

vir groter samewerking tussen die Suid-Afrikaanse spoorweë ingespan. In die laaste jare voor die Anglo-Boere-oorlog het die toenadering begin. Eers met Uniëstigting in Suid-Afrika in 1910 het die eenwording van die spoorwegstelsels tot stand gekom.

In 1899 het die NZASM 1147 km spoorlyn met sowat 100 stasies en haltes geëksploiteer. Vir die Transvaalse landseksonomie het hierdie netwerk as moderne infrastruktuur groot voordele ingehou. Nie slegs die mynbou nie maar ook die landbou, handel en nywerheid en veral die Witwatersrandse myndorpe het hierby gebaat. Sonder die Randtram sou die voortbestaan van Johannesburg ontmoontlik gewees het. Ook moet ons beseft dat die NZASM van groot betekenis vir die kommunikasiewese was. Alle stasies het naamlik ook as pos- en telegraafkantore gedien.

Dikwels is beweer dat die NZASM 'n finansiële meulsteen om die nek van die Transvaalse regering was of dat die maatskappy die staat en die gemeenskap uitgebuit het. Die NZASM het inderdaad goeie winste behaal, maar van die oorswins, dit was die wins na betaling van 5% rente deur die ZAR-regering aan die aandeelhouders, het 85% aan die regering toegekom; in die jare 1895-99 het die bedrag ruim 33 miljoen gulden, dit was £2,75 miljoen, beloop.

Die Duitse en veral die Nederlandse industrie het gebaat by die groot stellings wat die NZASM geplaas het vir lokomotiewe, rytuie, trokke, onderdele daarvan, spoorstawe, dwarslêers en so meer. Deur die optrede van die NZASM het die Werkspoor in Amsterdam byvoorbeeld begin met die bou van lokomotiewe - die eerste lokomotiewe van groot afmetings van Nederlandse fabrikaat. Dit wêk dan ook geen verbasing dat die ondergang van die NZASM vir die jong en vooruitstrewende Nederlandse industrie 'n gevoelige slag was. Die NZASM was een van die grootste ondernemings in Transvaal en het aan duisende werkgeleentheid verskaf.

Staatkundige betekenis.

Die spoorwegbeleid van die ZAR het 'n groot plek in sy strewe na onafhanklikheid van die Britse ryk ingeneem. Danksy die Oosterlyn en die beheer oor die so belangrike verbindings tussen die Witwatersrand en die Natalse en Kaaplandse hawens het die NZASM sentraal in hierdie beleid gestaan. Die NZASM was dus 'n instrument van President Kruger se selfstandigheidsbeleid en moes ten koste van alles uit Britse hande gehou word. Mede danksy die beskerming van die ZAR-regering het die maatskappy steeds sterker gestaan en kon Transvaal staatkundig steeds selfstandiger optree. Dit het nie gepas in die Britse plan om heel Suid-Afrika onder Britse bestuur te verenig nie en in 1899 het oorlog uitgebreek.

Sosiaal-maatskaplike betekenis.

Die NZASM was 'n Nederlandse maatskappy met merendeels Nederlandse personeel. Hy het veel bygedra tot die versterking van die Nederlandse element in Transvaal. As deel van die groep van "Krugers Hollanders" moes die NZASM ook dien om Transvaal vir die Nederlandse handel en industrie oop te hou. Deur die optrede van die NZASM het die Nederlandse invloed in die ZAR dan ook aansienlik toegeneem. 'n Gevolg hiervan was die verskynsel van die "Hollander-

haat". Veral die NZASM was die mikpunt daarvan. Die gebore Transvalers, Kaaplanders en Engelstalige "Uitlanders" het hewige en somtyds onbillike kritiek op die NZASM uitgeoefen. Dit is waar dat die NZASM-personeel sy werk onder dikwels moeilike omstandighede moes verrig, maar ook dat sommige vanweë die lae gehalte van 'n deel van die personeel die naam van die Hollanders geen eer aangedoen het nie.

Tegniese betekenis.

