

# Pretoriana



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

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

**Prys R 4,00 Price**

PRETORIANA NO./NR. 93

APRIL 1988

LYS VAN BESTUURSLEDE VAN DIE PRETORIASE HISTORIESE VERENIGING GENAAMD GENOOTS-  
SKAP OUD-PRETORIA OP 1 MAART 1988

Dr. N.A. Coetzee, voorsitter  
Mnr. W.J. Punt, ondervoorsitter, bewaring van geboue  
Mev. M.L. Willmer, sekretaresse  
Mnr. S. de K. Venter, verteenwoordiger van die Stadsraad van Pretoria  
Mev. M. Andrews, organisasie van toere  
Mnr. T.E. Andrews, "Nuusbrief" en bewaring van begraafplase  
Mev. A. Dreyer, argief  
Mnr. J. de Beer, penningmeester  
Mev. A. de Beer, organisasie van byeenkomste  
Mev. S.W. Jacobs, skooltuine  
Dr. C. de Jong, redakteur van "Pretoriana" tel. (012) 468419  
Dr. H.J. Petrick, mederedakteur van "Pretoriana"  
Mnr. R. Tomlinson, forte  
Mev. I. Vermaak, posbestellings

Die posbusnommer van die sekretariaat is 4063, Pretoria 0001  
Telefoonnommer (012) 703052

#### "PRETORIANA" - AFRICANA

Aanbod van uitgawes van "Pretoriana" van vroeë en onlangse datum

Hoeveel geskiedenisboeke kan U vir R20,00 koop?  
Miskien een, wat bestaan uit nog nie eens 200 bladsye nie.  
Hoeveel Africana-boeke kan U vir R20,00 koop?  
Waarskynlik nie eers een nie.  
Hoeveel "Pretoriana's" kan U vir R20,00 koop?  
Ten minste 40 uitgawes met meer as 1500 bladsye propvol met geskiedenis,  
foto's, belangrike data en kostelike stories.  
Daar is stalle "Pretoriana's" met uitgawes vanaf die vroeë jare vyftig, by  
die Genootskap beskikbaar. Skryf 'n briefie aan Anton Jansen, Posbus 33704,  
Glenstantia 0010, Pretoria, of nog makliker, skakel sy kantoor nommer 70 6456  
of na kantoortyd 47 5838 om 'n stel "Pretoriana's" te bestel.  
Afsonderlike nommers is ook beskikbaar VANAF R0,50 per eksemplaar.

PRETORIANA No./Nr. 93, April 1988

INHOUDSOPGAWE/TABLE OF CONTENTS

	Bladsy/ Page
Van die redakteur/From the editor	2
Bydraes oor die NZASM/Contributions on the NZASM	3
Robert C. de Jong, Beknopte geskiedenis van die Nederlandse Spoorweg-Maatschappij (3)	3
C. de Jong, Die NZASM in die oorlog 1899-1902	13
Jeugverhaal oor die NZASM en wildbewaring. Bespreking deur C. de Jong van John Coetzee, "Die ysterpad see toe"	20
C. de Jong, Voor en teen die NZASM	22
 Ander artikels/Other articles	 24
Onthulling van gedenkplaat op graf van Hermann Rex	24
J. Ploeger, Ter herinnering aan Dr. Hermann Moritz Rex 1918-1981	25
Genootskap Oud-Pretoria - Toespraak van die onderburgemeester 22 Oktober 1987	38
Suzette Jacobs, Garlicks-Pretoria 100 years	40
C. de Jong, 1888-1988, 100 jaar Nederlands konsulaat-generaal in Transvaal	43
C. de Jong, Willem Eduard Bok, die naamgewer van Boksburg	50
C. de Jong, Die blanke boere in Oos-Indië, onder wie die laaste Afrikaners van Ceylon, 1903-1962 (1); Theodor Sandrock, 1882-1953	53
S.W. Jacobs, Skooltuinkompetisie 1987	65
C. de Jong, Moontlike voorbeelde van Reisacher se skilderye van die Tweede Anglo-Boere-oorlog 1899-1902 (5)	66
Noorderlinge onder die Suiderkruis en Suiderson	71

PRETORIANA no. 93, April 1988

VAN DIE REDAKSIE

Weens die hoë drukkoste wat jaarliks nog styg, het die bestuur van ons Genootskap goedgekeur dat Pretoriana no. 93 in eenvoudiger vorm gedruk word. Die daardeur bereikte besparing in geld is van belang.

