

Pretoriana

TYDSKRIF VAN DIE PRETORIASE HISTORIESE VERENIGING:
GENOOTSKAP OUD-PRETORIA

JOURNAL OF THE PRETORIA HISTORICAL ASSOCIATION:
OLD PRETORIA SOCIETY

HERDENKINGSUITGAWE OPENING OOSTERLYN
1895-1995

HERDENKINGSUITGAWE JAMESON-INVAL
1895-1995

Prys R8,00 Price



AKADEMIESE INLICHTINGSDIENS
 TROESBRIEFTE
 UNIVERSITEIT VAN PRETORIA
 1996-09-11
 ZA 968
 PRETORIANA 1996/

108

K 6

*Joanna
Snyders, DO
Pretoria*

PRETORIANA, Tydskrif van die Pretoriase Historiese Vereniging:
Genootskap Oud-Pretoria, No. 108
PRETORIANA, Journal of the Pretoria Historical Association: Old
Pretoria Society, No. 108

Bestuurslede/Committee members:

Mnr/Mr H.P. Laubscher, Voorsitter/Chairman, tel. (012) 43766
Mnr/Mr W.J. Punt, Ondervoorsitter/Vice-Chairman, Komitee van
Waaksaamheid/Committee of Vigilance
Raadslid/Council Member P.J. Olivier, en/and
Raadslid/Council Member K.O. Swanepoel,
verteenwoordigers van die Stadsraad van Pretoria/
representatives of the City Council of Pretoria
Mnr/Mr W. du Plessis, Sekretaris/Secretary, tel. (012) 322-1725
Mnr/Mr F. Mohr, Penningmeester/Treasurer
Mnr/Mr T.E. Andrews, Redakteur van "Nuusbrief"/Editor of "Newsletter" en
begraafplase/and cemeteries
Mev/Mrs M. Andrews, organisasie van toere/organization of tours
Mev/Mrs M. Bees, aflewering aan poskantoor/delivery to post office
Dr C. de Jong, Redakteur van "Pretoriana"/Editor of "Pretoriana", tel.
(012) 348-3111
Mev/Mrs I. Vermaak, Argief/Archive
Mej./Miss E. Viljoen, organisasie van byeenkomste/organization of functions
Dr A. van Vollenhoven, forte/forts

Die posbusnummer van die sekretariaat is 4063, Pretoria 0001
The post office box number of the secretariat is 4063, Pretoria 0001

Die inhoudsopgawe van die onderhawige nommer van "Pretoriana" staan op die
agtersy van die omslag.
The table of contents of the present issue of "Pretoriana" is on the reverse side
of the cover.

Op die omslag/On the cover:

Tekening van Hannes Meiring van die eerste sinagoge van die Joodse gemeente
te Pretoria aan Paul Krugerstraat, tans nasionale monument. Die gemeente
herdenk in 1996 sy honderdjarige bestaan.

Drawing by Hannes Meiring of the first synagogue of the Jewish congregation
at Pretoria on Paul Kruger Street, now a national monument. The congregation
celebrates in 1996 its centenary.

Uit/From: Hannes Meiring, "Pretoria 125", Human and Rousseau,
Kaapstad/Cape Town, 1981

**"THE IRON ROAD TO THE SEA":
THE PRETORIA - MAPUTO RAILWAY, 1895-1995**

by Robert C. de Jong

Introduction

In 1890 the first railway line north of the Vaal River, between Johannesburg and Boksburg, was opened for traffic. Two years later the first railway connection between a port - Cape Town - and the Witwatersrand was established. But the year 1895 was of even greater significance. In this year the railway between Pretoria and Maputo was inaugurated.¹⁾ The opening of a third railway link with a port, Durban, later during the same year, was somewhat overshadowed by this event.²⁾

Right from the start the Pretoria-Maputo railway proved its importance for both South Africa and Mozambique, and during the past century this importance has been underlined many times.

In this paper I will deal with the following aspects of the Pretoria-Maputo railway line:

- (1) Historical background
- (2) History of construction
- (3) Important events since 1895
- (4) The importance of railway history

(1) Historical background

The ideal of a railway link with a port in non-British territory runs like a golden thread through the history of the Transvaal Boer Republic. The Voortrekkers, and after 1852 leaders such as M.W. Pretorius made various attempts to establish such a link with the east coast. The terminus of such a link would be the port of Lourenço Marques, capital of the Portuguese colony of Mozambique. Not only would a railway to this port be the shortest and most direct, but also would it ensure that at least part of the imports and exports of the republic would fall outside British control. This would not be the case should the Transvaal become totally dependent on harbours such as Durban, East London, Port Elizabeth and Cape Town.

The ideal gained momentum when President Thomas Burgers came back from a visit to Europe in 1875, where he had placed large orders with German and Belgian firms for rails, sleepers, trucks, engines and similar materials. Much of this was indeed delivered to Maputo, but the Transvaal lacked the money to

pay for it all. Besides, in 1877 the country came under British rule. As a result nothing came from Burgers' ambitious railway plans. The materials rusted away at Maputo, and were eventually cut up for scrap or used for other purposes.

After the Transvaal had regained its dependence in 1881, interest in building the railway to Maputo was rekindled. One of the leading figures in this regard was President Paul Kruger, and even today this fact is widely acknowledged. When Kruger visited the Netherlands in 1884 as part of a European tour, he held talks with prominent industrialists and railway engineers about the feasibility of constructing his coveted "Eastern Line". In the meantime an American, Colonel Edward McMurdo, gained an important advantage in December 1884, when he obtained a concession - sole right - from the Portuguese government to build and work a railway from Maputo to the Transvaal border.

In the Netherlands a provisional agreement between Kruger and a committee of financiers was signed in April 1884. In terms of this agreement, the committee would obtain a concession for the construction and operating of a railway across Transvaal territory to the Mozambique border. This concession would enable the Transvaal Boer republic to withstand railway pressure from the British coastal colonies. From Natal and the Cape Colony the railway lines began creeping towards the interior of South Africa with its diamonds and gold. Soon after Kimberley was reached by rail in 1885, gold was discovered on the Witwatersrand in 1886 and Johannesburg became the new target for the advancing colonial railways.

After the discovery of gold the Transvaal's financial situation started improving, but still the successful completion of the Mozambican part of the railway was holding the key to the construction of the Transvaal railway. After McMurdo ran into problems of obtaining enough money to complete his line, the Portuguese government had to step in and take over construction work temporarily. Another positive development was the founding of the *Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij* (NZASM) in Amsterdam on 21 June 1887, with Dutch and German capital.

Kruger was determined that a railway from Maputo should reach the Witwatersrand first, but the merchants and politicians of the coastal colonies were just as determined to win this race. Thus, when Cecil Rhodes became Prime Minister of the Cape Colony in 1890, the scene was already set for a struggle between the republican north and the colonial south.

(2) History of construction

The Pretoria-Maputo railway stretched across two states. The part between Pretoria and the border with Mozambique was known as the Eastern Line, while the line between the border and Maputo normally was referred to as the Portuguese or the Mozambican railway.

The route for these two connecting railway systems was surveyed by Joachim Machado in the years 1882-1884. At that stage Machado was still a major in the Portuguese army corps of engineers. Later he became governor of Mozambique (1896-1900). This route was accepted by the Portuguese and Transvaal governments. However, it was an outsider, the American Edward McMurdo, who succeeded in obtaining a concession from the Portuguese government to build and work the railway between Maputo and the Transvaal border near Komatipoort.

For this purpose McMurdo floated a company, but lack of capital was the reason that construction work could not begin immediately. Only by March 1887 the chief contractor, Sir Thomas Tancred, could put the first spade in the ground. The building of the railway took place at a tremendous pace, and already by October the same year the line, 80 km in length, was considered to be completed. Two months later it was officially taken into use.

The consequence of this hasty construction soon became apparent when embankments and bridges started showing signs of wear because of faulty workmanship. A bigger problem raised its head when it turned out that the railway in fact ended some nine kilometre short of the Transvaal border. McMurdo's company had exhausted its capital and could not complete the remaining 9 km. The matter was not yet solved when he died suddenly. The Portuguese government cancelled the concession and established a new company, the CFLM (Caminho de Ferro de Lourenço Marques).

This company took over the assets and liabilities of McMurdo's insolvent undertaking in June 1889. The most urgent matter was obviously the completion of the railway to the border, and a new contractor was found, Ernest Sawyer, to undertake this work. Simultaneously the CFLM had to carry out many repairs along the existing line. A few months later the first train with construction materials from Maputo reached the real border with the Transvaal. This meant that the NZASM could finally start work on the line west of the border.

Towards the end of 1887 the first NZASM surveying team began making detailed surveys of the route from the border. However, it was mid-summer, and

malaria brought this activity temporarily to a standstill.³⁾ Only by autumn 1888 a new team ventured into the Lowveld again. It would take until the end of 1889 for real construction work to begin. The NZASM's management was unsure whether local South African contractors would be willing to undertake work in a notoriously unhealthy part of the country. Instead they decided to employ a Dutch company, Van Hattum & Co., to build the first hundred kilometre west of the border.

In May 1890 Van Hattum started with the first major construction work, the large bridge across the Komati River, a few kilometre west of the border. The contractor Sawyer had already completed the short section between the border and the eastern bridgehead. A year later the first train steamed across the completed bridge. The line reached Hectorspruit Station in October 1891, and in June 1892 the first train entered Nelspruit.

In the meantime the NZASM had become involved in another railway project in the Transvaal, the Rand Tram between Johannesburg and Boksburg. This short railway, built to transport coal from a mine at Boksburg to the Johannesburg gold mines, was taken into use without much ado in March 1890. A year later it was extended to Springs in the east and Krugersdorp in the west.

The positive experience with the construction of the Rand Tram, which was in the hands of local contractors, led the NZASM to cancelling the troublesome contract with Van Hattum. Henceforth only South African firms were employed, which were much better acquainted with local conditions.

The Colonial railways were creeping closer and closer to the Witwatersrand. In 1890 the extension of the Cape railway system from Noupoot via Colesberg to Bloemfontein was opened for traffic. The following year the Natal main line reached Charlestown, not far from the Transvaal border.

It seemed that the Colonial railways would, after all, reach the Witwatersrand first. Another blow to the Eastern Line was struck when the news came in 1890 that, because of a financial crisis in Europe, the NZASM could obtain no further loans at a reasonable rate of interest. Although there was no money, construction work was not suspended however. Towards the end of 1891 the situation had become so bad that chief engineer Verwey of the NZASM in desperation approached the Cape government for help. In December 1891 the NZASM entered into an agreement with James Sivewright, Minister of Public Works in Rhodes's cabinet. In terms of this agreement the Cape government would lend the NZASM the necessary funds to fulfil its most

pressing needs. The Transvaal government would also be enabled to obtain a large government loan in Europe to complete the Eastern Line. One of the conditions was that the Cape Government Railways would be allowed to build an extension of its system from Bloemfontein to the Witwatersrand and to monopolise railway traffic to the Rand until the completion of the Eastern Line.

The ink on the Sivewright document was scarcely dry when construction work to complete the first railway between the coast and the Rand commenced. In September 1892 the line from the Free State via Vereeniging to Elandsfontein (today Germiston) was opened for traffic. On 1 January 1893 the extension from Elandsfontein to Pretoria was taken into use.

The fact that a Colonial railway was the first one to reach the Transvaal was a blow to the prestige of the Transvaal government and the NZASM. On the other hand, however, this circumstance provided the NZASM with the necessary capital to build the Eastern Line through one of the most difficult stretches, the escarpment. In June 1892 the railhead had reached Alkmaar Station, and towards the end of this year a rack railway section (including a tunnel 200 m long) in the mountainous landscape of the Eland River Valley was under construction. Work teams under supervision of mining engineers began boring from both ends of the tunnel during October. In June 1894 Waterval Boven Station, west of the tunnel, was opened for traffic.

The completion of the Cape railway system to Pretoria implied that construction materials could now also be transported to the western part of the Pretoria-Maputo railway stretching from Pretoria to the east. Shortly thereafter contractors started work on the western sections. The relatively even Highveld landscape and its mild climate favoured more rapid construction work. On 20 October 1894 tracklaying teams from the east and the west met near Balmoral station. On 2 November President Kruger fastened a last rail screw near Brugspruit Station, thereby symbolically completing the Eastern Line. Because of health risks the festive inauguration was postponed until winter the following year (1895), but it would take until November 1895 before the line was fully operational.

(3) Important events since 1895

It did not take long before the first changes and improvements were effected due to the increase in passenger and goods transport. Already before 1900 some of the original corrugated iron buildings had to be replaced by more permanent buildings of stone or brick. Station yards had to be enlarged, more

houses for employees had to be built, and more private branch lines were constructed as the number of factories and mines along the line increased.

After the outbreak of the Anglo-Boer War in 1899 the NZASM's staff and rolling stock were commandeered by the Transvaal government to aid the Boer war effort. The NZASM transported commandos' wounded, weapons, ammunition, animals, it repaired Boer artillery and bridges which had been damaged by the British in the territories occupied by the Boers, and finally staff of the company took a part in destroying bridges, engines and trucks when the tide of the war had turned against the Boers.⁴⁾

After the British occupation of Pretoria on 5 June 1900 the NZASM's material was taken over by the Imperial Military Railways. In October 1908 the NZASM was finally liquidated. Meanwhile in 1902 its railway system had gone over in the hands of the Central South African Railways (CSAR) after the end of the war. In 1910 at Union the CSAR became part of the new South African Railways and Harbours (SAR&H) administration, a state business enterprise that henceforth would build and work all the railways in the Union of South Africa. Thus, the legacy of the NZASM was inherited by the SAR&H and its successors, the South African Transport Services and Spoornet.

