

# DIE BOU VAN DIE SUIDWESTELYN, 1895—1897, EN DIE NZASM-STASIEGEBOUE OP KRUGERSDORP EN KLERKSDORP

C.F. van R. Zietsman  
Raad vir Nasionale Gedenkwaardighede

Wanneer aan die Nederlandsch Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) gedink word, word dit hoofsaaklik met die beroemde Oosterlyn, wat Pretoria met Delagoabaai (nou Maputo) verbind het, geassosieer. Dit is natuurlik te verstane, want nie alleen was die Zuid-Afrikaansche Republiek (ZAR) se obsessie met die verkryging van 'n verbinding met 'n nie-Brits-beheerde hawe een van die belangrikste faktore in dié Republiek se geskiedenis nie, maar die konstruksie van die Oosterlyn, soms onder moeilike omstandighede en met groot lewensverlies, gryp ook die verbeelding aan. Voorts het die bestaan van die bekende NZASM-tonnel by Waterval Boven en die nabygeleë Vyfboogbrug, wat beide reeds tot nasionale gedenkwaardighede verklaar is, ook die geskiedenis van die Oosterlyn onder die publiek se aandag gehou.

Hoewel verreweg die belangrikste, was die Oosterlyn natuurlik nie die enigste spoorlyn in Transvaal wat deur die NZASM tot stand gebring is nie. Nadat die NZASM in 1887 gestig is met die hoofdoel om die Oosterlyn aan te lê, het verskeie probleme ontstaan wat lank geneem het om op te los en intussen is met die bou van die sogenaamde Randtram (Tramweg<sup>1</sup>) tussen Johannesburg en Boksburg voortgegaan. Hierdie spoorlyn, wat sy naam aan die ligte materiaal wat gebruik is, te danke gehad het, is later tot by Springs in die ooste en Krugersdorp in die weste verleng. Ander spoorlyne het weldra gevolg: die Suiderlyn oor Vereeniging na die Oranje-Vrystaat, die Suidoostelyn oor Heidelberg en Volksrust na Natal, die Pretoria-Pietersburglyn, die Kaapmuiden-Barbertontaklyn — wat met reg as die stiefkind van die Transvaalse spoorweë beskou kan word — en die Suidwestelyn van Krugersdorp na Klerksdorp.

## BEPLANNING

Die mees westelike gedeelte van die Randtram, dié tussen Roodepoort en Krugersdorp, is op 10 Februarie 1891 vir verkeer oopgestel.<sup>2</sup> Op 26 Augustus 1893 het die Eerste Volksraad besluit om “het bouwen der tramlijn tot stand te brengen van Krugersdorp via Potchefstroom tot Klerksdorp door *voorlopige* opmeting” en op 31 Desember van dieselfde jaar is tenders vir die opmeting van en die opstel van planne vir die “Zuid-Westerlijn” (of “Klerksdorplijn”) aangevra. Uit die 27 tenders wat ontvang is, is dié van Godfrey en Curlewis op 26 Januarie 1894 deur die Uitvoerende Raad aanvaar.<sup>3</sup>

Godfrey en Curlewis se opmeting het voorgestel dat die lyn soos volg aangelê word: Van Krugersdorp af sou dit verby die suidwestehoek van die plaas Luipaardsvlei oor die plase Uitvalfontein, Randfontein, Droogeheuveld en Middelvlei loop. Dan sou dit min of meer die loop van die Wonderfonteinspruit volg, oor laasgenoemde spruit by die plaas Roodepoort gaan en dan weer in 'n suidwestelike rigting die loop van die Wonderfonteinspruit verby die plase Uitspan, Welverdiend, Varkenslaagte en Blauwbank volg. Van die plaas Turffontein sou dit in 'n suidelike rigting langs die Mooirivier oor die plase Kiel, Gerhardeminebron, Buffelsvlei, Nauwpoort en Oudedorp, en dan by die suidwestelike hoek van die plaas Witrand oor die Mooirivier na Potchefstroom gaan.<sup>4</sup> Van Potchefstroom af sou die spoorlyn aanvanklik oor Buffelsdoorn,<sup>5</sup> waar goud ontgin is, na Klerksdorp gaan. Toe steenkool egter op die plaas Hartebeestfontein, ongeveer

