

werk en met uitsondering van 'n sestigtal van die sentrale werkwinkel op Pretoria, wat onder dwang maar teen betaling, nog 'n paar maande bly werk het, en dié personeellede wat op kommando was, is almal na Ceylon, St. Helena, die Groenpuntkamp (Kaapstad), Indië of Portugal gestuur. Dié personeellede wat geen landsburgers was nie, is vanaf 30 Junie 1900 na Europa teruggestuur.

Op 3 Augustus 1900 het die Britse owerhede beslag op alle administratiewe boeke en dokumente van die NZASM gelê. Op 12 September 1900 is formeel beslag op die NZASM se eiendomme gelê. Dit was die einde van die NZASM in ons land.

Ongeveer 1400 NZASM-personeellede, met of sonder gesinne, is oor Oos-Londen na Europa gedeporteer. Sonder huisraad en gedeeltelik sonder ekstra klere het hulle in hul lande van herkoms, soos Nederland, België, Duitsland en Italië, aangekom. Die NZASM het hulle geldelik gesteun, terwyl sommiges aan werk gehelp is, maar in die meeste gevalle het die bannelinge 'n sukkelbestaan gevoer.

Die maatskappy se bestuur het op 5 Julie 1907 die Nederlandse regering gevra om die NZASM se regte en belange by die Britse regering te behartig. Na aanleiding van hierdie bemiddeling het die Britse regering op 18 Julie 1908 ingestem om namens die regering van Transvaal, die volgende aanbod in verband met die likwidasië van die NZASM te maak:

- (a) Om die eise van die Kaapse en Natalse regerings ten opsigte van die NZASM, 'n bedrag van £94 544, te vereffen.
- (b) Om uitstaande obligasies van die maatskappy te betaal wanneer die houers hulle vir betaling sou aanmeld.
- (c) Om die maatskappy 'n bedrag van £127 000 ten opsigte van al die eise, behalwe dié wat onder (a) en (b) val, te betaal.

Die voorwaardes met betrekking tot dié aanbod het soos volg gelui:

- (a) Dat die eiendomme van die NZASM aan die Transvaalse regering oorgedra word.
- (b) Dat die maatskappy al die vorderbare skuld in Suid-Afrika aan die Transvaalse regering oordra.
- (c) Dat die Nederlandse regering of die NZASM in die toekoms geen eise ten opsigte van goewermentsnote instel nie wat deur die destydse regering van die ZAR uitgereik is. Dit het betrekking op eise ten opsigte van die Britse regering, die Transvaalse regering of die regering van die Oranjerivierkolonie en ook ten opsigte van eise met betrekking tot enige ander aangeleentheid wat met die inbeslagneming van die spoorweë of ander eiendomme van die maatskappy in Suid-Afrika in verband staan.

(d) Dat die NZASM binne 'n redelike tyd gelikwider en ontbind word. Met hierdie doel voor oë sal die maatskappy se aandele, wat in besit van die Kroonagente vir die kolonie is, gekanselleer word.

Die Nederlandse regering het die NZASM aanbeveel om die voorstelle vir gunstige oorweging aan die beslissing van die aandeelhouers te onderwerp. Op die buitengewone algemene vergadering van aandeelhouers van 10 Augustus 1908 is besluit om die voorstelle aan te neem. Op 1 Oktober 1908 is die genoemde bedrag betaal en op 13 Oktober 1908 is die NZASM ontbind.

In sy studie "De Hollanders in Krugers Republiek 1884-1899" (Pretoria, 1968) het die Nederlandse historikus Dr. G.J. Schutte beklemtoon dat die NZASM veral 'n politieke maatskappy was. Volgens jonkheer prof. Dr. P.J. van Winter moes die spoorwegnet van die NZASM dien om Transvaal vir die Nederlandse handel en nywerheid oop te hou, om die leiers van die ZAR op Nederland en Nederlanders gerig te hou en om lewerings van spoorwegmateriaal vir die Nederlandse industrie te verseker. Volgens dieselfde skrywer was die NZASM ook 'n instrument ten bate van president Kruger se selfstandigheidspolitiek. In dié verband het die NZASM tot 'n magtige middel in die hande van Kruger en sy getroue ondersteuner Middelberg uitgegroeï.

