

is talle stelle aan mekaar gesweis en op 'n lang onderstel met twee draaistelle geplaas. Dit het ook gebeur met die Presients- en die direksierytuie.

Amper alle rytuie was afkomstig uit die fabriek van J.J. Beijnes te Haarlem. Hierdeur was die NZASM een van die grootste klante van dié onderneming.

Van die 46-tonners het slegs vyf oorleef. Een van hulle - no. 203, "Telegrafie" genoem - is 'n nasionale monument en staan op die oordekte perron van die hoofstasie in Pretoria, gekoppel aan die NZASM-direksierytuig. Die tweede is in die James Hall Transportmuseum te Johannesburg, 'n derde is by die masjienfabriek van Dunn's te Witbank, 'n vierde - no. 197, "Kracht" genoem - bevind hom by die stasie op Waterval-Boven en 'n vyfde - no. 61, "Roos" genoem - is te Germiston gestasioneer. Laasgenoemde is die enigste nog werkende NZASM-lokomotief in Suid-Afrika.

In teenstelling tot die bouwerke het van die rollende materieel van die NZASM min oorgebly. Dit is 'n besit waarop met suinigheid prys gestel moet word.

Bouwerke.

Die NZASM het 'n taamlik groot aantal bouwerke agtergelaat as sigbare tekens van sy werk in Transvaal. Langs al die lyne van die voormalige NZASM word stasiegeboue, loodse, wonings, brûe, duikers (culverts) en ander bouwerke aangetref. Daarvan is 'n aansienlike aantal nog in gebruik. Met uitsondering van die groot geboue soos belangrike stasies, kantore en gespesialiseerde bouwerke was alle stasiegeboue, goedereloodse, lokomotiefloodse, toilette, huise en dergelike min of meer gestandaardiseer wat ontwerp betref. Die ontwerpe het tot stand gekom in Transvaal in die eerste jare van die NZASM se bedrywigheid. Hiervoor was die tekenkamer in Pretoria onder leiding van V. van Lissa verantwoordelik. Die geboue en ander bouwerke van die NZASM is waarskynlik ook beïnvloed deur die ontwerpe van die Kaaplandse en Natalse spoorweë wat reeds oor jarelange ervaring beskik het.

In die begin is dikwels die hulp van die hoofkantoor in Amsterdam ingeroep, veral wanneer daarby die ontwerp van redelik groot en ingewikkelde bouwerke betrokke was, soos die stasies te Pretoria, Vereeniging en Elandsfontein (nou Germiston). Van die geboue op hierdie stasies het niks oorgebly nie. In 1894 het die Amsterdamse argitek-ingenieur Jacob F. Klinkhamer ook die nuwe Parkstasie te Johannesburg ontwerp. Hiervan het slegs die oorkoepeling van die eilandperron tot stand gekom. Hierdie indrukwekkende bouwerk van staal en glas is nou in Esselenpark.

Met verloop van tyd kon die NZASM-ingenieurs en -tekenaars

in Suid-Afrika self alle geboue ontwerp, ook die redelik groot en ingewikkelde. Daarvan getuig die tans nog bestaande stasiegeboue te Kaapmuiden, Middelburg, Heidelberg, Volksrust, Krugersdorp en Klerksdorp. Van die kleinere "standaardstasies" is slegs dié te Clever, Pan, Elandshoek, Alkmaar, Malelane en Hectorspruit - almal aan die Oosterlyn -, Rooikop en Zandspruit aan die Suidoosterlyn en Welverdiend aan die Suidwesterlyn nog oor.

Die NZASM het verskeie kantoorgeboue opgerig, waarvan dié te Pretoria en Waterval-Boven as goeie voorbeelde bewaar is. Ook enkele goedereloodse doen hede nog diens, te wete te Randfontein, Middelburg, Standerton en Volksrust.

Opvallend is die goeie kwaliteit en afwerking van die NZASM-messelwerk. Dit is toe te skryf aan die streng voorskrifte ten opsigte van grootte en afwerking van die stene of klippe en samestelling van die messelklei, die grootte en afmeting van die messelvoeë, die steen- of klipverband en so meer.

Alle yster-boboumateriale van brûe en die ysterwerk van geboue en amper alles wat vloerplanke, sponnings, plafons, deure, vensters, verf, sement ensovoorts betref, is deur die NZASM uit Europa ingevoer.