15 km oos van Klerksdorp, ontdek is, is besluit om die roete te verander sodat dit oor Hartebeestfontein groten-deels “langs het oude coachpad gaat”. Nie alleen sou die roete hierdeur verkort word nie, maar die beskikbaarheid van steenkool op die roete sou die bedryfskoste van die spoorlyn ook aansienlik verlaag. Terselfdertyd is besluit om Buffelsdoorn deur middel van 'n taklyn van 14 km lank met die hooflyn by Hartebeestfontein te verbind.<sup>6</sup> Die gedeelte Krugersdorp-Potchefstroom sou 'n standaardspoorbaan wees, maar tussen Potchefstroom en Klerksdorp sou “tram”-materiaal gebruik word.<sup>7</sup>

Hoewel latere jaarverslae van die NZASM en die regeringskommissaris van Spoorweë dit nie pertinent meld nie, wil dit voorkom asof die gewysigde roete nie gebou is nie. 'n Kaart van die NZASM-spoornet wat in die NZASM-jaarverslag vir 1898 verskyn, toon naamlik dat die volgende stasies langs die Suidwestelyn voorgekom het: Krugersdorp, Randfontein, Middelvlei, Bank, Oberholzer, Welverdiend, Frederiksstad, Boskoop, Potchefstroom, Machavie, Koekemoer en Klerksdorp.<sup>8</sup> Geen taklyn in die omgewing van Buffelsdoorn of Hartebeestfontein word getoon nie. Voorts vermeld Van der Wall Bake dat Godfrey en Curlewis se “uitgezette rigting, behoudens eenige wijzigingen van ondergeschikt belang, (werd) aangehouden”.<sup>9</sup> Op Potchefstroom en Klerksdorp is lokomotief- en goedereloodse asook personeelwoningbeplan, maar Randfontein, Bank, Welverdiend, Frederiksstad, Machavie en Koekemoer is as gewone “kruisingsstasies” aangelê.<sup>10</sup> Dit is interessant om daarop te let dat die spoorlyn vandag min of meer dieselfde roete volg en (hoewel die aantal stasies op die Suidwestelyn oor die jare natuurlik vermeerder het) al die bogemelde stasies tans ook nog bestaan. Frederiksstad, Boskoop en Machavie het egter onderskeidelik Frederiksstad, Boskop en New Machavie geword.

*Verslag der Nederlandsch Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) over het dienstjaar 1898*, p.22.

2. *Ibid.*, p.22.

3. ZUID-AFRIKAANSCH REPUBLIEK, *Verslag van den Regeerings-Commissaris van spoorwegen over het jaar 1893*, pp.5–6.

4. *Ibid.*, p.6.

5. Hier was Questmyn geleë.

6. *Verslag ... Regeerings-Commissaris ... 1893*, pp.8–9.

