

Nederland en Zuid-Afrika werken samen aan spoorerfgoed



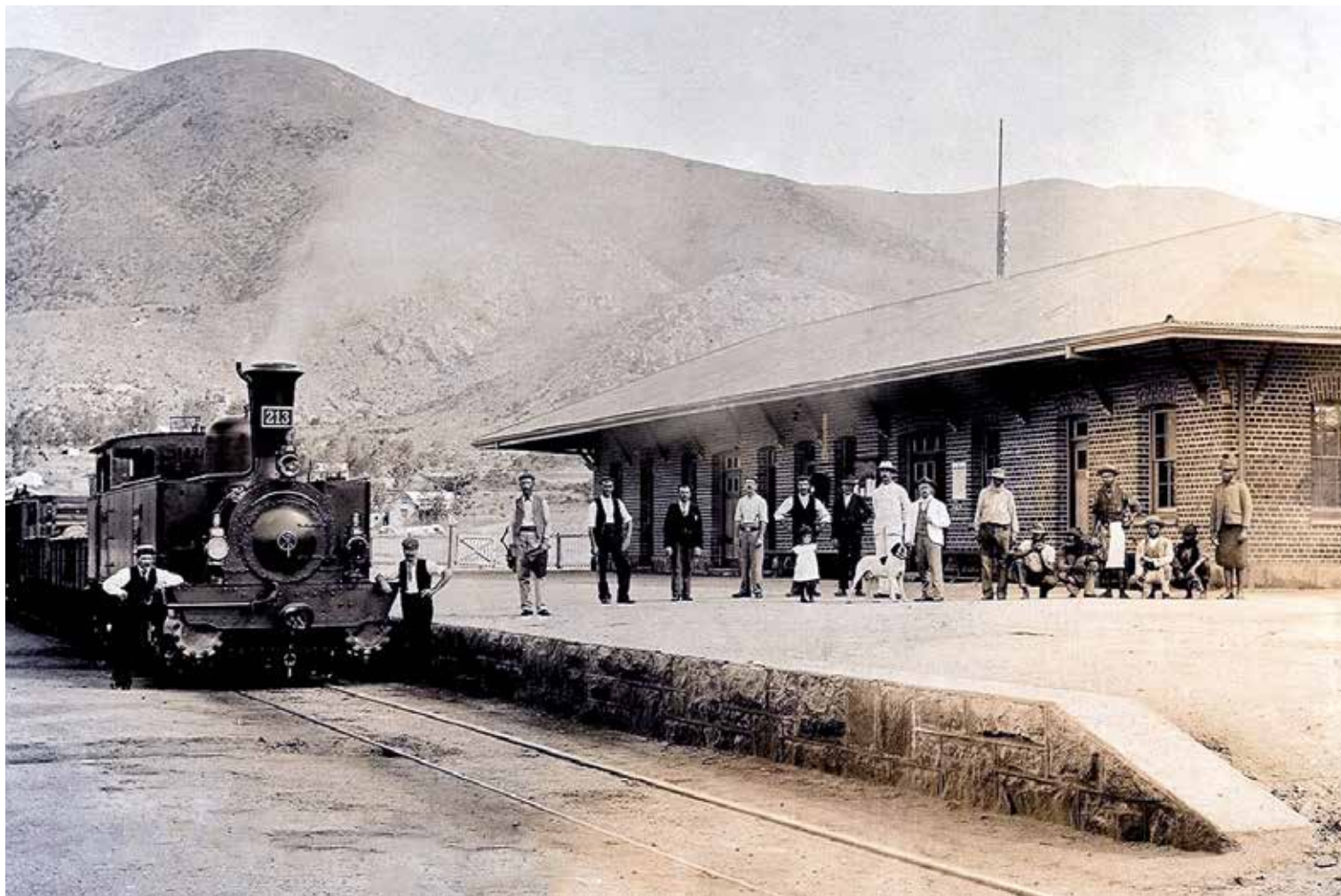
# *Gedeeld verleden opnieuw ontdekt*

*De Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij is in 1887 te Amsterdam opgericht met als doel de aanleg en exploitatie van spoorwegen in de Zuid-Afrikaanse Republiek. Eenentwintig jaar later werd de onderneming alweer opgeheven, maar ondanks haar korte bestaan heeft ze veel meer nagelaten dan louter spoorlijnen.*