Van Dr. L.E. van Niekerk, die outeur van "Krugers se regterhand, 'n Biografie van Dr. W.J. Leyds" (Pretoria, 1985) is - met die beklemtoning van 'n ander belangrike aspek - die volgende uitspraak afkomstig:

"Dat die ZAR ten spyte van imperialistiese pogings om dit te verhoed wel 'n spoorwegverbinding met die nie-Britse hawe, Lourenço Marques, bewerkstellig het, was grootliks aan Kruger en Leyds te danke - veral aan hul volgehoue beskermingsbeleid ten opsigte van die NZASM ten spyte van sterk binnelandse en buitelandse kritiek en teenkanting."

14. Opsomming en chronologie van NZASM.

Na die oorlog het oud-NZASM-personeel, wat òf nie in passende werkkringe in hulle lande van herkoms opgeneem kon word nie òf Suid-Afrika bo dié lande verkies het, met toestemming van die Britse outoriteite teruggekeer. Hulle het in verskillende beroepe tereggekóm en hul beskeie deel tot die na-oorlogse heropbou bygedra.

In 1934 is, op die stasie van Waterval-Boven, 'n monument ter ere van dié lede van dié NZASM-personeel opgerig wat tydens die aanleg van die Delagoabaaispoorlyn of in die onmiddellik daarop volgende jare oorlede is.

By dieselfde geleentheid het die 'Bond van Oud-NZASM-Personeel' tot stand gekóm.

Op 16 Julie 1945 is die vyftigjarige herdenking van die amptelike indiensstelling van die spoorweg tussen Pretoria en Lourenço Marques in Pretoria gevier.

Tans het weer 'n halwe eeu na die vyftigjarige herdenking verstryk. Die stemme van die oud-NZASM-personeellede het verstom, maar hulle verdienstes is, selfs 'n eeu na die stigting van die Nederlandsche Zuid-Afrikaanse Spoorweg-Maatschappij in 1887, nie vergeet nie. Dit blyk uit die herdenkings van die Maatschappij in Transvaal in 1987 en die verskyning van 'n mooi gedenkboek "NZASM 100" - die derde oor die NZASM - in 1988. Geraadpleegde publikasies.

M.S. Appelgryn, "Thomas François Burgers, Staatspresident 1872-1877." Pretoria-Kaapstad, 1979.

"A Review of the Present Mutual Relations of the British South African Colonists to which is appended a Memorandum on South African Railway Unification and its Effect on Railway Rates, Pretoria, not dated.

"Bond van Oud-NZASM Personeel (BOZP) Jaarverslag 1934-1935." Pretoria, 1935.

Philip R. Botha, "Die Suid-Afrikaanse Republiek onder Kruger en Leyds". Amsterdam, 1926.

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

"Die Suid-Afrikaanse Spoorweë, Geskiedenis, Omyng en Organisasie." Pretoria, 1948.

F.J. du Toit Spies, "Briewe uit Transvaal van G.A.A. Middelberg", "Hertzog-Annale 11", nr. 1, Julie 1953.

S.P. Engelbrecht, "Thomas François Burgers, A Biography." Pretoria-Kaapstad, 1946.

"Gedenkboek uitgegeven ter gelegenheid der feestelijke opening van den Delagoabaaispoorweg." Amsterdam, s.j. - (1893).

J.M. Goris, "België en de Boerenrepublieken." Retie, 1983.

In Memoriam NZASM." Amsterdam, s.j. - (1909).

D.W. Krüger, "Die weg na die see", "Argief-Jaarboek vir Suid-Afrikaanse Geskiedenis", jg. 1, deel 1. Kaapstad, 1938.

Albert Kuit, "Transvaalse Verskeidenheid." Pretoria, 1940.

T.H. le Roux, "Die dagboek van Louis Trigardt." Pretoria, 1964.

"Lydenburgse Eeufeesgedenkboek (1850-1950)." Pretoria, s.j.

Jan Ploeger, "Die NZASM (1887-1908) en die opening van die Delagoabaaispoorlyn", "Lantern", jg. 34, nr. 2. Pretoria, 1985.

G.S. Preller, "Dagboek van Louis Trichardt (1836-1838)." Kaapstad, 1938.

J. Stuart, "De Hollandsche Afrikanen en hunne republiek in Zuid-Afrika." Amsterdam, 1854.

M.J. Swart, "Hendrik Teodor Bührmann. Sy rol in die Transvaalse Republiek." Kaapstad-Pretoria, 1963.

"The 'Press' gedenk-boek uitgegeven ter gelegenheid van den Delagoa Baai - Pretoria Spoorweg." Pretoria, 1895.

A Trollope, "South Africa." London, 1878.

