

DIE RANDTRAM: * DIE EERSTE SPOORWEG IN TRANSVAAL

Hein Heydenrych
Universiteit van Pretoria

SUMMARY

The Rand Tram: the first railway in the Transvaal

21 June 1987 marked the 100th anniversary of the founding in Holland of the Netherlands South African Railway Company with Dutch and German capital. It had the express aim of constructing a railway link between Pretoria and Delagoa Bay to make the South African Republic independent of the British South African harbours for her access to the outside world. However, when a temporary prohibition on the construction work on this line was imposed by the Transvaal government in 1888 because it had proved impossible to reach agreement with the concessionaire for the section of the line over Portuguese territory, the Company submitted a tender for the construction of a so-called steam tramway between Boksburg on the East Rand, where coal had been discovered, and Johannesburg. It was awarded the contract and the coal line of 27 km was opened on 17 March 1890, to become the first railway in the Republic. It was later extended to Springs in the east and Krugersdorp in the west.

This pioneer railway in the Transvaal was significant in that it helped to overcome the fears and prejudices of the conservative Transvaal Afrikaners with regard to railway construction. It also played an important part in the economy of the early Witwatersrand by providing a regular supply of coal to the gold mines at reduced prices. The logistical problems in building such a railway in the interior, unconnected with any other railway, were considerable, and it says much for the company that it was able to surmount these difficulties.

Op 21 Junie 1987 was dit presies 100 jaar sedert die stigting van die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM), met Nederlandse en Duitse kapitaal, in Nederland met die oogmerk om vir die Zuid-Afrikaanse Republiek van president Paul Kruger 'n spoorwegverbinding met Delagoabaai in Mosambiek te bou wat die land onafhanklik van die Brits-Suid-Afrikaanse kolonies, die Kaapkolonie en Natal, sou maak wat sy verbinding met die buiteland betref.¹ Die onderstaande artikel is bedoel as 'n herdenking van die stigting, omdat die sogenaamde Randtram tussen Johannesburg en Boksburg, wat later tot by Springs in die ooste en Krugersdorp in die weste verleng is, die eerste spoorweg was

*Die benaming Randtram eerder as spoorweg of spoorlyn is skynbaar gebruik om enige teenstand wat teen die bou van spoorweë mag bestaan het, te sistap. Volgens G A Leyds in sy werk *A history of Johannesburg; early years* (Kaapstad, 1964) pp. 64–65, het die staatssekretaris, dr. W J Leyds 'n stoomtrem voorgestel. Hoewel baie Volksraadslede nog nie van 'n stoomtrem gehoor het nie, wou hulle nie hulle onkunde erken nie en het hulle daarom vir die plan gestem.

P J van Winter: *Onder Krugers Hollanders*, I (Amsterdam, 1937), pp. 159–164; D J Coetzee: *Spoorwegontwikkeling in die Suid-Afrikaanse Republiek, 1872–1899* (Kaapstad, 1940), pp. 53–56.

wat deur die maatskappy in die Republiek voltooi is.

Die ideaal van 'n spoorwegverbinding met die ooskus gaan alreeds terug tot die tyd van president T F Burgers toe hy 'n mislukte poging aangewend het om 'n lening in die buiteland vir die bou daarvan te verkry.² Na die anneksasie van die Republiek deur Shepstone en die Eerste Vryheidsoorlog van 1880—1881 het die ideaal weer herleef. Toe daar in die tweede helfte van 1883 'n deputasie na Europa gestuur is om met Brittanje oor die hersiening van die Pretoria-Konvensie van 1881 te onderhandel, is daar in Nederland onderhandelinge met finansiers aangeknoop wat in April 1884 gelei het tot die totstandkoming van 'n voorlopige komitee met die oog op die stigting van 'n maatskappy wat die spoorweg sou bou.³ Voor die vertrek van die deputasie uit Nederland is 'n konsessie vir die konstruksie van die gedeelte van die spoorweg wat oor Transvaalse grondgebied sou loop aan die komitee toegestaan. Op 23 Augustus 1884 is die konsessie deur die Volksraad goedgekeur.⁴ Na uitgerekte onderhandelinge om kapitaal in Europa te bekom en nadat die Zuid-Afrikaansche Republiek weens die ontdekking van die Witwatersrandse goudrif in 1886 'n aantreklike beleggingsveld geword het, is 'n maatskappy uiteindelik in Junie 1887 op die been gebring soos hierbo aangedui.