Apart from decreasing and interrupted traffic, Mozambique was little affected by the Anglo-Boer War (1899-1902). While the war raged on, Sir Alfred Milner, the British High Commissioner, was anxious to get things back to normal. The most urgent requirement for economic recovery was, of course, to re-open the mines. Labour was necessary for this. Milner opened negotiations with the Portuguese to solve the labour shortage swiftly. The Portuguese, well aware of Milner's predicament and realising that their "most favoured nation" status with the old Transvaal was gone, grasped the opportunity and told Milner that recruiting could continue as before, on condition that the prewar preference given to Mozambique regarding railway rates and customs duties should be guaranteed anew. Milner had very little option and in December 1901 the historic "Modus Vivendi" was signed. The significance of this agreement was that it reaffirmed the relations between Transvaal and Mozambique. It confirmed what Kruger knew all along, namely that Maputo was geographically the natural port for the Transvaal. The Modus Vivendi was succeeded by the Mozambique convention in 1909, and this was later followed by other treaties.

When Milner signed the Modus Vivendi he hoped that early federation of South Africa would soften its effects by eliminating commercial rivalry

through a unified railway system. All lines and ports would share the income from the Maputo line and harbour, and also the costs of preferential treatment. Unification of the four colonies became a reality on 31 May 1910, not only as a means of stopping the 25 year old railway and customs rivalry, but also because of other factors such as the vexed racial problem and the need to once again stabilise the country.

The *Modus Vivendi* and its successors paved the way for the organised recruitment of mine labourers from Mozambique. This was mainly in the hands of the Witwatersrand Native Labour Association Ltd (WNLA), which erected compounds at Maputo and Ressano Garcia Station.

For South Africa, more specifically for the Transvaal, the advantage of all these conventions was cheaper imports through Maputo, an assured labour supply, and savings on customs duties on many imported products. However, the costs incurred outstripped these gains, and by the 1940s the SAR actually lost some £295 000 per year. The SAR and the Union government did not attempt to extricate themselves from these conventions, because Mozambique needed the money, South Africa needed the labour, and both countries needed the tourists.

All this changed drastically in the 1970s. Portugal's abandonment of Mozambique and the events that followed had tremendous repercussions on the Pretoria-Maputo railway. The frantic efforts of the SAR, Mozambicans, merchants and politicians to pick up the pieces amounted to a real scramble. Seldom, if ever before, had so many people under the stresses of war and instability worked so hard to keep a railway and port operating. The eventual success can be ascribed to two main factors: the long and friendly relationship between the railway officials of the two countries, as well as the economic interdependence of South Africa and Mozambique.

When the Frelimo government took over on 25 June 1976, an atmosphere of almost undeclared war descended on the two states because of their respective and seemingly irreconcilable ideologies. The railway officials had the unenviable task of putting it to their governments that transportation knows no boundaries and that the show had to go on. It is significant that after Mozambique's independence the SAR was the only South African state organisation that had representation in Maputo.

Through skilful railway diplomacy, on 26 February 1979, four years after Mozambican independence, the old bones of contention, guaranteed traffic, was finally laid to rest when the South African and Mozambican railway

administration signed a business agreement to regulate a straightforward commercial relationship. The rule of the *Modus Vivendi* after almost 78 years was over.

(4) The importance of railway history

The history of the Pretoria-Maputo railway as a case study of railway history contains a number of valuable learning points.

(a) Political importance

Railways link parts of a country and also connect various states. The Pretoria-Maputo railway clearly was not only built for economic purposes, but there were also political motives behind it, namely the desire of the Kruger government to have the shortest possible railway link with the coast without British interference. Also, the building of railways promotes economic growth which, in turn, aids in increasing and stabilising a ruling government's political power base. Another political aspect is that in history railways do not always unite nations, but can also be used as a mechanism to divide people. An example is the railway line which divides Mabopane from Soshanguve.

There are a few instances in history where railway coaches were the scene for political deliberations and the signing of armistice, peace and other accords.⁵⁾

(b) Economic importance

When looking at statistics, the Pretoria-Maputo railway clearly was an instrument that promoted economic development and stimulated economic growth, not only with regard to the Witwatersrand and Maputo, but also the rural and urban areas between these two termini. Such statistics are of immense value in measuring economic growth. They are one of the products of a railway administration which, as a highly organised institution, boosted economic development of underdeveloped areas, which previously had only been served in terms of infrastructure by animal-drawn road transport, a form of business of which few records are available.

The history of the Pretoria-Maputo railway provides some insight into labour relations. The construction of the line necessitated a large number

of mostly unskilled workers. Many of them were recruited through dubious means by agents, such as the notorious Abel Erasmus.⁶⁾ The completion of the line demanded a high toll in human life. The combination of immense heat and malaria in the lowveld led to a relatively high death rate among white and black workers. Inexperience with the work and the pressure in meeting deadlines also endangered human life. Once completed, the railway needed a large number of permanent staff, such as engine drivers, firemen, signallers, inspectors, platelayers, ticket controllers, messengers, telegraphists, station masters, general workers, etc. Of all these people records had to be kept. Most railway organisations are state-run or semi-state, and are thus required to keep meticulous records, which represent a gold-mine of information on working conditions.

(c) Importance for tourism

The Pretoria-Maputo railway increased the mobility of people, and for many years it was the main form of transport for holiday-makers to and from Mozambique. During the 1930s the SAR operated "Round in Nine Days" tours, and part of the fun was a ride on a railcar to explore the sights of Mozambique. The so-called Selati railway had its southern terminus at Komatipoort, and this line was of immense importance in opening up the fledgling Kruger National Park for tourism. Today, rail safaris, especially if they are steam-hauled, are an important but as yet underdeveloped part of the tourism industry. The Pretoria-Maputo railway, and many other scenic railway lines in Southern Africa, have a tourism potential which has not been fully exploited. Even disused railway lines can play a role in the tourism business, for example by utilising the old rail-beds, bridges and tunnels for the development of walking, horseriding and biking trails.

(d) Social importance

As said before, railways increase the mobility of people, with the resulting positive and also negative consequences. Existing and planned railways are an integral part of urban planning, often dividing urban areas into almost isolated cells. Often they create boundaries between areas with perceived differences in living standards and morals. Today, unfortunately, the seedier parts of metropolitan areas lie in the vicinity of

railway emplacements - a contrast to the days when the coming of railways meant an elevation of an area's status.

(e) Military importance

The Pretoria-Maputo railway was used for transporting combatants and material over long distances. It demonstrated the extreme importance of railways in military history. In many wars railways are the fastest and most efficient means of transporting large numbers of people as well as large quantities of military hardware. As shown during the "race for the Rhine bridges" during World War Two, railway structures are vital in crossing natural obstacles such as rivers. Many battles were and are fought along railway lines, in the case of the Pretoria-Maputo line at Donkerhoek and Dalmanutha.⁷⁾ Railways can also be turned into fortified barriers to keep an enemy at bay, as demonstrated by the erection of numerous blockhouses and other fortified posts along the Pretoria-Maputo railway and many other lines in South Africa.

(f) Technical importance

Railways often must traverse difficult terrain, and the Pretoria-Maputo line was no exception. Those often provides an opportunity for creative and innovative engineering, as demonstrated by the rack railway between Waterval Boven and Onder, and the ingeniously designed tunnel there. During World War I, when there was a shortage of steel, the SAR pioneered the construction of large concrete bridges.

(g) Artistic importance

Many larger railway stations are works of art in themselves, for example the Middelburg station building. The largest ones often were and are adorned by the works of known and lesser known artists, such as the paintings created by Pierneef for the "new" Johannesburg station of the early 1930s. Railways have inspired countless artists to produce paintings (such as those created by David Hall-Green and David Shepherd), photographs, books (for example John Coetzee's "Die weg na die see"), poetry, plays, and motion pictures ("Murder on the Orient Express").

(h) Other important aspects

In this respect mention can be made briefly of religious importance (on one hand the polemic that often preceded the introduction of Sunday trains, on the other hand the use of churches on wheels, an example of

which is displayed in the National Railway Museum of Zimbabwe, in Bulawayo). Furthermore, railways sometimes are used in bringing medical services to rural areas (for example the "eye train") and extending humanitarian aid to refugee camps.

Conclusion

In looking at the future of the Pretoria-Maputo railway, and for that matter other systems in Southern Africa, three factors should be borne in mind:

- (1) A railway disturbs the natural environment far less than a highway or an air-transport system. It also produces less pollutants per unit of transportation performed than either highway or air transportation. These factors should become more significant as society increasingly concerns itself with the need to preserve the environment and to reduce air, water and noise pollution.
- (2) A railway is far more efficient in its use of fuel than are either highway or air transportation. It is probably that future concern over the best use of these resources will produce more emphasis on rail transportation.
- (3) While much public money has gone into technological research on the newer forms of transportation and into constructing facilities for them, relatively little has been spent to improve railway technology. Thus, even the most advanced of today's railway plants and services, with few exceptions, do not represent anything like the best that is possible from the railway.

What clearly illustrates the history of the Pretoria-Maputo railway and the port of Maputo is the fact that all the people of Southern Africa are interconnected with one another. It took the building of a railway to demonstrate this truth. The significance of this railway is that it, once again, makes us realise the role of railways in the lives of people.

When the history of our times comes to be written, the role of the railwaymen in again bringing peace and stability will be prominent. Future generations will learn of engineers braving dangers to repair bridges and track, rescuing trains, averting accidents, installing signals, and of labourers struggling to save a port. That which all the pioneers achieved in the century old history of the Pretoria-

Maputo line is today our legacy. What is expected of us, the inheritors, is to remember our benefactors and to treasure and utilise this gift.

References of the editor

- 1) See also the article by C. de Jong, "The quest for a route to the sea and the opening of the Delagoa Bay railway line, now 100 years ago", in "Pretoriana", no. 107, p.68-78.
- 2) See the prestigious centenary book, appearing a 100 years after the founding of the NZASM in 1887, by Robert C. de Jong, G.M. van der Waal and D.H. Heydenrych, "NZASM 100", published by Christo van Rensburg, Pretoria, 1988, Chapter 5, "The South Eastern line", p.177-197. The junctioning of the two tracts of the South Eastern line from the south and the north was celebrated on 10 October 1895 close to Greylingstad. See C. de Jong, "Die spoorwegverlede herleef", in "Pretoriana", no 90, November 1986, p.74-76.
- 3) The cause of this delay was the death of the Dutch engineers G.H. van der Meulen en J.E. van Tijnzandijk in 1887 and 88, due to malaria fever in the Lowveld of Transvaal, and the illness of other surveying personnel of the NZASM.
- 4) The military successes of the Boers and their occupation of British territory in South Africa were largely over after the surrender of General P.A. Cronjé and his army at Paardeberg on 27 February 1900 and the retreat of General Louis Botha from the Tugela front and subsequent relief of Ladysmith on the same date. Then the Long Retreat of the Boer commandos from Kimberley, Colesberg and Ladysmith via Bloemfontein and Pretoria started. It ended at Komatipoort at the terminus of the Eastern Line on 1 September 1900.
- 5) Robert C. de Jong here refers to the meeting of President Paul Kruger and the Cape Governor and British High Commissioner Sir Henry Loch in a passenger coach on the railway bridge over the Border Spruit between Transvaal and Natal on 10 December 1894. The borderline ran across the bridge and the coach and they stayed each in his own territory with the border line between them. They met to conclude the second Swaziland Convention. See R.C. de Jong, G.M. van der Waal and D.H. Heydenrych, "NZASM 100", loc. cit., p.193, 195.

- 6) The author seems to imply that Field Cornet and Native Commissioner in Eastern Transvaal Abel Erasmus, 1845-1921, sent forced of statutory black labourers to work on the Eastern line. Erasmus' biographer, A.P. van der Merwe, gives a more favourable impression of Abel Erasmus in his article in "Dictionary of South African Biography", volume 3, Human Sciences Research Council, Pretoria 1977, p.275. He states: "Maintaining law and order with tact and firmness, he further formulated a sound policy through which trust and sympathy between Whites and Non-Whites developed ... With his aid 3000 idle Blacks were obtained to help with the building of the Delagoa Bay railway." The contractors paid the Blacks wages. Indeed, would the Blacks be ill-treated then they would run away.
- 8) During the Anglo-Boer War a bridge on the Eastern line was blown up by a British patrol under Captain Steincker in June 1900 and a train was derailed thereby. Under the Long Retreat of the Boers they fought pitched battles on the Eastern line at Donkerhoek on 11 and 12 June 1900 and at Dalmanutha or Berg-en-Dal on 25-27 August 1900, the last battle of the regular war. During the ensuing guerilla war General Louis Botha and Ben Viljoen launched a massive night attack at seven stations on the Eastern line on 7 January 1901; the attacks were repulsed.
- 9) The NZASM railway bridge over the Olifants River is a national monument like the station building at Middelburg, the tunnel between Waterval Boven and Waterval Onder and the seven arches railway bridge, now out of use.
- 10) John Coetzee, "Die ysterpad na die see", Tafelberg Uitgewers 1987, 105 pp., youth novel on the construction of the Eastern line, reviewed by C. de Jong in "Pretoriana" no. 93, April 1988, p.20-21.

A FESTA DOS 100 ANOS - DIE FEES VAN 100 JAAR

deur Robert C. de Jong

'n Eeu van belangstelling

Daar is min spoorlyne in Suider-Afrika wat aangaande publisiteit vergelykbaar is met die verbinding tussen Pretoria en Maputo, voorheen Lourenço Marques genoem. Die publisiteit gaan terug na die jare 1887-1895, die tydperk waarin die spoorlyn aangelê is. Twee spoorwegmaatskappye was daarvoor verantwoordelik, naamlik die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) en die Caminho de Ferro de Lourenço Marques (CFLM). Eersgenoemde het die Transvaalse deel van die lyn tussen Pretoria en Delagoabaai, dit is die lyn tussen Pretoria en die grens van Mosambiek, aangelê en geëksploiteer. Laasgenoemde het die trajek tussen die hawestad Lourenço Marques (nou Maputo) aan Delagoabaai en die grens van Mosambiek beheer. In Julie 1895 is die gehele spoorweg met feesgedruis amptelik vir verkeer oopgestel.

'n Eeu later, in 1995, is die lyn nog altyd in bedryf. Die Suid-Afrikaanse en Mosambiekse spoorwegbedrywe was van mening dat die jubileum nie onopgemerk mog bly nie en het op 'n groot skaal 'n verskeidenheid van feestelikhede georganiseer.

