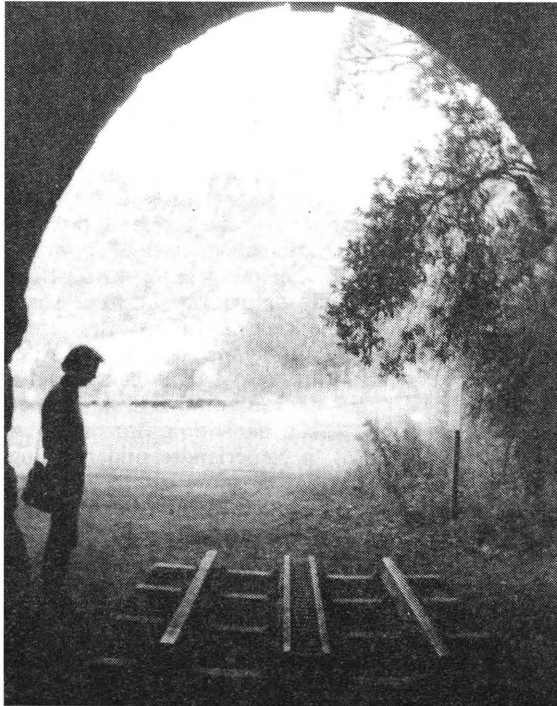
In 1887 het die "geboorte" van die NZASM plaasgevind en het hy sy bedrywighede in Suid-Afrika begin deur uitstuur van 'n opmetspan na die Transvaalse Laeveld. Dit is 'n tweede aanleiding om die NZASM in herinnering te bring. Omdat die NZASM 'n Nederlandse onderneming met Transvaal as arbeidsveld was en op talle terreine sy spore agtergelaat het, is dit goed dat ook Nederlanders en oud-Nederlanders in 1987 die NZASM in herinnering roep. Hoewel die NZASM reeds lank nie meer bestaan nie en in 1908 formeel gelikwider is, gaan dit by hom tans nie om "dooie" geskiedenis met oorgroeiende bouvalle, verroeste spoorstawe en stowwerige dokumente nie. Dit blyk daaruit dat al die voormalige NZASM-lyne nog in bedryf is. 'n Ander sigbare nalatenskap bestaan in die vorm van talle geboue soos stasies, huise, loodse, kantore, van brûe, duikers (culverts), spoorstawe, dwarslêers en ander tasbare voorwerpe uit die NZASM-tyd.

Die bedoeling met die NZASM-gedenkjaar 1987 is om die herinnering aan hierdie onderneming lewendig te hou. Hierdie doel pas ook in die raamwerk



Hyskraan op spoortrok, vervaardig deur Machinefabriek Figeet te Haarlem en gebruik deur die NZASM - tans museumstuk voor die stasie te Witbank opgestel.

Foto C. de Jong 1983



Blik uit die oostelike toegang van die NZASM-tunnel tussen Waterval-Boven en Waterval-Onder – tans nasionale monument.

4 In die toegang lê nog 'n stuk van die oorspronklik daar gebruikte tandradspoor tussen Waterval-Onder en Waterval-Boven.

van die Nederlands-Suid-Afrikaanse betrekkinge, omdat die NZASM by uitstek Nederland se betrokkenheid by Suid-Afrika beliggaam het. Hopelik sal die herinnering aan die NZASM tewens groter kennis van en waardering vir die vergete spoorwegboukuns bevorder en die behoud van talle representatiewe "spoorwegmonumente" soos stasies, brûe, wonings ensovoorts verseker. Tesame met die weinige nog oorgeblewe lokomotiewe en rytuie en die herdenkings- en ander publikasies oor die NZASM gaan dit hier immers om 'n "lewende" spoorwegverlede wat in die hede nog nut vir die toekoms het.

Die aanwesigheid van 'n groot aantal Nederlandse NZASM-werknemers in Pretoria het bygedra tot die ontstaan van die Nederlandsche Vereeniging te Pretoria in 1893. Talle spoorwegmense was lid van die Vereeniging. In die bestuur was enkele topfigure van die NZASM. Die NZASM-hoofbestuurder G.A.A. Middelberg was in 1897-98 voorsitter. Ook die eerste sekretaris was 'n NZASM-funksionaris, naamlik die latere Chef van Weg en Werken van die Oosterlyn, Ir. A. van Lennep. 'n Straat in Pretoria is na Middelberg genoem.<sup>1</sup> Nederlandse NZASM-werknemers was ook aktief in ander verenigings en klubs te Pretoria voor 1900.