Theod. M. Tromp, "Herinneringen uit Zuid-Afrika ten tijde der annexatie van de Transvaal." Leiden, 1879.

L.E. van Niekerk, "Kruger se regterhand. 'n Biografie van Dr. W.J. Leyds." Pretoria, 1985.

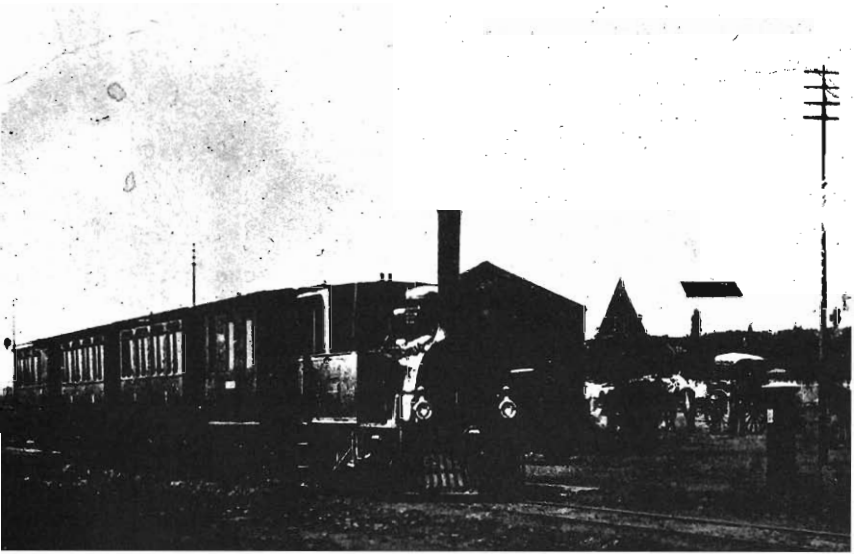
P.J. van Winter, "Onder Krugers Hollanders. Geschiedenis van de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij." Twee dele. Amsterdam, 1937, 1938.

"Verslag der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij over het jaar 1890." Idem... 1891, idem... 1894. Amsterdam, s.j.



Gedenkpenning deur die Stadsraad van Pretoria in 1945 uitgegee ter herdenking van die opening van die Delagoabaaispoorweg in 1895 — links die embleem van die NZASM, regs die stadswapen van Pretoria

Foto Nasionale Kultuurhistoriese Museum te Pretoria



Ou foto van die "Randtram", hier saamgestel uit die 14-tons lokomotief 'Emil Kessler' en vier klein rytuie
 Foto uit die brosjure "Randtram 100", uitgegee deur die Suid-Afrikaanse Vervoerdienste, Johannesburg 1990



Ou foto van die NZASM se stasiehal in die hoofstasie te Johannesburg, in Nederlandse styl ontwerp deur Jacob Klinkhamer te Amsterdam, in 1952 oorgebring na die Spoorwegopleidingskollege te Esselenpark
 Foto uit die brosjure "Randtram 100"

100 JAAR GELEDE DIE "RANDTRAM", 1890-1990

deur C. de Jong

Die NZASM 1887-1908

In 1887 is te Amsterdam die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) gestig. Hy het van die regering van die Zuid-Afrikaansche Republiek (ZAR) 'n konsessie of reg van monopolie vir die aanleg en eksploitasie van spoorweë in Transvaal ontvang en in 1890-1897 die hoofspoorwegnet aangelê. Die ZAR-regering het volgens konsessievoorwaardes by die uitbreek van oorlog teen Brittanje in Oktober 1899 die dienste van die NZASM verlang. Die direksie en personeel het die Boererepublieke trou bygestaan. Daarom het die Britse besetter van Transvaal in September 1900 die maatskappy se eiendomme in beslag geneem en die personeel uit Suid-Afrika gedeporteer. Die Britse regering het in 1908 die aandeelhouders skadeloos gestel en die NZASM is toe gelikwieder.

Die prestasies van die maatskappy is tydens sy werksaamhede in 1887-1900 hewig gekritiseer, maar later in toenemende mate gewaardeer. Dit blyk by die herdenking van die personeel in 1934, toe 'n eenvoudige gedenkteken te Waterval Boven ont-hul is,¹⁾ by die herdenking in 1945 van die opening van die Oosterlyn in 1895¹⁾, en van die stigting van die NZASM in 1887 100 jaar gelede. Die Suid-Afrikaanse Vervoerdienste (SAV) het in 1987 'n gedenkrit deur 'n besondere trein georganiseer en die uitgawe van die gedenkboek "NZASM 100" in 1988 gesubsidieer.²⁾ Hulle het in 1990 onder hulle nuwe naam Spoornet nog 'n luisterryke NZASM-herdenking georganiseer ter ere van die opening van die eerste spoorlyn in Transvaal 100 jaar tevore, die beskeie "Randtram" tussen Johannesburg-Sentraal en Boksburg.