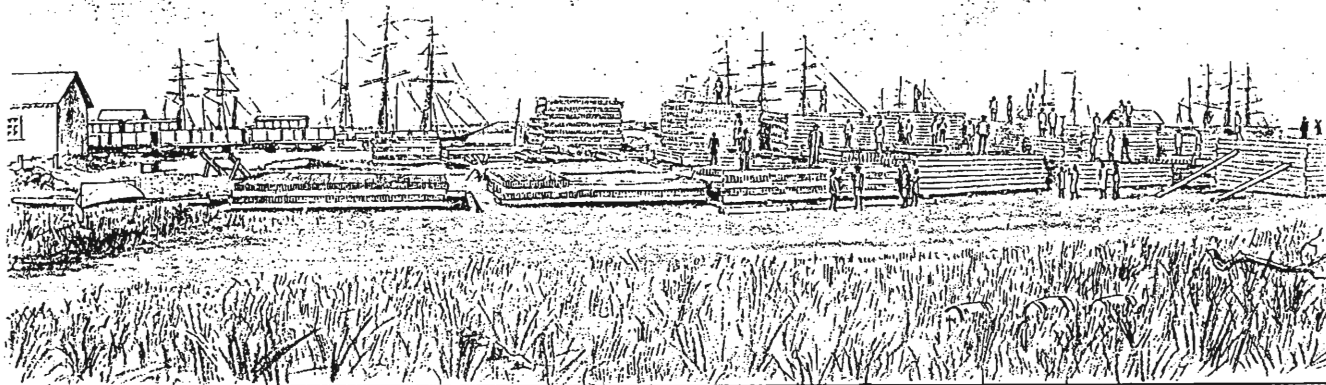
Die spoorwegfeeste van 1895

Hoewel die gereëld treindiens reeds op 1 Januarie 1895 begin het, het die feestelikhede eers in Julie van dié jaar plaasgevind. Die redes hiervoor was hoofsaaklik die klimaat. Julie is 'n wintermaand en bygevolg is die temperatuur en vogtigheid aan die kus en in die Laeveld oos van die Platorand in Transvaal draagliker en is die gevaar van malariakoors en ander siektes minder as in die ander maande.

Ter geleentheid van die feeste het in Pretoria tussen die stasie en Kerkplein op verskeie plekke erepoorte, versier met vlâe, wimpels, spreuke en wapenskilde, verrys. Die markhal is omgetower in 'n feessaal, kompleet met gedrapeerde gordyne, vlâe en enorme muurskilderinge met allegoriese, historiese en topografiese onderwerpe. Die kunstenaars was Frans Oerder en Anton van Wouw, later belangrike persone in die Suid-Afrikaanse skilder- en beeldhoukuns.

Ook Lourenço Marques was in feesgewaad. Duitsland, Groot-Brittanje, Portugal en Nederland was deur marineskepe verteenwoordig as erkenning van die internasionale betekenis van die Delagoabaai-spoorlyn. Die Nederlandse vlag

WILCKEN & ACKERMANN,



18

FORWARDING, LANDING, SHIPPING. Lourenco Marques.

Reklametekening van die verskepingsbedryf Wilcken & Ackermann van die hawe van Lourenco Marques in 1895; dit stel blykbaar die timmerhoutloskaai voor.

Uit: Leo Weinthal, "The Delagoa Bay - Pretoria Railway, The Press Gedenk-Boek uitgegeven ter geleghenheid der feestelike opening van 'n Delagoabaai-Pretoria spoorweg, Julie 1895", Pretoria 1895

is getoon deur die pantserdekskip 'Koningin Wilhelmina der Nederlanden'.

In Pretoria het die feeste drie dae geduur en begin met die ontvangs van gaste uit die Oranje-Vrystaat, Natal en die Kaapkolonie op die stasie op Maandag, 8 Julie 1895. Smiddags het die gaste uit Mosambiek aangekom. Onder hulle was Joaquin Machado, goewerneur van Mosambiek, en offisiere van marineskepe in die Delagoabaai. Onmiddellik na aankoms het op die perron die amptelike opening van die spoorlyn plaasgevind met president Kruger as hoofspreker. Hierna het die gaste vertrek na die feessaal, waar die landdros van Pretoria hulle namens die stad verwelkom het. Saans is die Raadsaal aan Kerkplein met spreiligte verlig. Die dag is afgesluit met 'n musiekuitvoering in die feestelik verligte Burgerspark.

Die volgende dag (9 Julie) is aan die ongeveer 400 gaste 'n banket in die feessaal aangebied. Daarna is weer musiek in die Burgerspark gespeel; 'n skemeronthaal in die feessaal en vuurwerk op die aangrensende markplein het gevolg.

Op die derde en laaste dag (10 Julie) het die gaste die Staatsmunt aan Kerkplein besoek en kon hulle kyk na perdewedrenne in die westelike deel van Pretoria.

Na hierdie feestelikhede in Pretoria het president Kruger, vergesel deur talle parlamentslede en regerings-funksionarisse, per trein na Lourenço Marques gereis om ook daar die amptelike feestelikhede by te woon. 'n Hoogtepunt was sy besoek aan die Duitse oorlogskip 'Condor' waar hy 'n persoonlike telegram met gelukwense van keiser Wilhelm ontvang.

Om aan die feestelikhede 'n nasionale karakter te gee en die spoorlyn aan inwoners van Transvaal bekend te stel is aan ieder burger wat hom aanmeld, in die maande van Junie tot en met September 1895 toegestaan om 'n rit na Lourenço Marques en terug op staatskoste te onderneem. Hiervan is veel gebruik gemaak.

Van die openingsfeeste in 1895 het nie slegs koerantartikels en tientalle foto's nie, maar ook andere herinneringe bewaar gebly. Die NZASM het 'n geïllustreerde gedenkboek, ryk versier deur die bekende argitek H.P. Berlage met die destyds gewilde Jugendstil of art-nouveau-styl, gepubliseer. Die boek handel oor die konsessie vir die aanleg van die spoorweg, oor die NZASM, die aanleg en eksplorasie van die lyn. Dit is vir die historikus nog steeds van betekenis. Stasiehoofde, masjinite en ander hoë beampes het elk 'n silwersakhorlosie ontvang wat vervaardig is deur Berchschmid en is gelewer deur Henri Julien te Amsterdam. Die NZASM het by die Koninklijke Munt te Utrecht 50 silwer- en

'n groter aantal bronsgedenkpennings bestel. Vooraanstaande persone wat by die aanleg van die Delagoabaailyn betrokke was, het 'n silwerpenning ontvang. Die bronspennings was bestem vir die hoëre NZASM-personeel. Die pennings had 'n middellyn van 44 mm en was ontwerp deur J.P.M. Menger, hoofgraveur by die Koninklijke Munt tot 1904. 'n Ander gedenkpenning, ook van silwer, is geslaan in Transvaal en aangebied aan die gaste wat aan die banket deelgeneem het. Hierdie penning is ook uitgereik aan blanke skool-kindere in Pretoria.

Die spoorwegfeeste in 1995

Reeds teen die einde van 1994 het SpoorNet en die CFM (Caminhos de Ferro de Moçambique), onderskeidelik die Suid-Afrikaanse en Mosambiekse staatspoorweë met die voorbereiding van die feeste begin. Dit is duidelik dat die feeste van 1895 as voorbeeld gedien het, want daar is opvallend baie ooreenkomste.

Dit lê voor die hand dat daar ook verskille was. So was dit Maputo en nie Pretoria nie wat as sentrum vir die feeste gekies is. In teenstelling tot 1895 het die gaste sowat alle bevolkingsgroepe en tale van Suid-Afrika verteenwoordig. Verder het die belangstelling nie alleen die blanke spoorwegpersoneel van die NZASM en CFLM betref nie, hulde is ook gebring aan die duisende swart werkers wat in die afgelope eeu 'n aandeel in die aanleg en eksplorasie gehad het.

Die aktiwiteite het reeds begin Junie 1995 aangevang met die aankoms van 'n eskader skepe van die Suid-Afrikaanse marine in Maputo wat bestaan het uit twee aanvalsvaartuie, 'n onderseeboot en 'n bevoorradingskip. Terselfdertyd het kunstenaars van Transvaalse en Vrystaatse organisasies vir uitvoerende kunste met 'n kort toernee rond Maputo begin. Die toernee het bestaan uit 'n reeks ballet- en verhoogvoorstellings en musiekuitvoerings. Die kunsorganisasies het hiertoe hul "teatertrucks" gebruik; dit is ou meubelwaens wat tot 'n verplaasbare verhoog vir teater, dans en musiek verbou is.

Die gedenkrit van 1995

Vrydagmôre, 7 Julie vertrek vanuit die hoofstasie in Pretoria die Union Express, 'n luukse "safaritrein" met motortraksie. Die trein was saamgestel uit rytuie ouer as 50 jaar - die oudste rytuig was van 1896! Dit is 'n besondere trein wat gereëld ritte na verskillende bestemmings in Suid-Afrika en Zimbabwe onderneem. Die skrywer van die onderhawige bydrae was saam met sy eggenote lid van die groep van 70 spesiaal genoemde gaste wat die gedenkrit meegemaak het. Die eindbestemming was Maputo. Die gedenkrit is onderbreek in die dorp

Waternal Boven en die stad Nelspruit. Hier is onthale deur die burgemeesters van dié dorpe aangebied. By die ontvangs te Nelspruit was ook Matthews Phosa, eerste minister van die provinsie Mpumalanga in Oos-Transvaal, aanwesig. Die gaste het die nag in die trein op die grensstasie Komatipoort deurgebring, omdat na sonsondergang dit gevaarlik was om per spoor dwarsdeur Mosambiek te reis.

Weens die slegte toestand van die spoorweg het die trein eers laat in die oggend in die hoofstasie van Maputo aangekom. Die stadige rit dwarsdeur Mosambiek is in 'n geheel verwoeste landskap met vernielde trokke langs die spoorbaan en tallose bouvalle van plaashuise, stasiegeboue en suikerfabrieke afgelê. In die stasie was die treinreisigers en talle ander gaste getuie van die seremoniële aankoms van president Chissano van Mosambiek en prinses Stella Sigcau, die Suid-Afrikaanse minister van Staatsbedrywe wat president Mandela moes vervang. Vergesel deur ander hoogwaardigheidsbekleërs het hierdie twee eregaste aan boord van die historiese NZASM-diensrytuig, gebou deur die maatskappy J.J. Beijnes te Haarlem in 1894, gegaan. Die ou rytuig was spesiaal vir hierdie geleentheid van sy jarelange plek op die perron van die hoofstasie in Pretoria weggehaal en weer bedryfsvaardig gemaak. Die lokomotief was nie minder histories nie. Dit is gebou in 1893 deur die masjienfabriek van Emil Kessler te Esslingen in Rynland, Duitsland, en het tot 1900 onder die naam 'Roos' by die NZASM gedien. 'Roos' is een van die twee NZASM-lokomotiewe wat nog in werkende toestand is.

Na hul aankoms op die stasie in Maputo het Chissano en Sigcau twee brons gedenkplate in die stasiegebou onthul. Hierna het amptelike toesprake gevolg op die plein aan die stadsy van die stasie, die "Praça dos Trabalhadores" (Plein van die werkers), waar inmiddels tientalle inwoners van Maputo hulle agter 'n erewag van soldate versamel het. Na afloop het die treinsreisigers na die hawe gegaan vir 'n noenmaaltyd en 'n rondvaart met 'n Suid-Afrikaanse hawesleepboot, terwyl die eregaste 'n onthaal aan boord van die Suid-Afrikaanse bevoorradingskip aangebied is.

Saans is 'n galadinee aangebied rondom die swembad van die luukse Hotel Polana, die verblyf van die treingaste en ander genooïdes. Die aand is afgesluit met vuurwerk.

In die Sondagmôre het 'n deel van die treingaste per huurvlug terug na Johannesburg vertrek. Smiddags het in Maputo 'n vriendskaplike wedstryd tussen "Ferroviario" en "Kaizer Chiefs", die beste voetbalspanne van Mosamboek en Suid-Afrika, plaasgevind.



Voorsy van die silwergedenkmunt in 1995 uitgegee deur die Staatsmuntinrigting te Pretoria by die herdenking van die opening van die Oosterlyn in 1895. Die waarde is nominaal een Rand, maar die munt is nie in omloop nie. Die beeldenaar toon 'n NZASM-lokomotief wat uit 'n tunnel (Waterval Boven) kom en oor 'n boogbrug (eweneens by Waterval Boven) stoom. Op die voorgrond is die tandradspoor na die tunnel.

Keersy van die gedenkmunt in 1995 uitgegee by die herdenking van die opening van die Oosterlyn in 1895. Die keersy toon 'n koningsprotea.



Herdenkingsvoorwerpe

Ook die spoorwegfeeste in 1996 het talle tasbare herinneringe opgelewer. Spoornet en CFM het elk 'n fotogedenkboek gepubliseer. Daar was pette, tassies, sleutelringe en skryfpenne wat met die jubileum-logo versier is. Die treingaste het ieder 'n bronsgedenkpenning met 'n middellyn van 35 millimeter met op die voorsy die jubileum-logo ontvang. Ook is aan die manlike treinreisigers 'n sakhorlosie van roesvrye staal aangebied, vervaardig deur Casarnia, met die opmerking dat hierdie uurwerk waarskynlik nie so lank sal hou as Bechschmid-uurwerke van 1895 ...

'n Ander belangrike herinnering is die goue en silwer Proteamunte, uitgebring deur die Suid-Afrikaanse Munt ter geleentheid van die jubileum. Die voorsy toon 'n protea, ontwerp deur A.L. Sutherland, die keersy is ontwerp deur B. Hartland en toon 'n NZASM-tandratlokomotief op die tandrattrajek tussen Waterval Boven en Waterval Onder.

Die spoorwegfeeste van sowel 1895 as 1995 bevestig die belangrike funksie van spoorweë in die verwesenliking en onderhoud van staatkundige en ekonomiese bondgenootskappe tussen lande. Na afloop van die feestelikhede in 1995 is Spoornet en die CFM vol vertroue dat die herstel van die Mosambiekse spoorwegnet en die hawe van Maputo sal lei tot herstel van die plek van Maputo as die natuurlike hawe vir die Suid-Afrikaanse provinsies Gauteng (dit is die PWV-gebied), Mpumalanga (dit is Oos-Transvaal) en die Noordelike Provinsie (Noord-Transvaal). Ook is daar hoop dat die herstel van die spoorverbinding tussen Pretoria en Maputo ekonomiese ontwikkeling en toerisme sal stimuleer.