### Die soektog na die see

Die NZASM het ontstaan uit die strewe van die ZAR na 'n eie verbinding met 'n nie-Britse seehawe ter wille van die kontak met die buiteland wat ook die republiek se ontwikkeling sou bevorder.<sup>2</sup> Natuurlik was daar geskikte hawens in Natal en Kaapland, maar dié was Britse kolonies en die Britse Ryk is as 'n bedreiging vir Transvaal se onafhanklikheid beskou. Die ZAR het in 1852 sy staatkundige onafhanklikheid gekry, maar slegs 'n eie weg na die see vry van Britse seggenskap wat ekonomiese vryheid sou impliseer, sou die staatkundige onafhanklikheid waarborg.

Reeds spoedig is die aandag in die ZAR gevestig op Delagoabaai, die hawe van Lourenço Marques wat nou Maputo heet. Dit was weliswaar in die Portugese gebied Mosambiek en heel primitief, maar dit was nader aan die ZAR as Natal en Kaapland. Ook het die ZAR vriendskaplike betrekkinge met Portugal gehandhaaf.

Voordat die NZASM op die toneel verskyn het was daar reeds pogings aangewend om die ZAR met die Delagoabaai te verbind. Hiervan was die spoorwegplanne van T.F. Burgers, wat in 1872 tot Staatspresident verkies is, die verste gevorder. Die Britse anneksasie van Transvaal in 1877 het egter 'n eind aan sy ambisieuse spoorwegprojek gemaak. Ná die Eerste Anglo-Boere-oorlog (1880-81) het Transvaal sy onafhanklikheid herwen. Die land se toestand was destyds allesbehalwe rooskleurig. S.J.P. (Paul) Kruger wat in 1883 Staatspresident geword het, wou hierin verandering bring. Hy het gestreef na die totstandbring van 'n doeltreffende bestuursapparaat, industriële ontwikkeling, beter onderwys en ..... 'n spoorweg om sy land vir die handel te ontsluit. Sy gedagtes het weer uitgegaan na 'n verbinding met die Delagoabaai. Reeds in 1881 het die Transvaalse regering van die Volksraad toestemming gekry om 'n spoorwegkoncessie vir dié doel toe te ken. 'n Koncessie is 'n vergunning van die owerheid aan 'n bepaalde persoon of instansie met uitsluiting van andere vir die aanleg van werke of verrigting van dienste vir openbare nut.

## Die toekenning van die NZASM-koncessie

Dit was vir Kruger duidelik dat die ontwikkeling van sy land met hulp van vreemdelinge moes geskied. Hierby het hy hom veral tot Nederlanders gerig, want die Transvalers het die vereiste vermoëns ontbeer en die Kaaplanders was afkomstig uit 'n Britse kolonie en daarom uitgesluit. Die oorlog in 1880-81 het in Nederland ongekende geesdrif vir die vër Transvaal gewek en Kruger het gehoop om daarby te baat.

Teen die einde van 1883 het 'n deputasie, bestaande uit S.J.P. Kruger, S.J. du Toit en N.J. Smit, na Europa vertrek om met die Britse regering oor 'n nuwe staatkundige skikking te onderhandel. In 1884 besoek die deputasie Nederland, onder meer om belangstelling vir die eerder genoemde spoorwegkoncessie te wek. Op advies van J. Groll, oud-direkteur van die Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij, en D. Maarschalk, oud-inspekteur-generaal van die Staatspoorweë op Java, is besluit om 'n koncessie te ontwerp en te poog om die nodige geld byeen te bring deur plasing van aandele in 'n te stigte spoorwegmaatskappy met 'n deur die ZAR gewaarborgde minimum-rendement. Op 14 April 1884 verleen die deputasie die koncessie aan 'n groep invloedryke Nederlanders, onder wie Groll en Maarschalk.

Spoedig het die eerste moeilikhede opgeduik. Die Portugese regering het in Desember 1883 op eie houtjie 'n koncessie toegestaan aan kolonel Edward McMurdo. Hy was 'n hardkoppige Noord-Amerikaner met wie die Nederlandse konsessiehouders weldra sou bots. Die Portugese koncessie het voorsien in die aanleg en eksploitasie van die spoorweg op Portugese gebied (Mosambiek). Vir die vervoer oor Portugese gebied was die te stigte Nederlandse maatskappy afhanklik van McMurdo. 'n Bevredigende ooreenkoms tussen beide partye het uitgebly. McMurdo het self 'n spoorwegmaatskappy opgerig en hom verbind om die spoorweg voor Junie 1887 te voltooi.

'n Finansiële krisis op Java het veroorsaak dat die Nederlandse konsessiehouders nie die benodigde kapitaal van vyf miljoen gulden byeen kon bring nie. Hulle het daarom in November 1884 afstand van die koncessie gedoen. Groll en Maarschalk het die saak gered: op hul versoek is die koncessie in Desember 1884 oorgedra aan hulle en R.W.J.C. van den Wall Bake as derde konsessionaris; hy was direkteur te Amsterdam van die Bataviasche Oosterspoorweg-Maatschappij.