TEKST EN FOTO'S: NICHOLAS CLARKE



DE BRUG OVER DE GROOTLIFANTSRIVIER, AL 125 JAAR IN DIENST.



HET STATION VAN BARBERTON, AL SINDS 1901 NIET MEER BEHEERD DOOR DE NZASM.

De Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij (NZASM) kwam voort uit de situatie van de Boeren in de toenmalige Zuid-Afrikaanse Republiek, ook wel Transvaal genoemd. De Boeren waren Nederlandstalige afstammelingen van kolonisten uit de Kaapkolonie. Door de handelsdrift

van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) waren die kolonisten daar in de 17e eeuw beland.

### Nederlandse sporen

Restanten van de aanwezigheid van de VOC aan de Kaap zijn nog altijd zichtbaar. Te midden van zonovergoten wijngaarden staan barokke herenhuizen met met witkalk gestucte klokgevels. De landbouwpraktijken en de van oorsprong Kaapse keukentaal, het Afrikaans, stammen uit de tijd van de VOC, net als de huidige geografie van het gebied met steden als Kaapstad, Stellenbosch en Swellendam. Ook de NZASM had grote invloed op de geografie van Zuid-Afrika. Door de aanleg van spoorlijnen werd wildernis ontsloten, werden verbindingen over rivieren en bergranden aangelegd en groeiden spoorweghaltes uit tot steden. Zo zag Mbombela, de hoofdstad van de Zuid-Afrikaanse provincie Mpumalanga, ooit het licht als de spoorweghalte Nelspruit. De VOC vestigde zich op de Kaap om een verversingsstation te hebben op de lange reis van en naar Azië. Maar waarom werd ruim twee eeuwen later juist in Nederland een bedrijf opgericht om spoorwegen in Afrika te ontwikkelen?

### Vrij verkeer

Al sinds de jaren vijftig van de 19e eeuw wilden de Boeren een connectie met de buitenwereld vrij van Britse invloed. Een spoorlijn via Portugees Oost-Afrika (nu Mozambique) naar de Delagoabaai leek de enige mogelijkheid. In 1881, nadat de Boeren de Britten hadden verslagen in de strijd om Transvaal, werd zo'n verbinding nog urgenter. De regering van de Zuid-Afrikaanse Republiek had echter de kennis noch



EEN NZASM-TWEE-ONDER-EEN-KAPWONING OP VOLKSRUST, MPUMALANGA. SLECHTS DRIE VAN DEZE HUIZEN ZIJN NOG IN GEBRUIK.



het kapitaal om deze spoorlijn te verwezenlijken. Daarom werd naar het stamland van de meerderheid van de Boeren gekeken: Nederland. In 1884 bezocht een Boerendeleгатie Amsterdam met als doel het aantrekken van investeerders. De missie was zeer geslaagd: al tijdens het bezoek werd een concessie verleend voor het aanleggen en exploiteren van spoorlijnen. Vooralsnog bleek dit project echter te hoog gegrepen. Het was de ontdekking van goud bij Witwatersrand in 1886 die de druk op de ketel verhoogde: de regering van de Zuid-Afrikaanse Republiek was er veel aan gelegen een van Britse invloed vrije connectie met de buitenwereld te bewerkstelligen.

