

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 1908³⁾ 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.³⁾ 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.⁴⁾

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 likwidasië 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 ewewiel 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. Knecht, 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-Afrikaanse 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-Afrikaanse 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 beoem 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