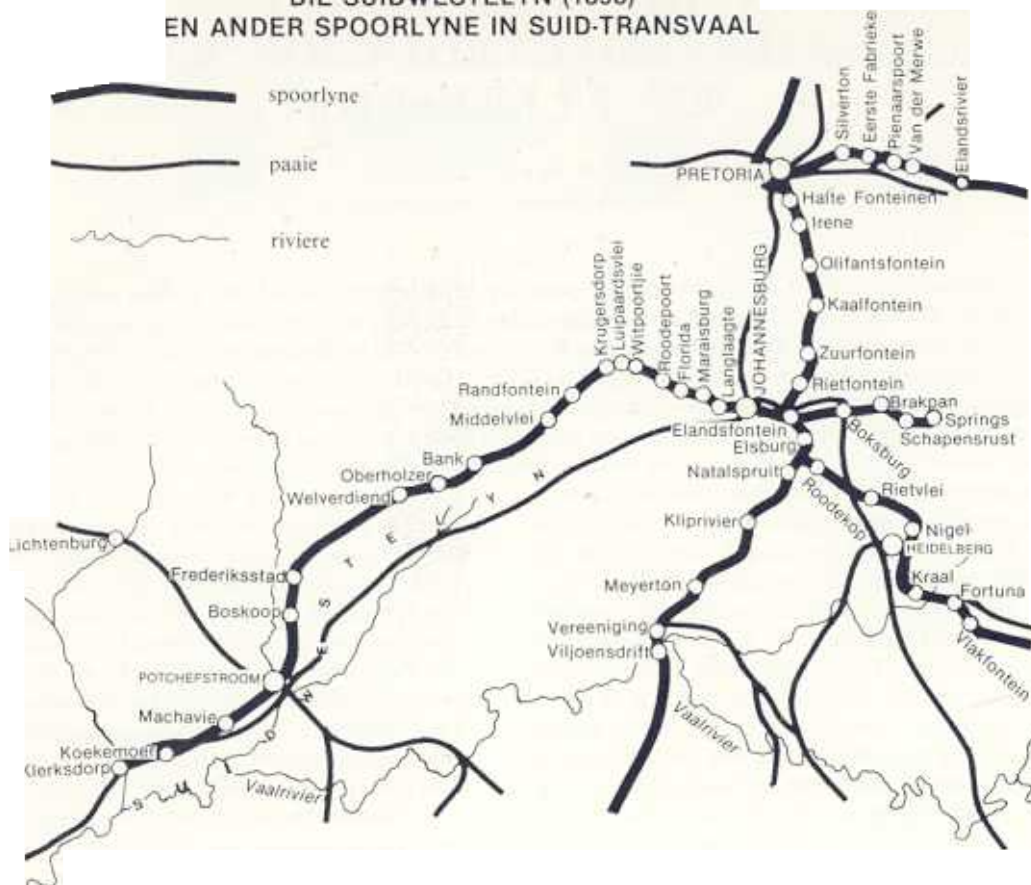
7. *Ibid.*, p.8.

8. Middelvlei, Bank, Oberholzer en Boskoop was waarskynlik net haltes, want op die kaart word hulle kleiner aangedui; hulle kom ook nie in die bylaes voor waarin die verskillende stasies se omset uiteengesit word nie.

9. R.W.J.C. VAN DEN WALL BAKE en E. BRUCHNER, *In memoriam N.Z.A.S.M.* (Amsterdam, 1910), p.42.

10. *Ibid.*, p.45.

## DIE SUIDWESTELYN (1898) EN ANDER SPOORLYNE IN SUID-TRANSSVAAL



Hoewel dit vreemd mag voorkom dat die opmeting van die Suidwestelyn op tender uitgeplaas is ten spyte van 'n direkte versoek aan die NZASM om hierdie werk te doen, moet in gedagte gehou word dat die NZASM nie by alle lae van die Transvaalse bevolking gewild was nie. Veral die Engelse pers het kwaai aanvalle op die maatskappy geloods, terwyl groot teenkating ook uit regeringskringe ondervind is. Die gevoel het bestaan dat die regering hom mettertyd van die NZASM moes losmaak en dat ander partye ook die geleentheid gegun moes word om by spoorwegaangeleenthede betrokke te raak.<sup>11</sup>

Die redes vir die aanleg van die Suidwestelyn is tweërlei. Goud is in Augustus 1886 op die plaas Rietkuil naby Klerksdorp ontdek<sup>12</sup> en met die oog daarop, asook die "productiewe kracht" van die distrik Potchefstroom en omstreke, het die regeringskommissaris van Spoorweë, D.J. Esselen, aanbeveel dat die Suidwestelyn, met 'n totale afstand van 163 km, gebou word.<sup>13</sup> Benewens hierdie amptelike redes het 'n sentimentele faktor wat niks met ekonomiese oorwegings te doen gehad het nie, skynbaar ook 'n belangrike rol gespeel; dit was naamlik die begeerte om die ou Republikeinse hoofstad, Potchefstroom, met die Transvaalse spoorwegstelsel te verbind.<sup>14</sup>

Op 18 September 1894 het die Eerste Volksraad finaal op die aanleg van die Suidwestelyn besluit.<sup>15</sup> Die regeringskommissaris het egter nie oor die nodige tegniese hulp beskik om 'n bestek vir die spoorlyn op te stel nie<sup>16</sup> en die Volksraad was gevolglik verplig om die NZASM te versoek om die bou en bedryf van die lyn te onderneem. Hoewel daar amptelike redes was vir die bou van die lyn, was die NZASM nie bereid om die finansiële verliese te dra wat hierdie trajek ongetwyfeld sou meebring nie.