### Opkomst en ondergang

Voor de Zuid-Afrikaanse Republiek en de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij volgde letterlijk een gouden tijd. Vol zelfvertrouwen ging de jonge Nederlandse maatschappij te werk in een land geplaagd door malaria, de voor runderen en paarden noodlottige tsetsevlug en een rimboe vol leeuwen en andere roofdieren. Toch wist de NZASM in korte tijd meer dan 1.400 kilometer spoor aan te leggen in de Zuid-Afrikaanse Republiek: de circa 600 kilometer lange spoorlijn van Pretoria naar de Delagoabaai (de Oosterlijn), nog vier andere hoofdtrajecten en een zijlijn. Daarnaast verrezen stations, woningen voor medewerkers, recreatiefaciliteiten, ziekenhuizen en scholen. Tien jaar na haar oprichting had de NZASM meer dan 10.000 medewerkers met 26 nationaliteiten in dienst. Het goud zorgde voor financiële bloei, maar was ook aanleiding voor een nieuwe oorlog met de Britten. De strijdkrachten van de Republiek

vorderden het materieel van de spoorwegmaatschappij en haar medewerkers kozen er massaal voor aan de zijde van de Boeren te vechten. Voor velen van hen bleek dat een noodlottig besluit: zij vielen in de eerste veldslag van de oorlog, de Slag bij Elandslaagte. Op 3 augustus 1900 namen de Britten

AANLEG VAN DE EERSTE BRUG OP DE OOSTERLIJN, EEN ZOGEHETEN 10-METERS-BRUG, CIRCA 1890. (BRON: TRANSNET ARCHIEF).



HOLLANDE TRAPGEVELS OP DE HOGEVELD: HET NZASM-STATION OP MIDDELBURG, MPUMALANGA, IS NOG IN GEBRUIK.



DE KROKODILRIVIERBRUG BIJ KOMATIPOORT. DE PIJLERS EN LANDHOOFDEN VAN DEZE BRUG ZIJN VAN BELGISCH HARDSTEEN.



bezit van alle NZASM-eigendommen, waarna het spoorwegnet tegen de Boeren werd ingezet en NZASM-medewerkers naar Nederland werden gerepatriëerd. Na afloop van de oorlog voegden de Britten de door de NZASM aangelegde spoorlijnen met andere koloniale spoorwegen samen. Dit spoorwegnet wordt tegenwoordig bestuurd door de nationale beheerder: Transnet.

### Nalatenschap

Weliswaar is de Nederlandsche Zuid-Afrikaanse Spoorwegmaatschappij in 1908 opgeheven, maar haar erfenis is in een stichting ondergebracht die nog altijd vanuit Amsterdam wordt bestuurd: de Stichting Zuid-Afrikahuis Nederland. De stichting beheert de in Nederland gebleven nalatenschap van de NZASM, inclusief een museale en kaartencollectie. De bedrijfsarchieven van de NZASM zijn grotendeels in bewaring gegeven aan het Nationaal Archief in Den Haag en de fotocollecties zijn opgenomen in de digitale beeldbank van de Koninklijke Bibliotheek. De NZASM-archieven die zijn gevormd in de Transvaal, worden bewaard in het Nationaal Archief in Pretoria.

Door de Apartheid (1948-1991) en de culturele boycot die volgde, verzwakte de band tussen Nederland en Zuid-Afrika en werd de NZASM in beide landen deels vergeten. Het is pas nu, ruim twee decennia na de afschaffing van de Apartheid, dat nieuwe interesse in de NZASM ontstaat. Dat heeft te maken met een bredere maatschappelijke interesse voor Zuid-Afrika, deels als gevolg van haar status als betaalbaar, exotisch vakantie-land. Ook in monumentenkringen groeit

de belangstelling. Dat heeft onder andere te maken met het Gedeeld Cultureel Erfgoedbeleid van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en het ministerie van Buitenlandse Zaken. In dat kader steunde de Nederlandse ambassade in Pretoria een onderzoeksprogramma van de Universiteit van Pretoria naar de Nederlandse invloed op de

HET NZASM-STATION OP HEIDELBERG, HERBESTEMD TOT RESTAURANT.