Vir die normalisering van die betrekkinge tussen Suid-Afrika en Mosambiek is die eeufees van die Pretoria-Maputo-spoorweg van groot betekenis en 'n bevestiging van die bekende stelling dat die verlede die grondslag van die hede en die toekoms vorm.

-o-

Publikasie van herinneringe aan die NZASM deur 'n pionier van die Oosterlyn

In 1941 het mnr. P.H. Bouten, voorheen opsigter by die NZASM, te Pretoria sy persoonlike herinneringe aan sy werk ter voorbereiding van die Oosterlyn en sy latere werksaamhede by die NZASM in Nederlands gepubliseer. Dit is 'n geskrif vol avonture en ontberings. In 1991, 50 jaar later, het Dr. C. de Jong Boutens se boekie in faksimile herdruk, ingelei met 'n lewenskets van Boutens in Afrikaans en geïllustreer. Die boekie tel 66 bladsye. Enkele eksemplare is nog beskikbaar by Dr. C. de Jong, Posbus 915-1394, Faerie Glen, 0043, Pretoria, vir R10,00 per eksemplaar, posgeld inbegrepe.

NZASM: MEMORIES OF A HUNDRED YEARS

by Robert C de Jong

The Presidential Train

The historic locomotive and coach steaming into Maputo station on Saturday, 8 July 1995, will be the official inauguration of the centenary celebrations of the Pretoria-Maputo railway. Both of them date from the era of the NZASM (Netherlands South African Railway Company) which served as the national railway system of the old Transvaal Republic from 1887 to 1900. The first railway in the Transvaal, affectionately known as the "Rand Tram", was opened by the Company on 17 March 1890 between Johannesburg station (then known as Park Halt) to Boksburg. Here the foundations were laid for what was to become the busiest suburban train service on the continent of Africa.

The NZASM's chief concern was to build and operate the Republic's main line from Pretoria to Vereeniging via Germiston, with the obvious connection to the sea at Maputo. This long awaited dream came true in December 1894 with the completion of the Pretoria-Maputo link.

The historic coach and locomotive which bring this era to life here again, are the products of Transnet's firm commitment to the preservation of South Africa's rich transportation heritage. They and many other objects of culture are our direct link with this country's colourful past and without them, the nation would be ever the poorer.

The locomotive "Roos"

During the years 1893-1899 the NZASM placed a total of 195 locomotives of the 46 ton type in service as the Company's standard form of traction for main lines. One of these was number 61 and named "Roos". Although the naming of locomotives is an age old tradition, the NZASM really went the whole hog and named just about every locomotive in its fleet, no less than 179! Who exactly selected these names we do not know but the person must have had a very fertile mind, or was at his wit's end to find names for all these engines. Many of the locomotives were, naturally named after prominent persons of the time such as President Kruger, General Joubert, De la Rey etc. and others not so well known today. Who was "Otto", or "Boerhaave"? Names of countries abound: Portugal, Holland, Europa, Azië, Amerika, Afrika, and even "Australië". How many "Aussies" know that?

We can only muse at some of the names today. Who, in our age, would think of naming a locomotive (or anything at that) Veiligheid (safety), Postwezen (postal service), Telegrafie (telegraphy), Veeteelt (animal husbandry) or Landbou (agriculture)? But it was in the field of the classics that the namegiver of the NZASM really excelled himself: Argus, Brutus, Ceres, Diana, Pollux, Cyclops, Hector, Styx and a whole lot more, even old Lucifer. The name conspicuous for its absence - especially for all lovers of the steam locomotive - is Prometheus. Why was this deity who stole the fire from the gods (for us to put in fireboxes of engines) left out?

Who was Roos? The most likely candidate whose name this engine bears, was Field-Cornet Stephanus Johannes Roos, one of the Boer heroes of Amajuba. Roos was an exceptionally brave man which he proved during the Sekhukhune war of 1876 when he and six volunteers defied the charging warriors under a hail of bullets and brought back, intact, the body of Willem Horn who died in battle. In the struggle for Amajuba he and 180 young men stormed the mountain and was one of the first to reach the summit where they routed the British army, leaving 200 casualties, including the Commander, Sir George Colley. On 28 February 1883 at the age of 39, Roos was fatally injured in the war against the African Chief Mampuru. The Eastern Transvaal town of Roossenekal was named after him and Commandant Senekal who also died in action in 1882.

The locomotive "Roos", now one hundred and two years old and one of the few remaining examples of NZASM motive power, strange enough, was never part of the South African Railway steam fleet. Built in Esslingen, Germany in 1893, it was sent out to South Africa and assembled at East London. She worked mainly on the Pretoria-Komatipoort line during NZASM days. When the NZASM assets were seized during the Anglo Boer War, "Roos" became part of the Imperial Military Railways stock after the war and passed on to the Central South African Railways in 1902. The CSAR sold her to the Simmer Deep Gold Mine where she worked the Jupiter-Driehoek line until 1919.

In 1919 "Roos" was purchased by the Victoria Falls and Transvaal Power Company, servicing the Brakpan Power Station by hauling coal from Modrea to the Power Station. In 1948 Eskom took over this power station and "Roos" continued to work there until 1963. From 1964 to 1967 the engine was owned by the Geduld Gold Mine. During 1967 she changed hands once again, this time becoming the property of SAPPi who returned her to her original territory - the Eastern Transvaal - working for the Ngondwana pulp factory.

In 1970, the SAR Administration decided to commemorate the 75th anniversary of the Pretoria-Maputo line and started scouting around for a suitable locomotive to haul the special train planned for the celebrations. As "Roos" was the ideal candidate (being still in steam then) the SAR approached the Management of SAPPI who was only too delighted to assist. The outcome was that the SAR donated a class 10C locomotive to SAPPI in exchange for "Roos". On 17 August 1970 the proud old pioneer steamed into Waterval Boven where the train was welcomed by a huge cheering crowd. Almost exactly ten years later, on 19 August 1980, the Management of SAPPI returned the class 10 engine to the (then) Railway Museum for preservation at a function held on Pretoria station.

In March 1990, Spoornet commemorated the centenary of the "Rand Tram", Transvaal's first railway and for this event "Roos" was inspanned with the little 14 ton NZASM engine which hauled the original train on 17 March 1890. Together the two old timers took passengers on a sentimental journey into history. Now, in 1995, and having spent 25 years as a very senior lady in Transnet's National Collection of Preserved Locomotives, "Roos" is back on the Eastern Line and playing an important role in celebrating one hundred years of the "iron road to the sea".

The Middelberg coach

Special railway coaches for various purposes go back to the very early days of railways. Many of these vehicles were built for specific tasks such as line inspections, mobile breakdown workshops and offices. In railway museums throughout the world visitors can look upon the more stately private saloon of Kings and Queens, Princes and Presidents; and those of the very wealthy.

Striving for the ultimate in luxury train travel, railway carriage builders excelled themselves when competing for contracts and each new design saw more modern conveniences and more attractive features. Today's travelling public can hardly imagine a train without a toilet, running water, wash basin or electric lighting. A mere hundred years ago these facilities were regarded as the ultra modern, fit for a king.

Although South Africa is a small country by world standards, its railway systems compared very well with those overseas, even with its narrow gauge track and other limitations. In South Africa luxury train travel for the general public reached a peak after 1902 when the Central South Africa Railways (Transvaal and OFS) placed its "Train de Lux" in service. The comforts and luxury of this

train were only overtaken in 1922 when the South African Railways introduced the Union Limited and Union Express trains, forerunner of today's Blue Train. But before that, the old NZASM in 1897 took delivery of two vehicles which surpassed anything of its kind in this country. These were the private saloons of President Kruger and G.A.A. Middelberg, Director of the NZASM. Both coaches were of the same design with Kruger's coach only more luxurious. Each was furnished with the very best of interior fittings. Teak and mahogany furniture was selected and upholstery was in the finest morocco leather. All the ornamental woodwork was handcarved by some of the best craftsmen in Holland.

The coaches were manufactured by the firm J.J. Beijnes of Haarlem who regarded the building of these vehicles as their crowning achievement. The vehicles were in sets of two, coupled together. Each set rested on an underframe with two axles. This was an unfortunate fault because very soon after being placed into service the coaches were found to be much too unstable while in movement. As a result, both were provided with NZASM bogies (i.e. two sets of four wheels each). At the same time they were fitted together on one single underframe.

In these comfortable vehicles President Kruger paid many a visit to his people and Middelberg in his, could inspect the railway lines, attend and hold conferences. Kruger's last ride in his coach took him to Maputo and into exile in the Netherlands. Strictly speaking, the Kruger coach never belonged to the NZASM because the cost of construction was borne by H.M. Wilhelmina, Queen of the Netherlands, who presented it to the president as a gift.

During the Anglo Boer War the Kruger coach served for a while as the mobile office of Lord Roberts and it is assumed that Sir Percy Girouard, Director of the Imperial Military Railways, did likewise with the Middelberg coach.

Little is known today of what happened to these vehicles after the war, except that both were used for many years as private saloons for senior officers. For a time the Kruger coach was allocated to the Administrator of South West Africa (Namibia) and in 1922 it served once again a military purpose when it became the headquarters of Col. Hofmeyer during the suppression of the Bondswarts Rebellion in that country. From 1924 onwards several attempts were made to save the Kruger coach for posterity and in the late 1940's the Railway Museum succeeded in having it withdrawn from regular service. The coach was subsequently restored after a countrywide search for original fittings and furniture, much of which was removed and exchanged over the years.

On 25 June 1952 this historic coach, although not in its original state anymore, was donated to the Kruger House Museum in Pretoria.

Even more of a mystery are the movements of the Middelberg vehicle. As with the Kruger coach it roamed the country as a mobile home for senior personnel. We do know that it belonged to J.R. More for a period before and after he became the second General Manager of the SAR & H in 1928. There were, from time to time, murmurings from the Headquarters staff of the SAR to the effect that this historic vehicle ought to be preserved, but it was not until Brig. C.M. Hoffe (General Manager) and Joseph Bennett, curator of the Railway Museum, added their concern in mid 1940's that serious efforts were made to preserve the vehicle. As a result the coach was withdrawn from service and cosmetically restored at Pretoria workshops. It arrived at Esselen Park Railway Museum with a fresh coat of paint on 12 March 1951.

The moving of the Railway Museum to Johannesburg (under the Rissik Bridge) was most probably the reason why the Middelberg coach had to find a new home and in the absence of one, was again placed in service as a reserve saloon.

In 1961, the General Manager of the SAR, Mr. J.P. Hugo, approached Dr. M.M. Loubser, ex Chief Mechanical Engineer and retired since 1949, to investigate the historical significance of the Middelberg coach and to make recommendations regarding its future. At that stage the scrapping of the coach was a definite possibility. Incidentally, Dr. J.G.H. (Kobus) Loubser who became General Manager of the SAR and later the SA Transport Services, was the son of M.M. Loubser and like his father, he held the post of Chief Mechanical Engineer from 1966 to 1968.

Dr. Loubser's report is a remarkable document and speaks of very thorough research. Drawings were obtained from the still existing Beijnes firm in the Netherlands and he managed to obtain a number of files dealing with the technical nature of the Kruger and Middelberg coaches. As a result of his recommendations much of the fittings and furnishings exchanged between the two vehicles were replaced, and a number of changes over the years made undone. Most important of all was the fact that the Middelberg coach (then a single unit on one underframe) was re-assembled and restored as far as possible to its original state, that is, two single vehicles. The bogie arrangements instead of the original four-wheel design was, however, retained. Dr. Loubser also recommended strongly that the coach should be preserved as a valuable cultural asset. The SAR took this good advice to heart and it was decided to

mount the coach and a NZASM locomotive (if one could be found) on Pretoria station.

After a long series of negotiations the SAR received as a gift another ZASM 46 ton engine from Consolidated Main Reef Mines and together with the Middelberg coach they were mounted on Pretoria station. Both were, as a single entity, declared a national monument on 8 November 1968.

The decision to put this frail 98 year old vehicle back to work for the centenary celebrations was not taken lightly and its removal from Pretoria station was done under stringent supervision. At the Koedoespoort workshops the coach was carefully inspected and made roadworthy. The Transnet Heritage Foundation will forever be in debt to the many men who made this job such a success and who enable us to see the Middelberg coach rolling again, this time in the old familiar surroundings of a hundred years ago.

The Centenary Train

The train carrying the passengers to Maputo for the centenary celebrations consists of coaching stock destined to be fully restored as auxiliary vehicles for the "Union Limited" steam safari train, which is operated by the Transnet Heritage Foundation. This train is at present touring Zimbabwe. Had it been available, it would have introduced the Centenary Train's passengers to the Old World atmosphere of luxury travel enjoyed by those who patronise this famous train.

As with the coaching stock, the steam locomotive on this train is part of a large collection of historic assets of the Transnet Heritage Foundation. When Spoornet finally phased out steam traction on South Africa's railway lines in the late 1980's, the entire steam fleet was made over to the Foundation. What will ultimately remain from this fleet is "The National Collection"; a number of engines representative of our 130 year steam locomotive history.

DIE JAMESON-INVAL IN TRANSVAAL 1895/96

deur C. de Jong

Inleiding

Dit is onnodig om hier 'n oorsig van die voorgeskiedenis van die Jameson-inal of "Jameson Raid", die verloop van die inval en die beregting van die invallers te gee.¹⁾ Ek volstaan met die kort mededeling daaroor in die beknopte ensiklopedie "The New World Library", 1966, Volume 7, Knowledge, volume 4, Caxton, London, New York, etc. (1966), p.8:

JAMESON, Sir Leander Starr, 1853-1917; Scottish politician, was in practice as a doctor (at Kimberley) when the Chartered Company of South Africa was founded (by the mining magnate Cecil John Rhodes) in 1889; in 1891 he was appointed as administrator, In 1893 he crushed the Matabeles (in Rhodesia) and two years later led the raid to Johannesburg ... Later he entered the Cape Parliament, becoming premier in 1904.