Die reeks artikels oor die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) wat in 1987 in verband met die herdenking daarvan begin is, word in Pretoriana no. 93 voortgesit met bydraes van onder andere Robert C. de Jong en C. de Jong.

Kol. dr. J. Ploeger publiseer 'n lewensbeskrywing van dr. Hermann Rex, in lewe bestuurslid van ons Genootskap en redakteur van Pretoriana, waarin hy talle artikels laat verskyn het. Die huldigingswoord vir Rex van ons voorsitter, dr. N.A. Coetzee, op 14 November 1987 sluit daarby aan.

Mevrou S.W. Jacobs het 'n artikel oor die grootwinkelbedryf Garlicks se 100 jaar te Pretoria geskryf. Sy doen mededeling van die skooltuinkompetisie in 1987. C. de Jong bied 'n aantekening oor staatssekretaris W.E. Bok in verband met die 100-jarige bestaan van Boksburg 1888-1988, 'n biografie van H.C. Bergsma omdat hy 100 jaar gelede deur Nederland as eerste konsul-generaal in die Zuid-Afrikaansche Republiek aangestel is, 'n biografie van T.C. Sandrock, een van die onversoenlike krygsgevangenes wat in 1903 van Ceylon na Java gemigreer het, en die laaste artikel oor die vyf oorlogskilderye van Reisacher in die Nasionale Kultuurhistoriese Museum te Pretoria.

FROM THE EDITOR

Because of the continuing high printing costs, the board of our Society has approved that Pretoriana no. 93 be printed in a simpler format. The saving is important.

The series of centenary articles on the Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM), started in 1987, is continued in this issue with contributions by, inter alia, Robert C. de Jong en C. de Jong.

Dr J. Ploeger has written a biography of Dr Hermann Rex who was a member of the board of our Society and editor of Pretoriana to which he contributed many articles. Appended to the biography is the homage paid to him by our chairman, Dr N.A. Coetzee, on 14 November 1987.

There is an article on Garlicks department store's first 100 years in Pretoria by Mrs S.W. Jacobs. She also reports on the 1987 school-garden competition. C. de Jong offers a note on the State Secretary W.E. Bok to coincide with Boksburg's centenary, 1888-1988. He also provides a biography of H.C. Bergsma who was appointed as the Dutch government's first consul general to the Zuid-Afrikaansche Republiek a century ago. In addition there is a biography of T.C. Sandrock who was one of the irreconcilable prisoners-of-war who emigrated from Ceylon to Java in 1903. This issue contains the last article on the five war paintings by S. Reisacher in the National Museum of Cultural History in Pretoria.

**BEKNOPTE GESKIEDENIS VAN DIE NEDERLANDSCHE ZUID-AFRIKAANSCH  
SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ (2)**

deur Robert C. de Jong

**Die Randtram.**

Tydens die ontwikkeling van die Witwatersrand het Transvaal nog nie oor 'n moderne infrastruktuur beskik nie. Dit het al spoedig duidelik geword dat die stadige vervoer per ossewa nie aan die toenemende eise van die groeiende aantal goudmyne en nuwe myndorpe kon voldoen nie. Die myne het onder meer groot behoefte aan steenkool vir die aandryf van hul masjiene en ander installasies gehad. Kort na 1886 - die ontdekking van ontginbare gouderts aan die Rand - is steenkool by die latere dorp Boksburg gevind, maar die groot vraagstuk was hoe om hierdie energiebron goedkoop, vinnig en doelmatig na die myne te vervoer.

In 1888 het die Volksraad van die Zuid-Afrikaansche Republiek (ZAR) daaronder besluit om 'n konsessie vir die aanlê en eksplorasie van 'n sogenaamde "Randtram" tussen Boksburg en Johannesburg toe te staan. Eintlik het die konsessie eerder 'n ligte spoorweg as 'n egte "tramweg" omvat. Enkele belangstendes het hulle aangemeld, onder wie die NZASM. Hierdie jong maatskappy het naamlik geen vordering met die aanlê van sy Oosterlyn gemaak nie en wou nie werkloos stilsit nie. Die NZASM wou ook bewys dat die Nederlanders net so goed as die Britte in staat was om spoorweë aan te lê en te eksploteer.