DE HUIZEN VAN HET NZASM-EMPLACEMENT OP VOLKSRUST ZIJN GELIEFD ONDER DE LOKALE BEVOLKING.





IN STANDERTON, MPUMALANGA, STAAT EEN HELE WIJK MET NZASM-WONINGEN, NU BEWOOND DOOR PARTICULIEREN.

Zuid-Afrikaanse architectuur en stedenbouw in de 19e eeuw. Met als resultaat niet alleen het baanbrekende boek *Eclectic ZA Wilhelms: A shared Dutch built heritage in South Africa*, maar ook het besef dat er nog veel meer NZASM-erfgoed te ontginnen valt.

voor inschrijving op de officiële erfgoedlijst van Zuid-Afrika en een omvangrijk onderzoeksrapport.

## Zuid-Afrika in Rijksmuseum

De tentoonstelling *Goede Hoop. Zuid-Afrika en Nederland vanaf 1600* is tot en met 21 mei 2017 te zien in het Rijksmuseum in Amsterdam. Vierhonderd jaar bewogen geschiedenis in driehonderd objecten, vooral afkomstig uit Zuid-Afrika. De expositie gaat gepaard met lezingen, activiteiten en een zevendelige tv-serie van de NTR. Zie ook <https://www.rijksmuseum.nl/nl/goede-hoop>

### Footsteps along the Tracks

Het spoornet in Zuid-Afrika is jarenlang verwaarloosd, maar in 2011 begon het tij voorzichtig te keren. Sindsdien wordt veel geld vrijgemaakt om het spoor te revitaliseren. Dat is goed nieuws, zolang erfgoed in deze ontwikkeling wordt meegenomen. Het Departement van Architectuur aan de Universiteit van Pretoria heeft, in samenwerking met netbeheerder Transnet en met financiële steun van de Nederlandse ambassade, een inventarisatie van erfgoed van de NZASM uitgevoerd. Onderzoekers Nicholas Clarke, Roger Fisher en student-assistent Siphwe Simelane reisden duizenden kilometers spoorweg af. Meer dan 360 bouwwerken zijn in kaart gebracht.

Prachtige stations en imposante bruggen maar ook onbeduidende ploegbaas- en brugwachtershuisjes, duikers en watertanks.

Veel hiervan zijn, ondanks de slechte staat, nog steeds in gebruik. De resultaten: een uitgebreide digitale inventaris, overgedragen aan de South African Heritage Resources Agency

Wat dringend om aandacht vraagt is het NZASM-tekeningarchief onder beheer van Transnet, want dat verkeert in erbarmelijke staat. Maar belangrijker nog is de toekomstwaarde van het gebouwde NZASM-erfgoed. Veel daarvan is rijp voor herbestemming en een nieuwe maatschappelijke rol. Door het Footsteps Along the Track-project is de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed met netbeheerder Transnet in contact gekomen. Een langdurige samenwerking op het gebied van herbestemming van gebouwd erfgoed en het behoud van archieven ligt in het verschiet. Maar ook andere partijen tonen belangstelling. De Stichting Zuid-Afrikahuis Nederland heeft financiële middelen beschikbaar gesteld voor onderzoek naar de economische kansen bij herbestemming van de NZASM-bouwwerken. De Universiteit van Pretoria doet onderzoek naar de effecten van de komst van het spoor op de bevolking destijds. En de University of South Africa zal de werkkampen van NZASM aannemers archeologisch onderzoeken. Ook is meer onderzoek nodig naar de inbreng van zwarte Zuid-Afrikaners aan de NZASM. Dat geschiedde niet altijd uit vrije wil. Kortom, er is in beide landen veel animo om op het NZASM-verleden een toekomst te bouwen. Bilaterale samenwerking biedt daarbij een meerwaarde voor dit gedeelde spoorerfgoed.

*Auteur Nicholas Clarke is promovendus aan de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft en onderzoeker bij het Departement van Architectuur van de Universiteit van Pretoria.*