Intussen het die Britse kolonies, Natal en die Kaapkolonie, reeds die inisiatief geneem wat spoorwegkonstruksie betref. In 1876 het die Natalse regering met die bou van 'n hoofspoorlyn van Durban na die binneland begin wat teen 1886 alreeds tot by Ladysmith geopen was⁵ om die lonende handel met die binneland vir dié kolonie te bekom. Na aanleiding van die ontdekking van diamante by Kimberley in 1870 het die Kaapkolonie ook 'n spoorbouprogram van byna £5 miljoen aangepak. Dit het voorsiening gemaak vir die gelyktydige konstruksie van spoorlyne van die hawens Kaapstad, Port Elizabeth en Oos-Londen af en in 1885 het die eerste Kaapse trein triomfantelik Kimberley binnegestoom.⁶ Na 1886 het albei die koloniale spoorwegstelsels die goudstad, Johannesburg, as mikpunt gehad. Daar sou hierna toenemende druk op die Transvaalse regering wees om toe te laat dat die Kaapse en Natalse spoorweë oor Transvaalse grondgebied na Johannesburg verleng word. Die Republiek se regering, met President Paul Kruger aan die spits, was egter vasbeslote om hulle eie spoorweg na Delagoabaai te verkry en hierdie spoorverbinding het mettertyd vir Kruger sinoniem met die land se onafhanklikheid geword. Maar die eerste spoorweg wat deur die NZASM voltooi is, was in die ekonomiese hart van die Republiek geleë: omstandighede het daartoe meegewerk dat dit die Randtram tussen Johannesburg en Boksburg was.



Omdat die Portugese regering 'n konsessie vir die bou van die gedeelte van die Delagoabaailyn oor Mosambiekse grondgebied aan kol. Edward McMurdo toegestaan het, en dit haas onmoontlik gebyk het om met McMurdo tot 'n ooreenkoms te kom wat die vasstelling van tariewe en ander voorwaardes vir die aansluiting van sy spoorweg met die beplande Transvaalse gedeelte betref, het die Transvaalse regering in Mei 1888 'n verbod

2. Vgl. M S Appelpgryn: *Thomas Francois Burgers Staatspresident, 1872—1877* (Kaapstad, 1979), pp. 85—93.
3. Van Winter, I, *op. cit.*, p. 56.
4. *Ibid.*, p. 78.
5. D H Heydenrych: *Natalse spoorwegbeleid en -konstruksie tot 1895* (Ongepubliseerde Proefskrif, Universiteit van Stellenbosch, 1981), p. 184.
6. D H Heydenrych: *Die geskiedenis van die spoorweë in die Kaapkolonie tot 1885* (Ongepubliseerde MA-verhandeling, Universiteit van Stellenbosch, 1965), p. 91.

op bouwerk aan Transvaalse kant van die grens geplaas.⁷ Eers in Junie 1889 is hierdie verbod opgehef nadat die Portugese owerheid op McMurdo se spoorweg beslag gelê het.⁸ Terwyl die verbod van krag was, het 'n direkteur van die NZASM, J L Cluysenaer, van Mei tot September 1888 Pretoria besoek.⁹

