

# Pretoriana



**TYDSKRIF VAN DIE PRETORIASE HISTORIESE VERENIGING:  
GENOOTSKAP OUD-PRETORIA**

**JOURNAL OF THE PRETORIA HISTORICAL ASSOCIATION:  
OLD PRETORIA SOCIETY**

**Prys R 4,00 PRICE**

PRETORIANA Nr.97 - November 1990

Committee members of the Pretoria Historical Association:  
the Old Pretoria Society

Dr.N.A.Coetzee, chairman, telephone 46 3142

Mr.W.J.Punt, vice-chairman, preservation of buildings and  
other structures

Mrs.D.E.Nel, secretary, telephone 343-2790 house

Mr.M.L.R.Cloete, representative of the City Council of  
Pretoria

Mrs.M.Andrews, organizer of motorcoach tours

Mr.T.E.Andrews, editor of the "Newsletter" and preservation  
of cemeteries

Mrs.M.Beas, deliveries to the Post Office

Mr.A.Jansen, schoolgardens competition

Dr.C.de Jong, editor of "Pretoriana", tel.348-3111

Mr.D.Panagos, forts

Mr.C.J.Reinecke, treasurer

Mrs.E.Viljoen, organizer of functions

Mrs.M.L.Willmer, archives, telephone 70 3052

The postal box number of the secretariat is 4063, Pretoria  
0001.The telephone number of the secretary is 012 (code of the  
Pretoria telephone district) 343-2790 house.

-o-

"PRETORIANA" - AFRICANA

Offer of back-copies of "Pretoriana" on sale

Can you now buy a history book of 300 pages for less than  
R 50,00? No!

But can you buy over 2000 pages of history of Pretoria  
for R 20,00? Yes! Contact Anton Jansen at telephone  
998 9406 house, or 86 4682 in office hours to arrange the  
purchase of a set of "Pretoriana" to be fetched by you or  
delivered to you. Only a few copies are now out of stock.  
Anton Jansen's postal address is P.O.Box 32 704, Glen-  
stantia, Pretoria 0001.

PRETORIANA Nr./No.97 - August/Augustus 1990

TABLE OF CONTENTS / INHOUDSOPGAWE	Page/ Bladsy
The Pretoria Historical Association: The Old Pretoria Society	2
N.A.Coetzee, "Onthulling van J.J.Kirkness Gedenkplaat by industriële area Kirkney	2
Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij	7
C.de Jong, "Die Nederlandse NZASM-personeel herdenk - Bespreking van: Robert C.de Jong, 'Die lewensomstandighede en kulturele bydrae van die Nederlandse NZASM-werknemers 1887-1909", proefskrif UP, Pretoria 1989	7
Robert C.de Jong, "The living conditions and cultural contribution of the Dutch employees of the Netherlands South African Railway Company (NZASM)1887-1909" (Summary of doctoral thesis University of Pretoria)	13
J.Ploeger, "Uit die geskiedenis van die NZASM 1887-1908"	15
C.de Jong, "100 jaar gelede die Randtram, 1890-1990"	40
J.Ploeger, "Ter herinnering aan Jonkheer Professor Doktor Pieter Jan van Winter, Nederlandse geskiedskrywer van o.m. die NZASM"	45
Die Nedbank, 1888-1988	
C.de Jong, "Uit die geskiedenis van die Nedbank (3) - Die hoofagent oor die besetting van Pretoria, Junie 1900"	51
Afrikanerboere in Oos-Indië (5)	64
C.de Jong, "Johan Gerrit van Ham, leader of the Irreconcilables"	64
Ander bydraes	
Kobus Farrell, "Ek wonder oor fabels en feite - 'n opstel oor een van Pretoria se pioniersgesinne, Farrell"	73
Uit die tydskrifte / From the journals	
C.Pama, " 'n Eeu emigrasie vasgelê"	78
Bylae: Afdruk van die nuwe wapenskild van die Stad Pretoria met toeligting in Afrikaans en Engels	tussen 40 en 41

ONTHULLING VAN J.J. KIRKNESS GEDENKPLAAT BY INDUSTRIËLE AREA  
KIRKNEY UNVEILING OF J.J. KIRKNESS PLAQUE AT KIRKNEY INDUSTRIAL AREA

Op 18 November 1989 is die John Johnston Kirkness gedenkplaat deur die Genootskap Oud-Pretoria by die Industriële Area Kirkney, Hercules, Pretoria, onthul. Die funksie het om 10 vm. begin en is bygewoon deur 'n groot aantal lede van die Genootskap Oud-Pretoria wat sedert sy stigting in 1948 as die Historiese Genootskap van Pretoria funksioneer. Die Voorsitter, Dr. N.A. Coetzee, verwelkom die lede, insonderheid meneer John Niven Kirkness, 95 jaar oud en enigste oorlewende kind van J.J. Kirkness. Hy word versoek om die gedenkplaat te onthul, 'n voorreg wat hy ten seerste waardeer. Meneer David John Kirkness en sy vrou Edwyna het hulle vader na die funksie gebring om die onthulling te doen, en die waardering van die familie word deur D.J. Kirkness uitgespreek. Die bewoording van die Gedenkplaat is soos volg en word deur die voorsitter voorgelees:

KIRKNEY INDUSTRIAL TOWNSHIP

This industrial area derives its name from John J. Kirkness (1857-1939) the pioneer builder, contractor, brick, tile and pottery manufacturer of Pretoria. He was born in the Orkney Islands.

KIRKNEY NYWERHEIDSGBIED

Hierdie nywerheidsgebied is genoem na John J. Kirkness (1857-1939) die pionier bouer, kontrakteur en vervaardiger van bakstene, teëls en erdewerk van Pretoria. Hy is op die Orkadiese Eilande gebore.

GENOOTSKAP OUD-PRETORIA

OLD PRETORIA SOCIETY

The Chairman welcomed the representatives of Corobrik on whose terrain the monument was erected at the expense of the company, viz. Mr. Ken Faithfull and his wife, and Mr. Brian Webster and his wife. Mr. Ken Faithfull addressed the gathering as follows. He is the Business Development Manager of Corobrik Transvaal.

Mr Chairman, Honoured guests, members of the Old Pretoria Society, ladies and gentlemen....

My Managing Director, Mr. Brian Waberski, has asked me to convey his apologies for not being here this morning due to pressure of business. He sends his thanks and best wishes to everyone involved in this project.

Due to Mr. Waberski's absence it is my privilege to address you today. The purpose of this ceremony is to unveil this magnificent tribute to Mr. J.J. Kirkness which acknowledges his contribution towards the Pretoria we know today.

The magnitude of this contribution must not be underestimated since, in my opinion, bricks form the very fabric of society. When Mr. J.J. Kirkness established his company it was for the express purpose of providing a high quality brick for the use in the construction of the Raadzaal, he must have perceived that Pretoria was at a crossroads and that the bricks he made would enable the growing city to become a metropolis, to acquire stature and dignity.

Later, just after World War One, he introduced the principle of de-airing in the extrusion of clay bricks, the very latest technology at that time, he proved again that he was a man of vision and faith.

In many ways we are at a crossroads today similar to the one that Mr. J.J. Kirkness stood at all those years ago. Dramatic social and political changes in our country have brought a rush of rural dwellers to our cities and industrial areas. I am sure that one of the aspirations they cherish most dearly is the ownership of their own home.

The requirement at present is for 850 000 houses and visionaries just like Mr. J.J. Kirkness in organisations like the South African Housing Trust, great financial institutions, builders and brick manufacturers like ourselves are applying their talent and imagination to rising to the challenges that these changes have created.

So history repeats itself and once again bricks are helping to create the fabric of society. I have no doubt in my mind that if Mr. J.J. Kirkness were alive today, he would be in the vanguard of this group of nation builders.

As brickmakers, we are proud to be custodians of the J.J. Kirkness tradition and to be associated with the erection of this monument. It does great credit to the members of the Old Pretoria Society that they recognised the importance and relevance of this little piece of history.

I would like to congratulate and thank all those concerned with this project, particularly the Chairman of the Old Pretoria Society, Dr. Coetzee, Mr. Kroeger, Chief Architect of the Pretoria City Council, and the Pretoria branch of Corobrik, Transvaal, represented today by Mr. Bryan Webster, the Branch Manager.

By your efforts you have created at the same time a link with the past and an inspiration for the future.

Thank you.

Die Voorsitter hou 'n kort toespraak. Dit is die derde gedenkplaat ter ere van J.J. Kirkness wat die Genootskap Oud-Pretoria in Pretoria aanbring en laat onthul, naamlik:

1. in die ou Poskantoor se gang waar die eerste werkplek en hoofkantoor van J.J. Kirkness was
2. by die Steengroewe in Groenkloof, op 'n ereplek in die

huidige Pretoria Onderwyserskollege, wat pas daar op die perseel gebou is

3. hierdie plaat by die ingang van die Hercules Steenfabriek van Kirkness, en die aantree tot die Kirkney Industriële Gebied, wat deur die Pretoriase Stadsraad oopgestel is vir nywerhede om daar te ontwikkel.

So word die pionier van Pretoria, J.J. Kirkness, vereer vir sy groot toekomsblik en sy harde arbeid om Pretoria as hoofstad van Suid-Afrika te bou. Ons ken die stene met "Kirkness" aan die eenkant en "Pretoria" aan die anderkant ingegraveer, Kirkness Stene, of Pretoria Brick. Sommige ondernemings en persone het nog van hierdie ou stene in besit en berg dit op in hulle brandkluis of brandkas, as Nasionale Gedenkwaardighede. In die amptelike tydskrif "Pretoriana" van die Genootskap Oud-Pretoria vind ons volledige besonderhede oor die lewe en werk van J.J. Kirkness in uitgawes: 1(1); 1(2); 3(2); 4(3); 38(1957); 88(1985); 90(1986). Ook word 'n lewensoorisig gevind in die "Suid-Afrikaanse Biografiese Woordeboek" Deel 5.

Ons bring eer aan sy eggenote, Mary Ann Baikie, wat hy in Skotland gaan haal het. Beide is in die Rebeccastraat Begraafplaas in die Presbyterian Acre begrawe. Lede word gevra om al hierdie bronne te lees en die lewe van J.J. Kirkness as inspirasie vir die toekoms te beskou.

Vervolgens vra die Voorsitter vir meneer Vic Kroeger om 'n paar woorde te sê.

Welcome to honoured guests and members of the Old Pretoria Society.

I would like to sketch the sequence of events leading up to the erection of this monument. The Old Pretoria Society approached the City Council for assistance to erect a monument in remembrance of the late J.J. Kirkness in the Kirkney Industrial Area.

Sketch plans were prepared and the estimate worked out at R6 000,00. A request by the Old Pretoria Society for financial assistance was however turned down.

Nevertheless, permission was granted for the erection of the monument within the road reserve on Van der Hoff Road outside the Brick 'n Tile centre, an affiliate of Corobrik.

I decided to approach Corobrik for financial assistance on behalf of the Old Pretoria Society. To lighten the financial burden the monument was scaled down somewhat.

Corobrik very generously agreed to erect the monument at their expense.

Further problems were encountered when construction was started. The Provincial Administration pointed out that the stretch of road was in fact theirs and not the City Council's. Permission was refused for the erection of the monument on the road reserve.

Once again back to the drawing board and to Corobrik. They very graciously agreed to erect a once again watered down version of the monument on their property at the entrance gate where it now stands.

Many thanks to Corobrik for all they have done and all the tolerance they have shown in the erection of this monument.

Die Voorsitter versoek meneer Tom Andrews om Vic Kroeger te bedank, wat dan ook gedoen word, met baie waardering vir die groot rol wat hy gespeel het om die onthulling vanmôre moontlik te maak. Die Voorsitter bedank nogeens al die betrokke persone en instansies. Verversings word aan die lede van die Genootskap Oud-Pretoria en die gaste bedien deur Merle Andrews. Sy word van harte bedank.

-o-

#### SKOOLTUINKOMPETISIE VIR 1989

Die skooltuinkompetisie vir primêre en sekondêre skole in Pretoria en omgewing, wat sedert 1955 jaarliks deur die Genootskap Oud-Pretoria gereël word, het ook gedurende 1989 aktiewe deelname verseker.

'n Totaal van 18 skole het om vier wisseltrofeë meegeding, d.w.s. twee trofeë elk in die afdeling vir primêre en vir sekondêre skole, waarvan 11 in die eerste en 7 in die tweede kategorie om die louere gewedywer het.

Die wenners van die kompetisie is soos volg aangewys:

Afdeling vir hoërskole:

Wenner: Pretoria High School for Girls

Tweede: St Alban's College en die Hoërskool Eldoraigue

Afdeling vir laerskole:

Wenner: Laerskool Mayville

Tweede: Brooklyn Primary School

Die beoordeling van die kompetisie is deur mnr. Clive Hornby, 'n tuinboukundige, en sy eggenote, mev. Gillian Hornby van Pretoria behartig. Die Genootskap Oud-Pretoria het op gepaste wyse sy opregte dank en waardering aan mnr. en mev. Hornby bevestig vir hulle onbaatsugtige diens aan die jeug van Pretoria.

Mnr. Keith Kirsten van Waterkloof Garden Centre het 'n skenking van R100,00 gemaak vir die beste skooltuin. Die prys is deur Pretoria High School for Girls verower.

14 Desember 1989

E.G. Zapke



*Die onthulling van die gedenkplaat vir Mnr. J.J. Kirkness op Kirkney by Pretoria*

*Van links na regs: Mevrou Edwyna Kirkness; Mnr. David John Kirkness; Mnr. John Niven Kirkness; Dr. N.A. Coetzee tydens sy toespraak ter geleentheid van die onthulling*

*Foto: T.E. Andrews*



## DIE NEDERLANDSE NZASM-PERSONEEL HERDENK

"'n Jong maatskappy, van alle kante bestook met kritiek en vernynigheid, moes met groen en onervare personeel 'n volledige spoorwegbedryf in 'n ontwikkelende land opbou en aan die gang hou."

R.C. de Jong, t.a.p. p.79.

"Nooit sal (ons Provinsie) vergeet dat Nederlandse energie ... 'n baie belangrike rol gespeel het in die algemene vooruitgang van Transvaal."

Die Administrateur van Transvaal, 1945.

Bespreking van: Robert Cornelis de Jong, "Die lewensomstandighede en kulturele bydrae van die Nederlandse NZASM-werknemers 1887-1909"; doktorske proefskrif Universiteit van Pretoria, November 1989, 18 + 277 pp., geïllustreerd, ongepubliseerd.

## Die NZASM 1887-1908

Op 21 Junie 1887 is te Amsterdam die Nederlandsche Zuid-Afrikaanse Spoorweg-Maatschappij (NZASM) gestig. Hy het van die regering van die Zuid-Afrikaanse Republiek (ZAR) 'n konsessie ontvang vir die aanleg en eksploitasie van spoorlyne in Transvaal, in die eerste plek van 'n spoorlyn van die grens met Mosambiek na Pretoria en die Witwatersrand, die Oosterlyn of Delagoabaaispoorweg genoem. Die doel daarvan was om die ZAR 'n verbinding met 'n nabygeleë, nie-Britse hawe te verskaf en onafhanklik van Britsebeheerde hawens te maak. Die NZASM het in 1890-97 die hooflyn van die Transvaalse spoorwegnet aangelê en die vervoer daarop besorg. Veral die aanleg van die Oosterlyn deur die Laeveld met sy koorskwalling en deur die bergland van Oos-Transvaal was 'n groot prestasie. Volgens die konsessievoorwaardes moeg die ZAR-regering in tyd van oorlog oor die volle dienste van die NZASM en sy personeel beskik. Hy het dit gedoen tydens die inval van Jameson in 1895/96 en die Anglo-Boere-oorlog 1899-1900.

In dié oorlog het die NZASM die ZAR-regering groot dienste bewys met vervoer van kommando's en krygsmateriaal, herstel van geskiet en vervaardiging van ammunisie en 4 ambulanstreine, herstel van spoorlyne en brúe tydens die Boere se opmars. Ná die besetting van stede, dorpe en spoorlyne het die Britse outoriteite die NZASM se eiendomme in beslag geneem en sy werknemers met buitelandse nasionaliteite uit Suid-Afrika verban. Die NZASM het saam met die Boererepublieke eervol ondergegaan. Die Britse regering het in 1908 die aandeelhouders skadevergoeding betaal en die NZASM is toe gelikwideer. Aldus is sy kort, maar veelbewoë en in verskeie opsigte roemryke bestaan beëindig.

## Gedenkboeke

Die herinnering aan die NZASM word lewend gehou deur sy

talryke strukture in Transvaal en vier gedenkboeke. Hy het self twee gepubliseer en daarmee getuig van trots op sy pres-tasies, een by die opening van die Oosterlyn in 1895 en een in 1909 kort na sy likwidasie. In 1988 het by die herdenking van die stigting van die NZASM die boek "NZASM 100" verskyn;<sup>1)</sup> dit is grotendeels gewy aan die strukture (bouwerke) en rollende materieel. Die vierde gedenkboek is die hier bespreekte proef-skrif van Robert C. de Jong, wat die grootste deel van "NZASM 100" bygedra het; dit handel oor die personeel van die NZASM. In voorgaande publikasies het leiers van die NZASM, soos G.A.A. Middelberg, veel aandag gekry, maar die personeel min. Talle aspekte van hul werk en lewe in Suid-Afrika word deur R.C. bespreek: hul herkoms, aantal, leeftyd, godsdiens, werwing, diensvoorwaardes, oortog, vestiging, lewensomstandighede, huis-vesting, gesondheidstoestand, onderwys aan hul kinders, verhou-ding tot Afrikaners, ander immigrante en swartes, pro-Boer-ge-sindheid, prestasies in die oorlog 1899-1900, deportasie uit Suid-Afrika 1900-01 en soektog na 'n nuwe bestaan.

Die proefskrif is 'n afgeronde, deeglike stuk sosiale ge-skiedenis. Die bronne is oorvloedig en omvat die argief van die NZASM - grotendeels in die Algemeen Rijksarchief in Den Haag en by die ZASM in Amsterdam -, die Transvaalse Argiefbe-waarplek te Pretoria, die spoorwegsentrum in Johannesburg en private dokumente, waarvan o.m. die briewe van Middelberg en van Ir. A. Westenberg, bewoner van die NZASM-gedenkhuis in Pretoria, van belang is.

#### Kruger's Hollanders

Toe die NZASM sy werk begin, was in Transvaal geen opge-leide personeel beskikbaar nie. President Kruger het Neder-landse immigrante verkies bo Kaaplandse Afrikaners en ander immigrante. Daar was toe sprake van die bevoorregte "Kruger's Hollanders". Die meeste blanke werknemers van die NZASM was dan ook Nederlanders, hoewel die maatskappy ook lede van talle ander blanke nasies in diens geneem het. Volgens R.C. de Jong was in 1899 - ná personeelinkrimping - die aantal blankes in NZASM-diens 3162, van wie 1777 gebore Nederlanders, en 3712 gekleurdes, 'n opvallend groot aantal. Ruim die helfte van die Nederlanders was afkomstig uit die groot stede in Holland en Utrecht, min uit die agrariese provinsies Friesland en Gro-ningen (hoewel hierdie gewoonlik talle emigrante gelewer het) en baie min uit die suidelike Rooms-Katolieke provinsies. Ek wys egter op die herkoms van die verdienstelike opsigter en skrywer, die Katolieke P.H. Bouten, uit Limburg.<sup>2)</sup>

Die NZASM het moeite ondervind om personeel in Nederland te werf, ondanks die groot landboudepressie 1880-95 en werk-loosheid in die nywerheid en vrye beroepe, soos onderwys, in die stede. Die NZASM moes, afgesien van baie bekwame en ervare hoofpersoneel, genoeg neem met werkers wat ten dele min kwali-fikasies en 'n lae sosiale peil had. Verskeie van hulle het deur swak gedrag in en buite hul werk die Nederlanders in Suid-Afrika 'n slegte naam besorg.

Die Nederlanders het in Transvaal in 'n volkome vreemde omgewing beland. Hulle het verhuis van 'n vrugbare, planteryke, digbevolkte, welgeordende, beskaafde en ontwikkelde Europese land na 'n droë, bergagtige, boomarme, dunbevolkte, onontwikkelde en min geordende land, 'n Derde Wêreldland, sê ons tans. Hulle moes pionierswerk verrig in 'n land met 'n dikwels vyan-dige Natuur en met 'n onvriendelike bevolking. Tog het 'n paar duisend Nederlanders emigrasie na Suid-Afrika verkies bo Noord-Amerika en die veelbelowende kolonie Oos-Indië. Hul motiewe was lus tot avontuur - veral by jongkêrels -, simpatie vir die stam- en taalverwante Boereheldevolk - veral onder ortodoks-Protestante-, en by die meeste 'n soeke na beter betaalde werk, dus 'n ekonomiese motief. Onder hulle was tal van sosialiste uit groot stede.

In die eerste jare was die ontslae weens nalatigheid of drankmisbruik en die verloop van NZASM-personeel hoog. Maar na omstreeks 1895 is 'n beter opgeleide, ervare en eendragtige personeelkorps gevorm, wat in die oorlog 1899-1900 voorbeeldig geprester het.

Die Nederlanders het die koste van lewensonderhoud in Transvaal baie hoog gevind en gekla dat hul salarisse te min was. Die skrywer gaan nie in op die oorsake van die hoë koste nie; ek noem hier die hoë vervoerkoste weens die dun bevolking, die noodsaak om die fabrieksprodukte van oorsee in te voer, die monopolie-agtige prysvorming en die lae algemene produktiwiteit.

Hulle het hulle in Transvaal meestal geïsoleerd gevoel, nie slegs op spoorwegstasies in die eensaamheid nie, maar ook in dorpe en stede. Die skrywer beskryf uitvoerig, hoe hulle gepoog het om hul lewenswyse te handhaaf en talle meubels, gebruiks- en verbruiksartikels uit Europa ingevoer het. Om die vaderlandse geselligheid te bewaar het hulle talle verenigings gestig. Hulle het saam gesing, gimnastiek beoefen, gedans, musiek gemaak, gedeklaamer en feesgevier, Koninginnedag en Sint Nikolaas (geen Kersvader nie). Hulle het ook na landsgewoonte ontspan, uitstappies onderneem - veral per trein -, piekniek gehou en gejag, want hulle het tog 'n paar goeie skuts opgelewer.

Wat hul godsdiens betref, skat R.C. de Jong dat 60 tot 70% hulle as Nederduits Hervormd verklaar het, 10 tot 20% Gereformeerd en die origes Katoliek of anders. Min het gemeld dat hulle geen lid van 'n kerk was nie, maar die onkerklikheid onder hulle was hoog weens hul herkoms uit onkerklike gebiede (stede) en hul werk ver van kerke. Die Nederduitsch Hervormde kerk en die Gereformeerde kerk in Transvaal het merendeels Nederlanders as predikant gehad. Daarom het kerkgetroue Nederlanders hulle graag daarby aangesluit en nie by die Nederduits Gereformeerde kerk nie, omdat daarin die meeste predikante uit die Kaapkolonie gekom het en anti-Nederlands was.

## Verhouding tot ander volksgroepe

Dit bring die skrywer tot die verhouding tussen Nederlanders en die inheemse groepe. Eers die Afrikaners. Nederlanders wat in hul land geglo het aan die stamverwante heldevolk van Boere, is in hulle meestal diep teleurgestel. Ook talle Zasmers het die Transvalers onopreg, skynvroom, lui en onsedelik gevind. Die Afrikaners het hulle vererg aan die vloeke, drank-sug en ongemanierdheid van talle Zasmers en ander Nederlanders. Die president en sy aanhangers was min of meer pro-Nederlands en pro-NZASM, maar die Afrikaner-opposisie en sy pers was gekant teen die konsessie en monopolie van die NZASM. Die nie-Transvalers onder hulle is vererg deur die voorkeur wat "Krugers Hollanders" by aanstellings geniet het.

Dan die ander immigrante, merendeels Engelstalig. Hulle was ook Europeërs uit ontwikkelde lande en ons sou verwag dat die Nederlanders, ook Zasmers, hulle meer aangetrokke tot hulle as tot die Afrikaners sou voel. Die Jingoïsme by talle Britte het die Nederlanders merendeels sterk anti-Brits gemaak en hulle het die Afrikaners gesteun. Die Zasmers het hulle eendragtig vir die oorlog teen Brittanje ingespan en hulle is daarom almal as dislojaal deur die Britse outoriteite na die besetting van die Boererepublieke gedeporteer.

Die Engelstalige Uitlanders het die Nederlanders en die NZASM beskou as helpers van die verfoeide bewind van Kruger en as die grootste hindernisse om Transvaal oor te neem. Hulle het saam met die Afrikaner-opposisie van kommandant-generaal Piet Joubert en sy aanhangers 'n fel persveldtog gevoer teen die Nederlanders en die NZASM wat beskuldig is van monopolie-misbruik, traë spoorwegaanleg, swak vervoerdienste, talle ongelukke, hoë tariewe, gebruik van Nederlands in plaas van Engels en so meer. Klagte oor swak dienste en ongelukke was ten dele geregverdig, maar die dienste het vanaf 1896 verbeter en die tariewe is verlaag. Origens het die kritiek die Zasmers min beïndruk.