Op 20 Julie 1888 is dan ook die konsessie aan die NZASM toegestaan en is 'n kontrak tussen die ZAR-regering en die Maatschappij gesluit. In Januarie 1889 is met die werk begin en in Maart 1890 het die spoorverbinding tussen Johannesburg en Boksburg tot stand gekom.

Weens die ontdekking van goud aan die Wesrand en van steenkool aan die Oosrand by Springs is reeds in Augustus 1889 besluit om die Randtramspoor na die ooste en die weste te verleng. Die Boksburg-Springslyn is in Oktober 1890 oopgestel en is gevolg deur die baanvak van Johannesburg oor Roodepoort na Krugersdorp in Februarie 1891. Die grond- en messelwerk vir die baanvakke van die Randtram was in die hande van verskillende aannemers. Ander firmas het die ysterboubou (die tramspoor) aangelê of stasies en wonings gebou.

Die ontwikkeling van die Witwatersrand het intussen vinnig gevorder. Reeds in 1891 het die NZASM begin om die Randtramweg in te rig vir swaarder verkeer, eers met die vervanging van die ligte spoor deur swaarder normaalspoor. 'n Voortdurende proses wat gepoog het om tred te hou met die aanhoudende ekonomiese groei van die Rand, was die vergroting van perrons en stasies, die verdubbeling van baanvakke, die vergroting van op- en aflaaifasiliteite, die bou van nuwe stasies, wonings, kantore, loodse ensovoorts. Teen 1900 was die Randtramweg die besigste spoorlyn van Transvaal en stelling een van die besigste in die hele Suid-Afrika.

**Die Suiderlyn.**

Toe in 1888 met die aanlê van die Randtramweg begin is, het dit reeds

vasgestaan dat die hawens van Natal en die Kaapkolonie in die afsienbare toekoms by die Transvaalse spoorwegnet sou moet aansluit om toegang tot die Witwatersrand te open. Die ZAR-regering het die belangrikheid daarvan ingesien dat al die verbindings met buitelandse spoorweë deur dieselfde maatskappy, die NZASM, geëksploiteer moes word. Daardeur sou voorkom word dat die Oosterlyn in isolasie en onbruik sou verval en sou agterraak by die Natalse en Kaaplandse verbindings.

Tydens onderhandelinge met die Oranje-Vrystaat in Maart 1889 was die aanlê van die spoorlyn van Pretoria na die Vaalrivier reeds in beginsel goedgekeur. By die Vaalrivier sou die lyn, wat die Suiderlyn genoem is, aansluit op 'n spoorlyn wat die regering van die Kaapkolonie deur die Vrystaat in die rigting van die Witwatersrand sou aanlê.

Die NZASM het sterk daarvoor gevoel om die nuwe lyn aan te lê en te eksploteer. Die toestand aan die Witwatersrand was teen 1890 sodanig dat 'n spoorverbinding daar aantreklik was. Daar is vinnig met die Oosterlyn gevorder, sodat die moontlikheid dat die Kaaplandse spoorlyne die Rand voor die Oosterlyn sou bereik, geen kommer meer gewek het nie. Johannesburg het steeds gegroei en die Randtram het geblyk 'n groot geldelike sukses vir die NZASM te wees. Bowendien het die groot droogte van 1889 die noodsaaklikheid van 'n spoorweg tussen die hawens en Johannesburg en Pretoria duidelik aangetoon.

Onderhandelinge tussen die ZAR-regering en die NZASM het in Junie 1890 gelei tot wysiging van die oorspronklike Oosterlyn-konsessie. Die hersiene konsessie het die maatskappy die alleenreg vir die aanlê van alle spoorlyne na die grense van die ZAR verseker. Volgens artikel een van die nuwe konsessie het die NZASM nie alleen opdrag tot aanlê en eksploteer van die Oosterlyn tot Nelspruit nie, maar ook van 'n lyn van Nelspruit na Pretoria, Johannesburg en die Vaalrivier ontvang.