JAMESON RAID, 1895, an incursion by 600 men, planned and led by Dr. L.S. Jameson from Mafeking, Cape Province, into the Transvaal with the intention of supporting a rising of immigrants (at Johannesburg). The discovery of gold on the Witwatersrand in 1886 had led to a great influx of immigrants, "uitlanders", into the Transvaal, to whom Paul Kruger, president of the Transvaal, being anxious to maintain Boer supremacy, refused to grant civic rights. Jameson, administrator of the British South Africa - or Chartered - Company, planned the raid with the connivance of Cecil Rhodes, the managing director of the Company and premier of the Cape (Colony). The result was a fiasco, the raiders surrendered to the Boers and later Jameson and the (other British) leaders were tried by the British (in London). Sentences of imprisonment were imposed on Jameson and five others.

Ek voeg by dat die gevangenisstrawwe van die Britse invallers merkwaardig lig was. Jameson is gevonis tot ses maande en na drie maande weens slegte gesondheid vrygelaat. Die beraamde opstand in Johannesburg is sonder moeite deur die regering van Transvaal onderdruk. Leiers van die opstand is veroordeel tot die doodstraf of geldboetes, maar president Kruger het wyslik die doodstraf verander in geldboetes.

Die ZAR-regering en die NZASM

Artikel 22 van die konsessie-ooreenkoms wat die regering met die Zuid-Afrikaansche Republiek (ZAR) met die Nederlandse Spoorweg-Maatschappij (NZASM) gesluit het, het die regering gemagtig om in tyd van oorlogsgevaar of opstand die dienste van die NZASM volledig vir die landsverdediging op te eis. Die ZAR-regering het die volmag gebruik tydens die Jameson-inval en by die nadering van die Anglo-Boere-oorlog in September 1899. Die gedenkboek "In memoriam NZASM" (Amsterdam, 1909, p.52) deel oor die mobilisasie van die NZASM mee:

"Door het krachtadig optreden van Regeering en burgers was de aanslag op de .. Republiek spoedig afgeslagen en was het oproer in Johannesburg zoo snel onderdrukt, dat de hoogst ongewenschte oorlogstoestand slechts enkele dagen behoefde te duren. Reeds den 11den Januari (1896) kreeg de Maatschappij wederom de vrije beschikking over de Oosterlijn (tussen Komatipoort en Pretoria) en voorwaardelijk over de andere lijnen. Gedurende de crisis werd het publieke verkeer alleen tusschen Krugersdorp en Johannesburg gedurende twee dagen gestaakt."

Die gevolge van die Jameson-inval

Die gevolge van die Jameson-strooptog was verreikend, ja, beslissend. Op Kersdag 1895 was daar nog 'n moontlikheid vir 'n vergelyk tussen die regering van Kruger enersyds en die Uitlanders en die Britse regering andersyds. Op Driekoningedag, 6 Januarie 1896, het slegs vooruitsig op konfrontasie en gewapende botsings oorgebly. Professor C.W. de Kiewiet skryf in sy boek "A history of South Africa, Social and economic" (Oxford University Press, 1940), p.135: "On Christmas Day of 1895 none could yet say that there was no hope of an early end to the quarrels over railways and votes, tariffs and monopolies. On New Year's Day of 1896 the future was black of the slightest hope. This was the work of the raid of Dr. Jameson and 500 followers into the Transvaal from Bechuanaland with the intention of enabling the forces of discontent on the Witwatersrand to rise and seize power. The raid is a story woven of such stupidities that it might be dismissed as a farce were it not so tragic in the damage which it wrought. It was inexcusable in its folly and unforgivable in its consequences."

Prof. F.A. van Jaarsveld vat die gevolge van die mislukte Jameson-strooptog soos volg saam in F.A. van Jaarsveld and Theo van Wijk, "Illustrated

history for senior certificate Standards 9 and 10", Voortrekkerpers, Johannesburg, 1965, p.433-434:

- (1) "It caused tension between Britain and Germany." Die Duitse keiser Wilhelm II het gestreef na uitbreiding van Duitse invloed in Suider-Afrika, wat Groot-Brittanje as sy invloedseer beskou het, en hy het president Kruger telegrafies gelukgewens met die afweer van die invallers. Die Britse regering was daarvoor baie gebelg. Maar nog voor die Anglo-Boere-oorlog (1899-1902) het die grillige keiser toenadering tot Groot-Brittanje gesoek en tydens die oorlog selfs 'n plan om die Boererepublieke vinnig te pasifiseer voorgelê.
- (2) "Joseph Chamberlain invited Kruger for talks on the disputes between the (Transvaal) Republic and Britain ... Chamberlain found Kruger's demands unacceptable ... This aggravated the tension."
- (3) "... The establishment of a unified South Africa under the Union Jack failed." Kruger se aanhangers het na die inval elke stap na federasie afgewys. "The Jameson-raid was ... a curtain-raiser to the war (in 1899-1902)."
- (4) "The Jameson Raid split the White population (in South Africa) into two: the English-speaking section generally supported Rhodes and Jameson." Ek voeg by dat 'n groot aantal Uitlanders onder wie Anglofone, op die hand van Kruger was en dat 'n groot aantal Afrikaanssprekers teenstanders van Kruger gebly het.
- (5) "The Transvalers became more nationalistically minded than ever before (after the First Anglo-Boer War 1880/81)".
- (6) "The Republicans (in Transvaal and the Free State) began arming ..." Die regerings van die Boererepublieke het duisende Mausergewere met ammunisie en kanonne van Krupp en Creusot ingevoer. Die regering van die ZAR het vier forte by Pretoria en een fort in Johannesburg laat bou.
- (7) "The Free-State ... feared that if the Transvaal lost her independence, the Free-State would be the next target." Ek meen dat die vrees geregtig was. "They began arming and ... a political alliance was concluded by the two Republics in 1897."
- (8) "Rhodes resigned as Prime Minister (of the Cape Colony) ... In 1898 the Afrikaner Bond came into power (d.w.z. kwam aan het bewind)." Die

ministerie van die Afrikaner Bond kon egter die Anglo-Boere-oorlog nie verhinder nie en geen steun aan die Boererepublieke gee nie en moes die Britse oorlogvoering ondersteun.

- (9) "A wave of nationalism (swept) through ... the Afrikaansspeaking people." Die golf van Afrikanernasionalisme wat in die Eerste Anglo-Boere-oorlog 1880/81 oor die Boererepublieke en die Kaapkolonie gegaan het, het herleef en is versterk deur die Jameson-inval. Die leus "(Suid-)Afrika vir die Afrikaners" is aangehef en het Britte en Anglofone ernstig verontrus.

As reaksie op die Jameson-inval is die Uitlander-opposisie teen Kruger ten minste 'n jaar lank geïntimideer en sommige het toenadering gesoek. Maar die Britse regering wou niks daarvan weet nie, was bedug vir die toenemende ekonomiese sterkte en selfstandigheid van Transvaal en het die inisiatief tot optrede teen die regering van Kruger van die gediskrediteerde Uitlander-opposisie oorgeneem. Hierdie optrede het tot oorlog gelei.

- (10) Ek voeg by dat in Westerse lande buite die Britse ryk ernstige bedenkinge teen die optrede en beleid van die Afrikaners jeens gekleurdes en Uitlanders bestaan het, maar dat die bedenkinge aansienlik afgeneem het deur die anneksasie van Transvaal in 1877 en die Jameson-inval. Buite die Britse ryk het die anti-Britse en pro-Boer-stemming na die Jameson-inval en tydens die Tweede Anglo-Boere-oorlog 'n hoogtepunt bereik.

- (11) Suid-Afrikaners wat geen suroptimis is nie, maar realis was, het na die Jameson-inval besef dat gewapende inmenging deur Groot-Brittanje sou volg en dat oorlog met die Boererepublieke onvermydelik was. In 1896-99 het die oorlog van jaar tot jaar digterby gekom en die gemoedstemming versomber. Die stemming was waarskynlik soortgelyk aan dié in Europa in 1938 en 1939 toe realiste daar besef het dat van maand tot maand die Tweede Wêreldoorlog genader het.

In die jare 1896-99 het talle burgers van die Boererepublieke nie of min geïnvesteer in huise, opstalle, verbeterings daarvan en toerusting weens vrees dat oorlog met Groot-Brittanje sou uitbreek en/of dat die runderpes weer sou uitbreek. Na 1896 het die runderpes herhaaldelik teruggekeer. Hierdie vrees het die ekonomiese bedrywigheid uiteraard gedruk.

Vyf burgers het omgekóm

Die meeste publikasies oor die Jameson-inval vermeld dat die Britse invallers 16 dooies en 49 gewondes gehad het, maar swyg oor die burgers wat die lewe verloor het. Sommige noem dat een burger enkele dae na die oorgawe aan sy wonde gesterf het. N.J. Hofmeyr verskaf die meeste besonderhede oor die vyf burgers in sy boek "De Afrikaner-Boer en de Jameson-inval" (uitgegee deur J. Rousseau & Co te Kaapstad en Amsterdam, 1896). Hy skryf oor die geveg tussen die invallers en burgers te Waterval op Nuwejaarsdag 1896: "Het was hier dat Jacobs gezegd wordt door een gewonden vrijbouter, wien hij op den grond zag liggen en ter hulpe ging, onverwachts te zijn doodgeschoten. Volgens het verslag van Pienaar heeft een andere Boer er voor gezorgd, dat de Engelschman samen met Jacobs de eeuwigheid inging" (Hofmeyr t.a.p. p.199).

'n Tweede noodlottige misverstand kos 'n burger die lewe in die nag van een op 2 Januarie 1896. Hofmeyr berig hieroor: "Drie mannen werden uitgezonden om het Englesche kamp te bespieden ... Twee hunner kwamen later terug, maar de derde, een jonge Potgieter, moest stellig verdwaald zijn, want hij kwam lang na de anderen naar den spoorweg aanrijden. Niemand wist wie het was en de arme jongeling wist blijkbaar ook niet waar hij was, want toen men hem toeriep: "Houd stil", zette hij het op de vlucht ... Natuurlijk meenden de burgers toen, dat het een vijand was, evenals de arme vluchteling dacht, dat hij op het Englesche kamp was te land gekomen. In een oogwenk tijds stortte het paard met zijn ruiter ter aarde ... Den volgenden morgen vond men eerst, dat het een vriend was die daar op den grond lag door zeven kogels doorboord, terwijl zijn paard door dertien getroffen was." In dieselfde nag vol senuweespanning is ook 'n seun van Kommandant Cronjé deur 'n koel in die maag gewond, voeg Hofmeyr by (t.a.p. p.202-203).

Daar is op een en 2 Januarie fel geveg tussen die invallers en die burgers en aan beide kante is dapperheid getoon. Hofmeyr deel oor die ander gevalle burgers mee (t.a.p. p.216):

"Aan onzen kant zijn te Doornkop gevallen Van Tonder en Venter, terwijl Van den Berg zwaar gewond werd, maar later herstelde en McDonald voor dood naar het hospitaal te Krugersdorp gebracht werd, alwaar hij na 12 dagen overleed. Van onze zijde vielen er G. Jacobs, F.P. Venter, A. Potgieter, SPF van Tonder en D. McDonald, terwijl N. Cronjé, B. v.d. Berg en P. v.d. Walt gewond werden."

Hoewel daar heelwat publikasies van Britte en Suid-Afrikaners oor die Jameson-inval bestaan, is daar tog leemtes in die kennis van die publiek oor die

inval. Nogal min mense het Doornkop, die plek waar die invalsmag hom op 2 Januarie 1896 oorgegee het, besoek, ofschoon daar twee gedenktekens is. Die een is 'n eenvoudige suil van bakstene met 'n bronsplaat waarop 'n uiteensetting staan, aan die groot verkeerspad. Die ander is 'n skild met opskrif op 'n boomstomp, ongeveer 100 meter van die pad. Die skild is egter by 'n grondpad wat na swaar reën in 'n modderpoel verander, so het ek ervaar.

Met 'n groep het ek 'n tweede te min bekende herinnering aan die Jameson-affêre gesien. Dit is die gedenkteken vir die vyf burgers wat deur die Jameson-inval omgekom het. Op die redelik groot, ommuurde monument op die algemene begraafplaas te Krugersdorp is 'n gedenkplaat met die volgende opskrif:

“Gedurende die nag
van 28 op 30 Desember 1895*
doet onverhoeds 'n gewapende
troepemag uit Britse gebied 'n
inval in die Suid-Afrikaanse Republiek
en op 1 Januarie 1896 word hulle by
Krugersdorp deur Transvaalse burgers tot staan gebring en op 2 Januarie
tot oorgawe gedwing.
In die gevegte verloor vyf burgers hun leven.
Die vyf burgers lê hier begrawe:
Hul name verdien blywende herinnering by die nageslag en lui:
George Jacobs van Muiskraal dist. Pretoria
swaar gewond op 1 Januarie 1896 toe hy vir 'n
gekwetste vyand drinkwater wou gee
Donald McDonald van Lindley Poort
swaar gewond en op 10 Januarie 1896 oorlede
Andries Hendrik Potgieter van Hekpoort
Sarel Petrus Frederik van Tonder van Hartebeestfontein
Petrus Frans Jacobus Venter van Bosfontein by Rustenburg

Hierdie gedenksteen en ommuring is opgerig in 1917 uit 'n fonds gedurende 1896 onder die publiek versamel.”

Daar bestaan 'n goeie foto van die begrafnis van Donald MacDonald uit die Nederduits Gereformeerde Kerk te Krugersdorp in Januarie 1896. Die kerkgebou is tans dieselfde, uitgesonderd die toringspits. Die foto toon 'n groot aantal ruiters in eregelyk en drie perdekoetse en is afgedruk in die gedenkboek "Krugersdorp 100 jaar/years", p.49. Op p.51 van die gedenkboek is 'n foto van die grafte van gesneuwelde invallers by Randfontein.