Dit was die NZASM wat eerste op groot skaal die klep- en eksentriekstelsel van Walschaert op stoomlokomotiewe in Suid-Afrika ingevoer het. Vandag is alle Suid-Afrikaanse stoomloko's met hierdie doelmatige stelsel toegerus. Met die toepassing van die metrieke stelsel van mate en gewigte was die NZASM sy tyd 70 jaar vooruit. Verder het die NZASM die gebruik van dwarslêers van Oos-In-diese kaaathout in Suid-Afrika ingevoer.

Kulturele betekenis.

Die NZASM het 'n nuwe element in die boukuns van Transvaal ingevoer, naamlik die spoorwegargitektuur. Die ontwerpe vir redelik groot stasies het 'n spesifieke Nederlandse karakter gekry. Bekend is die NZASM-stasiegeboue in Middelburg, Krugersdorp, Klerksdorp en Heidelberg. Ook het die NZASM 'n groot aantal wonings, brûe, duikers (culverts) en ander bouwerke nagelaat, waarvan 'n gedeelte nog steeds in gebruik is.

Die Nederlandse NZASM-werknemers het die kern van die blanke personeel gevorm en oral waar die NZASM 'n stasie van betekenis gehad het, was 'n groep Hollanders te vinde. Hulle het allerlei klubs en verenigings gestig. Hulle het hulle in Johannesburg en Pretoria by die groot Nederlandse verenigings aangesluit. Die Nederlandse werknemers van die NZASM het dus 'n belangrike aandeel in die versterking van die Nederlandse taal en kultuur in Suid-Afrika gehad.

Militêre betekenis.

Tydens die Anglo-Boere-oorlog 1899-1902 het die NZASM die taak van militêre spoorwegafdeling van die Boerestrydkragte vervul en dus 'n sleutelposisie in die militêre logistiek ingeneem. Die maatskappy het hele Boerekommando's en Boeregeskut vervoer, ambulanstreine ingerig, brûe en duikers (culverts) wat deur die terugtrekkende Britte verniel was, herstel, sorg gedra vir voortdurende aanvoer van ammunisie, lewensmiddele, trekdiere, waens, persone ensovoorts na die Boerefronte. Die Centrale Werkplaats te Pretoria was van groot militêre betekenis en feitlik 'n soort arsenaal van die ZAR. Daar is hoefsters gemaak, kanonne herstel en selfs nuwe onderdele vervaardig en ammunisie-onderdele gemaak.

In Februarie 1900 het die Boereleërs se terugtog van die Natalse en Kaaplandse fronte begin. Ook in hierdie fase van die oorlog het die NZASM groot dienste gelewer. Talle brûe en duikers is deur sy personeel vernietig om die Britse opmars soveel moontlik te vertraag. Die Britte het dit die NZASM intens verkwalik dat hy by die uitbreek van die oorlog geen neutrale posisie in-

geneem het nie. Die NZASM het hom egter moreel verplig gevoel om hom aan die kant van die Boererepublieke te skaar.¹⁾ Sy aktiewe rol aan en agter die frontlinies het feitlik sy ondergang na die Britse besetting van Transvaal veroorsaak.

Hedendaagse betekenis.

Toe vir die NZASM sy werksaamhede in Suid-Afrika deur die Britte belet is, is in sekere sin die kern van die Nederlands-Suid-Afrikaanse betrekkinge aangesas. By die ontbinding van die NZASM in 1908 het 'n deel van die kapitaal as "res nullius" onopgeëis oorgebly. Hiermee is op 15 Februarie 1909 in Amsterdam 'n instelling gestig wat hom beywer vir die betrekkinge tussen beide lande. Dié instelling heet die "Zuid-Afrikaansche Stichting Moederland" en het die inisiale wat vir die spoorwegmaatskappy gebruik is, behou. Die ZASM sit dus in bepaalde opsigte die werk van die verdwene NZASM voort.

Die NZASM-gedenkboek van 1895 wat by die oopstelling van die Oosterlyn verskyn het, eindig met die sinsnede: "Die nasionale spoorweg (dit was die NZASM) was 'n seën vir land en volk." Uit die voorgaande is af te lei dat die NZASM inderdaad veel vir die staatkundige, ekonomiese en kulturele ontwikkeling van Transvaal gedoen het.