Brûe is ontwerp in oorleg met die kantore van die "Regerings-Commissaris van Spoorwegaen" wat die Transvaalse regering in die bestuur van die NZASM te Pretoria verteenwoordig het. 'n Belangrike oorweging waarmee rekening gehou moes word, was die te verwagte hoeveelheid water na swaar en langdurige reënval. Daarom moes brûe hoog en breed genoeg wees om verspoeling te voorkóm. Ook die aantal duikers (culverts) en ander deurlate of waterafvoerkanale moes voldoende wees om die water onderdeur en weg van die spoorbaan te lei.

Die NZASM het verskillende soorte brûe ontwerp en gebou. Die tipe daarvan het afgehang van die grootte en uitvoering van die ysterbobou. Wat die ontwerp van die landhoofde betref, is deurgaans dieselfde eenvormige model gehandhaaf. Waar die hoogte meer as ses meter bedra het, is die landhoofde met een of meer spaargewelwe versterk.

Die kleinere brûe had plaatyster-lêers van 5, 10, 15 of 20 meter lengte. Enkele brûe had paraboliese vakwerklêers van 25 meter. Die groter brûe was voorsien van vakwerkoorspanning van 20, 30 of 35 meter lengte. Vir brûe van aanmerklike lengte is dikwels meer as een plaatyster-lêer of vakwerkoorspanning bruik.

'n Groot aantal NZASM-brûe is nog in gebruik. Met enkele uitsonderings is die ysterbobou egter nie meer die oorspronklike nie. So word vandag nog die brûe oor die Komatirivier, Kaaprivier, Klein en Groot Olifantsrivier, Groot spruit, Kliprivier, Wonderboomspruit en tal van ander riviere en spruite deur treine bery.

'n Enkele maal het die NZASM viadukte van klipwerk gebou, soos die bekende Vyfboogbrug by Waterval-Onder.

Daar was drie soorte duikers en deurlate of afvoerkanale: (1) gewelfde duikers, redelik algemeen, (2) deurlate met regstandige mure en (3) buise. 'n Groot aantal daarvan het oorleef en doen nog steeds diens.

'n Baie bekende NZASM-bouwerk is ten slotte die tunnel by Waterval-Boven. Die bou daarvan het meer as 'n jaar geduur. Dit moet toegeskryf word aan die rotsmassa wat deurboor moes word en aan die inwendige bemesseling wat noodsaaklik geblyk het. Met 'n lengte van 211 meter en 'n helling van een op 20 meter was die tunnel vir destydse begrippe 'n ingenieursprestasie van die eerste rang wat ook vandag nog bewondering afdwing.

Die talle bouwerke van die NZASM, of hulle tans in gebruik is of nie, is stil en dikwels beskeie en vergete "monumente" van die tegniese vernuf en deursettingsvermoë van die spoorwegmaatskappy. Helaas het die meeste stasies en ook talle wonings en ander geboue slagoffers van sloping geword. Dit is daarom saak om suinig te wees op die oorblywende voorbeelde van die spoorwegargitektuur waarmee die NZASM die boukuns in Transvaal verryk het.

Oorlog en ondergang.²⁾

In September 1899 het die oorlog tussen Groot-Brittanje en die republieke in Transvaal en die Vrystaat naderby gekom en op 29 September is die NZASM en sy personeel onder staatsbeheer geplaas. Die Transvaalse regering het hom die reg daartoe voorbehou in Artikel 22 van die NZASM-konvensie.³⁾ By die uitbreek van die oorlog op 11 Oktober 1899 is die hele NZASM-personeel gekommandeer tot die verrigting van dienste, nie alleen volgens instruksies van die direksie nie maar ook op bevel van die militêre outoriteite. Die diensorder van 8 September 1899 het die verhouding tussen die Maatskappy en sy personeel tydens die oorlogstoestand gereël. So byvoorbeeld mog geen personeel deelneem aan oorlogshandelinge nie, tensy hulle daartoe gekommandeer is; dit was hulle ook verbied om vrywillig dienste aan die vyand te bewys. Diensorders het die posisie van vrywilligers onder die NZASM-personeel vir verrigting van krygsdiens gereël.