Volgens die skrywer was die verhouding met die swart werknemers merkwaaardig goed. Die meeste Nederlanders het die swart Zasmers beter as talle Afrikaners en Uitlanders behandel, hulle beskou as natuurkinders en met geduld bejeën.

Die sorg van die NZASM vir sy personeel

Die outeur wy verskeie bladsye aan hierdie sorg. Die Direksie het bestaan uit bekwame, ervare en bowendien sosiaal voelende leiers. Hulle het spoedig besef hoe moeilik die aanpassing en die lewe van hul werknemers in Suid-Afrika was en vir dié tyd 'n sosiaal vooruitstrewende beleid gevolg. Hulle wou van die NZASM nie alleen tegniese en ekonomiese nie, maar ook sosiaal 'n modelbedryf maak. Ook sy openbare betrekking-beleid was vir dié tyd vooruitstrewend. Hy het bereik dat sommige koerante soos "De Volksstem" en "The Press" hom verdedig en het twee gedenkboeke uitgegee.

Die NZASM het salarisse betaal wat ietwat hoër as dié in Nederland was, om personeel te werf, maar die salarisse was skraps in Transvaalse stede waar die lewe duur was. Bowendien was die salarisse onder die gemiddelde peil in Transvaal, waar geskoolde arbeid skaars was. 'n Staking deur sosialiste voorberei, is afgeweer deur sommige te ontslaan en die salarisse in 1896 te verhoog.

Omdat huisvestingskaars en baie duur was, het die Direksie na 'n paar jaar huise vir werknemers gebou. Hy het die spoorwegdorpe Komatipoort, Waterval-Onder en -Boven en Springs aangelê en rye woonhuise laat bou in Pretoria (Salvokop), Middelburg, Heidelberg, Potchefstroom en Klerksdorp. Die Direksie het 'n pensioenfonds, 'n bystandsfonds, 'n siekefonds en 'n spaarkas gestig en 'n uitstekende mediese diens georganiseer met eie hospitale op 'n paar plekke. R.C. de Jong weerlê die bewering dat vir elke dwarslêer van die Oosterlyn 'n sterfgeval geboek is; dit is 'n verregaande oordrywing, al het die malariakoors veral in die Laeveld slagoffers geëis. Die NZASM het laerskole vir sy personeel gestig en onderwysers uit Nederland laat kom - almal Gereformeerdes wat roeping vir Transvaal gevoel en deeglike onderwys gegee het. Die NZASM het verenigings van sy personeel en hul sport en ontspanning geldelik gesteun.

Die gedeporteerde Zasmers kon slegs handbagasie saamneem en het berooid in Nederland teruggekom. Die NZASM het gepoog om hulle te help met voorskotte en werk. Ook organisasies vir hulp aan Boere het gehelp. Sommige oud-Zasmers het werk by die spoorweë in Nederland gekry en was aktief by die groot spoorwegstaking in 1903; hulle is "de Transvalers" genoem. Andere het geëmigreer na die Verenigde State of die spoorweë in Oos-Indië en goed geprester in laasgenoemde land, onder andere die oudste seun van G.A.A. Middelberg. 'n Groep het ná die Vrede van Vereeniging teruggekeer na Suid-Afrika, maar tevergeefs gehoop op werk by die NZASM wat gelikwider is, of by die staat-spoorweë. Hulle moes merendeels elders werk vind en het tydens die diep depressie 1903-1910 bitter swaar gekry.

Die NZASM se nalatenskap

By die likwidasië van die NZASM in 1908<sup>3)</sup> het die Britse regering die skuldeisers en aandeelhouers 'n redelike skadevergoeding betaal. 'n Deel van die kapitaal is nie opgeëis nie en die likwidateurs het dit bestem vir 'n trustfonds wat sou dien om die betrekkings tussen Nederland en Suid-Afrika te bevorder. Die naam daarvan is Zuid-Afrikaansche Stichting Moederland (ZASM), wat inisiale van die NZASM behou het.<sup>3)</sup> Die fonds het gegroei en talle projekte in Suid-Afrika geldelik gesteun, byvoorbeeld die Christelik Nasionale Onderwys-skole, die Zuid-Afrikaans Hospitaal in Pretoria, die Nederlands Cultuurhistorisch Instituut in die Universiteit van Pretoria, studente, biblioteke en nie te vergeet die gedenkboek "NZASM 100" en R.C. de Jong se argiefwerk vir die hier bespreekte proefskrif nie. Die ZASM is die waardige opvolger van die NZASM se kulturele bedrywighede.

Die Afrikaners het ondanks hul antagonisme teen Krugers Hollanders graag aan Nederlandse feeste deelgeneem en die Nederlandse kultuur as voorbeeld geneem, omdat dit hulle steun teen verengelsing. Die bloeiende Nederlandse verenigingslewe is gestop deur die oorlog, maar het ná die Vrede in 1902 spoedig weer opgeleef. Die Nederlandse kultuurmanifestasies was toonaangewend in Pretoria tot die jare '20. Die Zasmers en oud-Zasmers het uiteraard 'n groot aandeel gehad in die Nederlandse kultuur voor en na die oorlog.<sup>4)</sup>

Die Suid-Afrikaanse outoriteite het eers laat waardering vir die eens hewig omstrede NZASM en die personeel daarvan getoon, maar dit ruimhartig gedoen. Hulle het groot belangstelling en medewerking gegee by die onthulling van 'n eenvoudige gedenkteken - 'n groot klip - vir die NZASM-personeel te Waterval-Boven in 1934, opgerig deur die nuwe vereniging van oud-Zasmers, by die herdenking van die opening van die Oossterlyn in 1945 en van die stigting van die NZASM, in 1987 100 jaar gelede, gevolg deur herdenking van die opening van die Randtramlyn, in 1990 100 jaar her.

R.C. de Jong se hier bespreekte proefskrif is 'n deeglike werk in bondige en vlot styl geskryf. Dit is van uitstekende gehalte, net soos sy voorgaande bydrae aan "NZASM 100".

#### Verwysings

- 1) R.C. de Jong, G.M. van der Waal en D.H. Heydenrych, "NZASM 100, 1887, 1899, The buildings, steam engines and structures of the Netherlands South African Railway Company", published by Chris van Rensburg Publications Limited, on behalf of the Human Sciences Research Council, Pretoria 1988, 265 pp., geïll. index; bespreek deur C. de Jong in "Pretoriana" no. 95, April 1989, p.39-43.
- 2) P.H. Bouten is die skrywer van "De aanleg van 't Oosterspoor", Pretoria 1941 - sy herinneringe aan sy NZASM-jare in Transvaal.
- 3) Kort na die likwidasie van die NZASM in 1908 het die gedenkboek "In Memoriam NZASM" te Amsterdam verskyn. Dit bevat 'n bondige geskiedenis van die maatskappy en is gefinansier deur die pas gestigte ZASM.
- 4) Die kulturele invloed van Nederlanders, onder wie Zasmers, in Transvaal is bespreek deur R.C. de Jong in "Die kulturele lewe van die Pretoriase Nederlanders - met besondere aandag aan die Nederlandsche Vereniging, 1890-1918", ongepubliseerde MA-verhandeling, Universiteit van Pretoria, 1980.

THE LIVING CONDITIONS AND CULTURAL CONTRIBUTION  
OF THE DUTCH EMPLOYEES OF THE NETHERLANDS SOUTH  
AFRICAN RAILWAY COMPANY (NZASM), 1887-1909

by Robert Cornelis de Jong

Study leader and promotor: Prof. Dr. P.G. Nel

Co-leader: Prof. Dr. O.J.O. Ferreira

Department: Afrikaans and Netherlands Cultural History (since  
1988: Department of History and Cultural History), Uni-  
versity of Pretoria

Degree for which thesis has been submitted: Doctor Philosophiae

The Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (Netherlands South African Railway Company) (NZASM) was founded in Amsterdam on June 21, 1887, and ceased to exist on April 3, 1909 as a result of the Anglo-Boer War. This company, which was responsible for the construction and operation of most of the Transvaal's railways before 1900, was part of President Kruger's policy to develop the Transvaal Republic (ZAR) to a self-dependent state with the aid of Dutch capital, know-how and manpower.

On account of the "Hollander politics" of the Transvaal Government and the shortage of suitable local manpower, more than half of the NZASM's White staff were appointed in the Netherlands and sent to the Transvaal. Some got married here, whilst others organised for their families to come to the Transvaal at a later stage. Most Dutch employees hailed from the Western Dutch provinces, and for the majority were Dutch Reformed as far as their membership of a church was concerned. Eventually there would be about 1 700 Dutchmen in the service of the NZASM in 1899.

In the Transvaal the Dutch worked as clerks, engineers, conductors, firemen, drivers, doctors, shunters, smithies, gangers and in numerous other functions on the construction of the various railway lines and the running of the train traffic. Many were housed in accommodation provided by the company for its staff. At some places even railway towns came into being. The Dutch employees also enjoyed medical care, pensions, disability grants, recreational facilities, saving facilities and other service benefits with the NZASM, and in places even sent their children to schools supported by the company. Although the salaries were for the notions which existed at the time quite good, life in the Transvaal was expensive. As they became more and more settled many preferred to import furniture and other articles from the Netherlands, because it was cheaper.

When the Dutch NZASM employees were not on duty, they read, paid visits, held picnics, undertook excursions and kept themselves busy with all sorts of societies. Their feelings and thoughts towards the new land in which they worked were reflected in their letters, poems and also photographs. They loved to organise festivities periodically, at which the annual

Queen's Birthday celebrations (August 31) proved to be especially popular.

As people the Dutch NZASM employees were not particularly liked by Boer and Briton, but they got on well with the Black railway personnel. Thus they tended to flock together and work out their own cultural and other salvation. During the years prior to the Anglo-Boer War (1899-1902) a feeling of solidarity gradually developed.

Their violent anti-British sentiments and loyalty towards the NZASM as their employer made the Dutch railway personnel valuable and useful allies of the Boers. Because of their war activities nearly all were deported by the British conquerors to Europe in 1900, where they had to find new means of existence. Many came back to South Africa after the war, but only a few again found employment with the railways.

The Dutch NZASM personnel were active in many spheres of Transvaal society, and contributed towards the total development of the country in general, and of the Afrikaner and his culture in particular. On account of their numbers not only were there continuous conflicts, but also many opportunities for cultural interaction. With their furniture and other household articles they enriched the Transvaal's material culture. Marriages to Afrikaans girls led to Afrikaans-Dutch families through which the Afrikaans population element and culture were strengthened.

In the sphere of medicine and health they accomplished a lot. Through their being housed in groups railway towns came into being. As members they strengthened the Nederduitsch Hervormde Kerk, through which the development of this church made progress. In the NZASM-supported schools their children were taught to love the Transvaal, a factor which later would be of significance to Netherlands-South African relations. To the Afrikaner the dynamic and forceful Dutch culture, as found at and promoted by various societies of NZASM personnel, meant a great deal in the face of the danger of Anglicisation, and he learned how to organise himself also in the cultural field. With their language usage the Dutch railway staff enriched the Afrikaans of those they came into contact with, and broke the Afrikaner's habit to speak rather English than his own language. Especially during the Anglo-Boer War the Dutch railway employee proved his worth, and by means of his attitude and action he contributed considerably towards the Boer successes during the first phase of the war.

It is understandable that the cultural contributions made by the Dutch NZASM employees vary according to intensity and scope. However, if one wishes to identify their greatest single contribution, it would be in the field of history. Without the treasure of letters, personal documents, photographs and other material, the historical information sources on Transvaal history in general and NZASM history in particular, would be considerably less.



UIT DIE GESKIEDENIS VAN DIE "NEDERLANDSCHE ZUID-  
AFRIKAANSCH E SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ" (1887-1908)

deur Kol. Dr. Jan Ploeger

"Hierdie manne was met die transportryers ons vervoervoortrekkers daar! Eer hulle as sodanig."

"As 'n gesonde besigheidinrigting was jy die eer van Nederland en die eer van die ou Transvaal."

Hierdie betekenisvolle aanhalings is afkomstig van die destydse spoorwegkommissaris Albert Kuit en is deur hierdie oud-NZASM-personeellid uitgespreek by geleentheid van die onthulling van die NZASM-monument op Waterval-Boven op 28 Augustus 1934.

In die loop van sy toespraak het hierdie begaafde redeenaar o.m. na die suksesvolle waagtog van 'n Louis Tregardt (1783-1838) verwys as 'n moedige, doelbewuste onderneming wat in die koorsige moerasse van Lourenço Marques geëindig het. Hierdie reis en die doel van die Tregardt-trek het, aldus spoorwegkommissaris Kuit,

'ons jong nasie die rigting aangedui van 'n vryer handelsweg en hawe as wat die gerekte en gestremde aansluiting in suidelike rigting in dié tyd kon verskaf.'

Vervolgens het hy lof toegeswaai aan genl. Andries Hendrik Potgieter (1792-1852) wat dié baanbrekerswerk wou bestendig deur 'n poging aan te wend vir 'n regstreekse, blywende verbinding tussen die Voortrekkernedersetting Andries Ohrigstad en die Indiese oseaan en die betekenis van die verskyning van die Nederlandse handelskepe 'Brasilië' en 'Animo' beklemtoon.

En op dié wyse het dieselfde spreker sy toehoorders in goedgekose woorde en in 'n gees van goedgesindheid sy gehoor in die agtergrondgeskiedenis van die ontstaan van die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) ingelei.

1. Die voorgeskiedenis.

In sy bekende weergawe van die dagboek van die Voortrekkerleier Louis Tregardt (Trigardt) het prof. dr. T.H. le Roux o.m. in die inleiding aangeteken dat Tregardt nie na Natal wou trek nie. Sy kop het van die begin af van sy grootse, tragiese onderneming, noordwaarts gestaan. Lourenço Marques (Maputo), aan die Delagoabaai, was sy uiteindelijke doelwit.

Tussen die Soutpansberg en die baai het voetpaaie bestaan wat deur inheemse Swartes gebruik is om ruilhandel te dryf. 'n Wapad was daar nie en ofskoon Tregardt oor geen

eerstehandse kennis van die roete beskik het nie, het hy besluit om met sy hele trek die reis aan te durf (1838).

Na hom het die Voortrekkerleier genl. Andries Hendrik Potgieter, na die anneksasie van Natal deur die Britse ryk (1843) ook met die oog op verbindings met die see en die buitewêreld, in die rigting van Delagoabaai begin kyk.

A.P. van der Merwe, 'n kenner van die verlede van Lydenburg, het vermeld dat die generaal en 'n kommissie in Mei 1844 van Transvaal na Delagoabaai getrek het om so 'n verbinding tot stand te bring. Uit hierdie onderneming het die stigting van die Voortrekkernedersetting Andries Ohrigstad (1845) voortgevloei. Omdat dié nuwe middelpunt ewewel ongesond geleë was, is in 1850 die dorp Lydenburg aangelê ter herinnering aan die lyding wat Potgieter en sy mense in Andries Ohrigstad moes deurmaak.

Lydenburgers was in 1851 met die Nederlandse handelskip 'Vasco da Gama' in verbinding wat in Delagoabaai vasgekeer het om handel met die Voortrekkers te dryf. 'n Amsterdammer, J.C.J. Knegt, is saam met die Lydenburgers terug as skakel tussen hulle en die Nederlandse handelaars.

In die sestigerjare het, na pogings vanuit Lydenburg en Soutpansberg om handelsbetrekkings met die Portugese aan die baai aan te knoop, die Transvaalse staatshoof Marthinus Wessel Pretorius (1819-1901) gepoog om vaste voet aan St. Luciabaai te verkry. Hierdie poging, sowel as dié om deurgang met die Maputorivier te verkry en om 'n pad deur Swaziland na die see aan te lê, het misluk. Dieselfde lot het haweplanne van die Skotse voorstander van nywerheid en immigrasie in die Zuid-Afrikaansche Republiek en stigter van die kolonie New Scotland (Oos-Transvaal), Alexander McCorkindale (1816-1871), in 1869 getref. Ook het hierdie Skot 'n padverbinding met die ooskus in gedagte gehad.

Die betrekkings tussen die Republiek en Portugal het op 29 Julie 1869 'n vaster vorm aangeneem. Op dié dag het 'n wedersydse verdrag van vrede, vriendskap, handel en die eerbiediging van bestaande grense tussen Transvaal en Mosambiek, tot stand gekom. Die regering van die Zuid-Afrikaansche Republiek het, kragtens hierdie ooreenkoms, Delagoabaai as onbetwiste Portugese gebied erken. Verder is voorsiening vir wederkerige vryhandel van handelware, met uitsondering van wapens en krygstuig, gemaak. Dié belangrike ooreenkoms is op 10 Julie 1871 te Pretoria bekragtig.

'n Uitvloeisel van die ooreenkoms van 1869 was om 'n handelsroete van die Transvaalse Hoëveld na Delagoabaai aan te lê. Die ontdekking van alluviale goud in die distrik Lydenburg en die opening van die Suezkanaal (1869) het die wenslikheid van so 'n verbinding beklemtoon. In 1870 het president M.W. Pretorius sy verbindingsplanne met 'n besoe-

kende Portugese diplomatieke kommissie bespreek, maar voordat iets tasbaars gevolg het, het die Potchefstroomse sake-manne, Oscar W.A. Forssman (1822-1889) en A.I. Munnich, 'n plan beraam om 'n pad deur die koorsstreek van die Laeveld aan te lê wat deur "stoom- en andere trek machines" gebruik kon word. Gemeganiseerde trekkrag was benodig omdat verkeer met ossewaens, as gevolg van die gevreesde tsetsevlieg, slegs tot die wintermaande beperk sou wees.

Volgens prof. dr. D.W. Krüger was die tsetsevlieg ("Glossina Morsitans") aanwesig in 'n streek van die noordelike punt van St. Luciabaai af min of meer 80 km van en ewewydig met die ooskuns in 'n noordelike rigting.

Forssman se plan om stoomloko's te gebruik sou dus, nadat dié verbindingspad teen menseverlies gebaan sou wees, 'n oplossing beteken.

In die wintermaande van 1870 het die beroemde Duitse ontdekkingsreisiger, geoloog en kartograaf Karl Mauch (1837-1875) en die Portugese offisier lt. Francisco da Costa Leal van Pretoria af te voet die landstreek tot aan die ooskus verken met die oog op 'n roete na dié kus.

Die Portugese owerhede het hierdie bedrywighede verwelkom omdat Delagoabaai 'n deel van die handel en vervoer met die Kaapse en Natalse hawens sou verkry.

Ook George Pigot Moodie (1829-1891), Kaapse landmeter, het sy gedagtes oor die verbindingsvraagstuk laat gaan. Moodie het in 1870 en 1871 op eie houtjie die terrein tussen Lydenburg en Delagoabaai verken en in 1872, as dié baanbreker op die gebied van spoorwegaanleg in die Zuid-Afrikaanse Republiek, sy planne aan die Transvaalse regering voorgelê.

Staatspresident Thomas François Burgers (1834-1881) het, behalwe aan die ekonomiese aspek, ook aandag aan dié gedagte gewy dat die beoogde verbinding met Delagoabaai uit die oogpunt van die staatkundige onafhanklikheid van Transvaal, voorkeur bo die een of ander vorm van verbinding met Britse hawens in Suid-Afrika moes geniet.

Moodie se planne is deur die Burgers-regering aan die Volksraad voorgelê wat op 11 Maart 1873 aan hom 'n konsessie verleen het om 'n maatskappy op te rig om die beoogde spoorlyn van Pretoria na die Lebomboberge binne vyf jaar aan te lê. Verder moes hy binne 'n jaar 'n ooreenkoms met die Portugese regering sluit om 'n spoorwegverbinding tussen die Transvaal-Mosambiekgrens en Lourenço Marques daar te stel. Die wydte van die spoorlyn is op 1,066 m (drie voet ses duim) vasgestel en die staat sou 'n ingenieur benoem om toesig oor die aanleg te hou wat gedeeltelik deur die Transvaalse regering gesubsidieer sou word.

Nôg Moodie nôg president Burgers het oor gegewens van

deskundige opmetingswerk vir die beoogde spoorlyn beskik. Beraamde koste en beskikbare arbeidskragte van so 'n projek was dus op sy beste arbitrêr. Nog 'n onbeantwoorde vraag was die bestaande en verwagte omvang van vervoer in Transvaal. En waar moes in die Republiek deeglik opgeleide raadgewende konsultante bekom word?

Sowel D.J. Coetzee as 'n resente skrywer, M.S. Appellgryn, het aandag aan hierdie en ander aspekte gewy, terwyl die Republiek se konsul-generaal in Engeland, J.J. Pratt, die Transvaalse staatsekretaris se aandag op die afwesigheid van statistieke oor die land se hulpbronne gevestig het. Pratt het, met die hulp van plaaslike Britse finansiers, die koste van 'n spoorlyn van 480 km op £1,5 miljoen geraam. Elke km sou dus, volgens hierdie skatting, 'n uitgawe van £3125 verg, terwyl president Burgers later die aanlegkoste op slegs £900 per km vasgestel het.

Moodie het in Lissabon met die Portugese regering oor 'n konsessie in verband met die aanleg van 'n spoorlyn tussen die Transvaalse grens en Lourenço Marques onderhandel. In November 1874 is die konsessie toegestaan, maar toe het die konsessie van die Transvaalse regering na 'n verlenging reeds verval.

President Burgers het in sy openingstoespraak op 1 September 1874 in die Volksraad verklaar dat die ZAR nou die voortou moes neem om 'n spoorlyn aan te lê en geen konsessie meer moes toestaan nie. Die Volksraad het, met 'n sestal teenstemme, besluit om 'n kommissie te benoem om met die regering oor 'n moontlike treinverbinding met Delagoabaai te beraadslaag. In sy verslag van November 1874 het dié kommissie aanbeveel dat 'n spoorlyn van Lourenço Marques af tot die Drakensberge (190 km) aangelê moes word. Verder is voorgestel om 'n lening in die buiteland te sluit om die ontoereikende fondse aan te vul en om die koste van die projek te bepaal. Die rente op die voorgestelde lening sou deur 'n bykomstige belasting verkry word.

Die Volksraad het die kommissie se verslag goedgekeur en tensens met veertien teen ses stemme besluit om die staats-hoof na Europa te stuur om 'n ooreenkoms met Portugal te sluit en die lening geplaas te kry.

President Burgers het op 16 Februarie 1875 na Kaapstad vertrek en het daar reëlings met spoorwegingenieur R.M. Hall getref om die spoorlynroete van Delagoabaai af op te meet. Hy het Moodie daar ontmoet wat in besit van die Portugese konsessie was. Om volledige beheer oor die hele beoogde spoorlyn van Pretoria na Lourenço Marques te behou, het president Burgers die Transvaalse Volksraad aangeraai om die genoemde konsessie van Moodie oor te neem.

Benewens sy ander werksaamhede in Europa is dit van be-

lang om te weet dat hy in Switserland en Noord-Italië spoorweë in bergagtige streke bestudeer het en, vergesel van Moodie en die Portugese gesant in Londen, burggraaf A. Duprat, op 29 November 1875 sy opwagting by die Portugese regering gemaak het. Na 'n oudiënsie met die Portugese koning en daaropvolgende onderhandelinge, is op 11 Desember 1875 'n handels- en 'n spoorweegoorenkoms met die Portugese regering gesluit. Volgens die protokol van dié verdrag het die Portugese regering onderneem om die aanlegkoste van die spoorlyn oor Portugese gebied te subsidieer, om staatsgrond vir die aanleg beskikbaar te stel, om gedurende 15 jaar spoorwegmateriaal sonder invoerregte vir die hele lyn deur te laat en om die spoorwegoutoriteite gedurende 'n tydperk van 99 jaar die alleenreg te gee om die spoorlyn en die telegraafverbinding te gebruik.

Die regering van die Zuid-Afrikaanse Republiek het, op sy beurt, onderneem om die spoorlyn van die Mosambiekse grens na 'n middelpunt van produksie en verbruik in Transvaal aan te lê en om die navorsingsresultate en die werk wat reeds deur die Transvaalse regering ten opsigte van die spoorlyn verrig was, ter beskikking van 'n toekomstige spoorwegmaatskappy te stel. Ook was die ZAR gewillig om, indien dié firma wat met die aanleg van die Portugese deel van die lyn belas was, dit verlang het, die reg te verleen om die Transvaalse gedeelte te bou met sekere toegewings. Ook is bepaal dat die ZAR alles in sy vermoë sou doen om plaaslike Swartes te oorreed om aan die spoorlyn te werk en om al die werksaamhede te bespoedig.

Op 15 Desember 1875 het die president van Lissabon na Londen en vervolgens na Nederland en België vertrek om daar, te midde van verdagmaking ten opsigte van die kredietwaardigheid van sy land, 'n spoorweglening van Amsterdamse bankiers te probeer bekom. Op 20 Desember 1875 was die firma Insinger en Kie bereid om onderhandelings vir dié doel aan te knoop en op 8 Januarie 1876 is die lening op die aandelebeurs uitgeskrywe.