Gedurende Cluysenaer se verblyf in Pretoria het die moontlikheid van die bou van 'n spoorweg tussen Johannesburg en Pretoria en 'n "stoomtramweg" tussen Johannesburg en die naaste steenkoolveld — dié by Boksburg — juis in die Volksraad ter sprake gekom. Die snel ontwikkelende goudmynindustrie het 'n groot behoefte aan brandstof gehad aangesien die mynmasjinerie stoomaangedrewe was. Teen 1890 het die Kamer van Mynwese bereken dat daar 2 350 stampmasjiene was om die erts fyn te maak, aangesien van die gepaardgaande hystoestelle, pompmasjiene en dies meer.¹⁰ Om vir al die masjinerie stoom op te wek moes steenkool in ossewaens aangery word. Die pryse van die steenkool was onbestendig en het gewissel van £3 tot soveel as £10 per ton en soms moes dit van so ver as Middelburg in die Kaapkolonie aangery word.¹¹ In die wintermaande was ossewawervoer boonop onbetroubaar weens die gebrek aan weigras vir die osse. President Paul Kruger was verplig om in 1888 te maan: "Zonder steenkolen kunnen de machines niet werken en zonder machinerie staan de mark stil ... wij moeten eenmaal beginnen. Wagens kunnen niet zoveel aanrijden om voor te blijven."¹²

Die probleem is grootliks verlig toe daar in 1888 steenkool by Boksburg ontdek is.¹³ Boksburg het sy ontstaan aan die ontdekking van goud in 1887 te danke gehad en is in daardie jaar tot dorpsgebied geproklameer.¹⁴ Die steenkoolontdekking het egter 'n nuwe betekenis aan die dorp besorg.

Gedurende 1888 is meer as 20 aansoeke vir die bou van spoorweë tussen Johannesburg en Boksburg en elders in die Transvaal ontvang.¹⁵ Baie Transvalers het in hierdie stadium nog die bou van spoorweë heftig teengestaan. Toe die Uitvoerende Raad dus die aansoeke aan die Volksraad voorlê met die aanbeveling dat dit na 'n kommissie vir oorweging en aanbeveling verwys word, het heelwat Volksraadslede hulle teen die bou van spoorweë in enige vorm uitgespreek. Een van die lede het verklaar "dat hem een koude rilling door het lijf gegaan was" toe die aanbeveling van die Uitvoerende Raad voorgelees is, terwyl 'n ander plegtig verklaar het dat hy "aan alle leden gebeefd had" by die aanhoor daarvan. Die gewone argumente is opgehaal: spoorweë sou die transportryers werkloos maak, die veeteelt benadeel en die prys van landbou- en ander produkte laat daal.¹⁶ Dit is nie altyd duidelik hoekom spoorweë hierdie gevolge — veral die laasgenoemde twee — sou hê nie. Die opposisie was egter so sterk dat dit een Volksraadslid genoop het om te verklaar: "Als er spoorwegen zijn dan kon de boer zijn vee enz. opgeven. Het zal verdunnen 'als sneeuw voor de zon' ten voordele van de eigenaars van spoorwegconsessies," en 'n ander het beaam: "... de spoorweg zal den boer verarmen en agteruit zetten. Hun eenige verdiensten zijn wagen en ossen".¹⁷

7. ZAR 152 Jaarverslae van die NZASM, 1888, p. 2.

8. Van Winter, I, *op. cit.*, p. 200.

9. ZAR 152 Jaarverslae van die NZASM, 1888, p. 4.

South Africa, 10.5.1890: The railway question in the Transvaal, p. 233.

Ibid., 12.4.1890: Mr Tarbutt's opinion of the Rand, p. 52; F. Stark: Boksburg 1887—1957. Sewentig jaar van vooruitgang (Johannesburg, 1957), p. 3.

12. *Volksstem*, 14.6.1888: De Volksraad, Maandag 11 Junie.

13. F. Stark (red.): *op. cit.*, p. 3.

Ibid.

Volksstem, 19.7.1888: De Volksraad, 17.7.1888.

Ibid., 14.6.1888: Hoofredaksionele berig.

Ibid., 14.6.1888: De Volksraad, Maandag 11 Junie.