1) Artikel 22 van die konsessie van die ZAR-regering aan die NZASM het gelui: "Bij oorlogsgevaar, in oorlogstijd of ingeval van binnenlandsche onlusten kan de Regeering in het belang der verdediging of van de openbare rust over den spoorweg en al hetgeen tot gebruik daarvan wordt vereischt, beschikken en het gewone vervoer daarop geheel of gedeeltelijk doen staken en alle haar nodig voorkomende maatregelen gebieden, behoudens schadeloosstelling aan den concessionaris." Die NZASM was dus wetlik verplig om hom ter beskikking van die krygsoperasie van die ZAR-regering te stel en kon derhalwe geen afsydige of neutrale houding aanneem nie. Die Britse regering het na die oorlog die verwysing deur die NZASM na hierdie wetlike verpligting aanvaar en die aandeelhouers van die NZASM vir die onteiening van die maatskappy se eiendomme in oorlogstyd in 1908 skadeloos gestel. (Opmerking van die redakteur, C. de Jong.)

DIE NZASM IN DIE OORLOG 1899-1902

deur C. de Jong

Op 21 Junie 1887 was dit 100 jaar gelede dat in Amsterdam die Nederlandse Zuid-Afrikaanse Spoorweg-Maatschappij (NZASM) gestig is. Hierdie private maatskappy met Nederlandse en Duitse kapitaal het van die regering van die Zuid-Afrikaanse Republiek (ZAR) 'n konsessie (alleenreg) vir die aanleg en eksploitasie van spoorweë ontvang. Hy het tussen 1889 en 1899 die hooflyne van die huidige Transvaalse spoorwegnet aangelê, onder meer die Oosterlyn tussen Komatipoort en Pretoria. Dit was die lank gewenste kortste verbinding van die ZAR met die see en wel met 'n nie-Britse seehawe. Die opening daarvan in 1895 was dan ook 'n hoogtepunt vir die ZAR en die NZASM.

Die "Maatschappij" het sy bedryf in Suid-Afrika slegs kort, van 1887 tot 1900, uitgeoefen. Dit is ontydig deur die Britse besetting van Transvaal in 1900 beëindig. Maar die NZASM het baie konstruksiewerke nagelaat, soos stasiegeboue, brûe, tunnels en personeelwoninge, wat nog daagliks gebruik word. Enkeles is nasionale gedenkwaardighede.

Die onderhawige artikel konsentreer op die NZASM se bedrywighede tydens die Tweede Anglo-Boere-oorlog 1899-1900, waaraan historici nog min aandag gewy het.

"Räder müssen rollen für den Sieg!"

Die wye ruimte van die uitgestrekte Suid-Afrika kon in die 19de eeu slegs deur die spoorweg verower word. Suid-Afrika was en is 'n spoorwegland en die oorlog in 1899-1902 was 'n stryd om die besit van die spoorweë. Daarom geld die strydleus wat ek in Duitsland in 1944 op mure en geboue gelees het, ook vir Suid-Afrika 1899-1902: "Räder müssen rollen für den Sieg!" Spoorwegwiele moet rol vir die oorwinning!

By die nadering van die oorlog soos 'n onafwendbare noodlot het die ZAR-regering op 13 September 1899 sy reg, gebaseer op artikel 22 van die NZASM-konsessie, toegepas en die Maatschappij en sy personeel onder die bevel van die kommandant-generaal P.J. Joubert geplaas, d.w.s. in diens van die oorlogvoering gestel. Die regering het hierdie reg reeds gebruik by die Jameson-inal in 1895/96. Toe het L.S. Jameson, bestuurder van die British South African Company, met 500 polisietroepe Transvaal binnegeval om president Kruger se omstrede bewind deur 'n regering van Britsgesinde immigrante te vervang. Hulle is tot oorgawe gedwing. Die NZASM is gelas om burgers op kommando en krygsbehoefte te vervoer. Die mobilisasie in 1895/96 was as 't ware 'n kleedrepetisie vir die mobilisasie in 1899 en is uitgevoer deur Ir. J.A. van Kretschmar van Veen wat toe as besturende direkteur van die NZASM waargeneem het vir Ir. G.A. Middelberg. Laasgenoemde het van verlof in Europa teruggekom en op 1 Januarie 1899 sy taak blywend aan Van Veen oorgedra. Van Veen het dus in September 1899 die NZASM vir die tweede maal onder militêre bevel geplaas. Hy was een van die NZASM-leiers wat almal die Boererepublieke

geheel lojaal gedien het.