Dertien dae later het die president die Lebombo-spoorwegmaatskappy, met die Transvaalse regering as die grootste aandeelhouer, in die lewe geroep. Kort daarna het die sluiting van 'n ooreenkoms met 'n Leuvense firma in verband met die lewering van spoorwegmateriaal ter waarde van £63000 gevolg. Altesame is drie lokomotiewe, vier personeelrytuie, vyf toe trokke, 21 oop steenkooltrokke, twee trokke vir die vervoer van hout en twee vir die vervoer van klip bestel en is die Transvaalse konsul-generaal in Nederland, A. Roland Holst, gemagtig om die drie lokomotiewe onderskeidelik 'Voortrekker', 'Roland Holst' en 'Don Louis' te noem. Roland Holst het egter sy eie naam weggelaat en deur 'Presi-

dent Burgers' vervang, terwyl hy die naam van die Portugese minister behou het.

Met betrekking tot president Burgers se spoorwegaankope in België het die skrywer van die standaardwerk "België en de Boerenrepublieken", die Herentalse historikus dr. J.M. Goris, vermeld dat president Burgers op 4 Februarie 1876 Leuven besoek het om die 'Ateliers de la Dyle de Louvain' te besigtig en daarna die reeds genoemde spoorwegmateriaal te bestel. Spoorstawe is deur die bekende 'Société John Cockerill', van Seraing, aan die reeds genoemde Leuvense firma gelewer.

Na 'n afwesigheid van veertien maande het president Burgers in April 1876 na Pretoria teruggekeer. Op 10 Mei 1876 het die Volksraad sy onderhandelinge goedgekeur, maar kwaadstokers het lasterlike bewerings teen hom versprei terwyl hy in Europa vertoef, en die opposisie in die Volksraad toegeneem het. Dan het daar onrus in Sekhukhuneland geheers. Volgens Appelgryn kon die president lasterveldtogte en opposisie in die land hanteer, maar het hy geen raad met 'n moontlike oorlog geweet nie. Die vrede moes bewaar word omdat die plase wat as sekuriteit vir die lening gedien het, beveilig moes word!

Dan het president Burgers na sy terugkeer gedink dat die lening ten volle geplaas sou word. Die regering, die pers en die publiek het - origins sonder bewyse - gereken dat die volle bedrag (£300 000) geplaas was en die president het dié wanbegrip nie reggestel nie omdat, soos Appelgryn verduidelik het, hy nie presies geweet het watter bedrag ingeteken was nie en omdat hy vol vertroue was dat die bankiers hom sou laat weet dat die volle bedrag geplaas was.

Die uitbreek van die gevreesde Sekhukhune-oorlog het die land se sekuriteit vir die lening sterk ondermyn en eers in September 1876 het die president se ontwykende antwoorde oor die staatskuld tot die daarstelling van 'n kommissie gelei wat die lening moes ondersoek. Dié ondersoek het aan die lig gebring dst slegs minder as een-derde van die lening volteken was, terwyl die bankiers geen hoop vir verdere verkope gekoester het nie. Dit was die toestand op 23 September 1876! Intussen is, op 10 Augustus 1876, die Lebombo-spoorwegmaatskappy, met 'n nominale kapitaal van £110 000 in Pretoria gestig. Die staat het 3300 van die 4400 aandele besit, terwyl slegs 'n paar van die ander geplaas was.

Dié ongewenste toestand het daartoe gelei dat die regering in November 1876 'n voorlopige ooreenkoms met die Belgiese firma Cockerill sluit om, in ruil vir mynkonsessies vir sewe steenkoolhoudende plase, die Delagoabaai-spoorlyn binne tien jaar aan te lê. 'n Studiekommissie van

die firma Cockerill het reeds in Julie 1876 in Pretoria aangekom en, volgens Goris, met mynboukundige verkenningwerk in die Drakensberge begin. Een van die twee verteenwoordigers het reeds kort na sy aankoms die moontlikheid van die oordrag van die konsessie vermoed en betyds 'n volmag van die firma Cockerill ontvang om, onder gunstige omstandighede, handelend op te tree. Op dié wyse was die reeds gesketste optrede moontlik. Die Belgiese maatskappy sou aanvanklik die spoorlyn ongeveer 35-40 km in Portugese gebied en ongeveer 300 km oor Transvaalse grondgebied (tot by Klipstapel) lê.

Hierdie plan is op 8 Maart 1877 deur die Transvaalse Volksraad goedgekeur. Voordat die Belgiese maatskappy op dié belangrike besluit kon reageer, is die Zuid-Afrikaansche Republiek deur Engeland geannekseer. Voorlopig het dit die einde van die Transvaalse spoorwegplanne beteken.

2. Opmerkings in verband met die einde van die eerste fase van die spoorlynaanleg.

Sowel tydgenote as latere geskiedskrywers het die eerste fase, wat in 1877 geëindig het, behandel. Die bekende Engelse skrywer Anthony Trollope, wat Transvaal kort na die anneksasie besoek het, het in sy "South Africa" (London, 1878, derde druk) verklaar dat, met betrekking tot die ontwikkeling van die Transvaalse hulpbronne, die aanleg van 'n spoorlyn na Delagoabaai van belang was. In dié verband het hy met staatspresident Burgers saamgestem en daaraan toegevoeg:

"But it was characteristic of the enthusiasm of the man that he, leaving his country in uttermost confusion, should himself rush off to Europe for a loan, - characteristic of his energy that he should be able to raise, if not a large sum of money, railway plant representing a large sum - and characteristic of his imprudence that all this should have been done without any good result whatsoever."

Aan hierdie kritiese op- en aanmerkings het Trollope toegevoeg dat hy die president terselfdertyd wou verdedig teen 'n groot aantal beskuldigings wat hom ten laste gelê was. Vervolgens het hy opgemerk:

"His fault hitherto has been an ambition to make his country great before it had been secure, but in what he so did there is no trace of any undue desire for personal aggrandizement."

President Burgers se vroeëre privaatsekretaris, Theod. M. Tromp, het in 1879 in sy "Herinneringen uit Zuid-Afrika ten tijde der annexatie van de Transvaal" (Leiden, 1879) uitgewei oor die verdienstes van 'n spoorwegverbinding met Delagoabaai, die gesukkel om 'n lening te bekom, die afkeer

wat die boere ten opsigte van spoorwegbelasting aan die dag gelê het, en die politieke teenstand en naywer wat van Engeland ver wag kon word. Maar Transvaal - wat as gevolg van sy isolasie weggekwyn het - moes die beste van bestaande omstandighede maak. Die enigste redmiddel was die spoorlyn! Dan sou die republiek uit sy afsondering verlos word.

Met betrekking tot die lotgevalle van die beoogde spoorlyn na die anneksasie het Tromp verklaar dat sir Theophilus Shepstone wel erken het dat die Delagoabaai, geografies gesien, Transvaal se hawe was, maar dat hy nie die Britse parlement vir die benodigde aanlegkoste van 'n spoorlyn wou vra nie. Bygevolg is kort na die anneksasie, die bestaande spoorwegpersoneel ontslaan. Die direkteur van die maatskappy, Moodie, het in Engeland 'n poging aangewend om die benodigde kapitaal te verkry, maar het nie daarin geslaag nie.

In "Thomas François Burgers, A Biography" (Pretoria, Kaapstad, 1946), het die president se oudste biograaf, prof. Dr. S.P. Engelbrecht, verklaar:

"Burgers' railway policy caused him to fall into disfavour in the Transvaal, but he paved the way for the subsequent construction of railways."

Van jonkheer prof. Dr. P.J. van Winter, die skrywer van "Onder Krugers Hollanders" (Amsterdam, 1937, 1938, twee dele) is die volgende opmerking afkomstig:

"Het is genoeg te vermelden, dat Theophilus Shepstone op 12 April 1877 de Britsche vlag te Pretoria heesch en dat Burgers de woestijn werd ingezonden. Transvaal had te boeten voor zijn twisten en inwendige gekuip, waardoor Shepstone de voorwendsels voor de inlijving aan de hand waren gedaan.

"De president kreeg gelegenheid te overpeinzen hoe hij met zijn spoorwegpolitiek juist te kwader ure was naar voren getreden, op een oogenblik dat alle krachten in het Engelsche kamp op samenwerking waren ingesteld tot verrijdeling van zijn plannen."

Die jongste biograaf van Burgers, M.S. Appelgryn, wie se studie deur 'n ernstige begeerte na ewewigtigheid uitmunt, het hom soos volg uitgespreek:

"Hoewel president Burgers die bou van 'n spoorweg na Delagoabaai in onguns by die Transvalers gebring het, was die gevoel net tydelik. Hy het 'n waardevolle bydrae gelewer deurdat hy dit so sterk beklemtoon het dat die ekonomiese en politieke onafhanklikheid van die Republiek die beste bewaar kon word deur 'n spoorverbinding met Delagoabaai.

"Die aanvoerwerk wat hy gedoen het, was nie tevergeefs nie. Kruger sou later met behulp van die rykdomme van die



Witwatersrandse goudvelde op dié ideaal voortbou en dit uiteindelik in 1894 verwesenlik."

Oordenking verdien Vivien Allen se aahaling wat in "The Pretoria News" (4 November 1971) verskyn het en aan die destydse "Transvaal Argus" ontleen is:

"He strove to erect a structure of marble, with no material at hand but clay, and no builders."

Na die opening van die Delagoabaaispoorweg is die voormalige staatspresident se stoflike oorblyfsels van Richmond na Pretoria vervoer waar op 29 November 1895 'n herbegraving gehou is. In April 1929 is sy weduwee oorlede en langs haar ontslape eggenoot in die Ou Begraafplaas ter ruste gelê.

Op dié wyse is 'n hoofstuk in ons geskiedenis op 'n waardige wyse afgerond. In die Burgerspark pryk M. Kottler se standbeeld van 'n in meer as een opsig merkwaardige Transvaalse staatshoof.

### 3. Die tydperk 1877-1881.

'n Terugblik oor die strewe van staatspresident Burgers en die feit dat D.J. Coetzee en M.S. Appelgryn se waardeerings oor dié aspek grotendeels ooreenkom, bring die leser na die tydperk van die anneksasie en die stryd van die Transvalers om die tydelik verlore gegane staatkundige vryheid en onafhanklikheid te probeer herwin.

Sir Theophilus Shepstone het die Lebombo-spoorwegmaatskappy ontbind (1878), terwyl die Britse regering sy verpligting erken het om die spoorwegskulde terug te betaal. Die aangekoopte spoorwegmateriaal is deur die Engelse regering verkoop, terwyl dié gedeeltes wat reeds in Lourenço Marques opgeslaan is, aan verwering oorgelaat en in 1890 deur die NZASM teen ruim £9 200 oorgeneem is.

Na die ontbinding van die Lebombo-spoorwegmaatskappy het Natal op die verlenging van die bestaande spoorwegstelsel in dié Britse kolonie na Transvaal aangedring. Hierdie beweging is deur die "Transvaal Argus" en die "Natal Mercury" ondersteun, terwyl Hoë Kommissaris sir Bartle Frere (1815-1884) en latere Britse administrateurs van Transvaal, soos sir William Owen Lanyon (1842-1887) en burggraaf Garnet Joseph Wolseley (1833-1913), van die totstandkoming van 'n spoorlyn van Kaapstad oor Pretoria na Delagoabaai gedroom het. Nie alleen het die "Transvaal Argus" hom in 1878 ten gunste van die laasgenoemde standpunt uitgespreek nie, maar tewens is steeds duideliker beseft dat 'n spoorwegverbinding met Lourenço Marques bevorderlik vir die ekonomiese toekoms van Transvaal sou wees.

Op grond van hierdie oorwegings is 'n sekere Farrell in Mei 1879 deur die Britse regering na Transvaal gestuur

om Hall se opmetingswerk na te gaan. Farrell het 'n roete deur Swaziland bo Hall s'n verkies en in 1880 het die Transvaalse Wetgewende Raad 'n kommissie aangestel wat in Mei van dieselfde jaar die weloorwoë mening uitgespreek het dat 'n spoorwegverbinding in Transvaal 'n volstreekte voorwaarde vir dié kolonie se vooruitgang was. 'n Uitvloeisel van die genoemde verslag was dat daar by die Britse regering sterk op die aanleg van 'n spoorlyn na Lourenco Marques aangedring is. 'n Kommissie van Pretoriase belangstellendes het in Engeland in amptelike kringe vasgestel dat die regering die belangrikheid van die bedoelde verbinding besef en in dieselfde verband met Portugal onderhandel het. Die herstel van die ZAR (1881) het die einde van hierdie bemoeiings beteken en met 'n herrese republiek het die terugkeer van die vroeëre Britse beleid van teenkanting teen 'n Transvaalse spoorlyn oor nie-Britse gebied na Delagoabaai herlewe.

4. Van 1881-1887. Die stigting van die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij (NZASM).

Onder die voortgesette bewind van die ZAR het, vanaf 1882, die gedagte weer herlewe om 'n spoorwegverbinding met Delagoabaai te bekom. Dié gedagte het met aanvrae om spoorwegkonsessies gepaard gegaan. Van Winter noem die oproep van die Duitse mineraloog, dr. Haeverninck, om die aanleg van 'n spoorlyn en steenkoolontginnings te kombineer, die Amerikaanse spekulant, Edward McMurdo, se planne en dié van die Fransman Moritz Unger, wat deur die Paryse 'Banque d'Escompte' gesteun is.

Hierdie en ander konsessie-aanvrae is deur die Transvaalse spoorwegkommissie onder dr. Eduard J.P. Jorissen (1829-1912) ondersoek, maar tasbare resultate is voorlopig nie behaal nie. Verder is, soos in die verlede, met die Portugese regering in Lissabon in verbinding getree om die vroeëre spoorwegbande weer te verstewig. Konsessie-aanvraers het verskillende roetes, soos deur die Kaapvallei of langs die Krokodilrivier, voorgestel en dan was daar die vroeëre bevindings van Hall, Farrell en maj. J. Machado. In Transvaal het Christiaan Johannes Jacobus Joubert (1834-1911), 'n latere kommissaris van Mynwese, sy belangstelling op die stroomgebiede van die Krokodilrivier en die Elandspruit toegespits. Landmeter Johann F.B. Rissik (1857-1925) was ten gunste van 'n spoorwegtrajek deur die Kaapvallei, terwyl - na 'n tweede verkenningsreis - Machado in 1883 die voorkeur aan 'n roete gegee het wat eers suid en later noord van die Krokodilrivier sou loop en by Winnaarspoort op die Hoëveld en naby die bestaande pad van Pretoria na Lydenburg sou uitkom. Dit sou hierdie roete wees wat later 'n belangrike rol in die toekomstige oorwegings sou speel.

Ook is aangevoer dat dit nodig sou wees om die bestaande handels- en verkeersverdrag met Portugal (1869) aan te vul.

Hierdie en ander belangrike aangeleenthede, soos Transvaalse voorstelle om die Konvensie van Pretoria (1881) gewysig te kry, was die aanleiding om 'n amptelike afvaardiging na Europa te stuur. Hierdie deputasie het uit staatspresident S.J.P. Kruger, superintendent van onderwys ds. S.J. du Toit (1847-1911) en genl. Nicolaas J. Smit (1837-1895) bestaan. In Nederland het die afvaardiging oor die spoorwegplanne onderhandel en ook met finansiers die stigting van 'n bank bespreek en op 16 April 1884 'n konsessie aan 'n Nederlandse komitee verleen om 'n spoorlyn aan te lê, nadat die Transvaalse Volksraad die genoemde dokument sou goedkeur. Lede van dié komitee was prof. N.G. Pierson, J. Groll, D. Maarschalk, A.I. Wurfbain, A.C. Wertheim, G.M. Bossevain, A.D. de Marez Oyens, prof. J.P. Moltzer en M.A. Swellengrebel (sekretaris).

Die Nederlandse konsessionarisse het op 1 Julie 1884 in Amsterdam 'n lening van 15 000 000 guldens uitgeskryf. Hulle het nie in genoegsame mate steun verkry nie en die lening tot 5 000 000 guldens verlaag. Ook toe is daar geen wenslae behaal nie en was die konsessionarisse verplig om die regering in Pretoria mee te deel dat hulle die aangevange taak nie kon volbring nie. Twee lede van bogenoemde komitee, Groll en Maarschalk, het nie moed verloor nie, die konsessie op hulle name verkry en met Nederlandse en Duitse bankiers onderhandel om die nodige kapitaal te bekom. Na hulle dood het Van den Wall Bake en J.L. Cluysenaer die konsessie oorgeneem. Sake het, na hierdie oorname, ewewel traag bly verloop en die konsessionarisse is in 1887 deur die Transvaalse regering ingelig dat, indien hulle nie voor 2 November 1887 met die spoorwegaanleg sou begin nie, hulle regte sou verbeur. Dié besluit is op 25 Maart 1887 deur die Uitvoerende Raad te Pretoria geneem, maar op 9 Junie 1887 het die Nederlandse konsessionarisse, nadat hulle daarin geslaag het om die benodigde kapitaal van 'n Nederlands-Duitse bankierskonsortium te bekom, 'n ooreenkoms met die firma Labouchère, Oyens en Kie (Amsterdam), die 'Berliner Handelsgesellschaft' (Berlyn) en die Berlyne firma Robert Warschauer en Kie gesluit. Hierdie bankiersfirma's was bereid om aandele met 'n totale waarde van 2 miljoen guldens en 'n afsonderlike waarde van 1000 guldens vir elke aandeel, in die op te rigte maatskappy te neem. Ook was hulle voornemens om 'n lening van 6 miljoen guldens, teen 5%, te probeer plaas. Die genoemde aandele was soos volg verdeel: Die Duitse groep het 819, die Transvaalse groep 600 en die Nederlandse groep 581 besit. Die Nederlandse groep het oor 76,

die Transvaalse oor 6 en die Duitse groep oor 30 stemme beskik. Coetzee is van oordeel dat die Transvaalse aandeelhouders, wat die aantal stemme betref, die onregverdigste van almal behandel was en t.o.v. die behartiging van sy belange aan "die genade van die Hollandse groep oorgelaat" was.

Die Duitse konsul in Pretoria het, volgens Van Winter, in 1890 verklaar dat - met verwysing na die NZASM - dit nie weer moes gebeur nie dat Duitse kapitaal ten bate van 'n onderneming aangewend moes word wat ten slotte deur Nederlanders bestuur en benut sou word. Vervolgens het, ook na aanleiding van bostaande ontboeseming, Van Winter getuig: Sonder Duitse hulp en nog veel minder sonder steun van president Kruger sou daar geen NZASM ontstaan het nie. Sonder president Kruger se toeseeging op eie verantwoording om 'n bedrag van 600 000 guldens by te dra sou dit onmoontlik gewees het om 'n sodanige deel van die kapitaal êrens anders as in Duitsland geplaas te kry, sodat die meerderheid van die bestuur van die NZASM uit Nederlanders sou bestaan. En ten slotte prys Van Winter, behalwe Dr. W.J. Leyds se sienswyse van die belang van 'n Nederlandse spoorwegmaatskappy vir Transvaal, die karaktervastheid van Van den Wall Bake.

Hier is dan, kortliks, die ontstaan van die NZASM geskets met weglating van 'n groot aantal wetenskaplike wat die belangstellende leser in die genoemde standaardwerke kan nagaan, asook publikasies soos Philip R. Botha, "Die Suid-Afrikaanse Republiek onder Kruger en Leyds" (Amsterdam, 1926) en L.E. van Niekerk, "Kruger se regterhand Biorafie van Dr. W.J. Leyds" (Pretoria, 1985).

##### 5. Oponthoud - Die ontbrekende skakel.

Op 16 April 1884 het die regering van die ZAR ook al op grond van 'n vroeëre ooreenkoms met Portugal, 'n konsessie vir die aanleg en die in bedryfname van 'n spoorlyn van Lourenço Marques na Pretoria aan 'n reeds genoemde groep Nederlandse belangstellendes verleen. Dié optrede sou onderhewig aan goedkeuring deur die Volksraad wees. Sonder oorleg met die Transvaalse regering het die Portugese owerheid ewewel daartoe oorgegaan om 'n konsessie vir die aanleg van dié gedeelte van die verbinding op Portugese gebied aan die Amerikaner, kol. E. MacMurdo, te verleen. Op sy beurt het MacMurdo in 1884 pogings aangewend om die konsessie in Pretoria ook oor die Transvaalse deel van die spoorlyn te verkry. Dié poging het misluk en in 1887 het MacMurdo die nodige kapitaal van 'n Engelse maatskappy verkry wat die reeds aangevange aanleg voortgesit het. Maar in 1888 was die 'Delagoa Railway Company' verplig om, as gevolg van geldgebrek, sy werksaamhede te staak en op 26 Junie 1889 het die Portugese regering die gedeeltelik voltooi-

de spoorlyn gekonfiskeer omdat die verbinding nie binne die vasgestelde tyd voltooi was nie. Daarna het die Portugese regering die spoorlyn tot die Portugees-Transvaalse grens voltooi en het, op sy beurt, die Transvaalse regering 'n verbod opgehef om aan die verbinding tussen Nelspruit en die reeds vermelde grens te werk. Deurdat hierdie en ander probleme opgelos is, kon die benodigde materiale vir die aanleg van die Transvaalse gedeelte van die Delagoabaaispoorweg oor Lourenço Marques ter hand geneem word. Die Portugese regering, wat die belangrikheid van die aansluiting met Pretoria reeds jarelank terdeë besef het, het die NZASM toegelaat om met sy eie treine die spoorwegmateriaal in Lourenço Marques te kom haal. Ook het die maatskappy 'n aflaaiplek, 'n opslagterrein en loodse, sowel as ander haweninrigtings aan die baai besit (1890).

Opmetings in die omgewing van die Komatirivier het in November 1887 onder leiding van hoofingenieur R.A.I. Snethlage, wat vroeër opmetingswerk in Sumatra verrig het, begin. Hoofingenieur Snethlage is na Europa en is deur hoofingenieur W. Verweij opgevolg. Klimaatsomstandighede en 'n tydelike aanlegverbod tot tyd en wyl tariefreëlings in verband met die Portugese spoorlyn getref was, het die werksaamhede aan die 'Oosterlijn', soos reeds gesien is, tydelik lamgelaë.

#### 6. Die 'Randtram'.

Ten einde, al was dit dan ook tydelik in 'n ander deel van Transvaal, met spoorwegwerksaamhede voort te gaan, het die NZASM op 20 Julie 1888 goedkeuring van die Volksraad gekry om 'n tremlyn van Johannesburg na Boksburg, met 'n moontlike weswaartse verbinding na Krugersdorp en - ooswaarts - na die NZASM se steenkoolmyn by Springs, aan te lê.

Al die benodighede, soos lokomotiewe, spoorwaens en trokke, moes met ossewaens van Ladysmith of Kimberley deur transportryers na die Witwatersrand vervoer word.

Op 22 Januarie 1889 het die werksaamhede van 'n kontrakteur aan die gedeelte van die 'Randtram' tussen Johannesburg en Boksburg begin. Die verkeer op dié tremweg het op 17 Maart 1890 begin, terwyl kort daarna besluit is om Krugersdorp en Springs by dié voltooidede gedeelte aan te sluit.

#### 7. Die NZASM-verslag oor 1890.

'n Gedrukte verslag oor die genoemde jaar, wat op 28 Mei 1891 deur direkteure Van den Wall Bake en G.A.A. Middelberg aan die raad van kommissarisse van die NZASM voorgelê is, is gewy aan die goedkeuring van 'n gewysigde konsessie deur die Transvaalse Volksraad. Dié konsessie het aan die NZASM die alleenreg i.v.m. die aanleg en gebruik van al die

binnelandse lyne in die republiek gegee wat by die land se grense aansluit. Ook het die NZASM hom verbind om die hele spoorlyn van die Portugese grens oor Pretoria na die Vaalrivier, en 'n taklyn na Barberton, voor 31 Desember 1894 te voltooi. In dieselfde jaar is die aandeelkapitaal vergroot.

Die personeel in Transvaal is op 30 Desember 1890 in twee takke, t.w. aanleg en bedryf, verdeel.

In die genoemde boekjaar is, aan boord van 'n agttal skepe met 'n totale tonnemaat van ruim 22 000, benodigdhede van Europa na Lourenço Marques, soos spoorstawe, staaldwarslêers, wissels, djattidwarslêers (van Java), die toerusting en geboue vir die NZASM se steenkoolmyn, 10 lokomotiewe en 78 voertuie vir die 'Randtram', telegraafpale en -toestelle, sowel as gekapte klip vir die 6 pylers en 'n tweekant landhoofde van die brug oor die Komatirivier en 'n sewetal boë van 30 m elk, vervaardig in die fabriek van L.J. Enthoven (Den Haag) vir hierdie brug en verder 25 brûe van 5 en 17 van 10 m, 10 van 15 m, 6 van 20 m en 3 van 30 m vir die 'Oosterlyn' verskeep. Dan is 250 000 kg dinamiet, twee volledige werksinkels met toebehore e.d.m. ingevoer. Van Desember 1889 tot in Maart 1890 het personeel van die kontrakteur J.C. van Hattum en Kie van Nederland na Delagoabaai vertrek, terwyl veel tyd aan opmetingswerk in verband met 'n beoogde taklyn na Barberton bestee is. Die brug oor die Komatirivier, waarvoor die gekapte klip vir die pylers uit Europa aangevoer is en waarvan die kern uit beton bestaan, was op 29 Oktober 1890 gereed. Op dié dag het genl. Nicolaas J. Smit die laaste steen van hierdie indrukwekkende bouwerk gelê, waarvan die onderbou o.m. 600 m<sup>3</sup> gekapte klip en 1110 m<sup>3</sup> beton bevat het. Groot hoeveelhede grondwerk, t.w. die opruiming van grond en rots, sowel as op-hogingswerkzaamhede is aan die oostelike seksies van die lyn verrig, terwyl die stasie op Komatipoort en die telegraaflyn oor 'n afstand van 10 km gereed was. Die werkzaamhede in die Krokodilpoort is aan 'n enkele sub-kontrakteur, die firma James Butler en Kie, opgedra.