Die NZASM se eerste en vernaamste taak was die aanleg van 'n spoorlyn tussen Komatipoort en Pretoria om Transvaal 'n eie spoorwegverbinding met die nie-Britse hawe Delagoabaai te gee en aldus ekonomies onafhanklik van Britse hawens te maak. Maar ooreenstemming met die Britse maatskappy wat die spoorlyn van Delagoabaai na die grens by Komatipoort aangelê het, oor die tariewe het uitgebly. Daarom het die ZAR-regering die NZASM verbied om met die Oosterlyn te begin, totdat in 1889 ooreenstemming met die Portugese regering bereik is.

Gelukkig het die maatskappy intussen 'n ander belangrike taak gekry. In 1886 is die Groot Goudrif aan die Witwatersrand ontdek, goudmyne het soospaddastoelê verrys en 'n groot behoefte aan steenkool vir aandrywing uitgeoef. 'n Steenkoolmyn is by Boksburg geopen. Kolevervoer per ossewa was te duur, daar moes 'n spoorlyn kom. Die NZASM het die konsessie vir aanleg en eksploitasie daarvan gekry en op 17 Maart 1890 is 'n lyn tussen Boksburg en Johannesburg-Sentraal geopen. Staatspresident Kruger was daarby afwesig, hy is verteenwoordig

PRETORIA



STADSWAPEN

Die stadswapen wat hierbo verskyn, is op 24 Oktober 1989 amptelik deur die Stadsraad van Pretoria in gebruik geneem. Die vorige weergawe van Pretoria se stadswapen wat dekades lank gebruik is, het geblyk onvolledig te wees toe kenners die oorsprong van die wapen nagevors het.

In 1903 het Pretoria munisipale status verkry en 'n plan moes gemaak word vir 'n stadswapen. Die publiek is uitgenooi om ontwerpe vir die wapenskild in te stuur. Dr F.V. Engelenburg se ontwerp van die wapen van Pretoria is as die mees geskikte uitgekies. Die wapen is later formeel deur die College of Arms en Garter Principal King of Arms toegeken en verwerk na 'n duidelik gedefinieerde wapen.

Die wapen is oorspronklik sonder skildhouers, by oktrooibrief gedateer 1907.02.07, deur die College of Arms aan die Munisipaliteit van Pretoria toegeken. Die skildhouers is in 'n aparte oktrooibrief gedateer 1907.02.11 deur Garter Principal King of Arms toegeken. Die twee wapens moes geïntegreer word, maar dit is toe nie gedoen nie. Op aanbeveling van die Staatsheraldikus is die stadswapen in 1989 reggestel om die ontbrekende helm en dekkleed in te sluit. Die nuwe wapen is ook ietwat deur die Buro vir Heraldiek in die moderne heraldiese kunststyl aangepas.

Die blasoen (wapen) is die volgende:

WAPEN: In rooi, 'n uitgerukte doringboom van natuurlike kleur, vergesel van agt vlieënde goue bye, soomsgewys geplaas, en 'n hartschild van goud belaaï met 'n sittende Romeinse Praetor van natuurlike kleur.

HELMTEKEN: 'n Goue kasteel van drie torings.

WRONG EN DEKLEDE: Goud en rooi.

SKILDHOUEERS: Regs 'n eland en links 'n koedoe, albei van natuurlike kleur.

WAPENSPREUK: PRAESTANTIA PRAEVALEAT PRAETORIA.

SIMBOLIEK: Die doringboom is simbolies van stadige groei. Dit is kenmerkend van weerstandsvermoë en lewenskrag. Die bye versinnebeeld Pretoria se nywerhede en arbeidsywer. Die binne-skild met die Romeinse Praetor daarop is ontleen aan die wapen van die Pretorius-familiebond. President Marthinus Wessel Pretorius was die stigter van die dorp wat hy Pretoria genoem het ter ere van sy vader, kommandant-generaal Andries Pretorius. Die kasteel in die helmteken versinnebeeld munisipale status. Links op die afdruk van die wapen is 'n eland en regs is 'n koedoe. Die koedoe dui beide op Koedoespoort, 'n poort ten ooste van die stad wat vroeëre baie belangrik vir reisigers was, asook op die plaas met dieselfde naam. Die eland dui op die plaas Elandspoort, waarop 'n gedeelte van Pretoria geleë is. Die wapenspreuk **PRAESTANTIA PRAEVALEAT PRAETORIA** beteken "Mag Pretoria uitblink in voortreflikheid."