Daar is gevolglik ooreengekom dat die staat die maatskappy se rente sou waarborg (en dus die verliese van die lyn sou dra). Op 18 Januarie 1895 het ook die Uitvoerende Raad die projek goedgekeur en op 1 Maart 1895, tydens 'n buitengewone algemene vergadering wat vermoedelik in Amsterdam gehou is, het die NZASM-aandeelhouers die voorwaardes vir die bou van die Suidwestelyn aanvaar.<sup>17</sup>

Die kontrak vir die bou van die spoorlyn is op 26 Maart 1895 onderteken. Die kapitaal vir die projek sou in gelyke dele deur die staat en die NZASM voorsien word, maar die NZASM se rente sou deur die staat waarborg word. Voorts het die kontrak onder meer bepaal dat die lyn binne agtien maande ná die aanvang van konstruksie voltooi moes wees en dat regeringsamptenare, gevangenes en militêre personeel teen halfprys vervoer sou word. Uiteindelik sou hierdie tariefverlaging ook vir "goederen, benodigdig voor den krijgsveld" geld.<sup>18</sup>

### KONSTRUKSIE

Die roete soos deur Godfrey en Curlewis bepaal, is op enkele uitsonderings na getrou gevolg. Die planne en

11. *Ibid.*, p.42.
12. D.J. POTGIETER (hoofredakteur), *Standard encyclopaedia of Southern Africa* 6 (Kaapstad, 1972), p.412.
13. *Verslag ... Regeerings-Commissaris ... 1893*, p.6.
14. VAN DEN WALL BAKE en BRUCHNER, *op. cit.*, p.16.
15. *Verslag ... Regeerings-Commissaris ... 1894*, p.8.
16. VAN DEN WALL BAKE en BRUCHNER, *op. cit.*, p.42.
17. *Verslag ... NZASM ... 1894*, p.14.
18. *Verslag ... Regeerings-Commissaris ... 1894*, p.14.

“kunstwerke” (geboue) is egter geheel en al deur die NZASM oorgedoen.<sup>19</sup> Vir die uitvoering van die werk is die hele trajek in ses gedeeltes verdeel en afsonderlike kontrakte is met ses verskillende aannemers gesluit wat elkeen vir ’n gedeelte van die trajek verantwoordelik sou wees.<sup>20</sup>

Op 18 Julie 1895 is met bouwerk begin<sup>21</sup> en teen die einde van 1895 was ongeveer 100 km van die trajek reeds in aanbou. Vordering is egter deur die Jameson-inval, die runderpes en ’n tekort aan arbeid vertraag.<sup>22</sup> In 1896 het die werk egter fluks gevorder en op 3 Mei is die Suidwestelyn oopgestel oor ’n afstand van twaalf km tot by Randfontein, op 2 November oor ’n afstand van 83 km tot by Frederikstad en op 11 Julie 1897 tot by Potchefstroom, ’n afstand van 108 km.<sup>23</sup> Die Suiderlyn en die Suidwestelyn is saam bedryf en ingenieur R. de Kat is as “Inspecteur van Mouvement en Tractie” onder die “afdeulingschef” in Johannesburg daarmee belas.<sup>24</sup> C.M. Frylinck, “Chef van Weg en Werken” op die Suidwestelyn, is in 1898 deur seksie-ingenieur E. Haverkamp opgevolg.<sup>25</sup>

In 1896 is ook reeds met die konstruksie van die meeste geboue op die gedeelte Potchefstroom-Klerksdorp begin<sup>26</sup> en op 3 Augustus 1897 is die hele Suidwestelyn vir verkeer oopgestel. Die telegraaf en die “seininrigtingen” was egter nog nie heeltemal voltooi nie.<sup>27</sup>