Die NZASM-personeel

Die "Maatschappij" het 'n talryke personeel, onder wie talle nasionaliteite, gehad. Dit het in 1899 3043 blankes en 3712 gekleurdes omvat. Die meerderheid blankes, 1777, was Nederlanders, van wie 1536 geen ZAR-burgers was nie.

Van Veen het in dagorder 32 van 8 September 1899 die personeel gedragslyne in oorlogstyd voorgeskryf. Hulle moes die militêre vervoer volledig dien maar mog geen wapens dra nie en nie aan gevegte deelneem nie. By nadering van die vyand moes hulle die materiaal en hulself soveel moontlik buite sy bereik bring. Kon hulle nie wegkom nie, dan moes hulle die werk neerlê tensy die vyand hulle dwing. Met hierdie gedragslyne het Van Veen probeer om die personeel soveel moontlik neutrale status te verskaf. Personeel wat opkommandeer is, het 'n deel van hul salaris ontvang en mog na die NZASM terugkeer. Personeel wat sonder toestemming van die NZASM op kommando gegaan het, is dadelik ontslaan.

Die groot uitdagings

Die oorlog het die NZASM voor 'n reeks groot uitdagings of toetse geplaas. Hulle was in tydsvolgorde die volgende.

(1) Die vervoer van vlugtelinge - By die nadering van die oorlog het talle mense uit die Boererepublieke gevlug: blankes (veral Britte), bruines (o.a. Indiërs) en swart mynwerkers. In September-Oktober 1899 het die uitgaande personevervoer verveelvoudig tot 131 000, onder wie 50 000 blankes. Hulle moes ten dele in veetrokke en oop trokke plek inneem omdat daar 'n tekort aan rytuie was.

(2) Die mobilisasievervoer - Die NZASM-leiding wou lojaal met die kommandant-generaal saamwerk, maar het vergeefs om planne vir die mobilisasievervoer gevra. Toe die burgers en krygsbehoefte na die grense gestuur is, moes die NZASM alles improviseer, onder meer dadelik los- en laaigeriewe te Zandspruit as konsentrasiepunt van kommando's vir Natal bestem, maak. Origens het ook die mobilisasievervoer redelik vlot en sonder ongevalle van betekenis verloop.

(3) Die spoorvervoer in besette gebied - By verrassing het die kommando's in Oktober-November 1899 groot gebiede anderkant die republiek se grense beset en daar 5 maande lank gebly. Die NZASM het opdrag ontvang om die spoorvervoer in die besette gebied te organiseer en om personeel uit te leen aan die Pretoria-Pietersburgspoorlyn wat aan 'n Britse maatskappy behoort het, en aan die Vrystaatse spoorweë waarvan ook personeel ontslaan is of gevlug het. Die NZASM het vervoergeriewe herstel en materiaal en personeel verskaf, in die eerste plek in Noord-Natal. Daar het die NZASM 187 km spoor van Volksrust na die Tugela en die lyn van Ladysmith na Harrismith in bedryf gebring. Hy het twee ligte lokomotiewe per pad na die baanvak van Nelthorpe na die Tugela, 11 km, en na die lyn tussen Ladysmith en Harrismith gebring om die twee lyne te bery.

In hierdie fase het die nie-militêre vervoer sô afgeneem dat die NZASM sy vervoerpligte sonder groot moeilikhede kon nakom. Van tyd tot tyd was daar groot troepeerplasings, onvermydelik op baie kort termyn aangekondig, om die Boerefronte aan die Tugela en Kimberley te versterk.

(4) Die wapenindustrie - Afgesien van die dinamiet- en kruittfabriek te Modderfontein by Johannesburg het die republieke geen wapenindustrie gehad nie. Dit moes dadelik geïmproviseer word. Die groot en uitstekend toegepaste Centrale Werkplaats van die NZASM in Pretoria is bekwaam deur die Sweed Ir. A.C.H. Uggla gelei en moes saam met Thomas Begbie in Johannesburg granate maak. Hy het binne 48 uur vier ambulanstreine vir gewondevervoer uit Natal ingerig en het baie vernuftig kanonne herstel, o.m. 'n Long Tom wat by Lady-smith swaar beskadig was, en nuwes gemaak. Uggla het daarom die bynaam "die kanondokter" gekry.