As militêre spoorwegdepartement van die Zuid-Afrikaanse Republiek (ZAR) het die NZASM die volgende aan die oorlogvoering bygedra. Hy het hele kommando's en die Transvaalse geskut tydens die mobilisasie vervoer, besondere ambulanstreine ingerig vir die vervoer en versorging van gewondes, brêe en oorpaaie bewaak en gewerk aan 'n mislukte poging om die beleërde dorp Ladysmith te inundeer deur die lê van 'n damwal in die Kliprivier. Daarby moet ons onthou dat die NZASM nie slegs 'n

sleutelplek moes inneem in die militêre logistiek nie, maar bowendien die gewone siviele diens gaande moes hou.

Vir die Transvaalse en Vrystaatse strydkragte was die Centrale Werkplaats van die NZASM in Pretoria van groot militêre betekenis. Dié werkplaas het feitlik die funksie van arsenaal van die ZAR vervul. Daar is hoefysters gemaak, perde beslaan, kanonne herstel en selfs nuwe onderdele gemaak, ammunisie-onderdele vervaardig en vier volledige hospitaaltreine ingerig.

Einde Februarie 1900 het die groot terugtog van die Boereleërs ná die ineenstorting van die fronte in die Kaapkolonie en Natal deur Britse militêre suksesse begin. Ook in hierdie fase van die oorlog het die NZASM 'n heel goeie figuur geslaan. Deur die vernieling van talle brêe en duikers het hulle gepoog om die Britse opmars soveel moontlik te vertraag. Die vernielingswerk is aan NZASM-werknemers toevertrou wat in die verlede by die genie in Nederland gedien het. Op afgesnyde baanvakke is die lokomotiewe ongeskik vir spoedige hergebruik gemaak. Op die stasies is die telegraaf-toestelle weggehaal, pompe onklaar gemaak en waterhoers verniel.⁴⁾

Ná die Britse besetting van Pretoria op 5 Junie 1900 het die NZASM aktief gebly, hoewel slegs op die Oosterlyn waarlangs hy saam met die Boerekommando's en artillerie teruggetrek het. Reeds tevore was die nodige maatreëls geneem vir 'n gereëlde voortsetting van die ekspløitasie op dié deel van die Oosterlyn wat nog nie deur Britse strydkragte beset was nie. Ook langs hierdie lyn het die NZASM die nodig geagte vernielings aan stasies en die spoorbaan verrig.

Op 18 September 1900, kort voor die Britse besetting van Komatipoort, het die ekspløitasie geheel geëindig. 'n Dag later het die "Transvaal Concessions Commission" sy hoorsittings begin. Hy moes onder meer 'n kritiese ondersoek instel na die konsessie van die NZASM. Reeds op 3 Augustus 1900 het die Britse outoriteite beslag gelê op alle boeke en dokumente van die NZASM. Op grond van inligting wat in briewe gevind is, het die Britse regering op 12 September 1900 formele beslag gelê op alle eiendomme van die Maatskappy. Hiermee het die bedryf van die NZASM in Suid-Afrika geëindig. Al sy eiendomme is onder regstreekse beheer van die "Imperial Military Railways" (MIR) geplaas. Dié organisasie het die spoorwegnet in die voormalige Boererepublieke ten behoeve van die Britse leër geëkspløiteer.

Die lywige verslag van die Transvaal Concessions Commission het in April 1901 verskyn. Hierin is aangevoer dat die Britse regering regtens nie verplig was om die verpligtings van die ZAR jeens die NZASM as die syne te erken nie en dat, indien hy dit sou doen ten behoeve van die aandeelhouers en obligasiehouers, dit uitsluitend "uit genade" sou geskied. Die Commissie was van mening dat die aandeelhouers alle aansprake

op hierdie "genade" verbeur het, omdat die NZASM gedurende die oorlog die neutraliteit gebreek het en daardeur die konsessie vanself verval het. Die Commission het aanbeveel om die konsessie dus op te skort.

Die NZASM het ernstige besware teen die verslag geopper en tot sy verdediging aangevoer dat hy ingevolge Artikel 22 van die konsessie geen keuse gehad het om neutraal of nie te wees nie. Verder het hy gewys op sy morele plig jeens die ZAR om hom in die oorlog soveel moontlik by te staan. Hierdie en ander argumente het egter niks verander aan die beslissing van die Commission nie.