In die debat wat oor twee en 'n half dae gestrek het, het daar egter uiteindelik so 'n kentering gekom dat 'n lid wat te kenne gegee het dat hy nog altyd teen spoorweë gekant was, die Raad aangeraai het "om met een tramway te beginnen van Boksburg na Johannesburg om dan te kunnen zien hoe dit zal gaan."¹⁸ Uiteindelik is dus tog op 13 Junie 1888 'n kommissie aangewys om oor die konsessie-aansoeke verslag uit te bring.¹⁹

Van die meer as 20 aansoekers wou sommiges slegs in Johannesburg en sy omstreke "tramweë" bou, ander van Boksburg af na Johannesburg of Krugersdorp, terwyl nog ander weer meer omvattende spoorweë van die Wilge- of Vaalrivier af wou anlê.²⁰ Die meeste aansoeke was egter te vaag of het te min gegewens bevat om 'n oordeel oor hulle meriete moontlik te maak. Gevolglik is net drie daarvan ernstig deur die kommissie oorweeg. Dit was die aansoek van sir Thomas Tancred, wat ook die kontrakteur vir McMurdo se spoorweg in Mosambiek was,²¹ dié van Eduard Lippert en H Malcomess & Co en dié van die NZASM. Tancred wou die reg hê om 'n omvattende tremweg te bou van Roodepoort oor Johannesburg na Klippoortjie. Sommige van sy voorwaardes was egter onaanvaarbaar. Slegs Lippert-hulle en die NZASM het hulle bereid verklaar om, indien die Volksraad teen 'n spoorweg tussen Pretoria en Johannesburg beluit, slegs tramweë op die Witwatersrand te bou. Omdat die kommissie teen die bou van 'n spoorlyn tussen Pretoria en Johannesburg aanbeveel het en aangeraai het dat die kiesers eers daarvoor geraadpleeg word,²² moes daar dus 'n keuse tussen dié twee aansoekers gemaak word. Die kommissie het die NZASM se voorwaardes die voordeligste vir die staat gevind omdat dit minder eise as dié van Lippert-hulle gestel het en onder andere meer tegemoetkomend was wat die aansluiting van ander lyne, die plasing van stasies en haltes en die vasstelling van tariewe betref. Daarom is aanbeveel dat 'n konsep-kontrak wat met die maatskappy opgestel was, bekragtig word.²³

Tydens die bespreking van die kommissie se verslag²⁴ op 17 Julie 1888 in die Volksraad het harde woorde geval. Volksraadslid D P Taljaard, die lid vir Standerton,²⁵ het smalend na die NZASM verwys as die maatskappy wat die kontrak vir die "eeuwig durenden" spoorweg gehad het²⁶ (die spoorweg na Delagoabaai, die sogenaamde Oosterspoor, wat nog nie aan die gang kon kom nie), en beweer dat die president partydig vir die Hollandse maatskappy was. Kruger het hom bloedig vererg en die insinuasie as 'n persoonlike belediging bestempel, waarop hy die raadsaal verlaat het. Deur die bemiddeling van ander raadslede het Taljaard dié aand vir Kruger by sy huis om verskoning gaan vra.²⁷

Hoewel die vrede nou herstel was, het Kruger dit nogtans gerade geag om die volgende dag die Raad oor die aangeleentheid toe te spreek. Hy het sterk vir die NZASM in die bresse getree en onder andere betoog: "Wij moeten tog wel bedenken dat het juis de Hollanders zijn die ons altyd bijgestaan hebben, of wij het nu willen weten of niet, het is zoo en blijft zoo." Dit was 'n verwysing na die onderhandelinge met Nederlandse spoorwegmanne sedert die deputasie van 1884 Nederland besoek het, wat uiteindelik op die

18. *Ibid.*

19. *Ibid.*, 15.6.1888: The Volksraad, Wednesday June 13.

20. *Staats Courant der ZAR*, 5.9.1888: Rapport Spoor- en Tramwegkommissie, 1888, p. 507.

21. Van Winter, I, *op. cit.*, p. 210.

22. *Staats Courant*, 5.9.1888, *op. cit.*

23. *Ibid.*, pp. 507–508.

24. Die verslag kom voor in die staatskoerant hierbo aangehaal op pp. 507–508.

25. TA Inventaris T96: Suid-Afrikaanse Republiek. Lyste van lede van Eerste Volksraad en Tweede Volksraad.

26. *Volksstem*, 19.7.1888: De Volksraad, Dinsdag 17 Julie.