(5) Die terugtog van die Boere - Die ontset van Kimberley en Ladysmith deur die Britte, die oorgawe van generaal P.A. Cronjé met sy leër by Paardeberg en die prysgawe van die Tugelalinië, albei op 27 Februarie 1900, het 'n beslissende wending in die oorlog gebring. Ná die datum het die Boere op alle fronte teruggetrek. Die Britse leër het suksessiewelik al die spoorlyne en stede in die republieke beset. Dit was vir die republieke en die NZASM 'n tragiese tydperk van aftakeling en verliese en die begin van die einde. Die NZASM-personeel het volgens opdrag soveel moontlik materiaal buite bereik van die Britte gebring of verniel en die een brug na die ander opgeblaas, waaronder die groot brug by Colenso, Norvalspont en Vereeniging. Die dieptepunt is bereik by die eindpunt van die Oosterlyn in Komatipoort. Daar is baie rol-lende materiaal gekonsentreer en by die Britte se besetting van Komatipoort in September 1900 het daar die NZASM se bedryf geëindig waar dit in 1889 begin het. Ongeveer 1000 trokke van die "Maatschappij" is na Mosambiek gebring, maar ondanks protes het die Portugese regering hulle aan die Britte uitgelewer.

In hierdie afbraakperiode het twee ernstige ongelukke die NZASM getref. Tot dusver was daar slegs 'n paar aanslae op brue in Noord-Natal wat min skade aangerig het. Op 17 Junie 1900 is 'n brug by Malelane opgeblaas deur 'n Duitse immigrant van Port Shepstone, Francis Christian Ludwig Steinacker. In teenstelling tot die meeste Duitse immigrante het hy kant vir die Britte gekies en by die Colonial Scouts aangesluit. Hy het 'n aanslag op die Oosterlyn beraam om hierdie lewensaar van die ZAR af te sny en met 'n paar metgeselle (4 of 8) en 'n mulwa met 100 pond dinamiet deur Swaziland na Komatipoort getrek. Die spoorbrug was daar egter bewaak en toe het hy 'n klein brug by Malelane 60 km wes van Komatipoort vernietig in die nag van 16 of 17 Junie 1900. 'n NZASM-goederetrein het by die brug ontspoor en die drywer, die Sweed Carl Samuelsson, die stoker en die kondukteur het omgekam. Die brug is spoedig herstel, maar die NZASM het die vervoer snags gestaak.

Steinacker en sy metgeselle het terug na Swaziland gevlug en onderweg 'n patrollie van die ZARP met kommandant J. van Dam gevange geneem. Die Britse leërleiding was deur Steinacker se optrede beïndruk en het hom toegestaan om 'n ongereelde vrykorps, Steinacker's Horse, te stig.



Het laten springen van de spoorwegbrug bij Frere, ten zuiden van Ladysmith, door de Boeren.

Die opblaas van die spoorbrug by Frere oor die Blauwkransrivier in Noord-Natal deur NZASM-personeel einde November 1899 tydens die Britse opmars na Colenso. Die brug was 45 meter lang met twee spanne.

Uit: L. Penning, *“De oorlog in Zuid-Afrika”*, D.A. Daamen, Rotterdam 1899.