Op 17 Maart 1890 was die gedeelte van die 'Randtram', tussen Johannesburg en Boksburg (27 km) voltooi. Daarna is die volgende gedeeltes geopen: Boksburg-Springs (23 km) op 13 Oktober 1890, Johannesburg-Roodepoort (19 km) op 17 November 1890, en Roodepoort-Krugerdsdorp (12 km) op 10 Februarie 1891. In 1890 is 3958 passasiers (eersteklas), 56399 (tweedeklas, Blankes) en 5824 (tweedeklas, Swartes) vervoer. Die 2669 ton vrag het hoofsaaklik uit lewensmiddels, boumateriale en koopware bestaan. Daar is 64955 ton steenkool vervoer.

Die 'Randtram' het oor die volgende stasies en haltes beskik: Springs, Brakpan, Boksburg, Vogelfontein, Heidel-

bergerpad, Knights, Elandsfontein (kruispunt van die lyn Pretoria-Vaalrivier), Jumpers, School, Park, Johannesburg, Langlaagte, Maraisburg, Florida, Roodepoort, Witpoortjie en Krugersdorp. Dan was daar 17 lokomotiewe, 16 passasiërs- en 130 goederwaens op die roete beskikbaar. Van laasgenoemde waens is 'n deel in Johannesburg vervaardig, terwyl 'n ander deel van die Kaapse spoorweë oorgeneem is.

#### 8. Die NZASM-verslag oor 1891.

Soos uit bostaande brokstukke blyk, was 1890 'n bedrywige jaar in verband met die ontwikkeling van 'n spoorwegstelsel in die ZAR. 'n Ekonomiese insinking op die Europese geldmarkte het 'n moeilike tyd, ook vir die NZASM, voorspel, maar danksy die geldelike steun van die Republiek en die Nederlands-Duitse bankierskonsortium kon die werksaamhede in Transvaal voortgesit word. Die personeelsterkte is, veral in die maande Januarie tot Mei deur malaria- en disenterie verswak en die NZASM-dokters was nie in staat om die oorsaak van die koors te vind nie. Wel was dit gebiedend om voor die reëntyd die 'Oosterlijn' in die Laeveld gereed te kry en in bedryf te stel, maar dié strewe en verwagting is nie in 1891 verwesenlik nie omdat die hoeveelheid werk groter was as waarop die kontrakteurs aanvanklik gereken het.

'n Yster losbrug in Lourenço Marques het die ontkeping van vragte, nou deur drie stoomkrane, bespoedig; die Komatigrensstasie, op 'n afstand van vyf kilometer van die grens en die grensverbinding was op 1 Julie 1891 voltooi en op 29 Desember 1891 het treine van Komatipoort tot die Malelane-halte gery. Die brug oor die Kaaprivier was byna klaar, terwyl die verbinding deur die Krokodilpoort en die aangrensende gebied voltooi is. Op Komatipoort en ander haltes is stasiegeboue en personeelwoninggeboue. Wes van Nelspruit is opmetingswerk in verband met die taklyn na Barber-ton verrig, terwyl met betrekking tot die weswaartse roete van die Delagoabaaispoorlyn dié rigting gekies is wat in 1885 deur maj. Machado aangedul was.

'n Nuwe ontwikkeling in 1891 was die aanleg van die Suiderlyn, m.a.w. die verbinding tussen Pretoria, Johannesburg en die Vaalrivier. Die gedeelte tussen Natspruit en die Vaalrivier is deur kontrakteur W. Woodburn aangelê. 'n Brug oor die Vaalrivier, 'n gesamentlike Transvaal-Vrystaatse staats onderneming, is - wat sy onderbou betref - in Julie 1891 begin, terwyl die staalwerk vir die bobou, wat deur die 'Gute Hoffnungshütte' in Oberhausen, Duitsland, vervaardig is, in Maart 1892 na Suid-Afrika verskep is. Die bobou van 'n spoorwegbrug oor die Hennopsrivier, 'n boog van 25 m, is met ossewaens van Charlestown aankeur. Spoorweg-

materiaal, lokomotiewe, het in Port Elizabeth en Oos-Londen aangekom waar die loko's en passasierswaens van wiewe voorsien en met eie trekkrag na die Suiderlyn vervoer is. Geldelik is die aanleg van die genoemde spoorlyn deur aankoop van NZASM-obligasies (£300 000) gesteun, terwyl die medegebruik van die lyn deur die Kaapse spoorweë gereël is.

Met betrekking tot die 'Randtram' is die stasie op Johannesburg vergroot en 'n aantal personeelwoninggebou. Die steenkoolmyn by Springs het die nodige uitbreidings en verbeterings ondergaan, terwyl die aanvoer van skeepsvrage deur die Union- en die Castle-maatskappye en die Deutsche Ost-Afrika Linie geringer was as in die verlede. Van die begin af was die 'Randtram' winsgewend en is steenkoolopslagplekke by verskeie goudmynne aangebring.

Aan die slot van hierdie verslag is verklaar:

"Het werk, dat voltooid is en de snelheid, waarmede de door vele deskundigen onoverkomelijk geachte bezwaren zijn overwonnen, vormen een blijvende eeuzeuil voor de Nederlandse ingenieurs.

"In vergelyking met hetgeen verricht is, is dat gene wat nog te verrichten is, kinderwerk, al zijn er nog lechmische moeilikheden te overwinnen."

Hulde is gebring aan ingenieurs, deskundiges en personeel wat veral in die ongesonde Laeveld hulle werk moes verrig en getoon het dat hulle die eer van die NZASM wou en kon hooghou.

9. Gebeurtenisse in 1892 en 1893. Die verslag oor 1894.

Kaapse lokomotiewe het reeds op 23 Mei 1892 oor die hulpbrug oor die Vaalrivier gery, terwyl op 20 Junie 1892 die 'Oosterlijn' tot op Nelspruit gevorder het.

1893 het, met die totstandkoming van die spoorwegverbinding Pretoria-Johannesburg-Bloemfontein en die Kaapse hawens begin. 'n Nuwe tydperk in die vervoergeskiedenis van ons land het aangebreek. Sowel die Suiderlyn as die 'Randtram' het die mees optimistiese verwagtings oortref. Om die algehele leiding van die NZASM-belange in Suid-Afrika op hom te neem, het direkteur-ingenieur G.A.A. Middelberg (1846-1916) na Pretoria oorgekom. Voor sy vestiging in die NZASM-huis, aan die destydse Markstraat (nou: Paul Krugerstraat), Pretoria, het Middelberg reeds 'n drietal besoeke aan Transvaal gebring om nou, tot die begin van 1899, die NZASM tot 'n groot bedryf te laat uitgroei. Onder sy leiding het die Oosterspoorlyn, die verbinding met die Vrystaats-Kaapse spoorweë en die Natalse spoorwegstelsel tot stand gekom. Sy lewe, werk en ideale gedurende die genoemde tydperk is deur die historikus, prof. Dr. F.J. du Toit Spies in "Briewe uit Transvaal van G.A.A. Middelberg" (1953) uitvoerig beskryf.



Die NZASM se jaarverslag oor 1894 begin met die volgende heuglike mededeling:

"De spoorweg van de Portugeesche grens naar Pretoria-Johannesburg en Vaalrivier is in 1894 voltooid...."

Na tallose struikelblokke is die hoofdoel van die NZASM se werksaamhede, in en ten behoeve van die ZAR, in 1894 verwezenlik. Hoogtepunte was: 10 Maart 1892 - Opening van die Delagoabaai-spoorlyn tot Kaapmuiden (74 km); 18 April 1892 - Opening tot Krokodilpoort (93 km); 20 Junie 1892 - Opening tot Nelspruit (116 km); 1 Junie 1893 - Opening tot Alkmaar (135 km); 20 November 1893 - Opening tot Elands-hoek (158 km); 20 Januarie 1894 - Opening tot Waterval-Onder (203 km); 20 Junie 1894 - Opening tot Waterval-Boven; 10 Julie 1894 - Opening tot Machadodorp (223 km).

Reeds vroeër is met die aanleg van 'n deel van die Delagoabaai-spoorlyn van Pretoria af begin. Dié gedeelte is op 13 Mei 1894 tot Eerste Fabrieken voltooi. Op 15 Oktober 1894 was dié gedeelte vir vervoer en verkeer tot Bronkhorst-spruit gereed en op 20 Oktober 1894 het die eerste trein uit die ooste op Pretoria aangekom.

Op 2 November 1894 het staatspresident S.J.P. Kruger, deur die laaste bout van die Oosterlyn by Wilgerivier vas te draai op 'n simboliese wyse die werksaamhede aan die Delagoabaaispoorweg afgesluit. Op 11 Desember 1894 is die hele Delagoabaaispoorlyn vir beperkte verkeer oopgestel en op Nuwejaarsdag 1895 het die volledige opening van die gereelde diens tussen Pretoria en Lourenço Marques gevolg.

In Nederland is, op 1 Augustus 1894, jonkheer J.A. van Kretschmar van Veen, as administrateur van die NZASM in Nederland benoem om direkteur Van den Wall Bake by te staan, terwyl in Pretoria M.E. de Wildt as sekretaris van direkteur Middelberg aangewys is. Die Centrale Werkplaats op Pretoria is onder bestuur van ingenieur Chr. Uggla geplaas.

Die taklyn van Kaapmuiden na Barberton kon as gevolg van vertraging nog nie op 13 Desember 1894 oopgestel word nie.

'n Nuwe uitbreiding, nou in 'n suidoostelike rigting, met Charlestown as aansluitingspunt na Natal, het voortgevloei uit 'n ooreenkoms in 1894 ten opsigte van die spoorverbinding tussen Elsburg en Charlestown. Die Natalse regering was bereid om die aanleg van 'n lyn van Charlestown na Heidelberg te bekostig, terwyl die NZASM vir die bou van die trajek van Heidelberg na Elsburg sou sorg. Op dié tyd-stip was die verwagting dat dié spoorlyn gedurende die tweede helfte van 1895 gereed sou kom.

In hoofsaak het die goedere wat in 1894 uit Europa verskep is uit boboumateriale (17104 ton), brûe (2196 ton), lokomotiewe en spoorwaens (8683 ton), seinbenodigdhede (569

ton), telegraafleiding (491 ton) en 3158 ton ongespesifiseerde goedere bestaan. Van hierdie totale tonnemaat is 9321 oor Oos-Londen, 13513 oor Durban en 9367 oor Delagoabaai vervoer. Verder is in totaal in Oos-Londen 61 862, in Durban 103203 en in Lourenço Marques 77711 dwarslêers ontskeep.

Terselfdertyd is o.m. huise vir spoorwegpersoneel op Elandsfontein (Germiston), Komatipoort, Nelspruit en Godwanarivier en 'n goedereopslagplek op Springs gebou. Tewens is 'n spaar- en ondersteuningsfonds vir NZASM-personeellede en 'n siekefonds met 1598 werknemers en hulle afhanklikes in die lewe geroep.

Van belang is die mededeling dat, tydens die aanleg van die 'Oosterlijn' eers 'n tydelike eindpunt op Waterval-Onder ontstaan het. Vandaar is goedere, behalwe na Johannesburg en Pretoria, ook met ossewaens na Masjonaland, Bulawayo en Fort Salisbury vervoer. Later het Machadodorp, waar bestaande transportpaaie mekaar gekruis het, dieselfde rol gespeel.

Tydens die sitting van die Volksraad in 1894 is in beginsel besluit om 'n spoorlyn van Krugersdorp na Potchefstroom en Klerksdorp aan te lê. Die NZASM sou dié verbinding mettertyd daarstel en beheer.

Op 1 Januarie 1895 was die volgende spoorlyne in die ZAR in bedryf: Krugersdorp-Johannesburg (32 km); die dubbelspoor Johannesburg-Elandsfontein (16 km); Elandsfontein-Springs (34 km); Vaalrivier-Elandsfontein (66 km); Elandsfontein-Pretoria (59 km); Pretoria-Bronkhorstspruit (64 km); Bronkhorstspruit-Machadodorp (223 km); Machadodorp-Transvaals-Portugese grens (186 km): in totaal 680 km.

#### 10. Die suidwestelike spoorwegverbinding.

Die regering van die ZAR was ten gunste van 'n spoorlyn tussen Krugersdorp en Klerksdorp om Potchefstroom met Johannesburg en Pretoria te verbind en om die bevolking van Wes-Transvaal in staat te stel om produkte in die Goudstad te bemark.

Op 26 Augustus 1893 het die Volksraad in dier voege besluit. Teen Junie 1895 het die NZASM met die voorbereidingswerk begin. Op 11 Januarie 1897 het die aanleg tot Potchefstroom gevorder en op 3 Augustus 1897 is die verbinding Krugersdorp-Klerksdorp (156 km) vir verkeer oopgestel.

11. Die jare 1895 en 1896. Die staat neem die bedryf tydelik oor.

Die vernaamste voorvalle in die geskiedenis van die NZASM in 1895-96 word hier opgesom:

18 Januarie 1895: Die aanleg van die spoorlyn Krugers-

dorp-Klerksdorp goedgekeur.

7 Februarie 1895: Oorstromings rig aansienlike skade aan die 'Oosterlijn' en taklyn na Barberton aan.

Maart 1895: Die eerste gedeelte van die taklyn Aroca-Kaapmuiden in gebruik geneem - die hele lyn oop op 1 April 1896.

27 Augustus 1895: Spoorlyn van die Natalgrens-Stander-ton geopen. 15 Desember 1895: oopstelling van die hele lyn.

2 Januarie 1896: Die opening van passasiers- en goeder- vervoer Durban-Johannesburg.

19 Februarie 1896: Groot dinamietontploffing rig skade op Vrededorp aan.

1896: Ongekende bloei en vooruitgang: verlaging van spoorwegtariewe en 'n betekenisvolle toename in die spoor- verkeer.

1896: Oorname deur die regering van die Oranje-Vry- staat van die spoorlyne op sy grondgebied en die sluiting van 'n spoorwegverbond deur die twee susterrepublieke.

## 12. 1897-1899.

Daar is 'n paar gebeurtenisse van belang in 1897, soos die konferensie van spoorwegbesture en die opening van die verbinding tussen Krugersdorp en Klerksdorp genoem.

1897: Volksraad-ondersoek na oponthoud met die aanleg van spoorlyn Pretoria-Pietersburg.

13 Mei 1896: Stigting van die Pretoria-Pietersburg- spoorwegmaatskappy.

1 Julie 1898: Spoorlyn onafhanklik van die NZASM tot Nylstroom oopgestel.

Junie 1899: Opening van die oorblywende deel tot Pietersburg.

1 Junie 1899: Spoorwegnetwerk van die NZASM met Pre- toria-Pietersburglyn verbind.

29 September 1899: Die regering van ZAR neem die be- heer van die spoorweë in die land.

## 13. NZASM in oorlogstyd tot sy ontbinding (1908)

Die eerste invloed van die naderende oorlog op die spoorwegverkeer en -vervoer was dat in September 1899 ruim 33000 en in Oktober 97000 Blankes en Swartes die Republiek verlaat het.

Van 29 September 1899 tot en met 10 Oktober 1899 is 8369 burgers, 5381 perde, 398 waens, 1907 osse, 1525 ton goedere, 8 kanonne en 93 ton ammunisie na Natal vervoer. Tot en met 31 Oktober 1899 is 13413 burgers, 13271 perde en muile, 3203 osse, 1077 waens, 53 kanonne, 3972 ton goedere en 683 ton ammunisie oor al die spoorlyne van die ZAR vervoer.

Behalwe dat die NZASM-personeel hierdie werksaamhede

moes verrig, is in diensorder nr. 33 van 7 September 1899 ook voorsiening gemaak dat personeellede kommando- of bewakingsdienste kon verrig wat - in albei gevalle - as krygsdiens beskou is. By al die groot brûe en soveel moontlik langs die spoorlyne is wagposte geplaas wat gedeeltelik uit burgers en gedeeltelik uit vrywilligers van die Hollanderkorps bestaan het. 'n Deel van die lede van dié korps was personeellede van die NZASM.

Na die aanvanklike suksesvolle Boere-offensief in Natal het NZASM-personeel, op las van die Kommandant-generaal, die spoorwegverkeer op besette spoorlyne gereël. Op 3 Januarie 1900 het dié verantwoordelikheid tot die Tugelafront uitgestrek. Op las van die militêre owerhede het 'n NZASM-amptenaar die Tugelabrug by Colenso verniel. Sandsakke is in spoorweggetrokke vervoer om 'n dam in die Kliprivier te lê om die water op te stoot waardeur, soos verwag is, Ladysmith sou oorstrom. Voordat die dam voltooi was, is Ladysmith ontset. Nadat die Boere-offensief in Natal doodgeloop het, is die geleidelike terugtog van spoorwegpersoneel ordelik uitgevoer. Spoorwegbrûe, watertenks e.d.m. is, op las van die militêre bevelvoering, vernietig. In Mei 1900 is, met die terugtrekking van die Boeremagte na Laingsnek, die spoorwegdienste aan die Natalse front gestaak.

Verder is voorrade van die Rooikruis na die fronte vervoer, kanonne in die werkswinkel van die NZASM in Pretoria herstel en het NZASM-personeel in die Oranje-Vrystaat as treindrywers en stokers opgetree nadat Britse personeel wegeloop het. Spoorlyne agter die frõnte is in stand gehou of herstel.

Johannesburg is op 30 Mei 1900 deur die Britse troepe beset. Op 29 Mei 1900 het die regering met 'n NZASM-trein na Machadodorp vertrek. Spoorwegmateriaal, ook van die Oranje-Vrystaat, sou op die Delagoabaaispoorlyn in veiligheid gebring word, maar hierdie plan kon slegs gedeeltelik uitgevoer word. Omdat die regering geen opdrag gegee het om die NZASM-geboue in Pretoria te verniel nie, het die stasie, die sentrale werkswinkel, die magasynne en die kantore ongeskonde in Britse hande geval. Tot die besetting van Waterval-Boven, op 30 Augustus 1900 het die NZASM se afdelingskantore daar in bedryf gebly. Daarna het 'n paar dae se verblyf op Hectorspruit en Komatipoort gevolg. By Komatipoort is lokomotiewe op die Selatilyn geplaas en verder is 'n duisendtal trokke na Lourenço Marques gebring en later deur die Portugese owerhede aan die Britse militêre outoriteite uitgelewer. Deur botsings, ontsprings, beskieting van treine het 'n groot deel van die lokomotiewe en ander rollende materiaal verlore gegaan.

In die besette gebiede het die personeel opgehou om te

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 "Kruger 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.

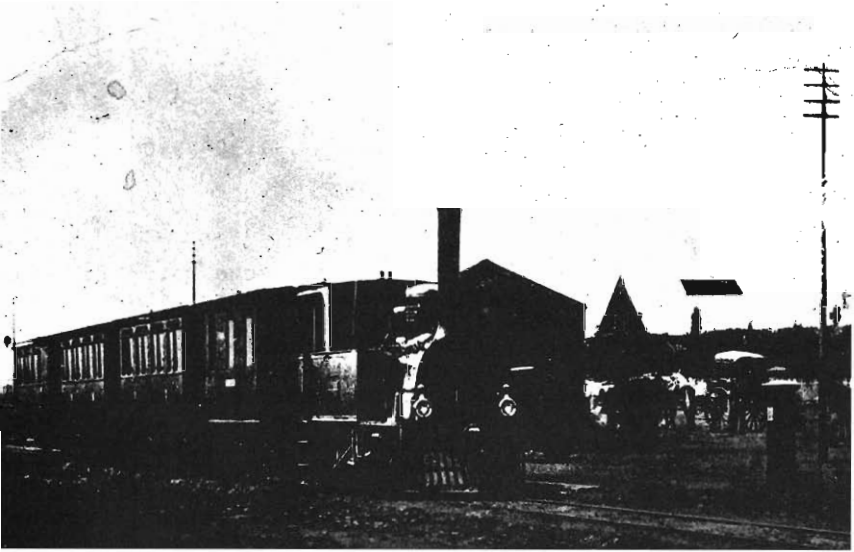
"Verslag der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij over het jaar 1890." Idem... 1891, idem... 1894. Amsterdam, s.j.



*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,<sup>1)</sup> by die herdenking in 1945 van die opening van die Oosterlyn in 1895<sup>1)</sup>, 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.<sup>2)</sup> 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 kunstyl 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.

**SKILDHOUSERS:** 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 Randtram<sup>3)</sup> 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.<sup>4)</sup>

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.<sup>5)</sup> 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.<sup>6)</sup>

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,<sup>7)</sup> 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.<sup>8)</sup>

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

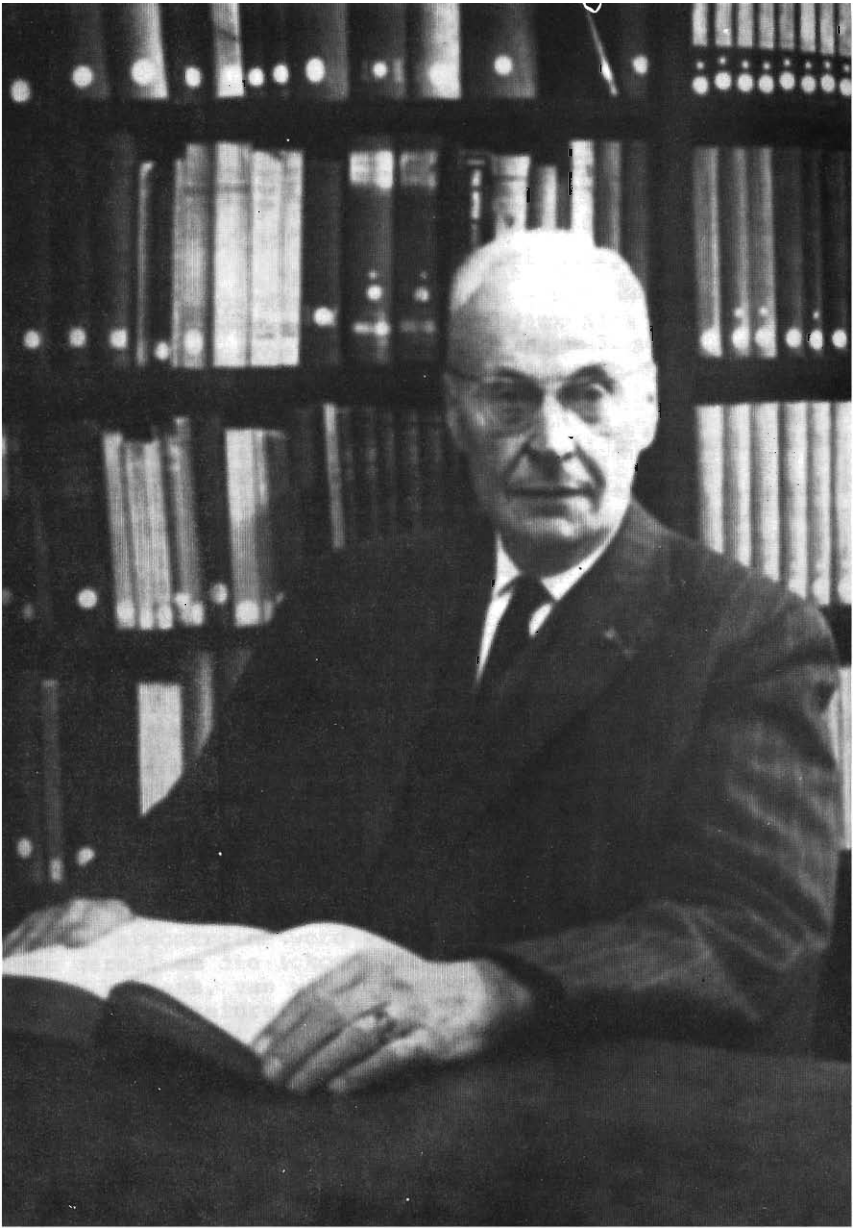
Op 24 Maart sou die "Emil Kessler" nog 'n rit onderneem. Die SA Vervoerdienstemuseum het ook meegedeel: "Die historiese lokomotief sal gedurende die feesweek (17-25 Maart 1990) deur die publiek op Johannesburgstasie besigtig kan word en spesiale stoomtreine word vanaf die Wes- en Oosrand vir skoliere 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



van het besef, dat in de toekomst uitdrukking zou worden gegeven aan de samenhang van geheel Zuid-Afrika. Dom of kortzichtig mag men haar dus zeker niet noemen. Zij heeft slechts net ongeluk gehad van te staan aan de kant die verloor."

- Verslag van die algemene vergadering "Historisch Genootschap", Utrecht, 20.4.1938, p.46; oorgedruk in "Verkenning en Onderzoek" (Groningen, 1965), p.321.