## DIE NIE-WINSGEWENDHEID VAN DIE SUIDWESTELYN

Die NZASM se bedenkinge oor die winsgewendheid van die Suidwestelyn is weldra bewaarheid. Aanvanklik, dit wil sê toe die lyn nog net tot by Potchefstroom was en slegs een gemengde trein daagliks in beide rigtings beweeg het, was die resultate bevredigend. Dit is egter toegeskryf aan die runderpes wat vervoer per ossewa heeltemal tot stilstand gebring en die boere dus verplig het om van die treindiens vir die vervoer van hulle produkte gebruik te maak.<sup>28</sup> In 1897 het die Suidwestelyn egter ’n verlies van £6 779.6.8<sup>29</sup> getoon, dit ten spyte van die feit dat slegs elf uit ’n totaal van 94 NZASM-stasies meer “Z.A. Landbougoedere” as die Klerksdorpstasie

*’n Gedeelte van die ou NZASM-stasiegebou op Krugersdorp (1977).*

FOTO: RAAD VIR NASIONALE GEDENKWAARDIGHEDE.

(772 052 kg) gehanteer het. In 1897 het Klerksdorpstasie ook 3 975 passasiers, 12 175 kg bagasie, 440 pakette, 32 546 kg “colligoederen”, 241 101 kg “normaal en tusschenklasse goederen” en 1 848 perde, vee, voertuie en lyke gehanteer. Die totale opbrengs was £5 976.10.1, wat deur 27 ander NZASM-stasies oorskry is.<sup>30</sup>

In ’n poging om die kwynende goudmynbedryf te help, is die spoorwegtariewe aan die begin van 1898 verlaag.<sup>31</sup> Dit het natuurlik ’n nadelige uitwerking op veral die Suidwestelyn gehad en die verlies op hierdie lyn het in 1898 tot £13 047.1.1 aangegroei.<sup>32</sup> Die opbrengs was nog “verre beneden onze verwachting”,<sup>33</sup> ten spyte daarvan dat die aantal passasiers vanaf Klerksdorp na 8 065 vermeerder het en slegs sestien ander stasies ’n groter totale opbrengs getoon het. Slegs vyf ander stasies het meer landbouprodukte as Klerksdorp (2 332 575 kg) gehanteer.<sup>34</sup> Oor hierdie verliese meld die NZASM-jaarverslag vir 1898: “Overtuigd van het nut, dat de spoorlijn voor een gedeelte der bevolking heeft, moet echter erkend worden, dat deze lijn eenen zware last oplegt aan de schatkist van den Staat. Dit zal zeker nog meer het geval zijn met spoorwegen, die alleen gebouwd zullen worden om de streek tot ontwikkeling te brengen en waar zelfs niet een nijverer landbouwende bevolking bestaat, als langs de Klerksdorplijn ... De uitkomsten van de Klerksdorplijn zijn eene ernstige waarschuwing om in het welbegrepen belang van de geldelijke onafhankeljkheid van den Staat uiterst voorzichtig te zijn met te snelle uitbreiding van het spoorwegnet.”<sup>35</sup>

19. VAN DEN WALL BAKE en BRUCHNER, *op. cit.*, p.44.

20. *Ibid.*

21. *Verslag ... Regeerings-Commissaris ... 1894*, p.8.

22. *Ibid.*, 1896, p.3.

23. *Verslag ... NZASM ... 1896*, p.18.

24. *Ibid.*, p.14.

25. *Verslag ... NZASM ... 1898*, p.17.

26. *Ibid.*, 1896, p.19.

27. *Ibid.*, p.19.

28. *Ibid.*, p.35.

29. *Ibid.*, 1897, bylae 1a.

30. *Ibid.*, bylae 3d.

31. *Ibid.*, 1898, p.40.

32. *Ibid.*, bylae 1a.

33. *Ibid.*, p.8.

34. *Ibid.*, bylae 3d.

35. *Ibid.*, pp.8-9.