COAT OF ARMS

The coat of arms, as it appears above, was officially taken into use by the City Council of Pretoria on 24 October 1989. The previous version of the coat of arms, which had been in use for decades, proved to be incomplete when researchers traced its origins.

When Pretoria acquired municipal status in 1903, plans had to be made for a coat of arms and the public were requested to submit designs for the escutcheon. Dr F.V. Engelenburg's design of the arms of Pretoria was chosen as the most suitable. The arms were later formally awarded by the College of Arms and Garter Principal King of Arms and elaborated into a clearly defined arms.

The arms were originally granted to the Municipality of Pretoria under letters patent dated 1907.02.07 by the College of Arms. The supporters were granted by Garter Principal King of Arms under separate letters patent 1907.02.11. The two arms should have been combined, but were not. On the recommendation of the State Herald, the coat of arms was corrected during 1989 to include the missing helmet and mantling. The new coat of arms has been adapted slightly by the Bureau of Heraldry to conform to the modern heraldic style.

The blazon (arms) is as follows:

ARMS: Gules (red), on a mimosa tree eradicated proper, within an orle of eight bees volant, Or (gold), an inescutcheon Or (smaller shield, gold) and thereon a Roman Praetor seated, proper.

CREST: A triple-towered castle Or.

WREATH AND MANTLING: Or and Gules.

SUPPORTERS: Dexter (right) an eland and sinister (left) a kudu, both proper.

MOTTO: PRAESTANTIA PRAEVALEAT PRAETORIA.

SYMBOLISM: The mimosa tree symbolizes slow growth. It is characteristic of the powers of resistance and vitality. The bees are symbolical of Pretoria's industry and energy. The smaller shield with the Roman Praetor is derived from the arms of the Pretorius Family Association. President Marthinus Wessel Pretorius was the founder of the town which he had named in honour of his father Commander-General Andries Pretorius. The castle in the crest symbolizes municipal status. On the left-hand side of the reproduction of the arms, is an eland and on the right-hand side a kudu, both proper. The kudu alludes both to Koedoespoort, a poort east of the city and quite important to travellers in the olden days, as well as to the farm with the same name. The eland refers to the farm Elandspoort, on which part of Pretoria is situated. The motto **PRAESTANTIA PRAEVALEAT PRAETORIA** means "May Pretoria be pre-eminent in excellence."

deur die Staatsekretaris W.J. Leyds. Dit is die "Randtram" genoem, omdat sommige Transvalers nie van spoorweë gehou het nie en omdat die konstruksie en die rollende materieel lig was, hoewel die spoorwegbreedte 1044 mm was, soos elders in Suider-Afrika en die orige Afrika.

Die Randtram in bedryf en herdenking daarvan

Die Randtram³⁾ het beskeie begin met klein lokomotiewe ("loks" van 16 of 18 ton) en klein trokke en nogal ongerieflike rytuigies. Anton van Wouw het die beskeie affêre verewig in sy fries bo die olifantskoppe op die suilegewel van die voormalige hoofstasiegebou in Johannesburg. Vanaf die eerste ritte was die Randtram se vervoerkapasiteit te gering vir die vinnig groeiende vraag na vervoer van kole, ander vrag en passasiers. Die direksie het aanhoudend die lyn verstewig en die kapasiteit vergroot, maar kon nie by die vraag voorbly nie en die kritiek op die Randtram het voortgeduur. Nietemin was hierdie eerste, beskeie spoorlyn vir Transvaal van vitale betekenis en vir die NZASM 'n finansiële sukses.