Oor Dr. Leyds het hy in 1942 o.m. opgemerk:

"Vasthoudendheid kan leiden tot trouw als Leyds jegens Kruger heeft gevoeld en getoond, ondanks alle besef van de zwakheden van de ander. Zij kan ook de moed der overtuiging schenken, en zeker deed zij dat bij Leyds, die steeds heeft gevolgd wat hij gevoelde als eis van plicht en geweten. Ten aanzien van de republiek betekende het voor hem dat hij zocht te handhaven wat haar eer en waardigheid en haar mogelijkheden voor de toekomst vergden, liever dan, gelijk velen wilden, dat hij bukken zou voor overmacht."

- "Handelingen en Levensberichten van de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde te Leiden", 1941-1942, p.24; oorgedruk in "Verkenning en Onderzoek", (Groningen, 1965), p.342.

Suid-Afrika het hierdie en ander werksaamhede, waaraan nog aandag gewy sal word, op 'n passende wyse na waarde geskat deur jhr. prof. Dr. P.J. van Winter met 'n tweetal eredoktorsgrade te vereer. Die eerste is in 1953, tydens 'n besoek aan ons land, deur die Universiteit van Stellenbosch toegeken. In 1973 het 'n tweede eredoktoraat, dié keer deur die Universiteit van Suid-Afrika, gevolg.

Pieter Jan van Winter is op 2.8.1895 in die stad Utrecht, Nederland, gebore. Hy het aanvanklik onderrig in geskiedenis aan verskillende hoërskole gegee. Sy eerste pos as dosent het hy van 1919-1926 aan die "Gemeentelike Hogere Burgerschool" te Groningen beklee. Hy kry in 1928, terwyl hy in Amsterdam gewoon het, 'n aanbieding van 'n professoraat in ons land. Hy het die aanbod nie aangeneem nie. In die voorafgaande jaar (1927) het hy, aan die Rijksuniversiteit van Leiden, onder die beroemde Nederlandse kultuurhistorikus en geskiedkundige, prof. Dr. Johan Huizinga (1872-1945), gepromoveer op die proefskrif "Het aandeel van den Amsterdamschen handel aan de opbouw van het Amerikaansche Gemeenebest" ('s-Gravenhage, deel 1, 1927; tweede deel 6 jaar later). Dit was 'n ekonomies-historiese onderwerp oor die ekonomiese belangrike bedrywighede van 'n groep Amsterdamse bankiers en 'n aantal vooraanstaande Amerikaners.

Drie jaar later is jhr. Dr. Van Winter benoem as sekretaris van die Nederlandsch-Zuid-Afrikaansche Vereeniging (NZAV)

te Amsterdam. Tot 1939 sou hy dié pos beklee en 'n belangrike plek in die geskiedenis van 'n nog bestaande vereniging inneem wat hom sedert sy oprigting in 1881 steeds beywer om o.m. die kulturele bande tussen Nederland en ons land te verstewig en uit te brei. Daarna sou jhr. Dr. Van Winter nog tientalle jare lid van die hoofbestuur van die NZAV en lid van daarmee verbonde organisasies soos die "Studiefonds voor Zuid-Afrikaanse Studenten" en die "Fonds voor het Hollandsch onderwijs in Zuid-Afrika" bly. Van 1938-1966 was hy redakteur van die maandblad "Zuid-Afrika", die amptelike orgaan van die NZAV. Hy het dié blad grotendeels self volgeskryf en na 1966 tot sy heengaan as ere-redaksielid opgetree.

Sy eerste bydrae oor die geskiedenis van ons land, wat in boekvorm verskyn het, was "Zuid-Afrika onder Nederlandsch Bestuur" in die jubileumboek "Gedenkboek uitgegeven door de Nederlandsch-Zuid-Afrikaansche Vereeniging, bij gelegenheid van haar vijftig-jarig bestaan, 1881-1931" (Amsterdam, 1931) (pp. 11-38). Hierdie studie eindig o.m. met die volgende, insiggewende opmerking:

"Overzien wij nog eenmaal hetgeen in het voorafgaande naar voren werd gebracht, dan bespeuren wij al in de 18de eeuw in Hollandsch Zuid-Afrika in hoofdzaak twee krachten, die beiden streefden naar zelfbestuur, de eene meer nationaal, de andere, die der Boeren, vooral plaatselijk. Het zijn factoren geweest, die ook in de 19de eeuw van zich hebben doen spreken" (p.37).

Van 1936 dateer 'n tweetal bydraes, t.w. "Zuid-Afrika onder Nederlandsch bewind", t.w. die teks by 'n kaart van die "Geschiedkundige Atlas van Nederland" ('s-Gravenhage, 1936, bl. 20-28), en "Normen en Beginselen bij de emigratie naar Zuid-Afrika", soos verskyn in die maandblad "Zuid-Afrika" (jg. 13, nr. 6, 1936) en ook afsonderlik, onder dieselfde titel, versprei (Amsterdam, 1936).

'n Tweetal nuwe rigtings, met Suid-Afrika as werkterrein, is in 1937 en 1938 deur die outeur ingeslaan.

xxxxxx

In 1937 het die eerste deel van die gesaghebbende studie "Onder Krugers Hollanders - Geschiedenis van de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij" (Amsterdam, 1937) die lig gesien. Hierdie baanbrekerswerk is in 1938 deur 'n tweede deel (Amsterdam, 1938) gevolg. In dieselfde jaar het, in 'n sterk verkorte vorm, die bydrae "De Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij, de Zuid-Afrikaansche Republiek en de Unie van Zuid-Afrika" in die verslagreeks van die "Historische Genootschap" (Utrecht) verskyn. In "De Nederlanders in de Zuid-Afrikaansche Republiek" is aandag aan hierdie bevolkingselement in die eertydse Transvaal gegee. Dié bydrae het in "Nederlandsche Historiebladen" (Utrecht, nr. 1, 1938) verskyn.

'n Artikel "Nederland en Zuid-Afrika" in die "Economisch-Statistische Berichten" (jaargang 23, 1938), is ons, wat inhoud en omvang betref, onbekend.

Van dieselfde jaar noem ons nog die volgende belangrike bydraes wat in die Eufeeseuitgawe van die letterkundige tydskrif "De Gids" (Desember 1938, deel 4) verskyn het:

"Voortrekkers en Trekboeren in die gesiedenis van Zuid-Afrika" (pp.305-337) en "Vijftig jaar cultuurstrijd aan den Witwatersrand" (pp.338-346).

Deur dié bydraes het die swartepunt van jhr. Dr. Van Winter se historiese belangstelling in 1938 noordwaarts begin beweeg en het hy sy aandag grotendeels op Transvaal toegespits.

Terugsiende het hy in 1987 in 'n brief teenoor die skrywer van hierdie huldeblyk en herinneringe verklaar:

"Onder Krugers Hollanders is een van mijn beste werken. Het heeft in belangrijke mate bijgedragen tot de carrière die ik heb mogen maken" (Groningen, 9.8.1987).

Hier het die tydperk in die lewe en werk van jhr. Dr. Van Winter begin wat prof. Dr. A.G. Jongkees in die volgende woorde geskets het:

"Verleden en heden van de gewezen Boeren-republieken hebben hem aangetrokken en geboeid, zijn hem blijven boeien."

xxxxxx

Op 12.8.1939 volg jhr. prof. Dr. P.J. van Winter se benoeming as hoogleraar in geskiedenis aan die Rijksuniversiteit te Groningen. Hy sou dié pos met onderskeiding tot 1.9.1965 beklee. Sy rede by geleentheid van die aanvaarding van die amp van hoogleraar, wat hy op 18.11.1939 gehou het, het oor die onderwerp "Engeland en Cromwell" gehandel (teks: "Verkenning en Onderzoek", pp.11-32).

xxxxxx

Die stad Groningen en die gelyknamige provinsie vorm die swartepunt op ekonomiese en kulturele gebied van die noorderlike deel van Nederland as gevolg van o.m. sy gunstige ligging ten opsigte van die see, die aanwesigheid van diverse bodemskatte en die arbeidsaamheid en deursettingsvermoë van sy bevolking.

In die vyftiende eeu was die stad reeds 'n stadstaat van betekenis en op 23.8.1614 is die plaaslike universiteit ingewy wat, in 1815, tot 'n ryksuniversiteit verhef is. Die eerste rektor was die reeds genoemde Ubbo Emmius (Greetsiel, 1547 - Groningen, 1625), wat tewens hoogleraar in geskiedenis en Grieks was. Hy het vanaf 1595 in die stad gewoon en gewerk.

Jhr. prof. dr. P.J. van Winter was tot 1.9.1965 hoogleraar in geskiedenis, terwyl hom in 1953 die eer te beurt geval het om rektor aan die universiteit te word. Op 20.9.1954 het hy sy rektorale diensjaar met 'n rede oor die aanloop van die Britse imperialisme afgesluit, waarin hy o.m. na die Kaapkolonie verwys het. ("Verkenning en onderzoek", pp.33-56.)

Binne 'n jaar na die aanvaarding van die benoeming het tot 1945, die Duitse besetting van Nederland gevolg. In dié verband het jhr. prof. Dr. Van Winter in 'n toespraak op 28.8.1961 o.m. verklaar:

"Wij weten uit een recent verleden wat het vergt stand te houden wanneer alles om ons wankelt. Wij weten ook dat het eerste nodige is dat wij weten wáár wij stand willen houden." ("Verkenning en onderzoek", pp.245-246.)

Na die oorlogsjare kon jhr. prof. Dr. Van Winter hom weer, in volle vryheid aan sy taak wy. Hy het in die jare 1940-1945 Suid-Afrika nie vergeet nie.

Daarvan getuig sy twee bydraes in die "Handelingen en Levensberichten"-reeks van die "Maatschappij der Nederlandsche Letterkunde te Leiden" (1942), t.w. die lewensberig oor Dr. Willem Johannes Leyds en die beskouing "Dr. Leyds en Zuid-Afrika" (o.m. afgedruk in "Verkenning en Onderzoek", pp.322-343).

Na die oorlogsjare 1940-45 was jhr. prof. Dr. P.J. van Winter o.m. lid van die Nederlandse "Commissie van Advies en Coördinatie" in verband met die latere kulturele verdrag tussen Nederland en ons land. In 1952 het hy 'n belangrike aandeel in die Jan van Riebeeck-herdenking in Nederland gehad. Studente uit ons land was in dié jare onder sy gehoor. Die latere prof. Dr. F.A. van Jaarsveld (Pretoria) was een van hulle. Besoekers van ons land het die professor in sy statige woning aan die Noorderhaven besoek.

In 1953, by geleentheid van een van sy besoeke aan ons land, het die Universiteit van Stellenbosch jhr. prof. Dr. Van Winter met 'n eredoktorsgraad vereer. Op 21.9.1953, in dieselfde jaar, het prof. Dr. J.H. Beekhuis die rektoraat van die Rijksuniversiteit Groningen aan jhr. prof. Dr. Van Winter oorgedra. 'n Jaar later, op 29.9.1954 het die aftredende rektor sy verslag van die lotgevalle van die Rijksuniversiteit in die studiejaar 1953-1954 voorgedra.

In die voorafgaande en daaropvolgende jare het die afgetrede rektor o.m. in die volgende bydraes aandag aan ons land en sy vraagstukke gewy:

1952 - "De Kaapkolonie in 1710", maandblad "Zuid-Afrika" (April 1952).

1955 - "De Apartheidspolitiek in Zuid-Afrika" ("De Gids", 118-1, 1955).

1955 - "Zuid-Afrika in de Hollandse tijd", in "Nederlanders over de Zeeën, 350 Jaar geschiedenis van Nederland buitengaats" (Utrecht, 1955, tweede druk).

1956 - "The New History, Public Lecture delivered at the University of Natal", in "Theory, A Journal of Studies in the Arts, Humanities and Social Sciences" (no. 8, 1956).

1964 - "De Nederlanders in de Zuid-Afrikaansche Republiek", in

"Economisch-Historische Herdrukken" ('s-Gravenhage, 1964; herdruk uit "Nederlandsche Historiebladen" (1, 1938).

Verder het jhr. prof. Dr. P.J. van Winter sedert 1938, in sy hoedanigheid as redakteur, verskeie uiteenlopende bydraes in die maandblad "Zuid-Afrika", die orgaan van die NZAV, Amsterdam, gepubliseer. Van 1946-1953 was hy met die leiding van die "Kroniek" in "Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden" belas. Van sy hand het na 1953 ook artikels in die "Bijdragen" verskyn.

Die universitêre loopbaan van jhr. prof. Dr. P.J. van Winter is op 21.5.1965 met sy afskeidslesing as hoogleraar in die algemene en vaderlandse geskiedenis van die Nuwe Tyd afgesluit. Sy onderwerp by dié geleentheid was "De Chinezen van Europa" (Groningen, 1965, pp.27). Aan die slot van hierdie lesing het hy aan sy toehoorders o.m. gesê dat hy met hulle geswerf het in ruimte en tyd, soos dit van 'n historikus verwag mag word (p.21).

Het hy dalk op dié oomblik gedink aan sy navorsing in die Kaapse Argiefbewaarpark, Kaapstad, waar hy in November 1947, aan die hand van die bevindings van die Suid-Afrikaanse historikus George McCall Theal (1837-1919) die oudste grense van die distrik Tulbagh gekontroleer het? Sy bevindings in dié verband is sowel in "Africana Aantekeninge en Nuus" (Johannesburg, 1951, pp.122-128) as in "Verkenning en Onderzoek" (pp.268-275) gepubliseer.

By geleentheid van sy aftrede is deur 'n ere- en werkkomitee 'n keuse uit sy werk in boekvorm, onder die titel "Verkenning en Onderzoek" (Groningen, 1965, pp.451) as 'n huldeblyk van oud-leerlinge, kollegas en ander vriende aan die skeidende hoogleraar aangebied.

xxxxxxx

Besondere vermelding verdien die toekening van 'n eredoktorsgraad deur die Universiteit van Suid-Afrika aan jhr. prof. Dr. P.J. van Winter in 1973.

Ten slotte word hier vermeld dat die op 6 Maart 1990 heengegane o.m. lid van die "Koninklijke Academie van Wetenschappen", lid van die "Maatschappij der Nederlandse Letterkunde" te Leiden, lid van die "Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten" (België) en Ridder in die Orde van die "Nederlandse Leeuw" was.

In 'n omsendbrief van die NZAV is jhr. prof. Dr. P.J. van Winter tereg as "een groot vriend van Zuid-Afrika en meer dan zestig jaar een centrale figuur in de culturele relaties tussen Nederland en Zuid-Afrika".<sup>1)</sup> bestempel.

Aantekening.

1. Die oorledene was sedert 1972 wewenaar van sy tweede eggenote (Maria Johanna Spork) en sy reeds vroeër oorlede eerste eggenote (Anna Hortense Sark). Drie kinders het, aldus die doodsberig, sy heengaan betreur. Hulle is: prof. Dr. J.M. van Winter (Utrecht), Clasine (Lexington, V.S.A.) en Henriette Agnes van Winter (Groningen).

UIT DIE GESKIEDENIS VAN DIE NEDBANK (3) -  
100 JAAR BANKVAS

Die hoofagent oor die besetting van Pretoria, Junie 1900  
deur C. de Jong

Die hoofagent van die Nederlandsche Bank en Credietvereniging voor Zuid-Afrika (NBCV, sedert 1971 Nedbank genoem) tydens die Tweede Anglo-Boere-oorlog was Hendrik Christiaan Jorissen, tweede seun van oud-Staatsekretaris en oud-hoofregter van die Zuid-Afrikaansche Republiek (ZAR) E.J.P. Jorissen. Die "Standard Encyclopaedia of Southern Africa", volume 6, deel oor hom mee: "Jorissen, Hendrik Christiaan. Banker. (Born at) Groningen 20.7.1866, (died at) Cape Town 24.12.1949. He was the second son of Dr. E.J.P. Jorissen and arrived with his parents in Pretoria at the age of ten. He joined the Standard Bank and later established a brokerage firm in Kimberley, Barberton and Johannesburg. In 1888 he entered the service of what later became the Netherlands Bank of South Africa in Pretoria and from 1891 until 1920 was its principal representative in South Africa. He was Deputy Governor of the South African Reserve Bank from 1921 until 1926 and upon his retirement became a director (of the SARB) which he remained until his death" - Jan Ploeger.

Ek voeg aan sy lewenskets by dat hy sy loopbaan by die NBCV in die kantoor te Johannesburg begin het en in 1891 een van die twee hoofagente van die instelling te Pretoria geword het; die ander hoofagent was L.G. Vorstman, bestuurder van die maatskappy vir vervaardiging van plofstowwe. Jorissen was die bestuurder wat die NBCV deur moeilike jare geloods het.

In die loop van 1899 het die dreiging van oorlog tussen Brittanje en die Boererepublieke steeds toegeneem en op 11 Oktober het die lank verwagte oorlog uitbreek. Die direksie van die NBCV het die nodige voorsorge getref, maar kon min uitrig om die bank te beveilig. Die bank het toe 'n hoofagentskap in Pretoria en bykantore in Johannesburg - die belangrikste kantoor -, Potchefstroom en Brugspruit by die steenkoolmyne by die latere Witbank gehad. In die eerste fase van die stryd het die Boere oorwinnings behaal, veral van 10 tot 17 Desember 1899, die "Black Week" vir Brittanje genoem. Met die omsingeling van generaal P.A. Cronjé en sy leër by Paardeberg en sy oorgawe op 27 Februarie 1900, en die gelyktydige deurbraak van die Britte deur die Tugelalinie op dieselfde dag en die ontset van Ladysmith as gevolg daarvan, het 'n beslissende wending in die oorlog gekom. Daarna kon die Boere die stryd nie meer wen nie. Lord Roberts het op 13 Maart 1900 Bloemfontein beset en op 3 Mei sy opmars na Pretoria begin. Die Boerekommando's onder generaal Louis Botha moes steeds terugtrek om nie deur die Britse oormag omsingel en tot oorgawe gedwing te word nie, soos met Cronjé gebeur het. Die Britse leër het op 31 Mei Johannesburg beset en op 5 Junie Pretoria. In die nag van 29 op 30 Mei het die

ZAR-regering in stilte en in haas Pretoria verlaat en na Machadodorp uitgewyk.

Jan C. Smuts skryf in sy herinneringe aan die Tweede Anglo-Boere-oorlog, "Memoirs of the Boer War" - skitterend van geskiedskrywing en styl -, oor die spanningsvolle dae kort voor en na die besetting van Pretoria: "Pretoria - the holy of holies of the Republic of South Africa - was generally expected to mark a decisive stage of the war: to the British commanders the expected final Boer stand at Pretoria and its capture seemed likely to be the coup de grâce to the Republics; to the Boer rank and file it appeared ... as the great Armageddon<sup>1)</sup> where the Boer forces ... would deliver that united final blow ... They did not know that in the inner circle of their Government it had already been decided to abandon Pretoria ... and that the hope ... was not in the fortified town but on the illimitable veld."<sup>2)</sup>

Talle burgers het veel verwag van die sterk en duur forte wat Pretoria omring, maar hul verdedigers was min en die kanonne was kort na die uitbreek van die oorlog na die front verskuif. Dit was strydig met die gees van die Boere om hulle te laat opsluit en beleër in 'n vesting of stad, hulle wou beweeglik bly en te perd in die veld opereer om terug te trek wanneer hul aftog bedreig sou word.

Toe die ZAR-regering die hoofstad verlaat het, was die kommando's nog by Johannesburg en hy het geen polisie en min hoofamptenare agtergelaat - volgens Jan Smuts alleen hy en vise-president Schalk Burger wat hom op 29 Mei siek gemeld en op 30 Mei die stad verlaat het om sy gesin na Lydenburg in veiligheid te bring. Daar was 'n gesagsleemte in die hoofstad en die bevolking het goewermentspakhuisse oopgebreek en geplunder omdat die voorrade anders in die hande van die vyand sou val.

Jan Smuts skryf oor die gesagskrisis na die vertrek van die regering: "To my misfortunes, my authority (as Staatsprokureur) did not remain unquestioned and a rival started up in the shape of a so-called 'rust en orde' committee of which the burgomaster, Piet Potgieter (noot: Mayor of Pretoria from 29 December 1898 to 5 June 1900), and the Chief Justice, Gregorowski, formed prominent members ... Their principal anxiety was to devise ways and means to prevent the bombardment of the town by an early surrender so that they acquired the unenviable name of the 'surrender committee'."<sup>3)</sup>

'n Paar dae later het die terugtrekkende oorblyfsels van die Transvaalse kommando's uit die suide in Pretoria opgedaag, moeg, moedeloos en honger. Maar hulle het geen onderdak, geen voedsel, drank en voorrade gevind nie en verder getrek na die ooste, agter die ZAR-regering aan. Generaal Louis Botha het in Pretoria aangekom, die rust en orde komitee en ander ordebewaarders tersy gestel en sy eie gesagdraers in die regeringlose stad aangestel, van wie C.G.S. Sandberg die sterkste figuur was.<sup>4)</sup>

Orde en rus het ten dele teruggekeer. Op 4 Junie het die voorhoede van die Britse leër die stad genader en 'n paar grante afgevuur wat gelukkig min skade aangerig het. Die Britte het die verlate forte oorgeneem en op 5 Junie Pretoria binne-gemarsjeer sonderom 'n skoot te skiet. Pretoria was voortaan Brits.

Tydgenote, onder wie H.C. Jorissen, het die gebeurtenisse kort voor die besetting van Pretoria in hel kleure as hoogs dramaties beskryf. Die beskrewe gebeurtenisse verbleik en versink in die niks in vergelyking met die geweld van twee wêreldoorloë later in ons eeu wat die "Cambridge History of Europe" "the Era of Violence" noem. Maar vir die Pretorianers in 1900 was die gebeurtenisse skokkend.

Enkele weke voor en na die begin van die oorlog het duisende blank en swart immigrante die ZAR verlaat. Die goudmynbou en as gevolg daarvan die sakelewe het amper geheel tot stilstand gekom, die steenkoolontginning is ten dele voortgesit weens die voortgaande behoefte aan brandstof. Die in- en uitvoer, onder meer van goud, is grotendeels gestaak net soos die banksake. By die uitbreek van die oorlog het die ZAR-regering die plig tot betaling van huur, pag en rente op verbande opgeskort om die burgers op kommando teen skuldeisers te beskerm. Ook die banke is daardeur geraak.<sup>5)</sup> Die berigteverkeer en valutahandel met die buiteland moes voortaan oor Lourenço Marques loop met vermyding van Britse stede, en gebruik van geheime kodes was verbied. Ook die berigteverkeer tussen die hoofagent van die NBCV en die direksie in Amsterdam het moeisaam en traag geloop. Tog het Jorissen sy plig as hoofagent om weekliks die direksie uitvoerig te skryf, nagekom. Die brief wat hy in die weke voor en na die besetting van Pretoria geskryf het, volg hierna in vertaling uit Nederlands.

Die Britse militêre goewerneur van Pretoria het 'n halfjaar lank bykomende beperkings van die geldverkeer en valutahandel afgekondig om aan die teenstanders kontant en valuta te onthou. Hy het op 21 Junie 1900 proklamasie no. 4 vir dié doel uitgevaardig. Die handelsbanke mog weekliks ten hoogste £20 per bankdeposito uitbetaal en geen wissels diskonteer nie. In Desember 1900 is die beperkings vir banke verruim.<sup>6)</sup> In die loop van 1901 en 1902 is die een goudmyn na die ander heropen, is die in- en uitvoer hervat en het die sakelewe geleidelik normaler geword. Ook die NBCV het daarvan geprofiteer.

In 1900 is H.C. Jorissen uit Transvaal verban, hoewel sonder aanwysbare redê; hy het hom altyd ver van die politiek en die botsings tussen Boer en Brit gehou. Die verklaring is miskien dat sy vader, E.J.P. Jorissen, wat tegelyk met hom verban is, as oud-Staatsekretaris bekend gestaan het as anti-Brits - wat juis was. Die Jorissen-familie het na Nederland gegaan. H.C. is vervang deur V. de Braal tot sy terugkeer 'n paar maande na die Vrede van Vereeniging, op 31 Mei 1902 onderteken.<sup>7)</sup>

Hoewel die direksie en die meerderheid van die personeel



pro-Boer was en personeellede kommandodiens verrig het, het die NBCV tydens die oorlog 'n neutrale houding aangeneem en die Boereszaak nie regstreeks gesteun nie. Weens hierdie neutrale houding het die Britse besetter nie teen die NBCV gediskrimineer nie.

Die NBCV het deur die oorlog geen geldelike verliese van betekenis gelyk nie en die moeilikhede goed te bowe gekom, maar in die oorlogsjare geen dividend uitgekeer nie. Hy het ongunstiger jare in die diep na-oorlogse depressie 1903-1910 beleef. In die volgende artikel sal die bank se geskiedenis na 1910 bespreek word.