## GEVALLE VIR BEWARING

Die NZASM het slegs op enkele plekke spogstasiegeboue opgerig, onder meer op Middelburg, Heidelberg, Park (Johannesburg), Krugersdorp, Potchefstroom en Klerksdorp. Van hierdie stasiegeboue is die voortbestaan van slegs twee tans verseker, naamlik dié op Heidelberg en Middelburg, wat onderskeidelik in 1975 en 1978 tot nasionale gedenkwaardighede verklaar is. Synde onderskeidelik die amptelike begin- en eindpunt van die ou Suidwestelyn, is daar 'n sterk saak uit te maak vir die bewaring van die ou stasiegeboue op Krugersdorp en Klerksdorp wat ook vandag nog staan.

### Die Krugersdorpstasiegebou

As spoorwegstasie het Krugersdorp vyftien jaar lank 'n belangrike plek bekleed. Aanvanklik (van Februarie 1891 tot Mei 1896) was dit die westelike terminus van die Randtram en van 1891 tot 1906 ook die amptelike beginpunt van die Suidwestelyn.

Die oorspronklike stasiegeboutjie wat daar opgerig is, was maar klein en heeltemal ongeskik vir die rol wat Krugersdorpstasie as beginpunt van die Suidwestelyn sou speel. Boonop is die Randtram se ligte spoorbaan in 1897 met 'n gewone spoorbaan vervang<sup>36</sup> sodat swaar lokomotiewe ook daarop gebruik kon word. 'n Nuwe en groter stasiegebou met 'n wagkamer<sup>37</sup> is gevolglik saam met die beplanning van die Suidwestelyn vir Krugersdorp ontwerp.

In Julie 1895 het bouwerk aan die Suidwestelyn begin en dit wil voorkom asof daar terselfdertyd ook met die oprigting van die nuwe stasiegebou op Krugersdorp begin

*Oorspronklike plan van die stasiegebou op Klerksdorp. Die interieur is reeds aansienlik verander.*

PLAN IN BESIT VAN DIE TRANSVAALSE ARGIEFBEWAARPLEK, PRETORIA

is, want teen die einde van 1895 het bouwerk aan hierdie gebou reeds voltooiing genader.<sup>38</sup> Gelyktydig hiermee is Krugersdorpstasie uitgebrei en 'n nuwe goederloods en wonings vir personeel is gebou.<sup>39</sup>

'n Afbeelding wat aantoon hoe die stasiegebou op Krugersdorp gelyk het, verskyn agter in *In memoriam N.Z.A.S.M.* Dit is 'n siersteengebou<sup>40</sup> met horisontale bande in die mure — kenmerkend van die ZAR-geboue met 'n Hollandse inslag. Die gebou is inderdaad "met veel zorg uitgevoer"<sup>41</sup> en moes 'n groot aanwinst vir Krugersdorp gewees het.

Volgens die gemelde afbeelding en 'n afdruk van wat waarskynlik die oorspronklike werkstekening is,<sup>42</sup> is die gebou ontwerp met 'n pragtige gewel aan die straatkant (daar is geen gewel aan die perronkant) nie) en 'n ondergeskikte ingang met 'n pediment daaroor links van die gewel. Die speelse gewel, ryklik versier met krulle, pilasters, bolle en pediment en met die woorde "ANNO 1896" daarop, is ongetwyfeld die gebou se belangrikste kenmerk.

Die gebou is later na weerskante verleng, hout-raamvensters is met hortjiesvensters vervang en die oorspronklike siersteenwerk, met behoud van die horisontale bande, is gepleister. Hoewel die gebou se karakter daardeur ingrypend verander is, bly dit 'n belangrike skakel met die NZASM en die Suidwestelyn.

36. VAN DEN WALL BAKE en BRUCHNER, *op. cit.*, p.17.

37. *Ibid.*, p.45.