Terwyl die nuwe kombinasie besig was om die moeilikhede met McMurdo en die kapitaalverskaffing te oorkom, het nuwe teenslae hulle oorval: Groll is in April 1885 en Maarschalk in Januarie 1886 oorlede. 'n Uitweg is gevind deur oordrag van die koncessie aan Van den Wall Bake en J.L. Cluysenaer, sekretaris van die Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen in Nederland.

In Mei 1886 het die Portugese regering besluit om aan McMurdo se maatskappy die nodige gelde toe te ken, omdat hy nog niks uitgerig het nie. In Junie is die aanleg van die Mosambieklyn eindelik met groot voortvarendheid aangepak. In Februarie 1887 het die regering die opekking van McMurdo se konsessie aangekondig omdat sy maatskappy in die oorblywende tyd onmoontlik die spoorweg sou kon voltooi.

Op grond van die vooruitsig dat die Nederlanders tog tot ooreenstemming



oor die Mosambiekse spoorweg sou kom, is in Februarie 1887 'n voorlopige ooreenkoms tussen 'n Amsterdamse bank en twee Berlynse banke gesluit. McMurdo het egter weer roet in die ete gegooi deur sy Portugese maatskappy in 'n Britse om te sit om die nodige kapitaal vir die voltooiing van die lyn te bekom. Hy het dus naelskraap die Portugese konsessie behou. Bake het in April 1887 nie daarin geslaag om 'n ooreenkoms met die Portugese regering en McMurdo se maatskappy te bereik nie.

Uit Portugal terug in Nederland ontvang Bake die min gerustellende mededeling van die Transvaalse regering dat hy die konsessie aan die Nederlanders sou terugtrek indien die voorwaardes nie definitief op 2 November 1887 nagekom sou wees nie. Bake en Cluysenaer het toe besluit om die knoop deur te hak en die voorlopige ooreenkoms van Februarie 1887 is vervang deur 'n nuwe tussen hulle en 'n banksindikaat. Dit het bestaan uit 'n Amsterdamse bankier en twee Berlynse banke en sou 'n groot deel van die aandeelkapitaal verskaf en 'n lening plaas. Ons moet nie vergeet dat intussen, in 1886, winsgewende gouderts aan die Witwatersrand ontdek is nie. Daardeer het beleggings in Transvaal opeens veel aantrekliker geword.

Die taai volharding van die konsessiehouers en die volgehoue vertroue van president Kruger jeens die Nederlanders is op 21 Junie 1887 eindelik met sukses bekroon. Op hierdie historiese dag is die NZASM formeel in Amsterdam gestig.

## Die Oosterlyn

Die aanleg van die Oosterlyn het 'n amper epiese karakter weens die lang duur van die werk - sewe jaar -, politieke en finansiële hindernisse en tegniese moeilikhede verbonde aan die ontsluiting van 'n ongesonde en plaaslik baie bergagtige deel van die land. Die Oosterlyn was die langste en ook een van die belangrikste lyne, 472 km., wat deur die NZASM aangelê en geëksploteer is. Die voorlopige opmeting van die trajek tussen die grens van Mosambiek en Pretoria is in 1883-84 deur 'n Portugese majoor van die genie, J.J. Machado verrig, enkele jare voor die stigting van die NZASM. Hy het 'n voortreflike werk gedoen en daarom is Machadodorp aan die Oosterlyn na hom genoem.

Teen die einde van 1887 het die eerste opmetingspan van die NZASM aan die Komatirivier aangekom met die opdrag om detailmetings te verrig. Die werk moes egter weens die malaria spoedig gestaak word. Twee ingenieurs het gesterf - ons vind hul graf op die begraafplaas van Komatipoort. Die ander het inderhaas die Laeveld verlaat. In die winter van 1888 - die malariavrye jaargety - is die opmetings onder leiding van hoofingenieur W. Verwey hervat.

In 1890 is besluit tot uitgebreide opmetings van die trajek van die Oosterlyn nie oor Barberton nie, maar deur die vlei van die Krokodilrivier - die "Krokodilpoort" - en oor Nelspruit na die Hoëveld. Die oorgang van die Laeveld na die Hoëveld sou bewerkstellig word deur 'n tandradbaanvak van amper tien kilometer met 'n helling van een op 20 meter en 'n tunnel van 211 meter lengte. Hieroor sou die Hoëveld by Waterval-Boven bereik word. Verdere opmetings wes van hierdie plek het tenslotte die rigting wat die spoorlyn oor die Hoëveld na Pretoria sou volg, bepaal.