#### Verwysings

- 1) Armageddon is in Openbaring, hoofstuk 16 vers 16, Nuwe Testament in die Bybel, die slagveld waar die demone byeenkom vir die laaste stryd teen God; daarna ook simbolies vir die reusestryd en wêreldbrand tussen die groot magte van Goed en Kwaad, eindigend met die wêreldbrand volgens Christelike en oud-Germaanse mitologie, in laasgenoemde die godeskemering (Götterdämmerung, Ragnarök) genoem.
- 2) Jan C. Smuts, "Memoirs of the Boer War", in W.K. Hancock and Jean van der Poel, "Selections from the Smuts papers", volume one, Cambridge University Press, Cambridge 1966, p.537.
- 3) Jan C. Smuts, "Memoirs of the Boer War", t.a.p. verwysing 2, p.540.
- 4) Die Nederlander Jonkheer Dr. C.G.S. Sandberg, "Twintig jare onder Krugers Boeren in voor- en tegenspoed", Amsterdam 1943, vertel op p.309-319 van sy ervarings as adjudant van kommandant-generaal Louis Botha en as belangrikste lid van die driemanskap wat Botha vir die ordehandhawing in Pretoria tussen die vertrek van die ZAR-regering op 29 Mei en die Britse besetting op 5 Junie 1900 aangewys het; die ander lede was Boshoff, "landdrost van het district Pretoria", wat deur Sandberg nooit gesien is nie, en dorpsveldcornet alias commandant P.F. Zeederberg; Sandberg het die intog van lord Roberts en sy soldate in Pretoria op uitnodiging van H.C. Jorissen gesien vanuit die boverdieping van die Nederlandsche-Bankgebou aan Kerkplein en nog dieselfde dag die stad heimlik verlaat om hom weer by Botha aan te sluit.
- 5) P.J. Nieuwenhuizen, "Geskiedenis van die Nederlandsche Bank voor Zuid-Afrika" (ens.), Nedbank, Johannesburg 1988, ongepubliseerd, hoofstuk 6: "Die Bank gedurende die Anglo-Boere-oorlog 1899-1902", p.182-217, berig op p.191: "In die proklamasie van 11 Oktober 1899 is nie verwys na promesses en voorskotte op lopende rekening nie. Dié soort verpligtings is steeds deur die Bank (NBCV) opgeëis."
- 6) Nieuwenhuizen, t.a.p. verwysing 5, p.200: "In Desember 1900 is sommige van die beperkings op die banke opgehef. Wisseltransaksies en oordragte (van een bankrekening na andere) is weer normaal toegestaan."
- 7) Nieuwenhuizen t.a.p. verwysing 5 is gebaseer op die werk van mev. An-

sophie M. Joubert se Magisterverhandeling by die Randse Afrikaanse Universiteit, getitel "Die geskiedenis van die Nederlandsche Bank en Credietvereniging 1888-1902", Johannesburg, November 1986.

Pretoria, 7 Junie 1900

De Directie  
Nederlandsche Bank en Credietvereniging voor Zuid-Afrika  
Amsterdam  
Nederland

Myne Here,

Ons het U op 25 Mei (1900) geskryf en het daarna u geëerde brief van 23 April (1900) ontvang.

Ons weet nog nie wanneer ons hierdie brief kan pos nie. Nou ons egter ná die beroering en opskudding in die afgelope dae weer enigszins tyd het om kalm op kantoor te wees, begin ons alreeds met hierdie brief. Nadat ons gepasseerde Donderdag die Bank gesluit het, het ons vandag weer geopen, na volhou van 'n week sluiting.

Ons het nog geen berig van Johannesburg nie. Die verstuur van briewe en telegramme is nog nie vir die publiek oopgestel nie. Ons het egter onregstreeks verneem dat aldaar wat die banke betref niks besonders voorgeval het nie.

Ook van Potchefstroom het ons in die laaste weke niks gehoor nie.

Sodra die kabelverbinding met Europa weer oopgestel is, sal ons U natuurlik onmiddellik van die stand van sake op die hoogte stel.

Ons behoef U natuurlik nie te sê nie dat ons swaar dae agter die rug het. Ons sal U met 'n enkele woord die kroniek gee virsover ons Bank daarby betrokke was.

Woensdag, 30 Mei (1900) het hier by die outoriteite 'n telegram aangekom van die Regering wat soos U bekend sal wees, 'n paar dae tevore na Machadodorp verplaas was.<sup>1)</sup> In dié telegram het die Regering die betrokke amptenare gelas om al die goud en silwer uit die banke te neem, desnoods met geweld, en om dit na Machadodorp te stuur.

Op dieselfde middag het die betrokke amptenare met die telegram na die Nationale Bank gegaan, waar die oorspronklike (van die telegram) aan die heer Naudé getoon is.<sup>2)</sup> Mnr. Naudé het dus self die telegram gelees en die inhoud aan ons meegedeel. Hoewel later ontken is dat so 'n telegram hier ontvang was, bestaan dan ook by ons nie die minste twyfel dat die Regering se bedoeling werklik was om al die geld uit Pretoria te laat weghaal nie.

U kan u natuurlik lewendig voorstel wat ons indruk was, toe mnr. Naudé gekom en ons die saak meegedeel het. Ons het besluit om in geen geval ons geld vrywillig af te staan nie. Ons het ons gesamentlik na ons Konsul-generaal<sup>3)</sup> begewe. Hy het netso vreemd opgekyk as ons en het beloof om die volgende môre

vroeg by die Bank te wees om te sien watter maatreëls ons sou neem om ons teen die Regering se planne te verset.

Inmiddels het ons van verskillende goewermentsamptenare bevestiging van die berig ontvang. Ons mag intussen hier nie nalaat om te vermeld dat die meeste die planne net so sterk as ons afgekeur het nie.

Die volgende môre, Donderdag (31 Mei 1900), het ons die Bank nie geopen nie. Ons het dit beter gevind om ons kantoor en ons brandkluis gesluit te hou. Toe ons voldoende bevestiging van die Regering se planne had, het ons Konsul-generaal aan die president te Machadodorp getelegrafeer en in sterk bewoordinge geprotesteer. Die heer Gourko,<sup>4)</sup> Russiese attachee, wou by ons op die môre 'n redelik belangrike bedrag trek, maar kon dit nie doen nie aangesien ons kantoor gesluit was. Hoewel ons hom ten slotte tog betaal het, het hy belangrike vertraging ondervind voordat ons hom kon help. Ook hy het per telegraaf by die president geprotesteer. Dit is ook gedoen deur die here Ram, Nederlandse attachee<sup>5)</sup> en Aubert, Franse Konsul-generaal<sup>6)</sup>

Teen die middag het ons Konsul-generaal 'n telegram van die president ontvang waarin hy sê dat by hom geen planne bestaan om geld uit die Bank te laat weghaal nie en dat hy ook nooit so 'n opdrag gegee het nie. Soos ons hierbo reeds gesê het, is ons seker daarvan dat hierdie planne wel bestaan het.<sup>7)</sup>

Hoe dit ook al mag wees, die telegram het ons voorlopig gerus gestel daar in elk geval geblyk het dat die planne in kwesie laat vaar is.

Hoewel nou vir die oomblik die gevaar van dié kant gewyk het, het die sake in die algemeen in die tussentyd so 'n onrusbarende wending geneem dat ons vir die Bank se veiligheid allesbehalwe gerus was.

Toe die Regering Pretoria verlaat het, was daar feitlik niemand wat die gesag verteenwoordig het nie. Daar was kommissies van Rus en Orde, daar was 'n ander kommissie wat volgens sê deur of namens die Regering aangestel sou wees. Smuts, die Staatsprokureur, en Schalk Burger<sup>8)</sup> was nog hier, maar niemand van hierdie kommissies en persone het mekaar se outoriteit erken nie. Die gevolge het natuurlik nie uitgebly nie. Donderdagmôre het die publiek begin om goewermentspakhuisse oop te breek en hulle te voorsien van daarin aanwesige lewensmiddele.<sup>9)</sup> 'n Winkel van Beckett<sup>10)</sup> het spoedig dieselfde lot gedeel en van alle kante het die mense toegeloop om hul aandeel in die buit te kry. Eers was dit persone met ten hoogste 'n kruivaentjie, maar weldra het die plundersaars gekom met huurruite, eie ruite, trollies, ja selfs met donkie- en ossewaens. Hoe groter die aantal plundersaars geword het, hoe wanordeliker dit toegegaan het. Ons sal egter die unieke tafreel nie in besonderhede beskryf nie. In die uitgawes van "De Volksstem" vind U die hele affêre uitvoerig gerapporteer.

Toe egter die plundering steeds groter afmeting aangeneem het en van hoër gestelde mag absoluut niks geblyk het nie, het

elkeen hom natuurlik afgeyra waar dit wel sou eindig. Ons was bevrees dat die plunderende massas sodra hulle met die opslagplekke in kwessie gereed sou wees, hul aandag aan die private winkels sou gaan wy en dat ook die banke met 'n besoek vereer sou word.

Tewens het allerlei gerugte die ronde gedoen: die Engelse gevanges te Waterval sou ontsnap het en na Pretoria opruk en allerlei tonele van moord en bloedbad is in die vooruitsig gestel.<sup>11)</sup> Dit was 'n mōre waarop die land reddeloos, die volk redeloos was en indien daar 'n regering sou gewees het, hy seker radeloos sou gewees het.<sup>12)</sup> Ons konsul was die hele mōre op die Kerkplein en ons was voortdurend met hom in gesprek. Toe die beroering die grootste was en elkeen sien dat iets gedoen moes word, het die Nederlandse attachees, die here Thomson en Ram,<sup>13)</sup> aangebied om die bevel van 'n aantal Hollanders op hulle te neem en om met hulle die verskillende Hollandse inrigtings en firma's te besoek en desnoods te verdedig. Dit het gebeur na oorleg met ons Konsul-generaal en met toestemming van die burgemeester Potgieter wat sogenaamd die sentrale gesag verteenwoordig het.

Deur hierdie reëling is 'n las van ons hart weggeneem. Spoedig het die wagte in die Bank gekom en voorlopig was alle gevaar verwyder. Ons mag nie nalaat om hier nogmaals vas te stel dat ons in hierdie aangeleentheid en trouens voortdurend in hierdie dae heel veel steun en medewerking van ons Konsul-generaal ondervind het.

In die middag van Donderdag (31 Mei 1900) het die beroering enigszins bedaar. Die plundering van goewermentspakhuis is gestop en die stad het 'n kalmere aanblik gekry. Tog was ons nog ver van gerus. Ons groot vrees was dat die Boere wanneer hulle deur die Britte teruggedryf sou word, deur die dorp sou trek en miskien sou gaan plunder. Ons vrees is vergroot deur die omstandigheid dat die Boere wat in die dorp was, oral stalle oopgebreek het en die perde "gekommandeer" het. Aangesien hulle almal gekommandeer het sonder enige outoriteit het dit egter veel op diefstal gelyk.

Later is ook hieraan 'n einde gemaak. Kommandant-generaal Louis Botha het al die bestaande kommissies ontslaan en 'n nuwe, 'n driemanskap, aangestel, naamlik landdros Schutte en die here Piet Zeederberg en Sandberg.<sup>14)</sup> Die driemanskap het enkele maatreëls vir herstel van die orde geneem, maar was van korte duur, omdat die Engelse reeds op Dinsdagmōre<sup>15)</sup> besit van Pretoria geneem het.

Nationale Bank - In ons vorige briewe het ons U reeds meegedeel dat die note van die Nationale Bank by proklamasie "legal tender" (wettige betaalmiddel) gemaak is en nie meer in goud verwissel kon word nie.

Enkele dae voordat die Regering Pretoria verlaat het, het die Nationale Bank begin om die Regeringstjeks te weier. Die antwoord was: "Refer to drawer". Die verhouding tussen Natio-

nale Bank en Regering was blykbaar baie gespanne. Die hele dag het die kommissarisse en Naudé tussen die Nasionale Bank en die Regeringsgebou<sup>6)</sup> heen en weer geloop.

Toe het 'n nuwe proklamasie verskyn. Daar is goewermentsnote geskep wat tot wettige betaalmiddel verklaar is. Hulle het 6% rente gedra. Die naam waarmee hulle aangedui is, was al spoedig "bluebacks" en die Regering het nou die vorderinge op hom met hierdie nuwe note betaal. Ook die tjeks deur die Regering op die Nasionale Bank getrek, wat op voorgaande dae geweier is, is nou met hierdie note uitbetaal. Hoewel by proklamasie elkeen gelas is om die "bluebacks" vir die volle waarde aan te neem, het tog al heel spoedig geblyk dat niemand dit wou doen nie. Dit was trouens nie verwonderlik nie. Die Regering het die volgende dag<sup>7)</sup> uitgeknypt en daar was dus niemand om aan die bepalings in die proklamasie die hand te hou nie.

Dis onnodig om te sê dat ons geweier het om die "bluebacks" as deposito aan te neem. 'n Enkele van ons debiteure wou sy skuld aan ons met "bluebacks" aflos, maar ons het geweier om dit aan te neem.

Al die Regeringsamptenare is intussen met "bluebacks" vir hul salaris oor Mei (1900) betaal, asook vir hul agterstallige salaris solank die oorlog geduur het.

Aangesien die "bluebacks" as vrywel waardeloos beskou is, het die Regering se maatreël om sy amptenare op dié wyse te betaal nie weinig ontevredeheid verwek nie. Die ontevredeheid was nie geringer toe dit blyk dat die Regering al die rowwe en gemunte goed wat hy nog besit het en 'n redelik belangrike waarde verteenwoordig het, saamgeneem het na Machadodorp.

Dit word beweer dat die goud en geld deur 'n gewapende mag uit die Munt weggehaal is.<sup>8)</sup>

Verder het die Regering een dag voordat die Engelse Pretoria binnegetrek het, al die goud en geld uit die Munt geneem; hierdie besending het eweneens na Machadodorp gegaan, hoewel die amptenare tot die laaste oomblik wysgemaak is dat dit uit die Munt gehaal is vir betaling van salarisse en verwisseling van "bluebacks".

Dit word beweer dat die goud en geld wat deur 'n gewapende mag uit die munt weggehaal is, die Regering se eiendom was. Of dit juis is, meen ons egter moet betwyfel word, en wel om die volgende redes. Die Nasionale Bank het hom teen die weghaal verset en die direkteure is onder arres gestel. Verder is dit feitlik met geweld deur 'n kommando weggehaal.

Dit lê voor die hand dat hierdie maatreëls onnodig sou gewees het indien die goud werklik die Regering se onbetwiste eiendom sou gewees het.

12 Junie 1900 - Toe die Engelse (Pretoria) binnegetrek het en 'n paar dae daarna, het ons (Bank) nog gesluit gebly. Ons het gepoeg om die Militêre Goewerneur te besoek om ons opwagting te maak en amptelike toestemming te kry om die Bank weer te open. Daar het intussen so 'n drukte en gedrang geheers dat dit ons nie

moontlik was om generaal-majoor Maxwell, die Militêre Goewerneur te besoek om ons opwagting te maak en amptelike toestemming te kry om die Bank weer te open. (Daar het intussen so 'n drukte en gedrang geheers dat dit ons nie moontlik was om generaal-majoor Maxwell, die Militêre Goewerneur, te ontmoet nie.)

Die bestuurders van ander banke het (ook) probeer maar met dieselfde gevolg. Ons het toe besluit om almal te open in die mening dat feitlik geen toestemming van die outoriteite nodig was nie. Op 7 van hierdie maand is dus alle banke weer geopen met uitsondering van die Nationale (Bank). Op Saterdagmiddag, 9 van hierdie maand, het die Militêre Goewerneur egter 'n boodskap aan alle banke gestuur dat hy die bestuurders op die volgende dag, Sondag, wens te ontmoet.

Hy het ons toe meegedeel dat 'n proklamasie betreffende die banke sou verskyn wat ons sou toestaan om weer te open op sekere voorwaardes wat hy voorgelees het. Onder meer sou niemand meer as £20 per week aan 'n bank mag onttrek nie; sake in wissels ensovoorts word nie toegestaan nie; niks mag vrygegegee word wat vir bewaargewing (safeguarding) by die banke gedeponeer is nie ensovoorts, ensovoorts. Die bedoelde proklamasie is nog nie uit nie en ons hoop om voor die vertrek van die pos (na oorsee), wat nou nog onbekend is, 'n eksemplaar te kan insluit.

Die Nationale Bank is nou ook weer oop. Soos U bekend is, is mnr. Naudé algemene bestuurder. Die militêre outoriteite het nou mnr. Ths Law, U bekend as bestuurder van die Johannesburgse tak, aangestel as "Provisional General Manager". Mnr. Crawford van Lewis & Marks is benoem tot "Managing Director". In watter verhouding die beide nuwe amptenare staan tot die posisie deur mnr. Naudé bekleed, is ons nie bekend nie.

21 Junie 1900 - Aangesien ons verneem het dat die pos na Europa een van die dae weer langs die gewone weg oor Kaapstad sal vertrek, sal ons die laaste hand aan hierdie brief lê.

Ons stuur U hierby 'n "Government Gazette" no. 4. Aangesien in hierdie nommer alles herhaal word wat in die voorgaande gestaan het, is dit onnodig om U die vorige te stuur.

Aan die einde van voorgaande maand het die Konsul-generaal ons meegedeel dat hy van die minister<sup>19)</sup> 'n telegram ontvang het waarin hom gevra word om op te gee hoeveel rowwe goud deur ons verskep was. Die Konsul-generaal het daarop aan die minister<sup>19)</sup> op 29 Mei (1900) geantwoord en ons sluit kopie van die telegram in.

Soos U in die bygevoegde Government Gazette sal sien, is mnr. Enrys Evans, vroeër bestuurder en inspekteur van die Standard Bank, en laastelik visekonsul van Engeland te Johannesburg, aangestel as "Financial Adviser". Verlede Sondag is ons bank deur hom geïnspekteer. Deur hom is nota van verskillende dinge geneem, onder meer van die saldo's van sommige van ons kliënte, van verskillende pakkette vir veilige bewaargewing, die hoeveelheid rowwe goud deur ons gedurende die oorlog verskep ensovoorts

ensovoorts. Die outoriteite skyn van mening gewees te hê dat die goewerment van die Zuid-Afrikaansche Republiek (ZAR) 'n rekening by ons gehad het. Op hul desbetreffende vraag moes ons hulle natuurlik antwoord dat ons geen rekening van die goewerment het of ooit gehad het nie.

Personeel - Domnisse<sup>20)</sup> het onlangs na Johannesburg teruggekeer, Schunke, een van die klerke wat deur ons as ekstra in diens geneem is, het van ons kennis gekry dat ons na hierdie maand sy dienste nie meer benodig nie, aangesien drie van ons klerke van kommando teruggekeer het. Ons behou voorlopig Den Hoog, die tweede ekstra klerk, in die plek van Bodenstein.

Daar gaan in sake natuurlik niks om nie solank die proklamasie dat op elke rekening slegs £20 per week uitbetaal kan word, van krag bly. Trouens, alle bankbesigheid is verbied, uitgesonderd dié wat uitdruklik in die proklamasie vermeld is. Ons telegram van 25 Mei (1900), luidende "Stop buying drafts on Transvaal" bly dan ook natuurlik nog steeds van krag.

Ons stel ons voor om U per kabel op die hoogte te hou telkens wanneer in die toestand van sake wat bankbesigheid betref, verandering sal kom, en om U te adviseer wanneer U weer met diskonteer ensovoorts van wissels op Suid-Afrika kan begin.

Van Johannesburg en Potchefstroom het ons nóg geen berig nie. Wel verneem ons telkens oor eersgenoemde tak van derdes dat daar alles wel is.

Ons hoop so spoedig moontlik per kabel te berig dat alles hier en by die agentskappe in orde is.

Ons het met belangstelling u brief van 23 April (1900) wat voor ons lê, gelees, maar dit vereis min beantwoording. Uit u mededelings blyk ons dat indien ons groot bedrae oor Blijdenstein<sup>21)</sup> laat loop, dit ons kommissie nie onbelangrik sal verklein nie. Natuurlik lê dit voor die hand dat ons in die gevolg nie minder sake met Londen as vroeër sal doen nie en net so seker is dit dat die mededinging nie geringer sal word nie. Sou dit nie moontlik wees om daarom vir groot bedrae wat ons oor Londen laat loop, 'n korting in die kommissie te verkry nie? Ons doen slegs 'n suggestie, U is met die omstandighede net so goed bekend as ons en ons laat dit daarom graag aan U oor of U, in hierdie iets wil doen. Net so goed as ons sal u insien dat ons in die vervolg skerp sal moet konkurreer en ons vestig in hierdie verband ook nogmaals u aandag op die absolute noodsaaklikheid dat U "drawing power" vir ons op die hele wêreld bewerkstellig. In hierdie opsig staan ons tot nou toe heeltemal by die ander banke agter.

Hoogagtend,  
Nederlandsche Bank en Credietvereniging voor Zuid-Afrika  
De Hoofdagent w.g. H.C. Jorissen

Verwysings van die redakteur by die brief van H.C. Jorissen aan sy direksie in Amsterdam, Junie 1900.

1) Die regering van die Zuid-Afrikaansche Republiek (ZAR) het in die nag

van 28 op 29 Mei in stilte en in haas uit Pretoria na Machadodorp aan die Oosterlyn vertrek weens die nadering van Britse troepe by Johannesburg; slegs die visepresident Schalk Burger en Jan C. Smuts, Staatsprokureur, het van die hoë ampsdraers in Pretoria agtergebly tot die intog van Britse troepe op 5 Junie 1900.

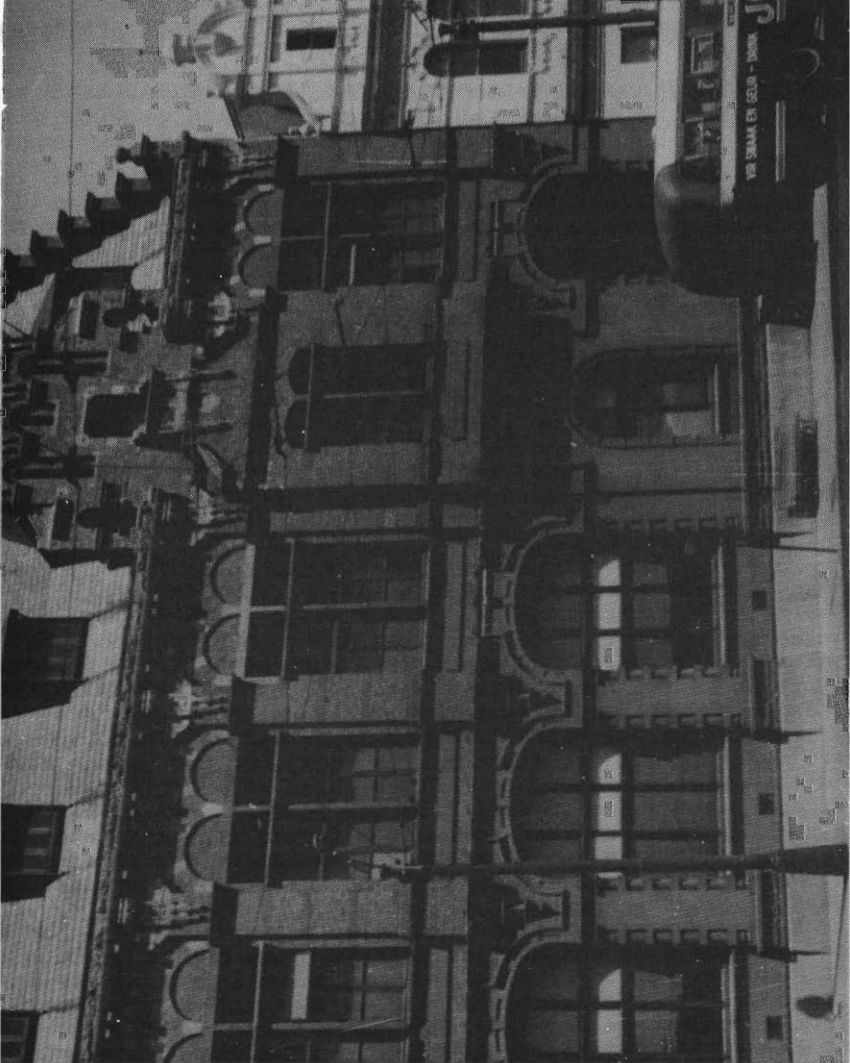
- 2) L. Naudé was algemene bestuurder van die Nasionale Bank van die Zuid-Afrikaanse Republiek wat die rekeninge van die ZAR-regering gehou het en as dié se bankier opgetree het; Naudé was Afrikaner, die mees- te van sy personeellede was van Britse geboorte en is kort na die begin van die oorlog uit Transvaal verban.
- 3) Die Nederlandse konsul-generaal in die ZAR was F.G. Domela Nieuwenhuis, bekend as oortuigde pro-Boer.
- 4) Luitenant-kolonel Vassilii I. Romeiko Gurko was militêre attachee van Rusland by die republikeinse leër; kyk oor hom: C. de Jong and E. Foxcroft, "Reports of neutral military observers during the Anglo-Boer War 1899-1902, The despatches of Lieutenant-Colonel Gurko of the General Staff sent from the theatre of war operations in South Africa with the Boer forces"; in "Militaria, Military-Historical Periodical of the South African Defence Force", volume 5 nr. 4, Pretoria 1975, p.49-61.
- 5) Kaptein Jonkheer Johan Hendrik Ram, gebore in 1861, was offisier in die Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger (KNIL) en een van die vier Nederlandse militêre attachees by die Boerestrydkragte.
- 6) V.S. Aubert was konsul van Frankryk te Pretoria en pro-Boer.
- 7) Die ingetrekke telegram is moontlik opgestel en verstuur deur die Staatsekretaris van die ZAR, F.W. Reitz; hy het naamlik tydens die oorlog meer maatreëls geneem wat hy spoedig moes intrek, soos sensuur op briewe deur militêre attachees verstuur.
- 8) Schalk Burger was visepresident, Jan C. Smuts Staatsprokureur van die ZAR.
- 9) Die goewermentspakhuis het gestaan aan die Markstraat tussen Kerkplein en die spoorwegstasie van Pretoria.
- 10) Thomas Beckett was 'n vooraanstaande koopman en winkelier in Pretoria, gebore in Kent, Engeland. Na bewering het Staatsekretaris F.W. Reitz hom by die vertrek van die ZAR-regering benoem as hoof van 'n komitee vir handhawing van rus en orde in Pretoria; dit was dus 'n ander komitee as die rust en orde komitee van burgemeester Piet Potgieter en het moontlik bestaan uit vooraanstaande private inwoners van die hoofstad van die ZAR.
- 11) Bedoel is die groot krygsgevangenskap vir Britse offisiere en soldate te Waterval, 18 km noord van Pretoria; teen die einde van Mei 1900 is ongeveer 1000 van hulle geëwakueer na Middelburg aan die Oosterlyn, die agtergeblewe 3 tot 4 duisend is op 5 Junie 1900 bevry.
- 12) Dit is 'n verwysing na die ou Nederlandse segswyse: Die volk was rede- loos, die regering radeloos, die land reddeloos, ontstaan in 1672 toe



toe die Franse leër van koning Lodewijk XV die grootste deel van Nederland beset het en die Nederlandse republiek ook in oorlog met Brittanje en die Duitse bisdomme Munster en Keulen was.