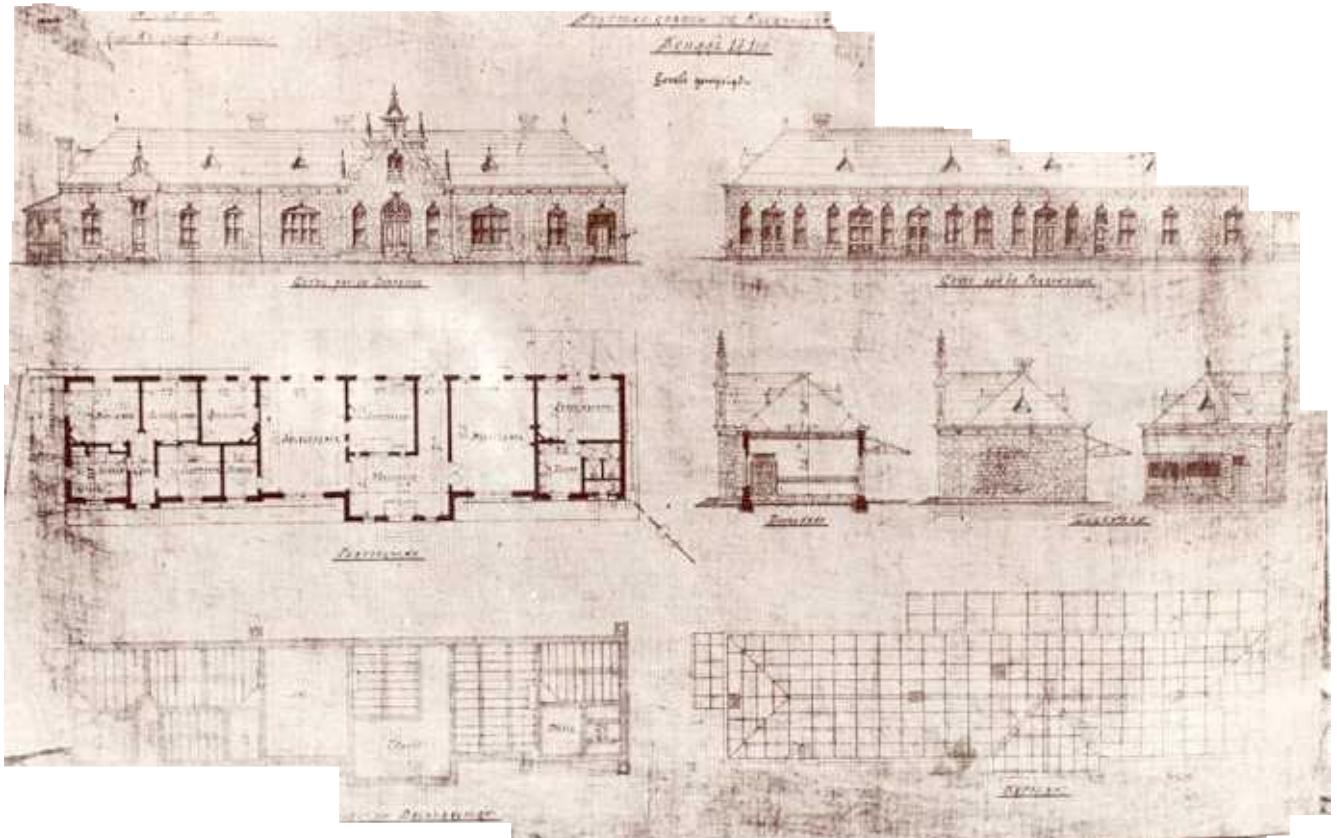
38. *Verslag ... NZASM ... 1895*, p.18.

39. VAN DEN WALL BAKE en BRUCHNER, *op. cit.*, p.45.

40. *Ibid.*, p.45. In hierdie publikasie word beweer dat die gebou van sandsteen gebou is. Die afbeelding toon egter duidelik dat dit nie die geval was nie, maar dat siersteen gebruik is.

41. *Ibid.*

42. Raad vir Nasionale Gedenkwaardighede, Pretoria, Lêer 3/1/3/Kru/3.



## Die Klerksdorpstasiegebou

Omdat bouwerk aan die meeste geboue op die Potchefstroom-Klerksdorp-trajek in 1896 'n aanvang geneem het, kan met redelike sekerheid aanvaar word dat bouwerk aan die Klerksdorpstasiegebou ook in 1896 begin het. Oor die voltooiingsdatum kan egter geen twyfel bestaan nie, want die woorde "ANNO 1897" kom op die gewel voor. Hierdie jaartal val ook met die voltooiingsdatum van die Suidwestelystasie saam.