Die grootste deel van die NZASM-kapitaal was afkomstig van aandeelhouders wat geen seggenskap in die beleid van die Maatskappy kon uitoefen nie. Ter beskerming van hul belange het die Nederlandse, Duitse en Franse aandeelhouders reeds "beskermingskomitees" gestig wat begin het om druk op die Britse regering uit te oefen. Op advies van prof. Meili te Zürich, deskundige op die gebied van internasionale privaatreë en volkerereg, het die Britse regering in Augustus 1903 besluit om alle aandele wat nie aan die ZAR-regering of 'n direkteur van die NZASM behoort nie, aan te koop. Op hierdie wyse het die Nederlandse en Duitse aandeelhouders van hul aandele ontslae geraak. Die Franse het egter hul aandele van die ZAR-regering gekoop. Hulle het met groot moeite daarin geslaag om in Augustus 1906 ook hul aandele aan die Britse regering te verkoop.

Intussen het die Nederlandse regering hom ingespan vir die saak van die NZASM. Die saak was met die verkoop van die aandele nog lank nie afgedaan nie en hy het by die Britse regering op arbitrasie aangedring. Die Britte het hiervoor min gevoel, maar was wel bereid om 'n skikking te tref. In November 1907 is in Londen 'n konferensie gehou waarop die twee NZASM-direkteure, Ir. R.W.J.C. van den Wall Bake en Ir. J.A. van Kretschmar van Veen, 'n verteenwoordiger van die Transvaalse koloniale regering en 'n amptenaar van die Britse Colonial Office aanwesig was. Die konferensie het geresulteer in 'n ooreenkoms. Die Britse regering sou alle opgekoopte aandele vernietig, die Transvaalse koloniale regering sou 'n bedrag beskikbaar stel om deur die NZASM aan sy skuldeisers te betaal. Ook sou die Transvaalse regering voldoen aan die skuldeise van die Natalse en Kaaplandse regerings jeens die NZASM.

Die ooreenkoms was aan sekere voorwaardes gebonde. Die NZASM moes sy besittings aan Delagoabaai en sy skuldbewyse aan die Transvaalse koloniale regering oordra, sou geen verdere skadevergoeding kon eis nie en moes binne 'n kort tyd likwideer. Aldus het geskied. 'n Algemene vergadering van NZASM-aandeelhouders het op 10 Augustus 1908 die skikkingsvoorstelle van die Britse regering aanvaar. Nadat op 1 Oktober 1908 die bedrag aan die skuldeisers betaal is, is ooreenkomsdig die aandeel-

houers se besluit verklaar dat die NZASM op 13 Oktober 1908 ontbind is. Op 3 April 1909 is die eindlikwidasierekening aan die aandeelhouders aangebied.

Hiermee het die kort, maar roemryke bestaan van die NZASM geëindig. Die ster van die NZASM het saam met dié van die ZAR gerys en saam met dié staat het hy ondergegaan.

(SLOT)

Verwysings toegevoeg deur die Redakteur.

- 1) Rollende materieel, nie rollende materiaal nie. Die "Gesamentlike Militêre Woordeboek, S.A. Weermag", 1983, omskryf materiaal as "verwerkte stof waaruit enigiets bestaan of waaruit dit saamgestel kan word", bv. tekstiel, en materieel as "(1) alle fisiese bronne soos materiaal, toerusting of middele wat deur 'n organisasie aangewend word vir doelwitbereiking; dit sluit personeel uit; (2) alle roerende, nie-lewende kommoditeite (bedoel is goedere), items of voorwerpe sowel as lewende hawe..."
- 2) Kyk ook die artikel van C. de Jong, "Die NZASM in die oorlog 1899-1902", in "Pretoriana" no. 93, April 1988, p.13-21.
- 3) Artikel 22 van die konsessie-ooreenkoms tussen die ZAR-regering en die NZASM lui:
 "Bij oorlogsgevaar, in oorlogstijd en in geval 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 noodig vóórkomende maatregelen gebiedens, behoudens schadeloosstelling aan den Concessionaris."
 Bron: "In memoriam NZASM", sonder skrywers, plek en jaar, Amsterdam 1910, p.10 van die Bylaes.
 Die Uitvoerende Raad van die ZAR het op 13 September 1899 besluit om Artikel 22 in werking te stel. Hy het dit reeds eerder gedoen by die inval van L.S. Jameson vanuit Bechuanaland in Transvaal aan die einde van 1895.
- 4) Die Britse propaganda tydens die oorlog het gepoog om die Vrystaters van die Transvalers en die republikeine van die Nederlanders te vvreem deur te beweer dat die NZASM-personeel die spoorlyne en -brûe in die Vrystaat op groot skaal verniel het maar dit in Transvaal nage-laat het. Dié propaganda is aanwesig in die volgende aanhaling uit Rayne Kruger, "Good-bye Dolly Gray" (Cassell, London, May 1960) p.314, oor die terugtog van kommandant-generaal L. Botha na Pretoria: "He had not been helped either by the fact that the Hollander railway employees who had shown much skill in breaking up the railway line through the O.F.S., left their own sector of the line in the Transvaal untouched, to the bitterness of the Free Staters who saw nothing but mercenary self-interest in this omission." Die NZASM-personeel het die spoorbrug oor die Vaalrivier by Vereeniging opgeblaas, geen ander brug tussen Vereeniging en Pretoria nie, maar die meeste brûe op die Oosterlyn en Suidoosterlyn. Die Komatirivierbrug is egter gespaar, na bewering in opdrag van president Kruger.