Die Suiderlyn het uit drie seksies bestaan. Die Randtram het by Elandsfontein (nou Germiston) die Suiderlyn in twee gedeeltes en die derde stuk is gevorm deur die baanvak Elandsfontein-Johannesburg. In Augustus 1890 is met die aanlê van die gedeelte Pretoria-Elandsfontein begin, maar 'n jaar later het al die werk aan die Suiderlyn feitlik tot stilstand gekom weens die finansiële krisis waarin die NZASM gedompel is. Hierdie vertraging sou die Kaapkolonie groot skade kon berokken omdat die Bloemfontein-Vaalrivierverbinding geruime tyd lank onbenut sou bly indien die lyn nie na die Rand en Pretoria voortgesit sou word nie. Die NZASM wou graag die Oosterlyn voor die Suiderlyn voltooi, maar die Maatschappij het geld benodig om sy lyne aan te lê. Hy het geen ander keuse gehad as om met die Kaaplandse regering te onderhandel nie. Hierdie onderhandelinge het gelei tot die Sivewright-ooreenkoms van 10 Desember 1891. Sivewright was minister van Kroonlande en Publieke Werke in die ministerie van Rhodes in die Kaapkolonie. Ingevolge dié ooreenkoms sou die Kaapkolonie onmiddellik 'n bedrag van ten minste £300 000 ter beskikking van die NZASM stel vir die voltooiing van die Suiderlyn. Tevens is die medegebruik van die Suiderlyn ten behoewe van die Kaaplandse spoorweë gereël. Die ooreenkoms sou tot 11 Desember 1894 van krag bly en kon daarna verleng word.

Voorlopig het die NZASM weer oor voldoende geld beskik en kon die aanlê van die Suiderlyn energiek voortgesit word. In September 1892 is die baanvak Vaalrivier-Elandsfontein oopgestel en in Januarie 1893 die trajek Elandsfontein-Pretoria.

Die aanlê van die Suiderlyn is aan vier aannemers toevertrou. Twee ander aannemers het die stasies en ploegbaaswonings gebou en nog 'n ander aannemer, Geveke & Co, die belangrike spoorbrug oor die Vaalrivier by Vereeniging. Laasgenoemde aannemer kon nie sy verpligtings nakom nie, sodat die NZASM sy werk moes voltooi.

Net soos die Randtram moes die Suiderlyn van jaar tot jaar meer verkeer hanteer. Nuwe stasies is gestig, maar wonings is gebou en op- en aflaaigeriewe is voortdurend uitgebrei.

Die aanleg van die Suidoosterlyn en die Suidwesterlyn.

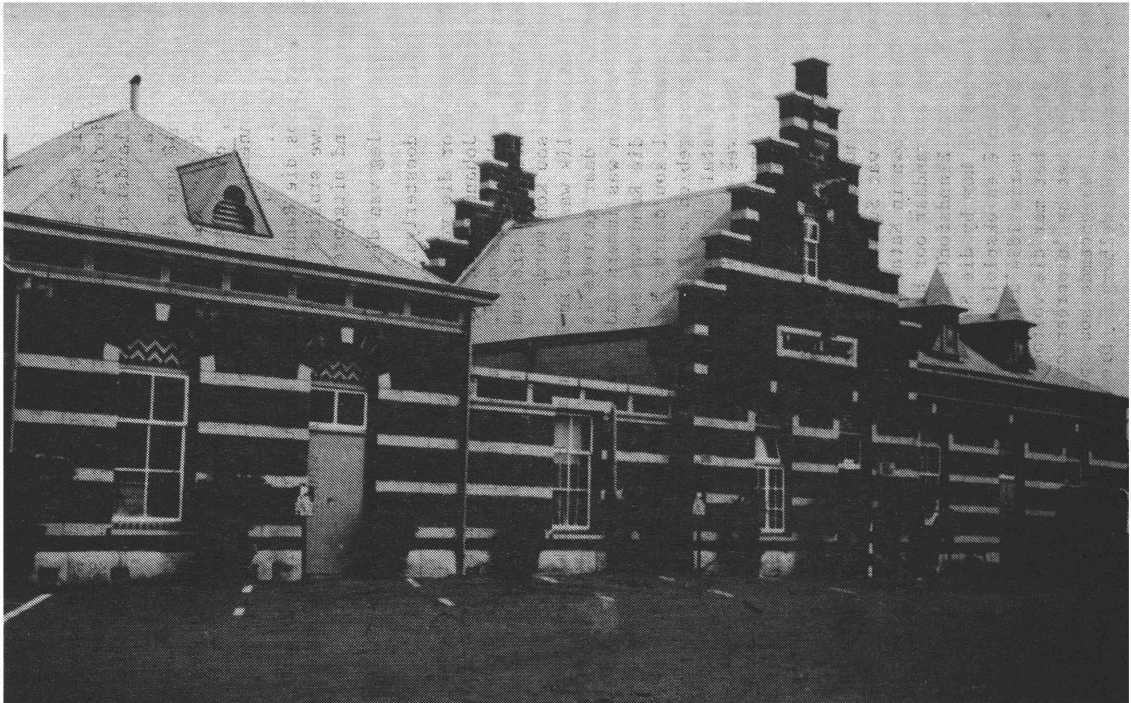
Die Suidoosterlyn.