27. J F van Oordt: *Paul Kruger en de opkomst der Zuid-Afrikaanse Republiek* (Amsterdam/Kaapstad 1898), p. 489.

stigting van die NZASM in 1887 uitgeloopt het, en die NZASM se geduld met die Transvaalse regering deur dik en dun. Daarop het Taljaard ook sy verskoning aangebied vir wat hy die vorige dag gesê het.²⁸

Die voorval het waarskynlik daartoe meegewerk dat die kontrak met die NZASM vir die Randtram, soos die spoorweg bekend geword het, goedgekeur is.²⁹ Die kontrak het bepaal dat die maatskappy binne vier maande na die datum van die kontrak, dit wil sê, na 15 September 1888,³⁰ die werk moes begin en dat die lyn binne twee jaar daarna geopen moes wees.³¹ Die NZASM het die kans aangegryp om die monde van sy kritici te snoer en alreeds in Desember 1888 'n aanvang met die werk gemaak. Daar is gehoop dat die spoorlyntjie van 27 kilometer³² teen 10 Oktober 1889 — President Kruger se verjaardag — geopen sou kon word. Maar twee faktore het vertraging in die hand gewerk: die afwesigheid van geskikte ballastmateriaal naby die roete en die groot droogte van Augustus en September 1889.³³

Die maatskappy het nie self die bouwerk verrig nie maar dit toevertrou aan J E Butler en George Pauling.³⁴ Op Maandag, 17 Maart 1890, is die spoorlyntjie geopen. Dit was geen feestelike geleentheid nie, want die openingsrit het om 5h45 die oggend begin. Die Transvaalse regering is verteenwoordig deur die staatssekretaris, dr W J Leyds.³⁵ Hy is vergesel deur W Verwey, hoofingenieur van die NZASM in die Republiek, en die resident-ingenieur, A G A van Eelde, terwyl 'n dosyn gretige lede van die publiek ook van die geleentheid gebruik gemaak het om die eerste treinreis in die Republiek mee te maak.³⁶

By Johannesburg is gestop by Park-halte (die huidige Johannesburg-stasie) wat deur 'n Johannesburgse joernalis beskryf is as "a little tin shanty, for what will be the chief station, at the Wanderers' ground."³⁷ In 1894 is begin om dit tot Parkstasie om te bou,³⁸ ofs-koon die ambisieuse planne vanweë die Jameson-inval en die Anglo-Boereoorlog nooit uitgevoer kon word nie. Die treintjie op die openingsrit het bestaan uit 'n "toy engine", 'n trok en drie passasierswaens.³⁹ Boksburg, die ander terminus, is na ongeveer 'n uur en 'n kwart bereik.⁴⁰ Daar aangekom het drie of vier passasiers na die plaaslike hotel gestap om die geleentheid te gaan vier.⁴¹ Die stasies en haltes op die Randtram was die volgende: Boksburg, Vogelfontein, Heidelbergerpad, Knights, Elandsfontein (die latere Germiston), Jumpers, School en Park.⁴²

Spiedig na die ingebruikneming van die spoorlyntjie is onverwagse probleme onder-vind: die landdroos van Boksburg het die loop van Sondagtreine as strydig met die Sondags-wet van 1888 beskou — die wet het bepaal dat persone strafbaar was "die op Sondag werkt of laat werken met stoom- of andere machines";⁴³ voorts was daar transportryers wat,

28. *Volksstem*, 19.7.1888: De Volksraad, Woensdag 18 Julie.

29. Die kontrak, soos goedgekeur, kom voor in ZAR 156 Spoorweë: Konsessies, ooreenkomste en diverse, 1884–1899.

30. ZAR 152 Jaarverslae van die NZASM, 1890, p. 22.

31. Artikel 9 van die kontrak.

ZAR 152 Jaarverslae van die NZASM, 1890, p. 22.

34. *South Africa*, 26.4.1890: The railway question in the Transvaal, p. 143.

35. *The Star*, 21.3.1890: Opening of the Boksburg line.