Book review article.

A THIRD MEMORIAL BOOK ON THE NZASM

Review by C. de Jong of R.C. de Jong, G.M. van der Waal and D.H. Heydenrych, "NZASM 100, The buildings, steam engines and structures of the Nederlands South Africa Railway Company", Chris van Rensburg Publications (Pty) Ltd, published on behalf of the Human Sciences Research Council, Pretoria 1988, 265 pp., ill., price ca. R60 plus GST.

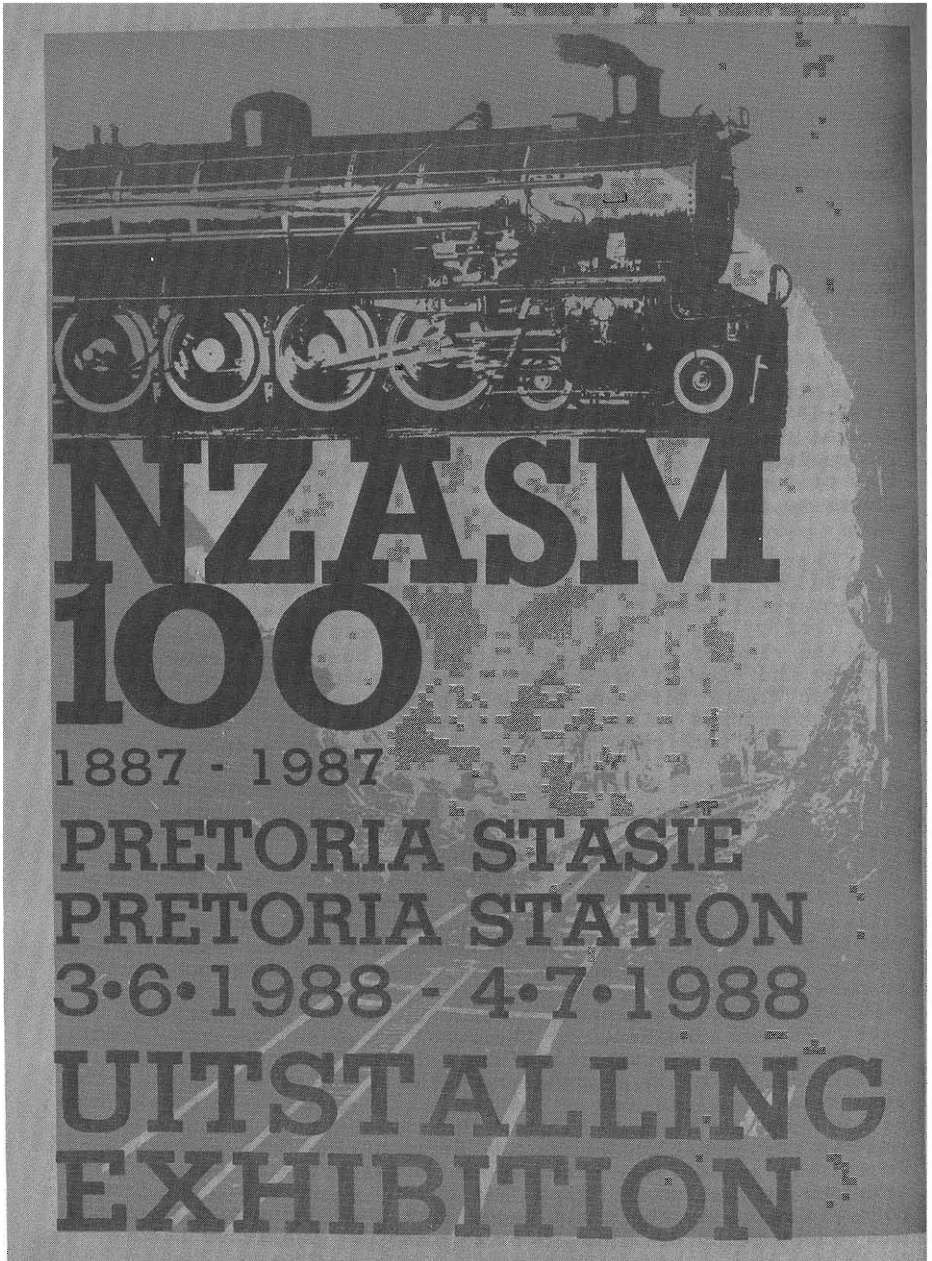
"Although the NZASM operated its railway(s) only ten years (1890-1900), its historical significance for South Africa in general and the Transvaal in particular was indeed considerable. The railway was an indispensable part of President Kruger's policy of seeking maximum independence for the Transvaal through access to the sea in Delagoa Bay."