Kort voor die voltooiing van die Oosterlyn in 1894 was dit duidelik dat Pretoria en Johannesburg nie slegs per spoor met die Kaapkolonie nie, maar ook met Natal verbind moes word. Immers was die hawe van Durban digterby as die Kaaplandse hawens en dit sou 'n tyd duur voordat die Oosterlyn as werklik voltooi beskou sou kon word.

Aanvanklik was daar in Transvaal baie teenkanting teen 'n spoorlyn na Natal, omdat daar gevrees is dat hierdie verbinding die Oosterlyn sou benadeel; Durban was immers nader aan die Rand as die Kaaplandse hawens. 'n Spoorweg na die Rand was ewel vir Natal ekonomies van die grootste belang. Ook Transvaal sou daarby baat vind indien die lyn soveel moontlik oor Transvaalse grondgebied aangelê sou word en onder beheer van die ZAR-regering sou staan. In Natal en Transvaal is invloedryke drukgroepe gevorm. Toe die Kaaplandse spoorweë die Suiderlyn na die Rand as toegang verkry het, was dit in die ZAR nie langer moontlik om die aandrang vanuit Natal af te wys nie. In November 1892 is 'n ooreenkoms tussen die Transvaalse en Natalse regerings oor die verrigting van noodsaaklike opmetings vir die Suidoosterlyn gesluit. Die opmetings is in Maart 1893 voltooi.

Op 3 Januarie 1894 het die twee regerings 'n ooreenkoms vir die aanlê van die Natallyn wat Suidoosterlyn genoem is, gesluit. Die lyn sou vanaf die stasie Charlestown in Natal via die beplande grensstasie by Volksrust na Standerton loop en vandaar oor Heidelberg tot naby Elsburg, 'n stasie aan die Suiderlyn suid van Elandsfontein (nou Germiston). Ten suide van Elsburg sou die Suidoosterlyn hom by die Suiderlyn aansluit.

Die aanlê en eksploitasie van die nuwe lyn is deur die Volksraad van die ZAR op 6 Februarie 1894 aan die NZASM opgedra. Omdat die Maatschappij sy hande vol gehad het met die voltooiing van die Oosterlyn en die aanlê van die Barbertonlyn het hy 'n ooreenkoms met die Natal Government Railways (NGR) gesluit waarby laasgenoemde sou optree as hoofaannemer vir die baanvak van Charlestown na Heidelberg. Die NZASM sou die oorblywende baanvak van Heidelberg na Elsburg self aanbestee. In September 1894 het die aanlê van die tra-



Die vroeëre stasiegebou van die NZASM te Middelburg in Oos-Transvaal, in 1893 in Nederlandse Renaissancestyl gebou. Die gebou is 'n nasionale monument.  
Foto C. de Jong.



jek Heidelberg-Elsburg begin. Dit is in twee seksies verdeel en aan twee aannemers uitbestee. Drie aannemers het die ballasting, spoor- en bruglegging verrig en drie andere het die geboue langs die lyn opgerig.

Die kort stuk tussen Charlestown en Volksrust was in die hande van een aannemer. Vir die uitvoering van grond- en messelwerke het die NGR die baanvak Volksrust- Heidelberg in 12 seksies verdeel wat aan 9 aannemers uitbestee is. Vyf andere het die stasiegeboue, wonings, ploegbaaswonings, watervoorsienings en ander konstruksies langs die lyn gebou.

Die aanlê van die Suidoosterlyn het vinnig verloop. Dit is veral toe te skryf aan die gelyke topografie van die landskap wat deur die lyn deursny is, en aan die goeie samewerking tussen die NZASM en die NGR. Reeds in Augustus 1895 het die baanvak Volksrust-Standerton gereed gekom. Die aansluiting van die laaste spoorstaaf by Heidelberg op 10 Oktober 1895 was 'n feestelike gebeurtenis. Drie maande later is die hele Suidoosterlyn (256 km) vir gereelde verkeer oopgestel.