* datering op die gedenkteken - CdJ

Legendes

Daar is ook hardnekkige fantasieverhale oor die Jameson-inval in omloop. Een daarvan lui dat Jameson se soldate kort voor hul inval veel geesryke vog gedrink het. Daardeur het sommige van hulle hul opdrag om bepaalde telegraaflyne wat na Transvaal lei, af te sny, nie uitgevoer nie. Hul versuim is 'n feit, maar hul roes word deur historici ontken. 'n Ander storie is dat Jameson se offisiere die wit voorskoot en handdoeke van 'n swart vrou weggenem het om as wit vlag en teken van oorgawe te dien. Hofmeyr (t.a.p., p.217) hou vol dat die storie waarheid is. Enkele dae na die oorgawe het die vrou haar bekla by kommandant-generaal Piet Joubert dat die invallers haar voorskote en handdoeke weggenem het sonder om haar geldelik te vergoed. Joubert het geglimlag en haar 'n halwe kroon gegee en sy metgeselle het 10 sjieling by mekaar gemaak en aan haar oorhandig. Kommandant Cronjé het volgens Hofmeyr (t.a.p. p.213-214) berig dat na sy oorgawe "Jameson beefde als een riet, maar weende niet, schoon hij niet bij machte was om een woord uit te brengen." Andere beweer egter dat Jameson volledige selfbeheersing en moedige houding getoon het. Ek dink dat hulle reg is, want Jameson het 'n koelbloedige gees gehad.

Verwysing

- 1) Onder redaksie van wyle Dr. Jan Ploeger is 'n volledige uitgawe van "Militaria, Militêr-Historiese Tydskrif van die Suid-Afrikaanse Weermag", jaargang 3 nr. 5, in 1972 aan die Jameson-inval en die implikasies daarvan gewy. Die uitgawe tel 73 bladsye.

'N NEDERLANDSE GEDIG AS REAKSIE OP DIE JAMESON-INVAL

deur C. de Jong

Die gedig van ds. Barend ter Haar getitel "Het Volk van Nederland aan Zijne Broeders in Transvaal" is een van die weerklanke in Nederland op die Jameson-ival in Transvaal in 1895/96. Hierdie aanslag teen die regering van president Kruger het talle Nederlanders geskok en groot verontwaardiging jeens Groot-Brittanje as die vermeende aanstigter gewek. Ter Haar se gedig is 'n uiting van dié gevoelens.¹⁾

Die Jameson-ival was die tweede skok wat in Nederland en België groot meegevoel en geesdrif vir die stamverwante Afrikaners - Boeren genoem - verwek het. Die eerste skok was die "opstand" van die Transvalers teen Groot-Brittanje in Desember 1880, gevolg deur Transvalers se oorwinnings in die Eerste Anglo-Boere-oorlog 1880/81. Die derde skok was die Tweede Anglo-Boere-oorlog in 1899-1902. Ook later het opspraakwekkende gebeurtenisse in Suid-Afrika groot belangstelling in Nederland getrek, naamlik die Rebëlie in 1914, die herdenking van die Groot Trek in 1938 en die skietery te Sharpeville in 1960 wat die openbare mening in Nederland van pro-Afrikaner na anti-Afrikaner verander het.

Die belangstelling in die moederland vir Suid-Afrika was tot die Eerste Anglo-Boere-oorlog steeds gering, hoewel daar die enigste Nederlandse volksplanting oorsee gestig is - sy dit ook onopsetlik. Die reeds geringe belangstelling het weggeëb in die 19de eeu nadat Groot-Brittanje in 1814 die Kaapkolonie geannekseer het. Die Groot Trek en die besoek van president T.F. Burgers in 1873 aan Nederland het die aandag van slegs 'n klein aantal Nederlanders en Vlaminge getrek.

In 1880 het plotseling heel Nederland belangstelling vir die byna vergete Boerestamverwante in die ver Suid-Afrika opgevat en het die eerste golf van geesdrif vir die Boere oor die Lae Lande gerol. Wat is die verklaring van hierdie ommekeer?

Dit is geleë in die bewussyn van die Nederlandse volk. Tydens die Franse oorheersing in 1795-1813 het die ekonomiese bloei van Nederland grotendeels tot niet gegaan, maar die volk se selfbewussyn is min geskok, want die volk het nog geteer op die vergane roem van die 17de eeu van welvaart en mag en Nederland het na Groot-Brittanje die grootste koloniale ryk besit. Hierdie geestestoestand het verander na 1870 weens die opkoms van nuwe, aggressiewe moondhede, naamlik Italië, Duitsland en Rusland in Europa en die Verenigde State en Japan daarbuite. Hoewel die ekonomie en kultuur in Nederland na 1870 opgeleef het en omstreeks 1880 'n tydperk van bloei begin, het die volk

van dié klein land hom deur die groot moondhede bedreig gevoel, veral deur Duitsland in Europa en Japan in Asië. Die gevoel van onveiligheid is teen die jaar 1900 vererger deur die somber fin-de-siècle-stemming (eind van die eeu-stemming), wat ook in Nederland merkbaar was.

Die Transvalers se oorwinnings in 1880 en '81 het die Nederlanders laat beseef dat in die ver Suid-Afrika 'n klein stamverwante volk met sukses die magtigste moondheid van die tyd kon weerstaan. Dit was die moondheid wat die mededingende Nederland tussen 1795 en 1814 verskeie kolonies, waaronder die Kaapkolonie, afgeneem het en wat daarna deur Nederland angsvallig ontsien moes word, omdat die uitgestrekte Nederlandse koloniale ryk en die onafhanklike Nederland slegs by die gracie van Groot-Brittanje voortbestaan het. Die Transvaalse krygssuksesse het die Nederlanders en Vlaminge selfvertroue in die kragte van die Dietse volke ingeboesem. Sommige van hulle het selfs verklaar dat, indien 'n sterker moondheid die Lae Lande sou beset - soos Duitsland inderdaad in 1940-45 gedoen het - Nederlanders en Vlaminge sou kon uitwyk na die Dietse stamverwante in Suid-Afrika. 'n Gesaghebbende Nederlander het kort na 1881 geskryf: "Indien Oud-Holland mettertyd bezwijken mocht voor de historische invloeden, die de kleine staten door de groote doen absorbeeren, (dan zouden) de meer levenskrachtige en werkzame elementen van ons volk in Zuid-Afrika een nieuwen bodem vinden, waar zij onze historische taal en het Hollandsche ras kunnen voortzetten."²⁾

In die neo-imperialistiese tydperk 1870-1920 het ook Nederland gestreef na imperiale uitbreiding van sy heerskappy in Oos-Indië en het vooraanstaande Nederlanders gestreef na vergroting van Nederlandse kultuurinvloed in die buiteland. Die Algemeen Nederlandsch Verbond is in 1895 gestig om die Groot-Nederlandse gedagte te bevorder en die eenheid onder die Dietse volke te versterk. Sommige noem dit Nederlandse kultuurimperialisme, dit is uitbreiding van kultuur sonder gebiedsuitbreiding. Sommige Nederlanders het Transvaal as hul land se twaalfde provinsie beskou en wou die Nederlandse kultuur, soos taal, onderwys en kapitaalinvesterings, daar uitbrei om by te dra tot die ontwikkeling van die agtergeblewe gebied. Ook die Vrystaat het in hul belangstelling gedeel. Nederlanders met roeping tot kulturele sending in Suid-Afrika was onder andere W.J. Leyds, N. Mansvelt en G.A.A. Middelberg en talle minder vooraanstaande Nederlanders in Suid-Afrika, onder wie Nederlandse onderwysers.

'n Digter aan die woord

Die Nederlanders het dus gestreef na verwerkliking van hul nasionale ideale in Suid-Afrika, in die eerste plek in die Boererepublieke. Dit blyk uit die gedig van Barend ter Haar. Hy was 'n seun van die bekende predikantdigter Bernard ter Haar wat in Amsterdam in 1806 gebore en te Velp in 1890 oorlede is. Barend is gebore te Eemnes-Binnen in die provinsie Utrecht in 1834 en oorlede te Nijmegen in 1902. Ook hy was predikantdigter, maar minder bekend as sy vader.³⁾ Sy geleentheidsgedig "Het Volk van Nederland aan Zijn Broeders in Transvaal" het ontstaan kort na die Jameson-inval, is afgedruk in die koerant "Het Nieuws van den dag" en gee die algemene gevoelens in Nederland jeens die Transvalers en Groot-Brittanje weer.

Hy begin sy gedig met herinnering aan die glorie in die 17de eeu en versug dan: "Dit alles is voorbij." Hy verklaar dat Nederlanders sy aan sy met die Transvalers in laasgenoemdes se vryheidstryd sal veg - wat in 1899-1902 inderdaad gebeur het. Hy verwys na die oorwinning op Majuba 27 Februarie 1881 en die afsien van doodvonnisse jeens die deelnemers aan Jameson se inval en aan die opstand in Johannesburg en die uitlewering van sommige aan Groot-Brittanje. Hy verwyt sy landgenote vermindering van hul belangstelling vir Suid-Afrika omstreeks 1895 - wat ons moontlik kan verklaar uit die opstand op Lombok in Oos-Indië in 1894 en die oorwinning van China deur Japan in 1895. Hy roep jong Nederlandse mans op om in Transvaal 'n nuwe bestaan te soek, nie as avonturier op jag na rykdom om daarmee Transvaal spoedig te verlaat nie, maar om te bly en die Hollandse bloed ginds te versterk. Hy roep ook kapitaalbesitters in sy land op om in Transvaal te investeer en te belê. Sy vertoë en oproepe is tipies Nederlands-nasionalisties en gerig op Transvaal as die twaalfde provinsie in Nederland.

Sy oproep is met 'n mate deur resultate gevolg. Die belangstelling en geesdrif vir die Boere het in Nederland opgeleef en standgehou tot die Unie in 1910. Kort na die Jameson-inval en daardeur geïnspireer het die Nederlandse Calvinistiese volkskrywer Louwrens Penning (1854-1927) begin met die skryf van populêre romans oor die Boereheldevolk. Hy het daarmee 30 jaar voortgegaan. Drie geslagte Nederlanders het deur die lees van Penning se boeke belangstelling vir Suid-Afrika opgevat en talle van hulle het daarna geëmigreer as duidelike bewys van die groot invloed van volkslektuur. Meer Nederlanders as voorheen het in 1896-99 na Suid-Afrika vertrek, onder wie heelwat onderwysers, en het daar in 1899-1902 hul lewe gelaat.

Verwysings

- 1) Mnr. Robert C. de Jong het in 1982 'n oordruk van Barend ter Haar se digwerk uit "Het Nieuws van den Dag" in die argief van die Nederlands-Zuid-Afrikaanse Vereniging (NZAV) te Amsterdam gevind.
- 2) Aangehaal deur G.J. Schutte in sy boek "Nederland en de Afrikaners, adhesie en adversie", T.Weaver, Franeker 1985, p.48. Schutte noem die Nederlander se naam nie. Hy gee in sy boek 'n helder oorsig van die veranderinge in die Nederlanders se houding jeens die Afrikaners in die 19de en 20ste eeu.
- 3) Kort biografieë van Bernard en Barend ter Haar staan in die "Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek", deel 2, A.W. Sijthoff, Leiden 1912, kolomme 535-537.

HET VOLK VAN NEDERLAND
AAN
ZIJNE BROEDERS IN TRANSVAAL
(Den waardigen Staats-President PAUL KRUGER
uit oprechte hoogachting opgedragen)

We weten 't al te wel: ze zijn voorbij, de dagen,
Toen Neerland's volk, te land, ter zee,
Oranje's leus: "Je Maintiendrai"¹⁾
Des aard verkondde in felle donderslagen,
Zoo ver naar Oost en West de wind dien klank wou dragen,
Toen 't Spanje's vloot bij Duisn dorst fier ten strijde dagen,²⁾
Niet rustend eer zijn macht voor goed de neerlaag lee;
Toen 't Eng'land's vloot vernielde op Eng'land's eigen ree;³⁾
Toen 't krimpand onder 't gruwzaamst wee
Nog Brit en Franschman saam van Holland's kust kon jagen.⁴⁾

Dat alles is voorbij ... Niet, wijl we in laf versagen
De vrijheid offren nu op 't outer⁵⁾ van den vree -
Zien we ooit dien diersten⁶⁾ schat belagen,
We zullen goed en bloed, op God vertrouwend, wagen,
Dan strijdt weer vrouw en maagd met man en jongling mee⁷⁾ -
Neen, wijl de volken, eens onze evenknien in krachten,
Zijn opgegroeid tot reuzenmachten,
Keerde ONS zwaard in de schee.

- 1) "Ik zal handhaven"
- 2) 1639
- 3) de Theems 1667
- 4) 1672-73
- 5) altaar
- 6) dierbaarste
- 7) Haarlem 1572-73

In 1877, dus reeds twee jaar na sy vestiging in Transvaal, is hy getroud met Henriëtte Charlotte Bührmann, gebore op 30 Augustus 1851, suster van Willem Hendrik Bührmann. Hulle het twee seuns en vyf dogters gekry.⁴⁹⁾ Die kinders se name is:

Petronella Johanna Philippa, gebore 27 Maart 1878

Margaretha Magdalena, gebore 28 Junie 1879, in 1902 getroud met Dr. Aart Jurriaanse

Hermanus Henricus, gebore 27 September 1880

Hendrika Theodora, gebore 1 Augustus 1882

Jan Willem, gebore 20 Mei 1886

Henriëtte Charlotte, gebore in 1889, vroeg oorlede

Anna Frederika, gebore 1894

Dit is my onbekend hoe Herman Sluiter en sy gesin die verwoesting van Ermelo beleef het. Jurriaanse vermeld dat Herman Sluiter ongeveer gelyktydig met hom alleen uit Suid-Afrika na Europa gereis en 'n aangename tyd met vriende in Groot-Brittanje en Duitsland deurgebring het, te lank na Jurriaanse se mening.