NZASM 100, p.11.

There are several publications dealing with the Nederlandse Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) as a very controversial body in the Zuid-Afrikaansche Republiek in Transvaal (ZAR). Jean van der Poel (1933) and J.J. van Helten (1978) gave the view of the British orientated business sector, D.J. Coetzee the view of Afrikaner critics of the NZASM, (1940), P.J. van Winter the view of NZASM-people and the other Dutch. They concentrate on matters of finance and policy of the NZASM.

In 1987 the founding of the NZASM a century ago was celebrated in Transvaal with expositions of photographs and other objects, by memorial train tours and publication of historical articles. In December 1988 the book "NZASM 100" appeared as a special jubilee work. The first two memorial books were published by the NZASM itself which gave much attention to its public image because of the wide criticism levelled at it. The first was the "Gedenkboek" issued at the opening of the Delagoa Bay railway in July 1895, the second was called "In memoriam NZASM" and issued in 1910 after its liquidation in 1908. Such a publication is unusual for a liquidated company, it is proof of the pride which the Dutch nurtured in the NZASM.

"NZASM 100" is a proof of this pride on South Africa's part. It was subsidized by the Human Sciences Research Council, the SA Transport Services and the Zuid-Afrikaansche Stichting Moederland (ZASM), a descendant of the NZASM at Amsterdam. The publisher has given much attention to the appearance of the book. He has borrowed many details of the lay-out of the ZASM-Gedenkboek of 1895 which shows the art style of the "art nouveau" or Jugendstil round 1900; the reputed architect H.P. Berlage contributed to that work. Also "NZASM 100" shows President Kruger's portrait opposite the title page. The book contains 125 photos and construction drawings, most of them not published before,



Muurplakkaat ter bekendstelling van die tentoonstelling in 1988 te Pretoria ter herdenking van die stigting van die NZASM in 1887.

and sketch maps, a long list of sources, references to sources in the text and index.

"NZASM 100" concentrates not on finance and policy, but on the structures and rolling stock of the NZASM, as the subtitle indicates. The three authors are Gerhard-Mark van der Waal of the Human Sciences Research Council, who wrote most of the history of the NZASM architecture and acted as the leader of the project; Robert C. de Jong who contributed the largest part of the book and described the construction of the separate lines of the NZASM; and H.D. Heydenrych, also of the Human Sciences Research Council, who wrote most of the general history of the Company.

Contents.

Dr. E.L. Grové, general manager of the S.A. Transport Services, and Dr. G.J. Schutte, historian and chairman of the Nederlands-Zuid-Afrikaanse Vereniging at Amsterdam, whose members founded the NZASM in 1887, have written forewords. The introduction states that the book is based on extensive archival research and fieldwork and that also the archives of the NZAV at Amsterdam and for the first time the main NZASM archive in the Algemeen Rijksarchief in The Hague were used. Chapter 1, "The country and the Company", offers a general history of the NZASM before the Anglo-Boer War 1899-1902. The following chapters describe the construction and architecture of the Rand Tram line from Springs through Johannesburg to Krugersdorp, the Eastern line from Komatipoort to Pretoria, the Southern line, the South Eastern line, the South Western line and the branch lines, inter alia the railway from Kaapmuiden to Barberton. In spite of many technical details the story of these railways is presented in an interesting way. Chapter 8 describes the activities of the NZASM during the War in 1899-1900, its downfall after the British occupation of the Boer republics and its liquidation in 1908. The book pleads for preservation of what is left of the NZASM structures. Many thereof have disappeared but the rest is still considerable, partly in daily use and partly declared national monument. The authors and the publisher deserve a fine compliment for the publication of this attractive work.