Die Suidoosterlyn was 'n belangrike verbinding en van jaar tot jaar het die passasiers- en goederevervoer toegeneem. Dit het gelei tot voortdurende uitbreiding, soos die bou van nuwe stasies, meer wonings, beter watervoorsiening, vergroting van perrons, ensovoorts.

#### Die Suidwesterlyn.

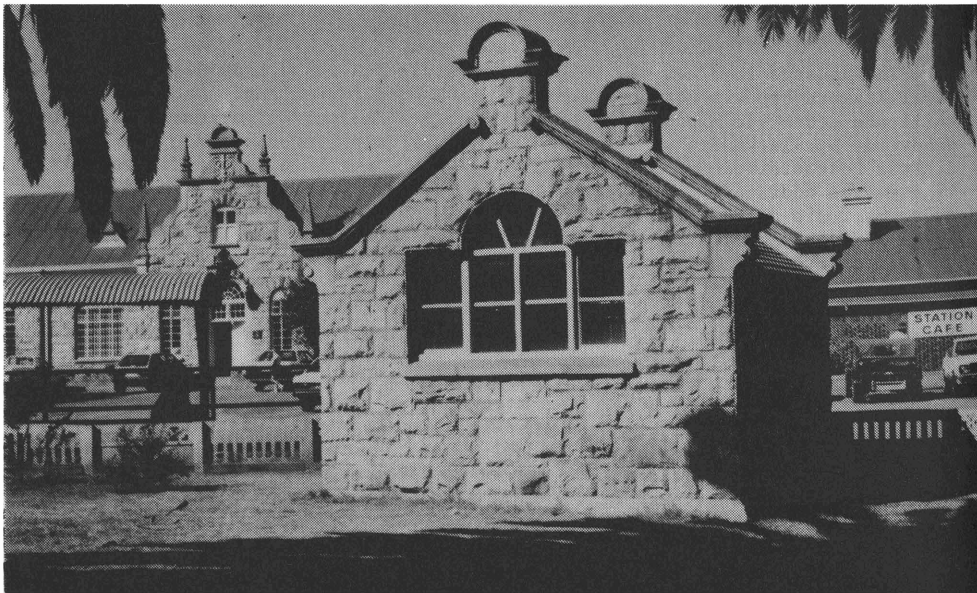
In Augustus 1893 het die Volksraad van die ZAR besluit om die Randtram vanaf Krugersdorp via Potchefstroom na Klerksdorp te verleng. Daar was verskillende redes vir hierdie verlenging, wat die Suidwesterlyn genoem is: die goudvelde by Klerksdorp waarvan veel verwag is, die landboubelange van die distrik Potchefstroom en die strewe na 'n spoorwegverbinding met die voormalige eerste hoofstad van Transvaal, Potchefstroom. Die roete is in 1894 opgemeet, maar nie deur die NZASM nie. Daar was reeds 'n groeiende opposisie teen hierdie maatskappy merkbaar en selfs 'n groep Volksraadslede was van mening dat aan andere 'n kans tot spoorwegaanlê gegun moes word. Weens die gebrek aan voldoende tegniese kennis by die owerheid is tog die hulp van die NZASM by die opstel van die bestekke ingeroep. Die resultaat was dat die NZASM in Maart 1895 die kontrak vir die aanlê en eksploitasie van die nuwe lyn gekry het.

Die aanlê het in Julie 1895 begin. Die NZASM het die lyn in ses seksies verdeel. Die maatskappy het die konstruksie van grond- en messelwerke van die seksies aan vier aannemefirmas uitbestee. Een van hulle was Warren & Royce; hulle het hul spore by die aanlê van die Oosterlyn verdien. Hulle het ook die kontrak vir die ballasting en die lê van spoorstawe oor die hele lyn gekry. Vier ander aannemers het die brûe gelê en gestel en nog sewe aannemers, onder wie W.A. de Rapper en M.C.A. Meischke, was verantwoordelik vir die bou van stasies, huise, ploegbaanwonings, waterhouers, loodse en dergelike werke.