Dit het einde 1889 geword voordat die eerste graaf in die grond gestek



Die stasiegebou van die NZASM te Heidelberg in Transvaal kort na die voltooiing daarvan in 1895. Dit is ontwerp deur die NZASM-tekenkamer en in 1894-95 gebou deur Martens en Gebroeders Schuitemaker.

Dit is een van die mooi NZASM-stasies in Nederlandse Neo-Renaissance styl en tans nasionale monument. Daar is nou 'n vervoermuseum in die gebou gevestig.

Foto uit *In memoriam NZASM*, Amsterdam 1909

is, omdat daar onsekerheid was oor 'n reëling van spoorwegtariewe op die Portugese lyn en die ZAR-regering daarom die werk aan die Oosterlyn verbied het. Hierdie reëling het eindelik in September 1889 tot stand gekom, nadat die Portugese regering McMurdo se konsessie ingetrek het.

Die NZASM het die hele trajek van die Oosterlyn in 12 seksies verdeel en besluit om die aanleg van elke seksie deur private aannemers te laat uitvoer. Daar was onsekerheid of Suid-Afrikaanse aannemers bereid sou wees om die Oosterlyn oos van Nelspruit in die ongesondste deel van die Laeveld aan te lê. Daarom het die NZASM 'n ooreenkoms aangegaan met 'n buitelandse firma, naamlik J.C. van Hattem & Co. van Amsterdam wat reeds buite Nederland groot werke uitgevoer het, onder meer in Oos-Indië. In Oktober 1889 sluit die NZASM met Van Hattem & Co. 'n kontrak vir die aanleg van die eerste vier seksies met ongeveer 100 km lengte.

In Mei 1890 het die eerste groot werk begin; die bou van die belangrike Komatibrug. Grondwerk vir die stuk spoorweg tussen die grens en die brug, ongeveer 3½ km, was reeds deur 'n Britse aannemer voltooi. 'n Jaar later het die eerste lokomotief oor die voltooide brug gery. Die lyn het die stasie Hectorspruit in Oktober 1891 bereik. In Junie 1892 was die lyn tot Nelspruit gereed. Die aanleg van hierdie lyn van 116 km. was 'n uiters moeisame proses weens die klimaat van die Laeveld en die voortdurende onmin tussen die bestuurders in Transvaal en Van Hattem & Co.

Die jong maatskappy het deur ervaring, onder meer met die aanleg van die "Randtram" tussen Springs en Krugersdorp, geleer dat hy hom tot ander bekwame aannemers kon wend. Gaandeweg is dan ook alle seksies deur die NZASM regstreeks aan Engelse, Skotse, Italiaanse en Nederlandse aannemers uitbestee.

In Junie 1892 bereik die Oosterlyn die stasie Alkmaar. Teen die einde van dié jaar was die gedeelte by die tunnel in aanleg. Destyds is reeds besef dat dit 'n moeilike, maar grootse werk was. Met die deurgraving van die berg van albei kante is in Oktober 1892 begin en elf maande later het die ontmoeting ondergronds plaasgevind. Na voltooiing van die inwendige bemesseling en die aanleg van die tandradbaan in Mei 1894 is in Junie die Oosterlyn tot Waterval-Boven oopgestel.

Sedert 1893 was Pretoria oor die Suiderlyn per spoor bereikbaar en kon dus die nodige spoorwegmateriale daarvoor aangevoer word. Dit was dus moontlik om vanuit Pretoria in oostelike rigting aan die Oosterlyn te bou. Ook vanaf Waterval-Boven is die aanleg energiek voortgesit. Nadat die laaste bergagtige streke oorwen is het die aanleg vanaf Belfast vinnig gevorder. Elke week is 11 tot 12 km spoorbaan voltooi.

Op 20 Oktober 1894 het die verbinding van die spoorwegnet uit die weste en die ooste by die stasie Balmoral plaasgevind en is die laaste spoorstawe gelê. President Kruger het op 2 November by die Wilgerivier die laaste spoorbout vasgedraai. Met hierdie simboliese handeling is die Oosterlyn as voltooi beskou. Eers in November was die lyn geheel gereed. Die volledige diens het op Nuwejaarsdag 1895 begin. Die feestelike inwyding van die Oosterlyn het op 21 Julie 1895 plaasgevind.

Netsoos ander NZASM-lyne is die Oosterlyn na voltooiing voortdurend uitgebrei weens die toename van die passasiërs- en goederverkeer. Nuwe stasiegeboue het nodig geblyk, meer wonings, betere watervoorsiening ensovoorts. Talle bouwerke dateer uit die eerste jare na die aanleg.