Criticism and appreciation regarding the NZASM.

The authorities and the public in South Africa paid homage to the NZASM in 1934 when a simple monument for the NZASM personnel was unveiled at Waterval-Boven, in 1945 when the opening of the Eastern line 50 years before was commemorated at Pretoria, in 1987 when the NZASM centenary was celebrated in Transvaal, and in 1988 when the jubileebook "NZASM 100" was offered to the authorities. This homage stands in stark contrast to the general criticism levelled at the Company during its operations 1887-1900. On some pages the authors of "NZASM 100"

refer to this criticism. (p.42-43 inter alia). The general reason was that the NZASM was a foreign company with a concession for construction and operation of railways in the ZAR, that is a monopoly, further that it was a pillar of the strongly criticized Kruger-administration. D.J. Coetzee calls the Company a department of that Administration, but that is an exaggeration. He and other critics think that the concession gave the ZAR government too little influence in the NZASM and too much income to the shareholders of the NZASM: Coetzee thinks that a guaranteed dividend of 6% was too high, 4 or 5% would have been sufficient. One should point out here that of the rest of the net income of the Company the treasury received 85%, which is no pittance, and the shareholders 15%, something less. The NZASM was certainly not a drain on the treasury. As a private company under Dutch directors it was accused by non-Dutch immigrants and the opposition in the ZAR of misuse of its economic and political power. It shared in the anti-Hollander campaign under the ZAR.

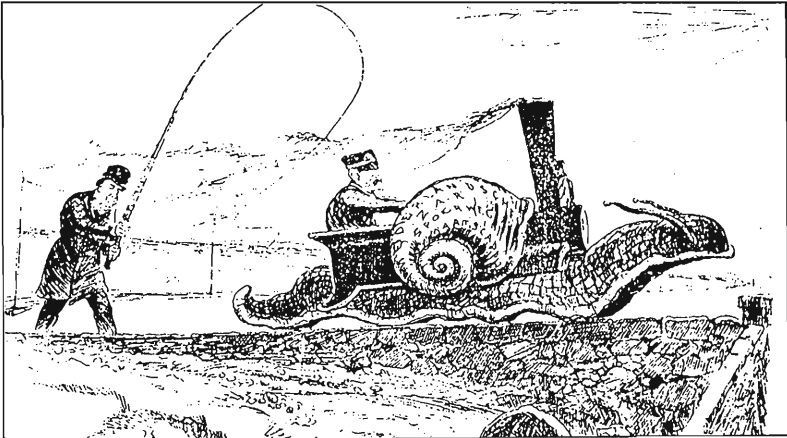
During the construction of the railways the NZASM was criticized because of the low speed of that construction. A cartoon by W.H. Schröder on p.22 of "NZASM 100" depicts the Company as a snail creeping along the Eastern line under construction. After the completion of the lines the NZASM was criticized for the following reasons:

- (1) In the first years the service was insufficient because of lack of punctuality and comfort for the passengers and because of accidents;
- (2) Tariffs were too high and raised the already high cost of living in the ZAR; in 1897 the tariffs were lowered by 20% on the average;
- (3) The dividends for the shareholders were too high;
- (4) High-Dutch was used by the NZASM in its notices, because this was the official language of the ZAR - and of the Orange Free State; but immigrants complained that they did not understand Dutch and claimed notices in English.

The NZASM encountered formidable technical, sanitary, financial, political and diplomatic difficulties, greater than was the case in railway construction and operation elsewhere in Southern Africa. Therefore a detailed study of criticism levelled at it will probably reveal that a large part of the criticism was unjustified or exaggerated and inspired by the political tensions under the ZAR. Now the critics and the much criticized ZAR government (and its right arm, the NZASM) belong to the past. But the structures of that Company remain as solid memories of that hated Company. They are the main subject of the memorial work "NZASM 100" and inspire a justified feeling of pride in its achievements.