Die Randtram-lyn is spoedig verleng, van Boksburg na Springs waar 'n ander, beter kolemy n geopen is, en van Johannesburg na Krugersdorp. Die verlenging is in 1892 voltooi en die Randtram was toe 81 km lank en die hoofaar van die spoorvervoer aan die Witwatersrand.⁴⁾

Die Suid-Afrikaanse Vervoerdienste het onder hul nuwe naam Spornet ter ere van die opening van die Randtram 'n feesweek van 17 tot 25 Maart 1990 georganiseer, op 'n perron van die huidige hoofstasie te Johannesburg 'n replika van die eerste sinkplaatstasiegeboutjie ("Parkhalte") ten tyde van die NZASM op die plek van die hoofstasie opgerig en die stasie feestelik met oranje-wit-blou en die Vierkleur versier. Op 17 Maart 1990, op die dag af 100 jaar na die eerste rit van die Randtram, het 'n besondere trein 'n feesrit van die "ou Parkhalte" in Johannesburg na Boksburg gedoen. Die trein is getrek deur die ou 14 ton lok "Emil Kessler", in 1889 gebou in die fabriek van Emil Kessler te Esslingen in Duitsland. Die NZASM het naamlik sy loks ingevoer uit Duitsland en 'n paar uit Nederland en sy trokke en rytuie uit Nederland. Die lok het sy loopbaan begin by die Randtram, is in 1903 deur die Central South African Railways afgedank en na dienste elders as museumstuk op die hoofperron te Pretoria-stasie geplaas en op 6 April 1936 tot nasionale gedenkwaardigheid verklaar.⁵⁾ In 1968 is die lokomotief na Johannesburg oorgeplaas, waar dit tot in 1989 op die binneplein van die voormalige hoofstasiegebou (Suidstasie) gestaan het. Hy is op 5 Oktober 1989 van dié plek gehaal en in die werksinkels te Springs en Bloemfontein weer ry- en trekvaardig gemaak. Hy is op 22 Maart 1990 saam met 'n ander ou ysterperd van die NZASM, "Roos", voor 'n

besondere trein van ou rytuie gespan om 'n herdenkingsrit van Johannesburg-hoofstasie, die vroeëre Parkhalte, na Germiston (voorheen Elandsfontein) te volbring. "Roos" is 'n 46-ton-lok bestel by Emil Kessler en in 1893 aan die NZASM afgelewer en in diens gestel op die Oosterlyn. Hy is na 'n gevarieerde loopbaan deur die SA Vervoerdienste verwerf en in bedryf gehou.⁶⁾

Op Germiston is "Emil Kessler" en "Roos" afgelos deur 'n ander veteraan, "Kitty". Hy is 'n stoomlok, deur die Natal Government Railways bestel by die fabriek Kitson & Company in Brittanje, weeg 29 ton en is in 1879, dus meer as 'n eeu gelede, afgelewer. Hy is in 1983 tot nasionale gedenkwaardigheid verklaar en doen nog diens vir ESCOM op die kragstasie Rosherville. "Kitty" het die gedenk-trein met gaste van Germiston na Esselenpark,⁷⁾ die SAV se opleidingsentrum by Kaalfontein, getrek. Die bymekaarkomplek was die voormalige tweede Parkstasiegebou. Dié elegante konstruksie van staal en glas is tipies Nederlands en op bestelling van die NZASM ontwerp deur die argitek Jacob Klinkhamer te Amsterdam, wat geïnspireer is deur die gebou van tydgenootlike Nederlandse stasiegeboue. Dit is vervaardig deur die "Pletterij Den Haag" - wat talle rooi briewebusse aan die ZAR gelewer het - en opgerig op Parkstasie (vandag Johannesburg). In 1952 is die gebou in sy geheel na Esselenpark oorgebring. Die plan bestaan om die gebou in sy geheel na Johannesburg terug te bring en weer op te rig in Newtown, digby die nuwe Africana Museum, om te dien as museum vir SpoorNet en PadNet.⁸⁾

'n Nuwere, sterker stoomlok (klas 16DA) het die fees-trein oor Germiston na Johannesburg teruggeneem. Daar het die gedenk-rit geëindig.

