

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 oorsake, 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 wetenswaardighede 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 Biografie 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. Klimaatomstandighede 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. Middellberg 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 m³ gekapte klip en 1110 m³ 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 aangedui 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 aankarwei. 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 ontsit. 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 fronte 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, ontsporings, 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