- 13) Hulle was die Nederlandse militêre attachees by die Boerekommando's, kaptein Ram, vermeld in verwysing 5 hierbo, en luitenant Lodewijk Willem Johan Karel Thomson, 1869-1914, KNIL-offisier; kyk oor hom "Suid-Afrikaanse Biografiese Woordeboek", deel 4.
- 14) Jonkheer Dr. C.G.S. Sandberg was adjudant-offisier van kommandant-generaal Louis Botha; hy gee 'n verslag van sy belewenisse in die oorlog in sy boek "Twintig jare onder Krugers Boeren in voor- en tegenspoed", Amsterdam 1943, en op p.309-320 'n relaas van sy optrede in Pretoria tussen 29 Mei en 5 Junie 1900. Hy vermeld dat hy die tweede lid van die driemanskap, Boshof (nie Schutte nie), landdros van die distrik Pretoria, nie gesien het nie omdat Boshof skoonveld was, en dat hy saamgewerk het met die derde lid, dorps-veldkornet P.F. Zeederberg.
- 15) 5 Junie 1900.
- 16) Die Nasionale Bank van die ZAR was gevestig in 'n gebou aan die noordweshoek van Kerkplein langs die Staatsmuntinrigting, die NBCV was gevestig in die Nederlandsche-Bankgebou aan die suidweshoek van Kerkplein.
- 17) 29 Mei 1900 - Die Regering van die Boererepublieke het in die 19de eeu voor die ontdekking van die Groot Goudedrif onafhanklik van mekaar Staatspapiergeld in omloop gebring; dit is "bluebacks" genoem en het spoedig aansienlik, somtyds tot die helfte van die sigwaarde, gedeprimeer; na die Staatsnote is die papiergeld van die republieke in die oorlog 1899-1902 ook "bluebacks" genoem.
- 18) Staatsprokureur Jan C. Smuts het met ongeveer 50 polisiebeamptes die rowwe en gemunte goud uit die Nasionale Bank en die Muntinrigting verwyder en op Maandagmiddag, 4 Junie onder vuur van Britse kanonne na die stasie gebring en in 'n besondere trein na Machadodorp gelaai. Die bedrag van die edelmetaal was volgens Smuts tussen £400 000 en £500 000. Die goudskat het in Machadodorp aangekom en is in September 1900 oor Lourenço Marques na Hamburg verskep en daar afgedra aan die gesantskap van die ZAR te Brussel. Die goudskat is die oorsprong van die nooit eindigende bewerings dat dit êrens in Oos-Transvaal onder die naam van "Krugermiljoene" begrawe lê. Smuts vertel oor sy be-slagname van die goud en versending daarvan in sy "Memoirs of the Boer War", in W.K. Hancock and Jean van der Poel, "Seléctions from the Smuts papers", volume one, Cambridge University Press, 1966, p.544-545.
- 19) Dit is die Nederlandse minister van buitelandse sake of van ekonomiese sake (handel en nywerheid) in Den Haag.
- 20) Dit is J. Dommissie, adjunk-hoofagent van die Nederlandsche Bank voor Zuid-Afrika in 1921-1927 onder hoofagent J. Postmus en hoofagent na Postmus in 1927-1938.

- 21) Die bankiershuis Blijdenstein & Co. in Londen het spoedig na die stigting van die NBCV die verteenwoordiger daarvan in Brittanje geword.



*Die gebou van die Nederlandsche Bank voor Zuid-Afrika aan die Kerkplein in Pretoria — Die argitek was W.J. de Zwaan — Die gebou is in Januarie 1898 in gebruik geneem en is tans nasionale monument. Die boustyl is Nederlandse Neo-Renaissance.  
Foto C. de Jong 1964*

DIE BLANKE BOERE IN OOS-INDIË, ONDER WIE DIE LAASTE AFRIKANERS  
VAN CEYLON, 1903-1962 (5)

JOHAN GERRIT VAN HAM, LEADER OF THE "IRRECONCILABLES"<sup>1)</sup>

by C. de Jong

Johan Gerrit van Ham, 1874-1932, was born at Batavia, capital of the Dutch East Indies, on 30 April 1874 as the son of Petrus Paulus Hermanus van Ham, officer in the Koninklijke Nederlandsch-Indische Leger (KNIL, Royal Netherlands-Indian Army). The father had received his military education in the Military school at Kampen, Netherlands. He and his family moved to Atchin in North Sumatra in 1874, briefly after the birth of his son. In 1873 a longdrawn war with the Atchinese started. Van Ham and his small family lived in the outpost Toengkob, part of the line of fortresses or the cordon which surrounded the capital Kota Radja. So Johan grew up in the shadow of war. Ten years old he was sent to the Netherlands for his school education, as many Dutch parents in the East Indies did with their children. He matriculated in the Hogere Burgerschool (secondary school) at Breda in 1892 and began the study of civil engineer in the technical university at Delft.

Meanwhile his father was promoted and appointed major general and second in command under Major-General J.A. Vetter in the expeditionary force which landed at Lombok in 1894 - not to subdue the Lombokkers, as is sometimes maintained, but to free them after entreaties from the oppressive rule of Balinese princes. The troops of Van Ham incurred heavy losses and he was mortally wounded. He was buried in Lombok.<sup>2)</sup>

Soon after his father's death Johan had to give up his academic studies, not for financial reasons, but because he had been involved in a student brawl in which he severely wounded a policeman. He was dismissed from the academy and emigrated to Transvaal. This was then for many Dutchmen a promised land. He entered the service of the Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) at Johannesburg. It was not known in what capacity - perhaps of a technical nature.

He was one of the NZASM employees who joined the Johannesburg commando when war against Britain broke out on 11 October 1899. He marched to Natal and participated in the battle at Nicholson's Nek close to Ladysmith on 29 October 1899, where the Johannesburgers distinguished themselves, and in other battles around Ladysmith. He moved to the Free State after General P.A. Cronjé surrendered and Bloemfontein was occupied by the British army on 13 March 1900. He distinguished himself by his bravery and was promoted to commandant in June 1900. He acted bravely under General C.R. de Wet in the fights around Bethlehem and retreated with him to the Brandwater Basin around Fouriesburg. There an army of 4500 Free Staters under General Marthinus Prinsloo surrendered on 30 July 1900. De Wet escaped. Van Ham

was one of the Boer officers who ignored the surrender and escaped from the Basin over steep, narrow mountain paths through the Golden Gate valley. Van Ham had 25 men with him. He was well liked by his men because of his bravery and gaiety and continued the guerilla warfare. On 11 November 1900 he was captured at Pienaarsrivier close to Pretoria in unknown circumstances.

The voyage to the prison camp

Commandant J.G. van Ham was sent in the steamship 'Catalonia' to Ceylon, now Sri-Lanka. She arrived at Colombo on 8 January 1901. On board were 19 Boer officers and 607 burghers and foreign volunteers. Most Boers had never seen the ocean and were very afraid of it. Their feelings are reflected in the popular warsong "My Sarie Marais":

"I was afraid that the khakies would capture me and send me far away overseas; Then I fled to the sands (steppe) of Upington, down at the Great River.

"The khakies are truly like a crocodile pest: they drag you always to the great water; They fling you into a ship for a long, long trip, the deuce knows to what place!"

Most Boers had little or no education and considered their transfer to a prison camp overseas as a banishment, the more so as some heartless British soldiers did not tell them what their destination was and told them that they would never return home.

The Boers had reasons to fear the sea voyage. The following tribulations awaited them:

- (1) overcrowded shipholds with lack of fresh air, proper sleeping quarters and sanitation;
- (2) bad and insufficient food and drink and lack of eating utensils.
- (3) dirt and vermin: the shipholds and hangmats were riddled with lice and fleas, a heritage of previous transports of British soldiers, horses and mules to South Africa;
- (4) seasickness, a horrible illness, declining health and morale;
- (5) epidemics of measles and enteric fever, caused by decline of health due to privations while on commando, and worsened by overcrowded holds, indifference of British medical personnel and lack of hospital beds;
- (6) burials at sea, strange and horrible to landlubbers as the Boers were;
- (7) theft by co-prisoners, but also British soldiers and sailors;
- (8) severe punishment of small breaches of discipline.

As a consequence of this treatment the rate of illness and of mortality among the captives was high during and after

the sea voyage. Probably several Boers also suffered from mental shock because of their banishment from the home country and confinement in ships and camps after their free life in the veld. Similar bad conditions caused high losses in transports of horses and mules in British ships to South Africa: also among them the rate of illness and mortality was high.<sup>3)</sup>

Amidst all the misery for most prisoners there was one consolation: their Christian faith. Most of them had grown up as members of a church and were regular churchgoers; many foreign volunteers from other continents were not. Religious services for the prisoners in ships and camps were frequent.

The Boer officers were generally better treated than the burghers. They shared huts, enjoyed more room, better food and more freedom to move around the deck. Certainly this also applied to commandant Van Ham. But burghers wrote very unfavourably about the 'Catalonia', e.g. L.M. Schmidt: "Our treatment on board was very bad, the food was barely good enough for criminals" - Willie Steyn shares this opinion.<sup>4)</sup>

#### The prison camps in Ceylon

The life of the prisoners of war on board was very uncomfortable, monotonous and tedious. Therefore to many their arrival in Ceylon ushered in an improvement in their lot. There they found more room, better amenities and somewhat better food. Like other prisoners of war the Boers found that their transport to the prison camp was miserable, but that circumstances in the camps in Ceylon were markedly better, if the treatment by their guards was humane. This is also valid for the Boer captives.

Mr. R.L. Brohier, a member of the board of the Burgher Society of Ceylon and a diligent historian of his island, has published a very useful series of articles on the Boers in Ceylon. He describes the camps. The first and largest camp was Dyatalawa, situated on a railway line from Colombo to the central highland, 300 kilometres east from Colombo and 1500 metres above sealevel, with a rainy, warm climate but cool nights. The name means water plain or happy valley, because of the agreeable climate and beautiful scenery. The camp was constructed in a record time and received its first batch of 212 prisoners a few days after their arrival in the s/s 'Mohawk' at Colombo on 9 August 1900. Brohier praised its space and amenities, e.g. sportfields, hospital and community hall. The highest number of inhabitants was 5089.<sup>5)</sup>

Most Boer prisoners are described as goodnatured, quiet chaps, but there was a turbulent minority among them. They were a limited number of fanatic diehards, mostly young Boers, and a large contingent of the foreign volunteers. They were recalcitrant and quarrelled with British guards and authorities and among themselves. Several attempted to escape, but nearly all were recaptured, jailed for some days or weeks in the Welikada prison at Colombo and transferred to Ragama camp. The internal

quarrels were between Boers and foreigners, many of whom disliked each other, and between diehards or bittereinders and so-called joiners or loyalists who declared their loyalty to the British Crown with the hope to be soon released.<sup>6)</sup> Overcrowded housing and the warm climate contributed much to irritability among the prisoners.

The presence of turbulents and the rapid growth in the numbers of inmates in Dyatalawa led to the founding of a second camp at Ragama. This decision was hastened by a riot of prisoners in Dyatalawa at the end of 1900. Ragama camp was opened on 10 January 1901. It was situated 14 km northeast from Colombo, only 13 metres above sealevel. The climate was warmer, more humid and less agreeable than in Dyatalawa. Apart from a recreation hall and a swimming pool there were less amenities. It was to a certain extent a penal camp for recalcitrants. Their highest number was 338.

Van Ham arrived in the 'Catalonia' at Colombo on 8 January 1901. If he was brought to Dyatalawa, it was only for a brief period. As a foreign volunteer and fervent Boer republican he was transferred to Ragama. He became the mouthpiece and leader of a small band of other sturdy republicans.

A third camp was Mount Lavinia, built on a headland cooled by the seabreeze. This was opened for convalescent prisoners on 9 December 1900. They enjoyed much liberty and seabathing. Old and feeble Boers joined them. The highest number of the inmates was 150.

A small camp was Hambartota, opened on 19 September 1901 for prisoners who had taken the oath of allegiance to the British Crown and thereby incurred the wrath of co-prisoners in Dyatalawa. Of course they were not found in Ragama, Van Ham's camp. Their number rose to about 400, of whom three were officers. They were free to move out of the camp and the first to be repatriated after the peace of Vereeniging.

Brohier sympathizes with the Boer prisoners and conveys a pleasant picture of cheerful and relaxed men who enjoy their sports, handicraft work intended to earn some money by making coveted curios, school lessons, performances of music, theatre and declamation and regular religious services. Many of them entertained friendly relations with people of Ceylon. But this was only the rosy part of their life. We must also think of the confinement and monotony of their aimless life, waiting for the peace, and of their anxiety and grief regarding their families and friends in South Africa. Every mail brought them sad news about wounded or fallen combatants or people ill or dead in concentration camps.

Van Ham leader of the Irreconcilables

In the peace treaty of Vereeniging, signed 31 May 1902, the British authorities stipulated that the Boer prisoners of war would sign a declaration of loyalty to the British King to be

allowed to return to South Africa. Many prisoners were so homesick that they signed immediately, others signed only after much sad heartsearching, a small group refused obstinately and were banned from returning to South Africa. They were called "the Irreconcilables". Their motives were one or more of the following:

- (1) political and/or religious scruples
- (2) loss of wife, children, other family, farm buildings, animals and crops in South Africa, causing a feeling that returning would be useless.
- (3) a desire to start a new life and career in a foreign, non-British country, felt by young men, born in South Africa, but without strong ties of family and property with that country
- (4) a desire to settle in a non-British country, felt by foreign-born men who had stayed only a few years in South Africa before or during the war and who lacked strong ties with South Africa, such as J.G. van Ham.

Van Ham became the spokesman and leader of 19 other Irreconcilables because of his military rank and his school education in spite of his age - 29 years. They soon became an embarrassment to the authorities in Ceylon, were arrested as vagrants and placed in the Welikada prison at Colombo and set to work. At least four of them had stayed before in that prison because of abortive attempts to escape. Fortunately the Government of the Dutch East Indies permitted Irreconcilables to settle in its territory. 21 of them accepted, among them Van Ham and 19 comrades. He was born in the Indies and perhaps because of his birth he had taken the initiative to ask this permission. He and his group embarked in the French steamer 'La Seyne' at Colombo in March 1903. Shortly before their voyage the oldest of them, H.P. Geldenhuys, aged 76, and thereafter Japie van Straaten died. The Government settled Van Ham and 17 survivors on the abandoned Government quinine plantation close to Lembang in West Java. The soil is fertile there, thanks to the minerals in the ash spread by surrounding volcanoes, rain is abundant: average 1900 mm annually, the altitude is 1500 to 1800 meters above sealevel, the days are warm, 25 to 30 degrees C, but the nights are cool, often about zero C. Domestic animals prosper in this Javanese highland, i.a. Friesland cattle. There was an expanding market for fresh milk, dairy products, potatoes and European vegetables due to the growth of the white population of neighbouring towns such as Lembang, Bandung, Buitenzorg (now Bogor) and Batavia (now Jakarta).

The 18 Afrikaners from Ceylon founded a sort of kibbutz or cooperative, called it "Vrijheidslust" and set to work with a will. They started with dairy farming with a few borrowed milk

cows and one bull, poultry farming, bee keeping and truck farming. They hired a few Javanese dayworkers and received financial assistance from a local pro-Boer committee. At that time there was much sympathy in the East Indies towards the Boers. Van Ham was the leader and maintained labour discipline.

#### Disunity

But soon disunity broke out among the 18 veterans, several of whom were better soldiers than farmers. The main causes were a lack of cooperative spirit and egoism. A group of five declared Van Ham disposed as leader. Three others sided with him, but he was tired of the quarrels, resigned and returned to the Netherlands. The Afrikaners left Vrijheidslust one after the other. Some became small farmers on their own in the vicinity of Lembang, others became employees on the numerous plantations of tropical products in West Java and a few returned to South Africa after a few years.

Van Ham had met and wanted to marry Carolina Anne Henriette de Vries, born at Batavia on 25 May 1882. She was a daughter of H.R. de Vries, later managing director of the Nillmij, a large insurance company. He would allow his daughter only to marry a man with academic qualifications. Therefore Van Ham completed his studies at Delft, qualified as an engineer and married Carolina. He returned with her to Java about 1910.

#### Careers in the East Indies

Back in Java he worked in a large number of different occupations. His checkered career and political activity betray an impetuous and restless character. He must have sorely tried the love of his goodnatured wife who had to move and adapt many times to other surroundings.

He was successively

employee in the sugar factory of Boedoeran in East Java;  
 teacher of mathematics in the secondary school at Semarang, the third port in Java, 1910-1911;  
 participant in a general store with a bakery and butchery at Pengalengan, 30 km south of Bandung, founded in 1911 by one of his Boer officers and Irreconcilables Cornelius Janse Uys, another jack of many trades and several failures;  
 employee on the rubber plantation Boeroe Lawang at Bandjar, Central Java;  
 head of the experimental sugar station Kagok at Pekalongan, Central Java, 1914-1918;  
 head of the workshop of the sugar factory Remboen, Central Java, 1918-1920;  
 head of the workshop of the Netherlands East Indian Railway Company at Jogjakarta, Central Java, 1920-1922.

About 1922 he leased land in quitrent form the Government in the highland in the vicinity of Pengalengan to start a dairy



farm, to be run by C.J. Uys. He took long leave in 1922 and travelled with his family to the Netherlands. There he received a telegram from the local authorities in West Java. They informed him that the land leased by him was not used and that they would be obliged by the law to cancel the quitrent contract. Apparently Uys had not started farming there because he was too occupied by his numerous other businesses. Van Ham hurriedly returned to Java to undertake the running of the farm, close to the kampong Bodjong Waroe. So he returned to farming, an occupation which he had abandoned at Vrijheidslust 20 years before. He ran the cattle farm until his death on 21 May 1932. Presumably his life as a farmer was not less strenuous than his occupation as an employee.

He also participated in politics, urged by his impetuous character. Soon after his return to Java about 1910 he joined Ernest François Eugène Douwes Dekker, a journalist and politician, also a veteran of the Anglo-Boer War, and anti-imperialist. Douwes Dekker founded the Indische Partij, a movement working to make the East Indies independent from Dutch colonial rule,<sup>7)</sup> and a periodical, "De Express" at Bandoeng, which appeared in 1911-1914 and criticized the Dutch Government sharply. Van Ham served as the secretary of the Indische Partij and as co-editor of "De Express" for some years.<sup>8)</sup> Probably later he was less active in the nationalist movement.

He was a courageous, enterprising, impulsive and restless man. He shared several of these traits with his father, the general.

He and his wife had two daughters and two sons: Annie, born in 1906, married to a Mr. Geertsema; Hetty, born in 1910, married to a Mr. Kramers; Pieter Paul Herman, born in 1912, named after his grandfather; Hendrik Roelof, born at Pengalengan in 1914 in the house of C.J. Uys, partner of his father. Both sons became officers of the Koninklijk Nederlandsch-Indische Leger (KNIL, Royal Dutch Indian Army), were made prisoner of war by the Japanese in 1942-1945, served some years in the East Indies after World War II and were pensioned in the Netherlands. I owe most data for the biography of Johan Gerrit van Ham to the kind information of Lieutenant-Colonel H.R. van Ham.

#### References

- 1) A summary of J.G. van Ham's life appeared in "Pretoriana" nr. 95, April 1989, p. 58-60, in Afrikaans. After this publication additional facts and photographs have been obtained. Therefore here follows a fuller biography of this brave fighter and leader of the Irreconcilables.
- 2) Lieutenant-Colonel H.R. van Ham, son of J.G. van Ham, visited his grandfather's tomb on Lombok in 1989 and wrote me that Lombokkers keep it in very good order.

- 3) The British were proud of their achievements to transport so many military men, prisoners of war, war materials and animals in ships to and from South Africa. This may be true of the quantity of their transports, but the quality thereof was bad and illness and mortality were substantial among prisoners and animals.
- 4) S.J.P. Oosthuizen, "Die beheer, behandeling en lewe van krygsgevangenes gedurende die Anglo-Boere-oorlog 1899-1902", doktorsale verhandeling Universiteit van die Oranje-Vrystaat, Bloemfontein 1975, p.103, 104; this unpublished work is very useful.
- 5) R.L. Brohier, "The Boer prisoners of war in Ceylon, 1900-1902", in "Journal of the Dutch Burgher Union of Ceylon", volume 37, nrs. 1, 2 and 3, vol. 38 nr. 1, Colombo, July 1947 - July 1948, p.5.
- 6) Brohier loc. cit. p. 72; the British called the troublemakers "the incorrigibles".
- 7) Paul van der Veur, "E.F.E. Douwes Dekker, Evangelist for Indonesian political nationalism" in "The Far Eastern Quarterly", University of Hawaii, vol. 17, nr. 4, August 1948, p.551-566; he writes on p.565, note 14: "See also J.G. van Ham 'Het eerste boekjaar der Indische Partij', Bandoeng 1913, esp. pp.105-131."
- 8) E.F.E. Douwes Dekker was the middle one of three brothers from Batavia who were volunteers with the Boers in 1900-1902. They were relatives of Eduard Douwes Dekker, a well-known critic of Dutch rule over the East Indies, author and writer of the famous autobiographical novel "Max Havelaar". Ernest took his uncle as his example, fought with the Boers, was a prisoner of war in Ceylon 1900-1902, became a leader of Indonesian nationalism and a teacher, was interned by the Dutch Government in Surinam 1940-45, returned to the fresh republic of Indonesia in 1946 as a "Grand Old Man", had no influence in that republic but received a state burial in 1950. There are many publications regarding him, inter alia P. v.d. Veur reference 7, and C. de Jong, "Lotgevallen van drie broers Douwes Dekker in de Anglo-Boeren-oorlog 1899-1902", in "Historia", jaargang 24 no. 2 en jaargang 25 no. 1, Pretoria, September 1979 and May 1980.



**Die 20 Onversoenlike oudkrygsgevangenes op Ceylon in 1902**

*Van links na regs staande: F.C. Hefer; M.J. Olivier; W.G. van Zyl; P.L. Smit; kommandant J.G. van Ham; luitenant W.F. Hefer; J.R. Bothma; H.F. Prinsloo; J.F. van Rooyen  
Sittende van links na regs: L. Hirschland; J.D. de Villiers; J.F. Corbitt; H.F. Geldenhuys; luitenant C.J. Uys; H.F. Roos; J.J. Strating  
Liggende van links na regs: A.F. O'Brien; luitenant E.J. Tremlett; C.J. van Zyl; J.F. van Straaten*

*Foto afkomstig van H.R. van Ham*



*Oudkommandant ingenieur Johan Gerrit van Ham en sy eggenote Carolina Anna Henriette van Ham gebore De Vires op hul veeplaas by Pengalengan op Wes-Java omstreeks 1930.  
Foto afkomstig van hul seun H.R. van Ham.*

## EK WONDER OOR FABELS EN FEITE

'n opstel oor een van Pretoria se pioniersgesinne, Farrell  
saamgestel deur Kobus Farrell

Die geskiedenis rondom die ontstaan van Pretoria word gewoonlik terug herlei na die tydperk 1855 en 1856 toe 'n hoofstad vir die Zuid-Afrikaanse Republiek aangewys moes word. Die eer het Pretoria te beurt geval. Op 2.5.1857 is A.F. du Toit as eerste landdros ingesweer. Dorpsregulasies is onder sy leiding op 29 Julie van dieselfde jaar opgestel tydens 'n samekoms van die inwoners van die dorp. Onder die lys van persone wat hierdie vergadering bygewoon het, verskyn die naam John Farrell. Oor hierdie pioniersgesin van Pretoria is min bekend.