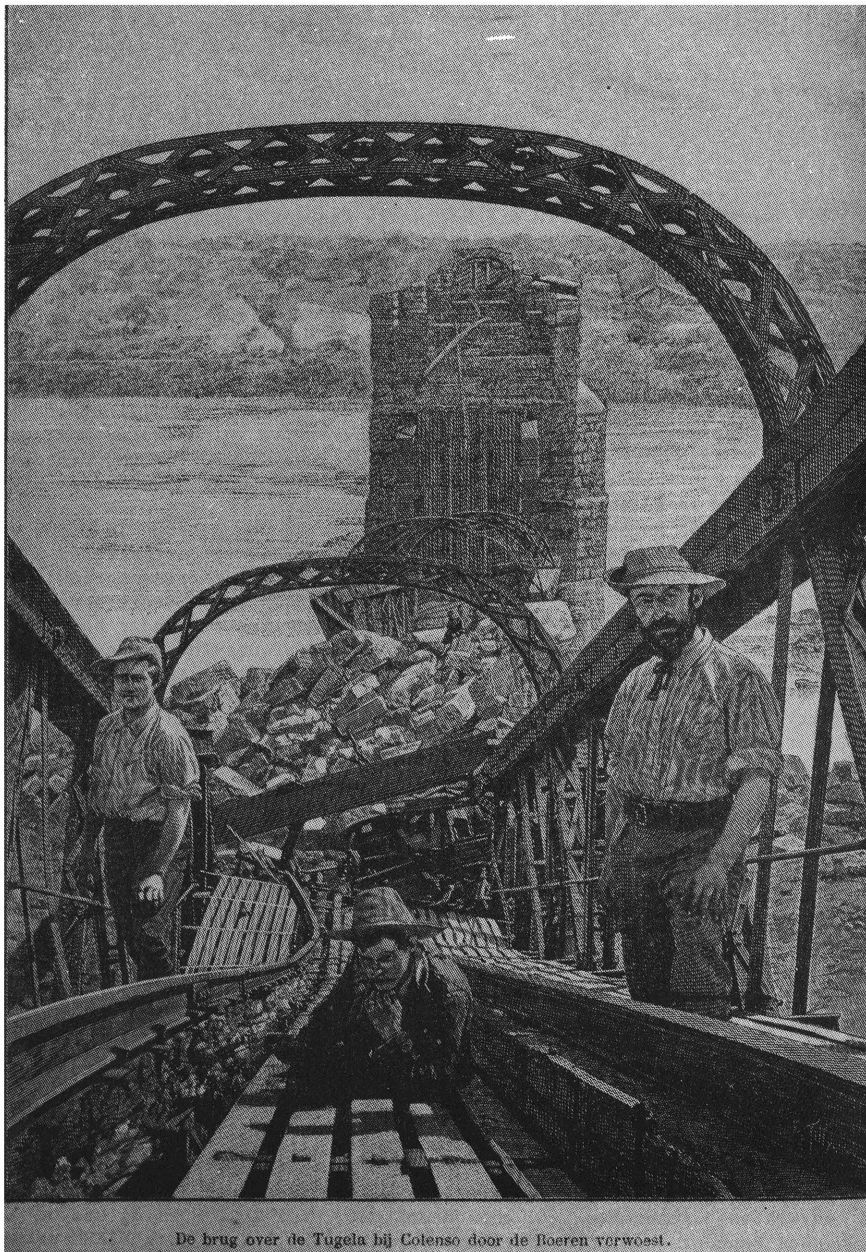
Die tweede ongeluk het in die begin van September 1900 te Hectorspruit voorgeval. In die nag het 'n trein, gelaai met kanonne, ammunisie en trekkdiere, teen 'n ander gelaaide trein vasgery. 'n Paar mense het omgekom, gewonde diere moes van kant gemaak word en die skade was groot. Die eerste trein is getrek deur NZASM-lok 81, die "Regeringscommissaris Smit" genoem. Hy was 'n ongelukslok, want hy het met 'n trein op 2 Desember 1898 by Hectorspruit verongeluk toe stormwater die brug daar weggespoel het.

(6) Die uitwysing - By die Britse besetting van Pretoria op 5 Junie 1900 het Van Veen daar gebly en Ir. Th. Steinmetz met die bedryf op die Oosterlyn en ander nog beskikbare spoorlyne belas. Van Veen is 'n paar weke met rus gelaat, maar op 13 September het die Britte beslag op alle eiendomme van die NZASM gelê en Van Veen en sy gesin beveel om op 16 Oktober 1900 Suid-Afrika te verlaat. Hy is intussen baie beleefd behandel.