Grietje Sluiter

Herman Sluiter en een of meer van sy gesinslede het in 1900 na die Britse besetting van die Transvaalse stede vrywillig of gedwonge na Durban getrek en daar vermoedelik die orige oorlogsmaande deurgebring. Grietje het blykbaar in Ermelo agtergebly om hulp te verskaf op Willem Bührmann se plaas "De Emigratie" wat in 1900 as hulphospitaal vir die Boerestryders en hul familie ingerig is. Jurriaanse het spoedig die leiding van die hospitaal oorgeneem omstreeks Julie 1900 en daar vermoedelik Grietje ontmoet en verlief op haar geword. Sy was gebore in 1879, in 1900 21 jaar en toe opgebloeit van 'n nogal onaansienlike meisiekind tot 'n heel mooi jong vrou. Ons mag aanneem dat Herman Sluiter as landdros en sakeman aan sy kinders die beste opleiding gegee het wat hy kon en dat hy moontlik 'n huisonderwyser in diens gehad het. Haar kinders het my vertel dat Grietje se vader haar na 'n middelbare skool in Durban gestuur het. Sy het daar enkele jare gebly en stellig goed Engels en meer nuttige vakke geleer. Sy het dus 'n redelik goeie opleiding gehad.

Jurriaanse was gebore in 1873, dus ses jaar ouer, en het 'n Nederlandse gymnasium en universiteit besoek. Die verskil in intellektuele vorming en in

En toen? Zoudt Gij U zelf vergeten,
 Door d' euvelmoed tot wraak gespoord¹⁵⁾
 Dien boekanier ¹⁶⁾ gestraft hadt met het koord -
 Wie had U ooit die daad verweten?
 Die straf gedoemd als moord?

Maar Gij - al mocht Ge in toorn ontbranden,
 Hieldt onbevlekt Uw trouwe handen
 En onbesmet Uw fiere vaan.
 Grootmoedig gaaft Ge dezen roover
 Aan 't eigen volk¹⁷⁾ als rechter over.
 Hadt GIJ - spreek, Engeland - dit gedaan?
 Hoe zet Uw moed, die ook zich zelf kan overwinnen -
 De ware, de eelste¹⁸⁾ moed -
 Aan wie het goede als hoogste minnen,
 Het hart in reiner gloed!
 Uw daad is als een stem, die roept van hooge tinnen¹⁹⁾
 "Geen natie is haar vrijheid waard,
 Die laf haar goed en leven spaart,
 Zoo haar het vaderland, de vrijheid roept tot strijden,
 Weest sterk in God, hoe zich 't ook wendt.
 De vrijheid zegeviert in 't end,
 Indien om Uwentwil zich elk den dood wil wijden!"
 Hoort, kleine, vrije volken, hoort!
 En - zegt het voort!

Druk, Neerland, op uw huldewoord
 Het zegel nu van mannendaden.
 Geef niemand recht tot schamper smaden. -
 Te vaak reeds, en terecht gehoord:
 "Uw geestdrift? Stroovuur, dra²⁰⁾ gesmoord."

15) aangespoord

16) rover

17) het Britse volk

18) edelste

19) top, toren

20) weldra

Zoekt, jonge mannen, frisch en krachtig,
 Door aanleg, kunde en vroomheid machtig,
 Bij 't volk, aan Neerland nauw verwant,
 Niet - als de avontureirs, die stroomden naar den Rand -
 Naar goud, met onverzaadbre²¹⁾ hand,
 Zoekt daar een tweede vaderland,
 Waarvoor gij LEVEN wilt en WERKEN;
 Gaat met uw jeugdig bloed daar 't Hollandsch bloed versterken.

Doet alles wat ge kunt! De een schenk' zijn geestesgaven
 En de ander stort' zijn goud!²²⁾
 Zoo moog 't Transvaalsche volk met dankbre blijdschap staven:²³⁾
 "Wij hebben niet vergeefs op 't Broedervolk vertrouwd!"

Nijmegen, Februari 1896
 Overgedrukt uit "Het Nieuws van den Dag"

B. ter Haar Bz.

- 21) onverzadigbare
 22) investeert zijn geld
 23) bevestigen

RUDYARD KIPLING SE GEDIG "IF"

Een van die bekendste vereerders van Rhodes en Jameson was hul tydgenoot en landgenoot Joseph Rudyard Kipling, 1865-1936, gebore te Bombay in Brits-Indië, skrywer en digter. Hy is die outeur van "The jungle books", 'n bundel verhale oor Brits-Indië, en van talle gedigte, waaronder "If". Hy geld as lofprijs van die Britse wêreldryk wat tydens sy lewe die grootste omvang bereik het. Hy het as eerste die term "Jingo" gebruik. Dit het spoedig die betekenis van uiters chauvinistiese Brit gekry.

Hy was 'n bewonderaar van Rhodes en Jameson omdat hulle die Britse heerskappy oor Suider-Afrika wou uitbrei en verenig in 'n Britse vrygewes onder die Union Jack. Hy het meermale Suid-Afrika langdurig besoek, onder andere as oorlogskorrespondent tydens die oorlog in 1899-1900, en 'n voorliefde vir Suid-Afrika opgevat. Hy het na Rhodes se vroeë dood in 1902 toegejuig dat dié se profetemanter op Jameson geval het. Jameson het na sy veroordeling en kort gevangenisstraf in Groot-Brittanje na Suid-Afrika teruggekeer, politikus geword en in 1904-08 Eerste Minister van die Kaapkolonie geword, net soos Rhodes in 1890-96, toe Rhodes aftree weens die mislukking van Jameson se inval. Kipling het die onverskrokke aard van Rhodes en Jameson wat nie deur hul ernstige teenslae gebreek is nie, bewonder. Hy het in sy outobiografie "Something of myself" (MacMillan, Londen, 1951, p.191) geskryf dat die gedig "If" was "drawn from Jameson's character". Renee Durbach bevestig dit in die boek "Kipling's South Africa" (Chameleon Press, Kaapstad 1988, p.95). By die skryf van die gedig het Kipling moontlik gedink: "If the Jameson Raid would have succeeded ..."

IF -

("Brother Square-Toes" - Rewards and Fairies)

If you can keep your head when all about you
 Are losing theirs and blaming it on you,
 If you can trust yourself when all men doubt you,
 But make allowance for their doubting too;
 If you can wait and not be tired by waiting,
 Or being lied about, don't deal in lies,
 Or being hated, don't give way to hating,
 And yet don't look too good, nor talk too wise:

If you can dream - and not make dreams your master;
 If you can think - and not make thoughts your aim;
 If you can meet with Triumph and Disaster
 And treat those two impostors just the same;
 If you can bear to hear the truth you've spoken
 Twisted by knaves to make a trap for fools,
 Or watch the things you gave your life to, broken,
 And stoop and build 'em up with worn-out tools:

If you can make one heap of all your winnings
 And risk it on one turn of pitch-and-toss,
 And lose, and start again at your beginnings
 And never breathe a word about your loss;
 If you can force your heart and nerve and sinew
 To serve your turn long after they are gone,
 And so hold on when there is nothing in you
 Except the Will which says to them: "Hold on!"

If you can talk with crowds and keep your virtue,
 Or walk with Kings - nor lose the common touch,
 If neither foes nor loving friends can hurt you,
 If all men count with you, but none too much;
 If you can fill the unforgiving minute
 With sixty seconds' worth of distance run,
 Yours is the Earth and everything that's in it,
 And - which is more - you'll be a Man, my son!



DR. JAMESON
 (From a cartoon by LESLIE WARD in *Vanity Fair*)

(frontispiece)

Getekende portret van L.S. Jameson deur L. Ward, met die nonchalante houding en handgebaar wat Jameson kenmerk
 (Uit H.M. Hole, "The Jameson Raid". Ph. Allan, London, 1930)



Politieke spotprent van die destyds bekende Nederlandse anti-Britse spotprentrekenaar Johan Braakensiek in "De Amsterdammer, Weekblad voor Nederland", van 5 Januarie 1896, dus dadelik na die Jameson-inval en blykbaar 'n reaksie daarop. Die onderskrif van die afbeelding lui: "President Kruger: Zoolang hulle an 't kibbelen is, hoef ons niet bang te wezen." Regs rol 'n Brit sy hempsmoue op om die Transvalers te lyf te gaan en probeer Uncle Sam, 'n Noord-Amerikaan links van hom, en 'n Duitser regs van hom om hom te kalmeer. Links hou Kruger sy gewapende burgers teen, hoewel dit nouliks nodig

R is Rhodes with beating heart:
 Jim's ¹⁾ upset his appplecart.
 Rhodes is in a dreadful fright,
 For he will not het a Beit.²⁾

Oh! It was a nasty slip -
 All poor Rhodes will get 's the pip!³⁾

The Diamond Mine R.



R is Rhodes with beating heart.
 Jim's upset his apple cart:
 Rhodes is in a dreadful fright
 For he will not get a Beit:
 O it was a nasty slip—
 All poor Rhodes will get 's—the pip.

(16)



Left another cartoon of Rhodes, this time from
 “The Struwwelpeter Alphabet”, 1900, depicting his
 downfall due to the Jameson Raid 1895
 Source: Renee Durbach, “Kipling’s South Africa”,
 Chameleon Press, Cape Town 1988, p.40

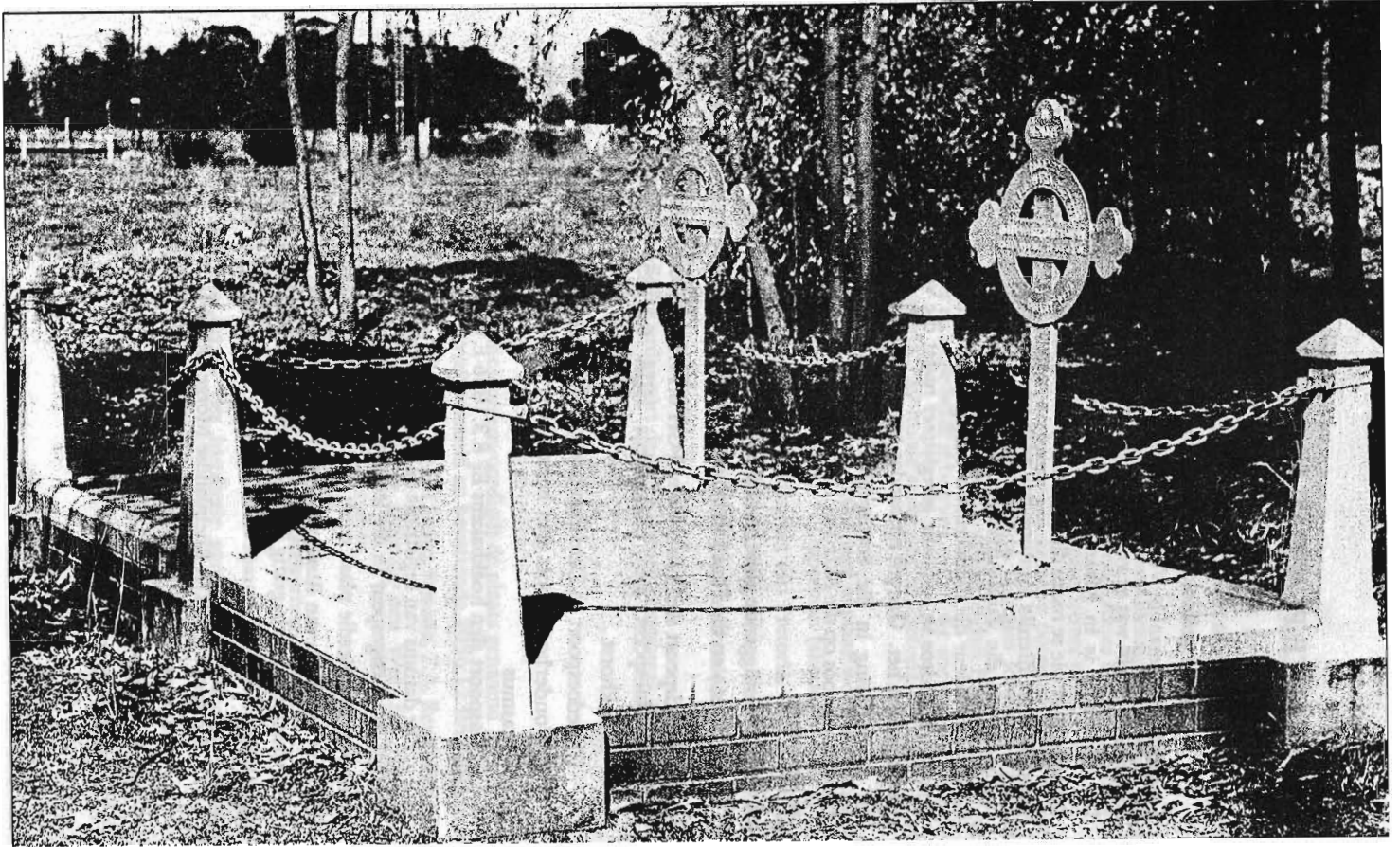
- 1) Jameson se bynaam was Dr. Jim
- 2) Alfred Beit was ‘n ander mynmagnaat in Suid-Afrika en ‘n vriend van Rhodes. Beit is hier miskien ‘n woordspeling op “bite”, dit is ‘n byt of ‘n hap.
- 3) treffer, raaskoot



*Die begrafnis van burger Donald McDonald uit die N G Kerk nadat hy in die Jameson-inval
gesneuwel het*

Die begrafnis van Donald McDonald uit die Nederduits Gereformeerde Kerk te Krugersdorp. Hy was dodelik gewond in die geveg by Doornkop.

Foto "Krugersdorp 100 years" Krugersdorp sonder jaar, p.49



Grafte van omstreeks vyf Britse soldate wat by-hul inval in Transvaal in 1896 gesneewel het en by Randfontein begrawe lê.
Uit: "Krugersdorp 100 jaar/vears", Stadsraad van Krugersdorp, sonder jaar (1987).