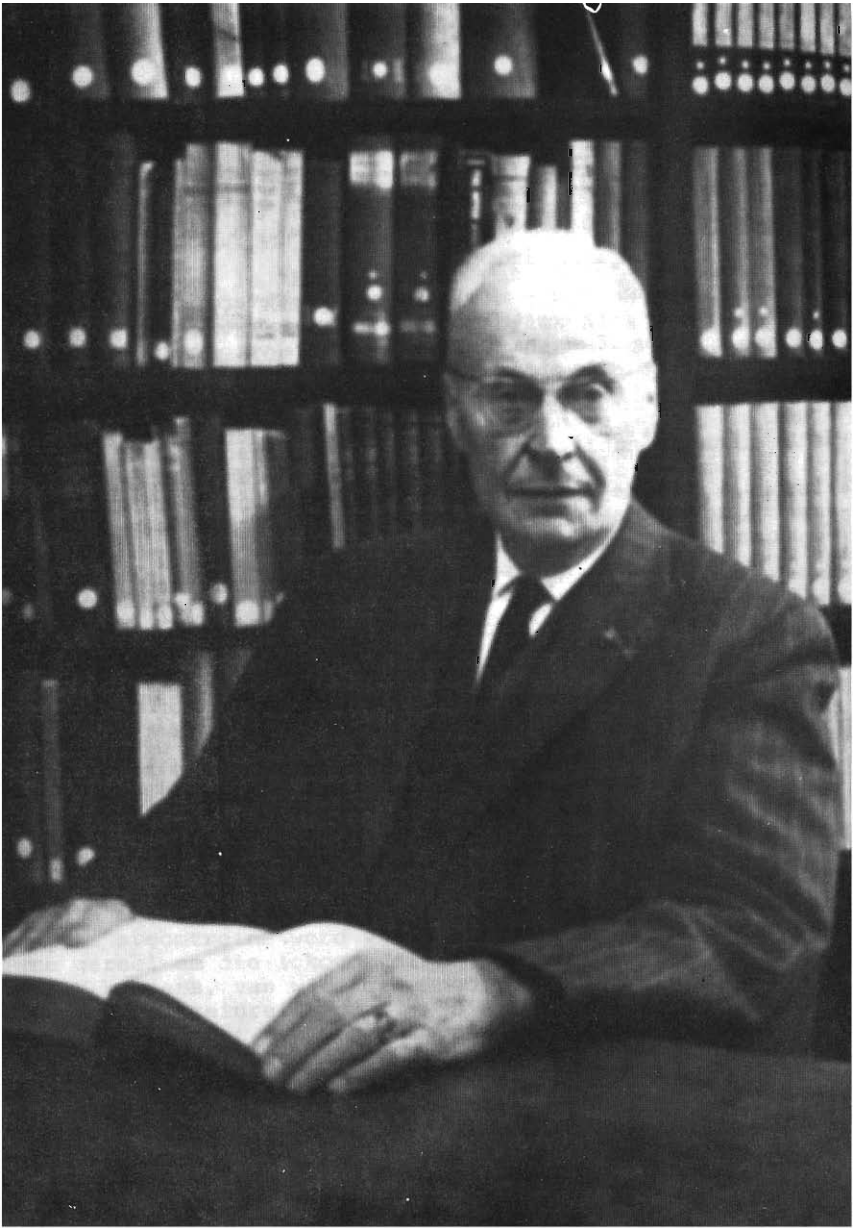
Op 24 Maart sou die "Emil Kessler" nog 'n rit onderneem. Die SA Vervoerdienstemuseum het ook meegedeel: "Die historiese lokomotief sal gedurende die feesweek (17-25 Maart 1990) deur die publiek op Johannesburgstasie besigtig kan word en spesiale stoomtreine word vanaf die Wes- en Oosrand vir skoliere gereël om die lokomotief te kom besigtig." Aldus wil die SAV kinders, van wie talle nooit in 'n trein gery het nie, vertrouwd met treinreise maak. "Die feesweek word op 25 Maart 1990 afgesluit met die vertrek van die Oos-Kaap stoomsafari - 'n 14-daagse stoomtreinrit (onder meer na Oos-Kaapland) wat wêreldwye belangstelling geniet."

Ek veronderstel dat SpoorNet ook aandag sal gee aan die herdenking van die opening van die Oosterlyn, in 1995 100 jaar gelede, omdat dit een van die belangrikste gebeurtenisse in die spoorweggeskiedenis van Suid-Afrika is. Dié herdenking belooft 'n hoogtepunt te wees.

Verwysings

- 1) J. Ploeger, "Die oprigting van die NZASM-monument te Waterval-Boven, 1934, en die Pretoriase herdenkingsfeeste in 1945", in "Pretoriana" no. 92, November 1987, p.12-27.