As kind het ek my dikwels skuldig gemaak aan die destyds ongeoorloofde praktyk om "grootmense se tande te tel". So het brokkies inligting oor vervloë gebeure en vertellings oor ons familiegeskiedenis vroeg reeds in my gedagtes begin vassteek, onder andere dat bovermelde John Farrell, ons stamvader, van Ierland afkomstig was en dat die van Farrell oorspronklik vergesel was van die voorafgaande "O", d.w.s. O'Farrell, maar dat hy om die een of ander rede dit goed geag het om hierdie gebruik te laat vervel. Na beweer word, het dit egter later veroorsaak dat 'n groot erfposie grond in Ierland toe nie aan hom oorbemaak kon word nie. Een van sy kleinseuns het hierdie ervaring so ter harte geneem dat hy self Ierland toe is om die moontlikhede van hierdie groot erflating te gaan ondersoek, maar hy het onverrigtersake teruggekeer. 'n Tweede amusante staaltjie wat binne die familiekring in omloop was, is naamlik dat die grond waarop Kerkplein geleë is vroeër die besit van John Farrel was - Pretoria is as 't ware op sy plaas aangelê!

'n Derde interessante bewering wat steeds ewe onbevrage teken as geldig verkondig is, is dat sy vrees en ons stammoeder, Maria Fredericka Carolina Gutjahr, gebore 1827 (in die omgang Lena genoem) die eerste onderwyseres in Pretoria was. Daar word verder vertel dat John Farrell een van die eerste handelaars in die hoofstad was. Dit is duidelik dat feit en fabel redelik vermeng geraak het en moontlik opgebou is uit 'n innerlike behoefte by die nageslag dat die Farrells ook êrens as belangrik geag sal word in soverre dit ons voorsate betref. Dit bly nie-temin 'n werklikheid dat John Farrell een van die pioniers van die stad Pretoria was, en as sodanig verdien sy doen en late dus meer aandag.

Dit is tot hede nie bekend uit watter gebied of dorp in Ierland John Farrell afkomstig is nie. Sy naam verskyn nêrens in bestaende bronne oor die aankoms van Britse Setlaars nie sodat voorlopig aanvaar kan word dat hy as onafhanklike na Suid-Afrika geëmigreer het. Wat ons stammoeder Lena Gutjahr betref, is eweneens nie veel oor haar herkoms bekend nie; wel

dat sy per skip vanaf Hamburg (Duitsland) saam met haar vader Johann Friedrich Gutjahr in Suid-Afrika aangeland het. Sowel John as Lena het hulle aanvanklik iewers in die Kaapkolonie gevestig en hulle is in hierdie provinsie getroud. Hulle oudste kind John Frederick se geboorteplek word op sy sterftekennis as die Kaapkolonie aangegee. Die egpaar het na die Transvaal verhuis en hulle in die omgewing van Potchefstroom gevestig. Lena se vader was in hierdie geweste woonagtig en hy is op 17.1.1856 op 53-jarige leeftyd bevestig in die huwelik met sy tweede vrou Maria Sophia Kleynhans. Hy was 'n timmerman van beroep en het waarskynlik as wewenaar met sy dogter Lena vanaf Duitsland na Suid-Afrika geëmigreer.

John Farrell en Lena Gutjahr het vier seuns gehad: die reeds vermelde John Frederick, gebore 1851 ('n Engelse aanpassing van sy Duitse oupa se name); John, gebore 1853 (later Jan genoem); Louis Edward, gebore 1856, en Joseph Marthinus Wessel, gebore 1858 (waarskynlik is sy laaste twee name ter ere van die Z.A.R. se Staatspresident, M.W. Pretorius, aan hom toegeken). Na 'n verblyf van ongeveer drie jaar in die Potchefstroom-omgewing het John en Lena na Pretoria verhuis waar hulle twee jongste seuns gebore is. Daar kan aanvaar word dat hierdie gesin wel een van die oorspronklike huisies aanliggend aan Kerkplein bewoon het.

Dit is bekend dat J.H.M. Struben kort na die stigting van Pretoria met 'n privaatskool begin het. Dit kan derhalwe wel moontlik wees dat Lena Farrell haar toe as onderwyseres beskikbaar gestel het. Vermoedelik was John Farrell een van die vroeë sogenaamde jaghandelaars wat in Pretoria gevestig was, want tydens 'n jagtog-uitstappie het hy in Augustus 1858 in die omgewing van Hammanskraal in 'n skietongeluk omgekom. John Farrell is in die nabyheid van die huidige Hammanskraal begrawe op die plek waar die treurspel plaasgevind het. Lena het as 31-jarige weduwee met haar drie oudste seuntjies, onderskeidelik 7 jaar, 5 jaar en 2 jaar oud, in Pretoria bly woon. Op daardie stadium was sy drie maande swanger met die egpaar se jongste seun, wat op 9.12.1858 gebore is. Dit is gevolglik aanneemliker dat Lena, wat sonder die finansiële ondersteuning van haar man moes klaarkom, haar toe tot die onderwys as beroep kon gewend het.

Benewens die feit dat John Farrell een van die onderteekenaars van die eerste Dorpsregulasies was wat vir Pretoria opgestel is, het hy ook in 'n ander hoedanigheid tydens sy kort verblyf diens gedoen. Op 26.8.1857 het landdros Du Toit vir veldkornet Van der Walt versoek om saam met twee onpartydige persone die pad oor "Wonderboomspoort" te gaan inspekteer en daarvoor verslag te doen. John Farrell en Henry Austin is as hierdie twee onpartydige persone aangewys. Hulle moes hierdie opdrag bepaald as 'n saak van dringendheid beskou het, want reeds op 29.8.1857 word hulle verslag aan landdros Du Toit voorgelê met die bevinding dat die poort onbegaanbaar vir 'n wa is.

Verder blyk dit dat die koste van die instandhouding van die poort as publieke weg vir die heer Doors Erasmus 'n onmoontlike kwessie was.

Die moontlikheid bestaan dat Lena in een of ander stadium na haar man se dood na die Soutpansberggebied kon verhuis het. Sy is hier in haar tweede huwelik bevestig met die heer Friedrich Ferdinand Gottlieb Jocks, wat soos sy, van Duitse afkoms was. Nog vier seuns is vir Lena uit hierdie huwelik gebore, te wete Hendrik Frederick Wilhelm, Coert, Willem en Carl. In 1879 bevind die gesin hulle weer in Pretoria waar Gottlieb Jocks 'n beroep as grofsmid beoefen het. Volgens familie-vertelling was hierdie Jocks 'n strawwe drinker en deurbringer van die Farrell-seuns se erfgoed van hul vader. Dit mag moontlik waar wees, want op 12.10.1880 word Jocks insolvent verklaar en gesekwestreer. Twee erwe (nommers 4 en 5 in Blok B, Minnaarstraat) wat van William Skinner op 18.9.1879 aangekoop is vir £160 stuk, het ter sprake gekom in 'n interdik-aksie wat Lena verkry het; sy wou verhoed dat Jocks hierdie grond verkoop op grond van haar verklaring dat dit die Farrell-seuns se eiendom was wat oorspronklik met geld uit hul oorlede vader se boedel aangekoop is. In hierdie stadium was die Farrell-seuns al vier reeds mondig, getroud en gevestig. Die oudste seun, John Frederick Farrell, het hom in die Laeveld op Kaapmuiden gevestig waar hy 'n winkelier was. Hy is op 21.8.1894 aan koorssiekte oorlede en op Komatipoort begrawe. Die tweede seun, John, was 'n landbouer en het op die plaas Wilgekraal in die distrik Lydenburg gewoon. Sy dood is ewe tragies as dié van sy vader, want in Januarie 1881 kom hy op Lydenburg voor 'n vuurpeleton te sterwe na aanleiding van gebeure rondom die Eerste Vryheidsoorlog. Die twee jongste seuns van John Farrell, naamlik Louis en Joseph, het albei hul ambagsopleiding as skrynwerkers in Pretoria ontvang. Louis het hom aanvanklik in die Kaapsehoopomgewing gevestig en later op die plaas Nooitgedacht in die distrik Carolina voltyds geboer. Hy het op 3.9.1900 tydens die Boere-oorlog aan 'n koeëlwond beswyk. Joseph is op 27.9.1880 as jongman van Pretoria met Martha Maria Magdalena Venter getroud. Die egpaar het op die Venter-erfplaas Rooipoort in die distrik Bronkhorst-spruit gewoon en later na Middelburg verhuis. Hy is op 15.1.1934 oorlede.

Vir Lena Jocks moes die tydperk 1880/81 baie moeilik ge-wees het. Daar was die sekwestrasie van haar man se boedel en toe weer haar tweede oudste seun se tragiese sterwe voor die vuurpeleton. Uit sy dood het sy finansieel gebaat met 'n erf-lating van 'n beskeie £20 17 sjielings, wat gegewe hul benarde finansiële posisie seker nie te versmaai was nie. Die Jocks-egpaar het kort hierna in die Laeveld aangesluit by Lena se derde seun Louis, wat toe in die Kaapsehoopomgewing woonagtig was. Op 2.12.1886 is hierdie pioniersvrou van Pretoria in die ouderdom van 59 jaar oorlede en in die Kaapsehoop-kerkhof begrawe.

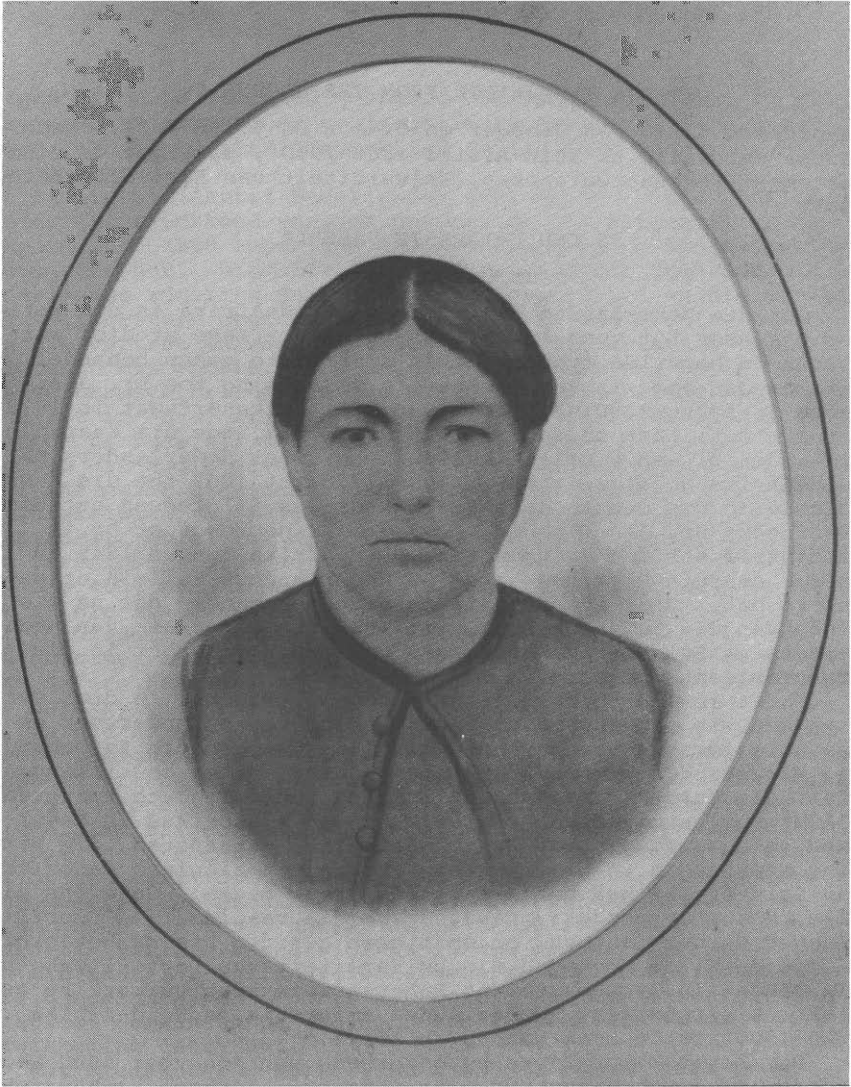
Wie weet watter rol die Farrell-egpaar moontlik in die verdere totstandkoming en gemeenskapslewe van Pretoria gespeel het as dit nie vir die vroeë dood van John was nie? Dan kon fabels miskien ook as feite in ons familiegeskiedenis gefigureer het en kon die pragtige inktekening van Maria Fredericka Carolina Farrell (neë Gutjahr) in sy ewe pragtige raamwerk 'n meer prominente posisie in een van ons stad se bewaarplekke gekry het. Nou hang hierdie portret in my eetkamer en met elke keer se verbystap kan ek maar net wonder ...

Bronne geraadpleeg

1. Heese, J.A., "Die herkoms van die Afrikaner, 1657-1867", A.A. Balkema, Kaapstad, 1971.
2. "Pretoria 1855-1955"; uitgegee deur die Stadsraad van Pretoria.
3. Transvaal Argief: Boedellêers en Landdrosargief, Pretoria.

Verwysings van die redakteur

- 1) Mnr. Kobus Farrell deel my mee dat mevrou Lena Farrell gebore Gutjahr by die afwikkeling van haar seun John se boedel in 1881 aan die Weesheer in Pretoria skriftelik berig het dat John voor 'n vuurpeleton gesterf het, en dat hy nie oor besonderhede van hierdie lewenseinde beskik nie. Navorsing is gaande.
- 2) Mnr. T.E. Andrews deel my mee dat die naam Farrell tweemaal in Pretoria gevind word. Op die Ou Begraafplaas in Pretoria-Wes is 'n graf van 'n vierjarige kind met die opskrif "Alice Farrell, the beloved child of John and Alice Farrell, died 27th June 1874 - Suffer little children to come unto Me". Volgens mnr. Kobus Farrell is hierdie gesin Farrell nie aan sy voorgeslag verwant nie. Ook die Farrellstraat in Brooklyn, Pretoria, het geen betrekking op sy voorgeslag nie; volgens mnr. T.E. Andrews is die straatnaam afkomstig van W.J. (H.) Farrell, Under Secretary of the Interior, of wel van 'n werknemer van die firma Niemeyer & Marais.



*Geskilderde portret van Maria Fredericka Carolina Gutjahr, eggenote van John Farrell, laasgenoemde oorlede in 1858  
Foto van Mnr. Kobus Farrell*



## UIT DIE TYDSKRIFTE/FROM THE JOURNALS

Bespreking van: Jan Ploeger en Gideon de V. de Kock, "Nederlandse emigrasie na Suid-Afrika 1800-1900", uitgegee deur Departement Rekenaarwetenskap, Universiteit van Port Elizabeth, 1989.

## 'N EEU EMIGRASIE VASGELÊ

deur Dr. C. Pama

Oor die Nederlandse emigrasie na Suid-Afrika in die vorige eeu was daar tot voor kort slegs fragmentariese studies wat alleen 'n bepaalde tydperk of 'n spesifieke groep behandel. Dit was dan ook vir talle mense 'n verrassing toe Dr. J.A. Heese in sy boek "Die herkoms van die Afrikaner" wat in 1972 verskyn het, aantoon dat van 1807 tot 1837, toe die Kaapkolonie onder blywende Britse bestuur was, meer Nederlanders na Suid-Afrika geëmigreer het as van 1778 tot 1807 toe die Kaapkolonie in die meeste jare Nederlands was. Intussen het die Groninger, Dr. Jan Ploeger, in Pretoria gepromoveer op 'n proefskrif oor die emigrasie na Suid-Afrika tussen 1849 en 1862; daaruit blyk toe dat 1500 Nederlanders hulle hier gevestig het. Voor sy promisie is altyd aangeneem dat na die einde van die Bataafse bewind in 1806 die emigrasie van Nederlanders na Suid-Afrika eers weer op gang gekom het in die tyd van president Kruger.

Nadat in 1985 die proefskrif van Dr. Ploeger in druk verskyn het, is aangedring op voortsetting van sy ondersoek om die hele immigrasie gedurende die 19de eeu grondig te behandel. Dr. Ploeger het hiervoor sy latere gegewens ter beskikking gestel, die Zuid-Afrikaanse Stichting Moederland te Amsterdam (ZASM) was bereid om die salaris van 'n historikus in Nederland te betaal, die Van Ewijck-Stigting in Kaapstad, die Stigting Neerlandia in Bloemfontein en die Genealogiese Genootskap van Suid-Afrika het ook finansiële steun gegee. Gegewens uit alle denkbare bronne is nagegaan en die resultaat is deur Dr. Ploeger verder aangevul en op fiches gesit. Hierna het prof. Gideon de V. de Kock van die Universiteit van Port Elizabeth die geheel in sy Departement Rekenaarwetenskap verwerk en gedruk. Die resultaat, "Nederlandse emigrasie na Suid-Afrika 1800-1900", is 'n boek van 257 bladsye.

Dit bevat biografiese besonderhede van ongeveer 4000 Nederlandse immigrante, somtyds baie summier - herkoms, geboortjaar, beroep, rede van vertrek, jaar van aankoms in Suid-Afrika, moontlik eggenote en kinders -, somtyds ietwat uitvoeriger, soos verdere loopbaan en invloed. Wie slegs oppervlakkig deur die lys van name kyk, sal opmerk hoeveel afstammelingen van hierdie immigrante ons gereeld in ons daaglikse lewe ontmoet.

'n Unieke aspek was die emigrasie van kinders na die Kaapkolonie tussen 1857 en 1860 as reaksie op 'n soortgelyke emigrasie uit Brittanje. Ongeveer 335 seuns en dogters is toe deur 'n komitee wat spesiaal hiervoor gestig is, in Nederland

uitgesoek en na Kaapstad gestuur. Hulle is daar deur 'n plaaslike komitee ontvang en hoofsaaklik by boeregesinne ondergebring. In historiese perspektief gesien, was hierdie immigrasie 'n sukses.

Die totale aantal Nederlandse immigrante in die 19de eeu is minder indrukwekkend wanneer ons bedink dat alleen al in die tydperk 1835-1880 amper 100 000 Nederlanders na Noord-Amerika geëmigreer het. Die uittog het selfs sō groot geword dat die Nederlandse regering daarvoor besorgd geword het en die munisipaliteitsbesture opgedra het om noukeurig aantekening te hou van wie vertrek en waarheen, die redes, die welstand van die emigrante ensovoorts. Die registers bestaan nog en is een van die vernaamste bronne van ons kennis van die uittog. Nederland het in 'n soort depressie verkeer<sup>1)</sup> en talle emigrante het dan ook as rede vir vertrek bestaansverbetering aangemeld. Een van die hoofdryfvere - altans vir emigrasie na Noord-Amerika - was egter die godsdienstige onverdraagsaamheid wat na die kerkafskeiding van 1834 oral tot uiting gekom het.<sup>2)</sup> Dit het uiteindelik gelei tot die stigting van die Reformed Church in die Verenigde State van Amerika.

Die 4000 Nederlanders wat na Suid-Afrika getrek het, word ook in die skaduwee gestel deur die ongeveer 30 000 Duitsers wat in dieselfde tydperk hier aangekom het, om maar te swyg oor die Engelse, Skotte en Iere. Hoewel vir hulle geen vergelykbare syfers bestaan nie, het hul aantal vermoedelik die 100 000 ver oorskry.

In die geheel van immigrasie in Suid-Afrika was die Nederlandse immigrasie wat getalsterkte betref dus betreklik klein. Die belangrikheid daarvan lê dan ook nie in getalle nie maar in die invloed wat hierdie Nederlanders op die samelewing in Suid-Afrika uitgeoefen het, veral in die Boererepublieke.

Die Voortrekkers was vir hul geestelike versorging aangewys op een man: die Amsterdammer Erasmus Smit. Hy is gevolg deur Nederlandse predikante wat gesorg het dat die Kerk in stand gehou kon word, hoewel hulle terselfdertyd ook verantwoordelik vir die kerkskeidings in die noorde was. Nog groter was die aantal Nederlandse onderwysers, amptenare, regsgeleerdes, handelaars, ensovoorts wat gesorg het dat die grotendeels agrariese gemeenskappe skole, plaaslike bestuur en ekonomiese ontwikkeling gekry het.

Wat die ekonomie betref, moet in die eerste plek genoem word die stigting van die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) in 1887 wat die spoorwegnet in Transvaal aangelê en op die bestaande spoorweë in die Vrystaat en Natal aangesluit het. Die Maatschappij had onder andere 1700 Nederlanders in diens en het ook die Oosterpooorlyn tussen Lourenço Marques en Pretoria aangelê. Dit was 'n heldhaftige prestasie oor ongesonde, moerassige land en talle Nederlanders moes dit met die dood bekoop.

Ook die stigting van die Nederlandsche Bank en Credietvereniging in 1888 was van groot ekonomiese betekenis. As Ned-

bank is hy vandag een van die grootste banke in Suid-Afrika. Rousseau Boekhandel en uitgewery het in dié tyd - en selfs nog lank daarna - grotendeels onder leiding van Nederlanders gestaan. Daarby kom dadelik name soos Suasso de Lima, Juta, HAUM (Hollandsch-Afrikaansche Uitgeversmaatscappij), Höveker en Wormser in gedagte. Die laasgenoemde firma is in 1914 oorgeneem deur J.L. van Schaik; hy het onder dié naam die grootste akademiese boekwinkel van Suid-Afrika geword.

In 'n tyd toe in die Boererepublieke geen onderwysopleiding bestaan het nie, het hoofsaaklik Nederlandse onderwysers gesorg dat Nederlands hom as medium vir onderwys kon handhaaf. Hul invloed het nog verder gerek, want hoofsaaklik hulle het tewens oog gehad vir die Kaapse vorm van Nederlands. Arnold Pannevis word nie ten onregte die vader van die Afrikaanse taal genoem nie, maar naas hom was daar ook manne soos Hoogenhout, Changuion, Brill, Mansvelt en so baie andere. Die vraag kom selfs op of sonder die Hollanders van die vorige eeu vandag wel 'n algemeen aanvaarde, taalkundig gefundeerde Afrikaanse taal sou bestaan wat die aanslag van Engels kan weerstaan.

Danksy Dr. Jan Ploeger, wat van die onderwerp sy lewenswerk gemaak het, is die Nederlanders van dié dae nie meer 'n naamlose massa meer nie, maar ken ons hulle nou elkeen afsonderlik as nie so baie verskillend van ons nie. Nederlanders wat dit aangedurf het om in Suid-Afrika 'n nuwe bestaan te skep, het tewens 'n belangrike bydrae gelewer aan die stoflike en kulturele lewe van hul nuwe tuisland.<sup>3)</sup> Ons is aan Dr. Ploeger en prof. De Kock baie dank verskuldig. "Het einde kroont het werk."

Vertaling uit Nederlands deur C. de Jong van die boekbespreking van Dr. C. Pama in "Nederlandse Post", jaargang 43 no. 8, Kaapstad, Februarie 1990.

Verwysings van C. de Jong

- 1) Nederland had in die hele 19de eeu tot omstreeks 1880 'n ernstige volksarmoefraagstuk weens stadige industrialisasie en omvangryke werkloosheid, openlik en verborge. Die versnelde industriële ontwikkeling van die agterland, Duitsland, vanaf 1870 het Nederland veel gebaat. Maar van omstreeks 1880 tot 1895 het die Nederlandse landbou en daarvan afhanklike bedrywe 'n lang en swaar depressie beleef weens die massale invoer van goedkoop landbouprodukte uit die Verenigde State. Toe het talle boeregesinne geëmigreer, veral na Noord-Amerika. Eers omstreeks 1895 het die konjunktuur in Nederland merkbaar verbeter.
- 2) Die skrywer bedoel hier die Afskeiding deur ds. H. de Cock (1801-1842) van die Nederduits-Hervormde Kerk in Nederland, die vervolging van die Afgeskeidenes deur die owerhede, die emigrasie van Afgeskeidenes onder leiding van ds. Scholte en ds. Van Raalte na die streek van Grand Rapids, Michigan, Verenigde State, vanaf 1845 en die stigting deur hulle van die Reformed Church in die VSA.
- 3) Dr. Pama skryf "hul nuwe vaderland". Ek vertaal vaderland met tuisland, want 'n mens het maar een vaderland, dit is die land van sy ouers en voorouers, maar hy kan verwissel van tuisland, dit is die land waar hy hom tuisvoel.

## DIE AFRIKANERBOERE OP WES-JAVA

Ir. Harry Haryoto Kunto te Bandung op Java het verskeie artikels van C. de Jong oor die Afrikanerboere op Wes-Java - die Onversoenlikes uit Ceylon - ontvang, in Indonesies vertaal en gepubliseer in die koerant "Bandung Menggu" (d.i. Bandung op Sondag) . Hieronder staan 'n afdruk van sy eerste artikel. Die afbeelding is 'n foto van die 20 Onversoenlikes op Ceylon.



Dok HK

GAMBAR atas, 20 orang pemberontak Boer "Si Keras Kepala" asal Afrika Selatan, yang dibuang ke Ceylon dan kemudian terdampar ke Tatar Bandung (1903). Mereka adalah, dari kiri ke kanan, berdiri: FC efer, MJ Oliver, WG van Zyl, PL Smit, Commandant JG van Ham, Lütutenant WJ Hefer, JR Boihma, HF insloo dan JF van Rooyen; duduk: L Hirschland, JD de Villiers, JF Corbiit, HP Geldenhuis, Lieutenant CJ is, HF Roos dan JJ Strating, berbaring: AFO Brien, Lieutenant EJ Tremlett, CJ van Zy! dan JF van Straaten.



V&R DRUKKERY PRETORIA