36. *South Africa*, 19.4.1890: opening the first railway in the Transvaal, p. 100.

37. *The Star*, 21.3.1890: Opening of the Boksburg line.

38. *In Memoriam NZASM* (Amsterdam, g.d.), p. 30.

39. *South Africa*, 19.4.1890: Opening of the first railway in the Transvaal, p. 100.

40. *Ibid.*

41. *Ibid.*

42. ZAR 152 Jaarverslae van die NZASM, 1890, p. 24.

43. Van Winter, I, *op. cit.*, p. 216 en voetnoot 2 op p. 216.



Parkstasie 1891 (Africana Biblioteek, Johannesburg)

skynbaar om hulle misnoë met die spoorweg te kenne te gee, hulle osse op die spoor uitgespan het en met hulle waens die trein vertraag het.⁴⁴ Dit is nie bekend hoe eersgenoemde probleem opgelos is nie; laasgenoemde verskynsel het waarskynlik mettertyd afgeneem namate die konserwatiewe Transvalers die bestaan van die spoorweg aanvaar het. 'n Ander probleem het in verband gestaan met die steenkoolmyn wat die maatskappy ingevolge die kontrak geregtig was om te ontgin.⁴⁵ Die myn "Fontein" (waarna die dorp Springs vernoem is), se steenkoolformasie het baie onreëlmatig geblyk en die maatskappy moes gevolglik die steenkoolregte op die aangrensende plaas "Geduld" verkry.⁴⁶ Boonop was die vraag na vervoer alreeds in 1890 feitlik dubbel so groot as verwag was. Die passasiersverkeer moes gevolglik 'n tyd lank gestaak word om in die vraag na steenkoolvervoer te voorsien. Onder die swaar werkklas het die ligte lokomotiewe ingegee met die gevolg dat die verkeer in Junie 1890 'n paar dae lank tot stilstand gekom het.⁴⁷

Hoewel die steenkoolmyn in 1891 nog 'n verlies getoon het, het die NZASM nogtans in dié jaar 'n goeie bedryfswyn op die Randtram in geheel gemaak. Dit kon aangewend word om die bedrag te verminder wat die Republiek in daardie jaar ten opsigte van die waarborg van rente op die maatskappy se aandeelkapitaal moes dra.⁴⁸ Hierdie winsgewende tendens het daarna voortgeduur. Steenkool het teen 1891 nog 95% van die goederevervoer uitgemaak⁴⁹ en reeds in 1890 is 64 955 ton "swart goud" vervoer.⁵⁰ Danksy die geredelik beskikbare vervoer het die prys van steenkool van gemiddeld 70 tot 80 sjielings per ton in 1888 gedaal tot 20 sjielings in 1892.⁵¹

Dit is egter opvallend dat die Transvaalse Afrikaners, wie se konserwatiewe segsmanne in die Volksraad die bou van die Randtram so sterk teengestaan het, teen die einde van 1891 op groot skaal van die nuwe vervoermiddel gebruik gemaak het. Tussen 14 en 18 Desember 1891 is naamlik 9 754 passasiers na die Dingaansdag-feestelikheid by Paardekraal naby Krugersdorp vervoer.⁵²

Dit is duidelik dat die Randtram nie net 'n vervoerrevolusie in die geografiese en ekonomiese hartgebied van die Republiek teweeg gebring het nie: dit het ook 'n belangrike rol gespeel in die oorkoming van vooroordele teen nuwerwetse idees by die Transvaalse Afrikaners; terselfdertyd het dit die NZASM wat so dikwels — deur sowel Uitlanders as Afrikaners — afgekraak en verkleiner is, die kans gebied om homself te bewys. 'n Tyd lank het die Randtram ook die uitwerking gehad dat die aandag weggelei is van die Oos-terlyn en die stadige vordering wat daarmee gemaak is — die eerste paar kilometer van dié spoorweg tussen die Portugese grens en Komatipoort is eers op 1 Julie 1891 geopen en die eerste 35 kilometer van die lyn tot by Hectorspruit op 1 Oktober 1891.⁵³ Die volledige opening van die treindiens tussen Pretoria en Lourenco Marques het eers op 1 Januarie 1895 plaasgevind.⁵⁴

Die bou van die geïsoleerde spoorlyntjie diep in die binneland, ver van enige aansluitende spoorweë, was 'n ingenieursprestasie van formaat waartydens besondere logis-

44. *Ibid.*

45. ZAR 156 Spoorweë: Konsessies, ooreenkomste en diverse, Kontrak tussen de Regeering der Zuid-Afrikaansche Republiek en de NZASM, art. 1.