- 2) C. de Jong, "Book review article: A third memorial book on the NZASM", R.C. de Jong, G.M. van der Waal and D.H. Heydenrych, "NZASM 100, The buildings, steam engines and structures of the Netherlands South African Railways Company", Chris van Rensburg Publications, Pretoria 19-8, 263 pp., ill., index.
- 3) Trem - Engels: tram - is afgelei van die Nederduitse woord traam, dit is balk; die eerste spoorstawe vir spoorweë in Brittanje in die 18de eeu aangelê was naamlik van houtbalke wat met die ente teen mekaar gelê is om 'n spoorweg te vorm.
- 4) Kyk oor die Randtram "NZASM 100", t.a.p. verwysing 2, p.38-39, en Robert C. de Jong, "Beknopte geskiedenis van die NZASM (2)", in "Pretoriana" no. 93, April 1988, p.3.
- 5) Suid-Afrikaanse Vervoerdienste, "Randtram 100"; uitgegee by die herdenking van die Randtremweg 1890-1990, teks in Afrikaans en Engels, Johannesburg, Maart 1990.
- 6) R. Searle, "The story of 'Roos'" 2, in "Pretoriana" no. 91, April 1987, p.21-39.
B. Searle, "Die 'Grand Tram'"; uitgegee by die 100-jarige bestaan van Germiston (voorheen Elandsfontein), 1886-1986, p.7-12 oor lok 'Roos'.
C. de Jong, "Die spoorwegverlede herleef", in "Pretoriana" no. 90, November 1986, p.74-76, met foto van 'Roos' op p.76.
- 7) R. Searle, "Die Grand Tram", t.a.p. verwysing 6, p.113-14.
R. Searle, "Stoomlokomotief genoem Kitson - Kitty, 1879-1979, gedenk-uitgawe ESCOM (Eskom) 1990.
- 8) "Randtram 100" t.a.p. verwysing 5, paragraaf "Ons stasiegebou Johannesburg, met foto uit die jare '30".



*Prof. Dr. P.J. van Winter by sy aftrede as hoogleraar te Groningen in 1965
Portret oorgeneem uit P.J. van Winter, "Verkenning en onderzoek",
Groningen 1965*

TER HERINNERING AAN JONKHEER PROFESSOR DOKTOR PIETER
JAN VAN WINTER, NEDERLANDSE GESKIEDSKRYWER OOR O.M. DIE
NZASM (UTRECHT, 2.8.1895 - GRONINGEN, 6.3.1990)

deur Kol. Dr. Jan Ploeger

"God schonk mij een lange weg op aarde;
reeds daalt de avond. Die dag echter heb
ik in bescheiden mate besteed aan arbeid,
die ik mij naar mijn vermogen geheel en
al heb getroost ten bate van Christus'
kerk en mijn dierbare vaderland."

Hierdie woorde is deur die eerste rektor van die universiteit van Groningen (Nederland), Ubbo Emmius (Greetsiel, 1547 - Groningen, 1625), tewens hoogleraar in geskiedenis en Grieks, op sy sterfbed uitgespreek. Hulle weerspieël o.i. ook die lewensideale van jonkheer prof. Dr. P.J. van Winter, o.m. hoogleraar in geskiedenis aan dieselfde universiteit (1939-1965), wat -, behalwe in sy dierbare vaderland, ook rondgeswerf het in "ruimte en tijd" - soos hy dit gestel het - van ons land en volk Suid-Afrika. Ons land en volk het hom, o.m. in sy historiese verkenning en ondersoek, besonder na aan die hart gelê. Hy het hom o.m. toegelê op die Groot Trek, die geskiedenis van Kruger se Hollanders, die "Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij" (N.Z.A.S.M.) en die lewe en werk van Dr. Willem Johannes Leyds (1859-1940), in diens van die Zuid-Afrikaansche Republiek.

In verband met hierdie onderwerpe is o.m. die volgende uitsprake van hom afkomstig:

Oor die Groot Trek:

"Er wordt ook verschillend geantwoord op pogingen van meer dan één kant om de mannen van de Grote Trek te zien niet als de bewustmakers van Diets-Zuid-Afrika, maar veeleer als pioniers van algemeen blanke beschaving en christendom in het zwarte werelddeel. Maar hoe dat alles ook door en over elkaar moge liggen in de volheid van het leven - dat zich nog niet tot eenvoudige hoofdmomenten laat herleiden, de Voortrekkers houden vele gemoederen in Zuid-Afrika bezig en blijven vragen wat de blanke bewoners er deden met het pand, dat hun werd toevertrouwd."

- "De Gids", Des. 1938, pp.-37; oorgedruk in "Verkenning en Onderzoek" (Groningen, 1965), p.301.

Met betrekking tot die doelstelling van die N.Z.A.S.M. het dieselfde skrywer in 1938 verklaar:

"De Z.A.S.M. heeft Krugers bedoelingen moeten bevorderen op een zeer belangrijk terrein en zij heeft daarbij blijk gegeven