Van die NZASM-personeel het enkele lede van Britse herkoms in diens van die Imperial Military Railways getree, maar die origes het dit geweier en hulle is omstreeks 1400 in getal met hulle gesinne uit Suid-Afrika verban. Hulle kon slegs 'n paar tasse met goed saamneem. Die NZASM het hierdie berooide mense in Nederland gehelp met voorskotte en bemiddeling vir ander betrekkings. Talle van hulle is deur die spoorweë in Nederland of Oos-Indië aangestel. Sommige van hulle het spoedig na die oorlog na Suid-Afrika teruggegaan omdat hul hart hier gebly het, en swaargeky in die depressie van 1903-08. Hulle was talryk genoeg om in 1934, 30 jaar later, die Bond van Oud-NZASM-Personeel in Pretoria te stig.

(7) Die likwidasie - Die NZASM se bedryf in Suid-Afrika is in 1900 beëindig en in Junie 1901 het opskorting van sy betalings gevolg. Na langdurige onderhandelinge het die Britse regering in 1908 toegestem om die NZASM-aandeelhouders 'n redelike skadevergoeding vir die onteiene besit van die Maatschappij te betaal. Die NZASM is toe gelikwideer en het verdwyn, maar twee herinneringe agtergelaat. Die eerste is die gedenkboek "In memoriam NZASM". Dit is 'n geskiedwerk wat skaars is by ondernemings wat gelikwideer is en getuig van die Nederlanders se trots op die Maatschappij. Die tweede herinnering is die ZASM. 'n Deel van die skadevergoeding deur die Britse regering is nie opgeëis nie en deur die likwidateurs in 'n fonds ter bevordering van die nie-diplomatiese betrekkinge tussen Suid-Afrika en Nederland gestort. Die fonds word beheer deur die Zuid-Afrikaanse Stichting Moederland, die ZASM, wat die inisiale van die NZASM wou behou. Die Stichting is nog steeds aktief en het buitengewoon veel tot die bedoelde betrekkinge bygedra.

Slotbeskouing - Die NZASM het die Boererepublieke getrou gedien en saam met hulle eervol ondergegaan. Tog het hy daarvoor min en eers laat dank van overhede en kritici ontvang. Hy was by die Suid-Afrikaanse kritici van Kruger se bewind ongewild weens sy alleenreg, beweerde te hoë tariewe, swak dienste en te ligte rollende materiaal. Hiervan is waar dat kapitaalgebrek die NZASM tot gebruik van ligte materiaal genoodsaak het, maar sy bedoeling was om dit te vervang deur sterker lokomotiewe en geriefliker rytuie. Die NZASM-personeel is beskou as behorende tot Kruger se Hollanders wat ten onregte bevoordeel is. Die kritiek is tydens die oorlog voortgesit ondanks die bydrae van



De brug over de Tugela bij Colenso deur de floeren verwoest.

Die opgeblase spoorbrug oor die Tugela by Colenso, 166 meter lang met vyf spanne en pylers van 12 meter hoogte.

Die mooi brug is deur NZASM-personeel opgeblase op 28 November 1899, ondanks besware van die NZASM-ingenieu tteen die opdrag van die kommandant-generaal.

Uit: L. Penning, "De oorlog in Zuid-Afrika", D. A. Daamen, Rotterdam 1899.

die NZASM en sy personeel aan die oorlogvoering. Die historikus Dr. D.J. Coetzee meen dat die personeel lofw aardig gepresteer het, maar dat die NZASM nie meer as sy plig gedoen het nie omdat hy soveel aan die ZAR-regering te danke gehad het. Hy vertolk die Afrikanerstandpunt jens dié maatskappy.¹⁾

Na 100 jaar terugkykend na die NZASM mag die Nederlanders van toe en tans trots op hom wees.

- 1) D.J. Coetzee, "Spoorwegontwikkeling in die Suid-Afrikaanse Republiek 1872-1899", Kaapstad 1940.

- o -



Die verwaarloosde begraafplaas op Komatiport in 1983 met oorgroeiende, oorwoekerde grafte van NZASM-personeel. Binne die twee hekke staan die grafstene van die NZASM-ingenieurs J.E. van Ysendijk en Van der Meulen wat in 1887 in die Laeveld malaria opgedoen en daaraan beswyk het.

Foto C. de Jong, Mei 1983.