46. ZAR 152 Jaarverslae van die NZASM, 1890, p. 25.

47. Van Winter, I, *op. cit.*, p. 218.

48. ZAR 152 Jaarverslae van die NZASM, 1891, p. 22.

49. *Ibid.*, 1891, p. 28.

50. *Ibid.*, 1890, p. 22.

51. *Ibid.*, 1892, p. 28.

52. *Ibid.*, 1891, p. 27.

53. *In Memoriam NZASM*, p. 172.

54. *Ibid.*, p. 173.

tiese probleme te bowe gekom moes word. Die besondere aard van die probleme is reeds in 1890 erken toe die bekende regsjoernalis, W H S Bell, by 'n afskeidsdinee vir die subkontraakteurs opgemerk het dat die NZASM "was making its mark in South Africa and performing a task which few companies in the world would undertake — building a railway a long distance from a port."⁵⁵ Al die boumateriaal en rollende materiaal moes per posboot en in spesiaal gehuurde skepe na Suid-Afrika gestuur word.⁵⁶ Die aanvanklike lys van benodigdhede sluit onder andere in 3 340 ton spoorstawe, 2 261 ton staaldwarslêers, vyf tenderlokomotiewe, agt passasierswaens en 36 goederewaens.⁵⁷ Die Materiaal is via Natal per ossewa vervoer — óf direk van Durban af, óf eers per trein tot by die Natalse terminus, wat teen Junie 1886 Ladysmith en teen September 1889 Biggarsbergkruin was.⁵⁸ Daar is destyds bereken dat daar 'n duisend wavragte nodig sou wees om al die materiaal na die Transvaal te vervoer.⁵⁹ Dat dié probleme te bowe gekom kon word, spreek boekdele vir die maatskappy.



Later het die Volksraad verlengings van die Randtram goedgekeur: op 13 Oktober 1890 is 'n verdere gedeelte van die "trem" van Boksburg tot by Springs in die ooste geopen; op 17 November van dieselfde jaar het 'n verlenging van Johannesburg na Roodepoort gevolg; en op 10 Februarie 1891 'n gedeelte van Roodepoort tot by Krugersdorp.⁶⁰ Die totale lengte van die Randtram was toe 81 km. Toe die Kaapse spoorweg van Vereeniging na Elandsfontein op 15 September 1892 vir verkeer geopen is, is 'n verdubbelde gedeelte van die Randtram tussen Elandsfontein en Johannesburg ook in gebruik geneem.⁶¹ Sedert daardie datum is dit as deel van die Vereeniging-Elandsfontein-Pretoria-lyn bedryf en uiteindelik is die res van die Randtram in hierdie stelsel geïnkorporeer.⁶² Uiteindelik het hierdie eerste gedeelte van die NZASM se spoorwegnetwerk gegroei tot die besigste spoorlyn in die Transvaal.

55. *South Africa*, 26.4.1890: The railway question in the Transvaal, p. 143.

56. ZAR 152 Jaarverslae van die NZASM, 1889, p. 11.

57. *Ibid.*, pp. 11–12.

58. D H Heydenrych: Natalse spoorwegbeleid en -konstruksie tot 1895, p. 184.

59. *Volksstem*, 24.7.1888: Editorial.

60. ZAR 152 Jaarverslae van die NZASM, 1891, p. 13; *In Memoriam NZASM*, p. 172.

61. Ongepubliseerde manuskrip deur Robert de Jong as hoofstuk vir beoogde publikasie getitel: The structures and buildings of the NZASM.

62. *Ibid.*