Die Klerksdorpstasiegebou tel ongetwyfeld onder die NZASM se interessantste stasiegeboue. Die meeste NZASM-stasiegeboue langs die Ooster- en Suiderlyn het 'n tydelike karakter vertoon,<sup>43</sup> maar die gebou op Klerksdorp se voorkoms pas by die belangrikheid van die standplaas. Soos die stasiegeboue op Middelburg en Heidelberg, is ook hierdie gebou van sandsteen, maar die gewel verskil aansienlik van die trapgewels van die ander twee stasiegeboue. Die komposisie aan die straatkant is baie soos dié van die stasiegebou op Krugersdorp ('n hoofingang met 'n gewel daaroor en 'n sekondêre ingang links daarvan), maar die gewel is 'n eienaardige eklektiese komposisie bestaande uit trappe afgewissel met reliëfkulle in die klip. Bo-op die trappe rus kliptorinkies.

In die Transvaalse Argiefbewaarplek<sup>44</sup> is 'n afdruk van die oorspronklike plan wat duidelik aantoon dat die eksterieur geen ingrypende veranderinge ondergaan het nie, met uitsondering van die veranda aan die perronkant

*Klippewel van die stasiegebou op Klerksdorp.*

FOTO: RAAD VIR NASIONALE GEDENKWAARDIGHEDE



*Die herbyoude vlagkamer teenoor die stasiegebou op Klerksdorp.*

FOTO: RAAD VIR NASIONALE GEDENKWAARDIGHEDE

wat vandag langer is as wat die tekening aandui. Hoewel sommige van die vensters reeds met staalraamvensters vervang is en 'n houtstoepie aan die noordekant verwyder is, is daar nooit aan die gebou aangebou nie. Die interieur, daarenteen, toon wel drastiese veranderinge.

Byna aantrekliker as die stasiegebou self, is die klein geboutjie aan die voorkant wat tans as stoorkamer gebruik word. Ontwerp in dieselfde styl as die stasiegebou, maar op 'n byna dwergagtige skaal, pas dit volkome by die stasiegebou aan. Die geboutjie het vroeër langs die spoorlyn gestaan waar dit as vlagkamer gebruik is, maar is later verskuif toe dit vir 'n nuwe gebou moes plek maak.<sup>45</sup> Die Suid-Afrikaanse Vervoerdienst verdien hoë lof vir die moeite wat gedoen is om hierdie juweeltjie te bewaar.

Klerksdorpstasie was tot 1906, toe die spoorlyn vanaf Veertienstrome op die hooflyn van Kimberley na Rhodesië Klerksdorp bereik het,<sup>46</sup> die eindpunt van die Suidwestelystasie.

## KONKLUSIE

Dit is duidelik dat die Suidwestelystasie 'n diens aan die gemeenskap van Wes-Transvaal gebou is. Hoewel daar praktiese redes vir die aanlê van die lyn bestaan het, was die regering van die ZAR uit die staanspoor daarvan bewus dat hierdie lyn die staat geld uit die sak sou jaag. Desnieteenstaande is voortgegaan met die projek wat Wes-Transvaal nouer verbind het met die Witwatersrand en Pretoria, en daarom ook met die res van Suid-Afrika wat reeds oor 'n uitgebreide spoorwegnetwerk beskik het. Sodoende is Wes-Transvaal ook 'n geleentheid tot ontwikkeling gegun wat andersins nie moontlik sou gewees het nie. ■

43. VAN DEN WALL BAKE en BRUCHNR, *op. cit.*, p.45.

44. Transvaalse Argiefbewaarplek, Kaartversameling 3/1861.

45. Inligting verstrek deur mnr. J.B. Visagie, goedere- en passasiersuperintendent, Klerksdorpstasie, 14.1.1981.

46. POTGIETER, *op. cit.*, pp.412-413.