References - literature

- Jean van der Poel, "Railway and customs policy in South Africa 1885-1910", London etc., 1933, 151 pp.
- P.J. van Winter, "Onder Krugers Hollanders, Geschiedenis van de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij", 2 delen, J.H. de Bussy, Amsterdam, 1937-38, 289 + 377 pp.
- D.J. Coetzee, "Spoorwegontwikkeling in die Suid-Afrikaanse Republiek 1872-1899, met spesiale verwysing na die botsing tussen die onafhanklikheidstrewes van die Boere en die Britse imperiale belange", Nasionale Pers, Kaapstad ens. 1940, 233 pp.
- J.J. van Helten, "German capital, the Netherlands Railway Company and the political economy of the Transvaal 1880-1900", in "Journal of African history", volume 19 nr. 3, 1978, p.369-390.



BOSSING UP THAT SNAIL.

Cartoon drawn by the artist William H. Schreuder (an inhabitant of Pretoria who hailed from Cape Town) which was published in "The Press Annual", Pretoria 1892. The cartoon is directed at the alleged slow progress of the construction of the Easter line by the NZASM between Komatipoort and Nelspruit. President Kruger handles a whip to drive on the NZASM-snail. But the criticism was unfounded and the President never reprimanded the NZASM.
From "NZASM 100", p. 23

UIT DIE GESKIEDENIS VAN DIE NEDBANK (1)
 1888 - 1938 - 1988: die Nedbank 50 en 100 jaar
 deur C. de Jong

Onder die talle herdenkings in Suid-Afrika in die jare 80 mag die 100-jarige bestaan van die Nedbank - oorspronklik die "Nederlandsche Bank voor Zuid-Afrika" - nie vergeet word nie. Hy was ná die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) die grootste Nederlandse onderneming in Suid-Afrika. Die NZASM is gestig te Amsterdam op 21 Junie 1887, na 'n kort maar roemryke bestaan deur die Britse besetter in 1900 oteien en in 1908 gelikwieder.¹⁾ Die "Nederlandsche Bank en Credietvereeniging voor Zuid-Afrika" (NBCV)²⁾ is gestig te Amsterdam op 6 April 1888 - nie toevallig op Stigtingsdag nie. Hy het die Anglo-Boere-oorlog 1899-1902 redelik goed deurstaan; danksy sy staatkundige neutraliteit het die Britse besetter nie teen hom gediskrimineer nie. Ná die oorlog het hy tot omstreeks 1950 veel stadiger as die twee grootste handelsbanke, die Standard Bank en Barclays Bank, en selfs as die veel jongere Volkskas gegroei. Sy bedryf in Suid-Afrika is in 1951 ondergebring in 'n Suid-Afrikaanse maatskappy, die Nederlandse Bank van Suid-Afrika Beperk (NBSA) wat in 1971 sy naam tot Nedbank verkort het. Nedbank was die telegrafiese naam van die NBCV en herinner nou nog aan sy Nederlandse oorsprong.

Hy het na 1950 die vlerke wyer uitgeslaan, gelei deur energieke en waaglustiger bestuurders as voorheen. Hy het hom vinnig uitgebrei en gediversifiseer, dit wil sê meersydiger geword, en meermale die leiding geneem by nuwe ontwikkelinge in die Suid-Afrikaanse bankwese.

By die nadering van sy 100-jarige bestaan het die direksie aan drie studente van die Departement Geskiedenis in die Randse Afrikaanse Universiteit te Johannesburg (RAU) opgedra om elk 'n verhandeling oor 'n tydperk in die geskiedenis van die Nedbank te skryf. Hulle is mev. Ansoffie Joubert, mnr. Johan van der Merwe en mev. Grietjie Verhoef. Een van hul studieleiers, prof. P.J. Nieuwenhuizen van die RAU, het 'n uitgebreide samevatting van hul omvangryke werk saamgestel wat ek mag gebruik. Hulle dank veel aan die uitvoerige aantekeninge wat mnr. J. Pfundt, voorheen sekretaris van die direksie, oor die bank se geskiedenis geskryf het en wat netsomin gepubliseer is nie.

Ek staan eers stil by die herdenking van die 50-jarige bestaan. Die samevatting van prof. P.J. Nieuwenhuizen deel daaroor die volgende mee. (Die toevoegings tussen hakies is van die redakteur, C. de Jong.)

1938: vyftig jaar Nederlandsche Bank voor Zuid-Afrika.

"Die vyftigjarige bestaan van die bank is op luisterryke