Die Suidwesterlyn is in Januarie 1896 tot Potchefstroom vir verkeer oopgestel. Die oorblywende baanvak van dié dorp tot Klerksdorp is in Augustus 1896 voltooi.



NZASM-stasiegebou te Klerksdorp, in gebruik geneem in 1897 by die opening van die NZASM-lyn van Krugersdorp via Potchefstroom na Klerksdorp. Die styl is Nederlandse NeoRenaissance. Die gebou is nasionale monument.  
Foto Robert C. de Jong 1987.



Op die voorgrond staan 'n sierlike geboutjie wat vroeër langs NZASM-stasie te Klerksdorp (die gebou op die agtergrond) gestaan het en waarvan die bestemming vergete was. Dit is vir 'n vlaekamer vir die stasie gehou en daarom heropgerig.  
Robert C. de Jong het onlangs op 'n ou foto van die geboutjie die opskrif "Heeren" gesien. Dit is die enigste toiletgebou in Suid-Afrika wat sorgvuldig gerestoureer is en nou nasionale monument is.

Hoewel jaarliks 'n toename van verkeer vasgestel is, was die Suidwesterlyn finansiële nouliks 'n sukses. Die gevolg was dat uitbreidingswerke aan die lyn - 156 km lank - in veel mindere mate as by ander NZASM-lyne noodsaaklik geag is. Die Suidwesterlyn was die laaste spoorlyn wat deur die NZASM aangelê en geëksploteer is. Daarmee is die maatskappy se betrokkenheid by die uitbreiding van die Transvaalse spoorwegnet beëindig.

Die aanlê van die NZASM-lyne: Gevolgtrekking.

Oor die bekende tunnel by Waterval-Boven het een van die aannemers, Warren van die firma Warren & Royce, opgemerk: "... that the tunnel is strong enough, and safe enough, to last till eternity". Hierdie uitspraak is stellig ook van toepassing op die talle stasiegeboue, wonings, brûe, duikers (culverts) en ander bouwerke wat nou nog langs die voormalige NZASM-lyne aangetref word.

Die betekenis van die NZASM.

Dat die NZASM na 100 jaar in Suid-Afrika nog nie in vergetelheid geraak het nie, bewys dat die maatskappy sy spore in die geskiedenis van die land agtergelaat het. Dit is daarom gepas om stil te staan by die betekenis van hierdie onderneming wat Nederland se grootste bydrae aan die ontwikkeling van Transvaal genoem mag word.

Ekonomiese betekenis.

Die NZASM is gebore uit die strewe van die ZAR na 'n eie verbinding met 'n nie-Britse seehawe ter wille van die vry en onbelemmerde kontak met die buiteland, vry van Britse inmenging. Die Oosterlyn tussen Pretoria en die grens van Mosambiek het hierdie verbinding ten slotte in 1895 tot stand gebring en neem dan ook 'n belangrike plek in die NZASM se geskiedenis in. Dank sy die NZASM het Transvaal die gewenste verbinding verkry wat bowendien digterby as die Natalse en Kaaplandse hawens was.

Die Oosterlyn was van groot betekenis vir die oopstel en toeganklik maak van die voorheen so geïsoleerde Transvaalse Laeveld wat deur malaria en tse-tsevlieg gekwel was. Eenvoudige stasies soos Nelspruit, Malelane, Hector-spruit en Komatipoort het hulle in die loop van jare tot egte dorpe ontwikkel.

Die NZASM het baie gedoen vir die ontwikkeling van Delagoabaai as hawe, onder meer deur die opvulling van terreine, die bou van 'n kaai en 'n ysterlossteier en die drooglegging van moerasse. Voorheen was die hawe-inrigtings baie primitief.

Om topografiese redes het die NZASM besluit om sy hoofspoorlyne by Elandsfontein (nou Germiston) bymekaar te laat kom. Naby dié punt het ook die Kaaplandse en Natalse spoorweë mekaar ontmoet. Dit was dus voor-die-hand-liggend dat Elandsfontein spoedig die belangrikste spoorwegknooppunt van Suid-Afrika sou word. Nog steeds is Germiston 'n spoorwegsentrum van groot betekenis: 'n erfenis uit die NZASM-tyd.

Tydens die groot stryd oor die vasstelling van spoorwegtariewe met die Natalse en veral die Kaaplandse spoorweë in 1895-96 het die NZASM hom steeds