DIE EERSTE PLASE IN PRETORIA UITGEMEET

deur N.A. Coetzee

Bygaande gefotokopieerde afdruk is in die Plaaskaarte-afdeling van die Landmeter-Generaal in Vermeulenstraat, Pretoria, gemaak. Dit toon die plaas Rietfontein 321JR wat as voorstad deel vorm van die huidige stad van Pretoria. Die opmeting is in Maart 1873 gedoen ten gunste van die eienaar H.J. Schoeman, in wie se naam dit dan ook by die Aktekantoor geregistreer is, na die instelling van hierdie kantoor ten tyde van die stigting van Pretoria as die hoofstad van die Zuid-Afrikaansche Republiek in 1855. Hierdie plaas is oorspronklik deur die Goewerment uitgegee aan Willem Johannes Prinsloo en deur die landdros in sy boeke geregistreer nadat die veldkornet die bakens te perd afgemeet het. Ons gee nie aandag aan die latere opdeling van hierdie plaas en die inlywing in die dorpsgebied van Pretoria nie, ons beskryf net die bewoording soos op die Akte van 1873 verskyn om die historiese belang daarvan te benadruk.

1. Die omliggende plase word beskryf, almal plase aan ons bekend, waarop Pretoria en die Fonteinedal van Pretoria uitgelê is.

Elandspoort sien hoekbakens FGH 6.11.1857 Gerrit Bronkhorst

Koedoespoort sien hoekbakens HIJA 6.7.1859 Lourens Cornelis Bronkhorst

Koedoespoort en Derdepoort sien hoekbakens AB 28.12.1858 R.J. Jansen

Wonderboompoort sien hoekbakens CDE 17.5.1855 Daniël Jacobus Erasmus

Daspoort sien hoekbakens EF 8.3.1856 F.W.S. du Plessis

Die datums van registrasie en die eerste eienaars word hier deur skrywer verskaf, soos nagespeur in die lêers van die Registrateur van Aktes. Ons kan aanneem dat hierdie plase reeds sedert 1840 aan hierdie eienaars toegeken is deur die landdros van Rustenburg, wat tot 1855 beheer oor hierdie area gehad het, voordat Pretoria gestig is. Die grootte van hierdie plase was oorspronklik soos volg:

Rietfontein 321JR Rheinlandse Morge (RH M)

Elandspoort 357JR Grootte nie aangegee nie. Opedeel per perd.

Koedoespoort 325JR 1577 Rh M

Derdepoort 320JR 3521 Rh M

Wonderboom 302JR 4941 Rh M

Groenkloof 358JR 3073 Rh M is op 8.7.1859 op Lucas Cornelius Bronkhorst se naam geregistreer. Sy huisie se fundamente is op 16.11.1992 in die Fonteinedal, behoorlik omhein as van die oudste huise onthul.

Op dieselfde dag van registrasie deur die nuwe Aktekantoor gaan sommige van die bogenoemde eiendomme reeds deur verdere Aktes oor aan kinders en skoonkinders, maar dit moes eers in die boedel geregistreer word.

Op 17.5.1855 is Wonderboom deur D.J. Erasmus oorgemaak aan sy twee seuns Lourens Abraham Erasmus en Theodorus Cornelis Johannes Erasmus. Laasgenoemde was getroud met Voortrekker Andries Hendrik Potgieter se dogter Clara Isabella Potgieter en hulle beide lê begrawe regoor die snelweg by die groot Wonderboom van Pretoria. Sy huisie staan nog in Pretoria-Noord en is tot Nasionale Gedenkwaardigheid verklaar.

Op 6.11.1857 Elandspoor, Gerrit Bronkhorst se plaas, word uit sy boedel oorgemaak aan P.C. Minnaar (skoonseun), P. Opperman (skoonseun) en A.P.J. van der Walt (skoonseun) en eerste Veldkomet van Pretoria. A.P.J. is in Du Preezhoek by die spoorwegbrug in Fonteinedal begrawe en later is sy stoflike oorskot en dié van sy vrou oorgeplaas na die Du Preezhoek afdeling van die Kerkstraat Begraafplaas (westekant).

Op 28.12.1858 Derdepoort deur R.J. Jansen oorgemaak gedeeltelik aan A.P.J. van der Walt (2562 Rh M)

2. Byskrifte op die kaart van Rietfontein

(a) Onderaan

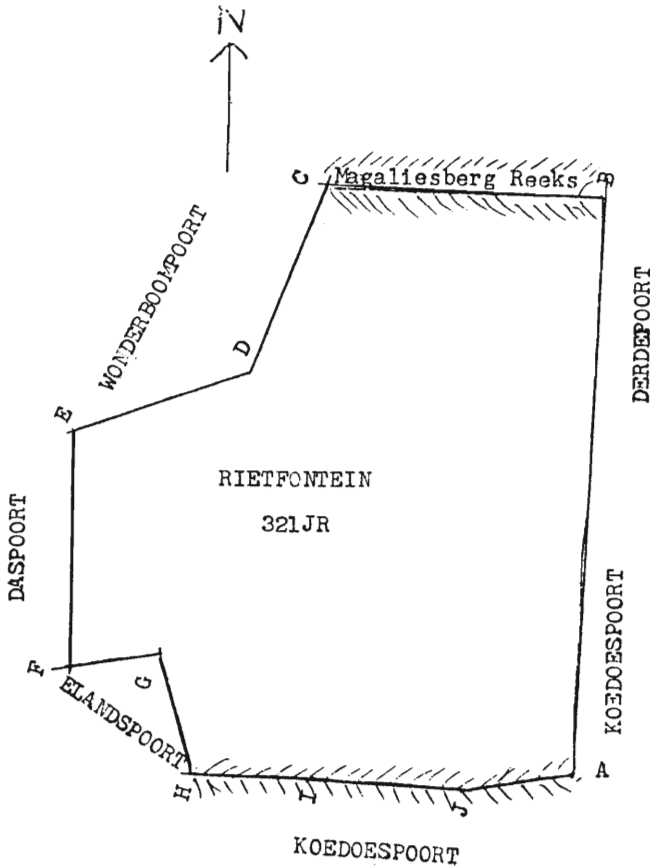
De bovenstaande kaart verteenwoordigdt de plaats genaamd Rietfontein, grenzende als hierboven vermeld en bevattende 2056.12 Rh Morgen = 4331.56 Eng. Acres. Gelegen in het District Pretoria, Z.A. Republiek. De bakens werd aangetoond door de Eigenaar den Wel. Ed. Heer H.J. Schoeman voor wien de plaats is gemeten.

Afstand van het Dorp ½ uur te paard

Maart 1873 door my G.E. Sawiers (?) Goewernements Landmeter

(b) Aan die regterkant bo: Geteken deur Staatspresident T.F. Burgers Dezen volgens Art. 8 der instructie van den Landmeter Generaal Goewernements kantoor Pretoria 16 October 1873

- (c) Aan die linkerkant word die verskillende onderverdelings deur verskillende landmeters beskryf vir gedeeltes I en II en die grootte van elke deel afgesny en die datum en dan geteken deur G.R. v. Wielligh en dan gedeelte III geteken deur Servaas de Kock, Assistent Landmeter Generaal, gedateer 8 Maart 1899.
- (d) In die middel regs: Deze kaart is onderzocht en aangetekend door my ... (?) Landmeter Generaal Pretoria 8 Maart 1873
- (e) Die Magaliesberg word bo aan die noordelike grens aangedui. So ken ons die huidige voorstad Rietfontein, die berg vorm die noordelike grens. Agter die berg was daar destyds seker geen uitgemete plase nie. Die plaas Rietfontein eindig dan ook teen die suidelike berg, soos aangedui, dit het van rant tot rant gestrek.



Opmeting van die eerste plase by Pretoria
Argief van die Landmeter-Generaal te Pretoria

LEWENSKETS VAN CAMILLO RICCHIARDI, KAMPIOEN VAN DIE BOERE, 1899-1902

deur C. de Jong

Die suksesvolste aanvoerder onder die buitelandse vrywilligers aan Boerekant in 1899-1902 was Camillo Ricchiardi, kommandant van die Italiaanse vrykorps. Hy het meer sukses en verdienste gehad as veggeneraal Georges de Villebois-Mareuil wat geld as die bekendste held onder die buitelandse vrywilligers. Tog het Ricchiardi veel minder bekend geword as ander buitelanders, byvoorbeeld Georges de Villebois-Mareuil, Robert de Kersauson en Adolf Schiel. Ek skryf dit toe aan die publikasie van verslae van die drie genoemde buitelanders, terwyl Ricchiardi se oorlogsverslag eers laat gebruik en nog nie gepubliseer is nie. Daar is stellig aanleiding vir publikasie van 'n biografie van Ricchiardi.¹⁾

Camillo Ricchiardi is gebore in Alba, 'n dorp in Piedmont in Noordwes-Italië, op 5 Junie 1865. Sy ouers was Giovanni en Rosa Ricchiardi. Sy vader was gelduitlener van beroep - blykbaar geen woekeraar nie, want hy is benoem tot Cavalier (ridder) in die orde van Mauritius vir liefdadige werk. Hy het nog twee seuns gehad, Vittotio en Carlo Leone. Hulle het gewoon in die paroggie San Giovanni Batista in Alba. Camillo was by sy geboorte so swak dat die vroedmeester of vroedvrou hom so gou as moontlik gedoop het sonder om die pastoor se koms vir die sakrament af te wag. Hy het egter 'n baie gesonde en sterk man geword.

Van sy jeug is min bekend, maar sy vader was bemiddeld en hy het 'n deeglike skoolopleiding ontvang. Hy het 'n goeie aanleg vir tale en joernalistiek getoon. Hy het 'n militêre loopbaan gekies en 'n beroeps-offisier in hart en niere geword. Hy besoek die militêre akademie te Modena en die ruiterskole te Udine en Pinerolo. Hy word in 1887, 22 jaar oud, luitenant by die vierde regiment cavallerie van Genua en is gesecondeer by die koninklike cavallerie van Piedmont en bevorder tot kaptein.²⁾

Hy sou waarskynlik in Italië verder promosie gekry het, maar die avontuur in die vreemde het hom gelok. Hy het ontslag uit die Italiaanse leër geneem en militêre adviseur by die leër in Siam (nou Thailand) geword. Die regering van Siam het hom in 1893 benoem as sekretaris van die Siamese afvaardiging na die wêreldtentoonstelling in Chicago en as lid van die internasionale jurie van die tentoonstelling. Hy was ook begeleier van die prinses en kroonjuwele van Siam na die tentoonstelling. Daarna het hy kort tyd in handelsake te New York

gegaan, vermoedelik met kontakte wat hy in die Verenigde State gehad het. Hy het ook in die joernalistiek gegaan en korrespondent van VSA-koerante in die Chinees-Japanse oorlog in 1895 geword. Hy keer daarna na Italië terug, onder meer omdat sy moeder daar oorlede is, en tydelik in San Remo gewoon. Daar het hy sy handboek "Annuario Statistico Univerale" saamgestel, gebaseer op antwoorde op die vraeformuliere wat hy na talle lande uitgestuur het, onder meer na die Zuid-Afrikaanse Republiek (ZAR) in Transvaal. Dit was 'n naslaanwerk met veelsydige inligting oor talle vreemde lande. Die kantoor van die Staatssekretaris van die ZAR het hom 'n brief met die nuutste Staatsalmanak gestuur.

Hy het in 1896 na Eritrea gereis om as korrespondent oor die oorlog van Italië teen Abessinië (nou Etiopië genoem) te berig. Die oorlog het uitgeloop op die neerlaag van die Italianers by Adoea in 1896. Hy is ongetwyfeld beïndruk deur die oorwinnings wat by Adoea en op ander slagvelde in Afrika deur gebrekkig georganiseerde en meermale ouderwets gewapende inheemse leers behaal is oor moderne, goed toegeruste Europese leërs. Daar is geen bewys dat hy aktief aan die stryd deelgeneem het nie.

Hy het na Sjanghai gereis om daar die kantoor van die Industrial Union of Italy (die vereniging van Italiaanse fabrikante) te besoek en die koerant "Gazetta del Popolo de Torino" te verteenwoordig. Vandaar het hy in 1899 na die Filippyne vertrek. Daar het 'n opstand van die inheemse bevolking teen die Spaanse bewind uitgebreek, in dieselfde tyd as die opstand van Cubane teen Spanje. Die Verenigde State het in 1898 oorlog teen Spanje verklaar en dié nasie verslaan. Die opstandige Filippino's het die VSA-leër gehelp teen die Spanjaarde, maar toe die Verenigde State aan die Filippino's geen onafhanklikheid wou toestaan nie, het hulle die stryd teen die VSA geopen. Hul leier teen Spanje en die VSA was Emilio Aguinaldo (1870-1954). Ricchiardi het sewe maande in 1899 onder hom as offisier en na bewering ook as aanvoerder van die buitelandse vrywilligers gedien. Hy het moontlik die veldtog waartydens die rebelle van Manila na Noord-Luzon moes terugtrek, bygewoon. Hy het toe teenoor die VSA-offisier, kaptein Carl Reichmann, gestaan. Hulle ontmoet mekaar in 1900 in Transvaal, toe Reichmann daar militêre attaché van die VSA by die Boereleër was.³⁾ Na sewe maande het Ricchiardi die Filippyne verlaat. Aguinaldo het die stryd as guerrilla tot 1901 voortgesit. Toe is hy gevang en onderwerp hy hom.⁴⁾

Ricchiardi het in 1899 na Italië teruggegaan. Toe die oorlog in Suid-Afrika op 11 Oktober 1899 uitbreek, was hy in Rome. Hy het op sy woningdeur

'n briefie agtergelaat met die woorde in Italiaans: I am going to make war with the English and shall return immediately. Sy motiewe vir sy haastige vertrek na Suid-Afrika was geesdrif vir die oorlogsbedryf, bravoer en simpatie met die swakste party, voorheen die Filippino's, nou die Boere.

In die Anglo-Boere-oorlog

Hy het uit Londen op die stoomskip 'Umtata' na Suid-Afrika vertrek. In Durban is die skip en die passasiers deur Britse outoriteite deurgesoek. Ricchiardi het aangetoon dat hy koerantkorrespondent was en kon verder reis na Lourenço Marques. Daar vervul hy die omslagtige en ten dele kosbare formaliteite vir toelating in Transvaal. By hul aankoms in Pretoria is buitelanders wat hulle vir krygsdiens aan Boerekant aangemeld het, gewoonlik ontvang deur staatsekretaris F.W. Reitz, deur hom voorgestel aan president Kruger en erken as burgers van die ZAR na 'n eed of belofte van trou aan die ZAR. Onder dié buitelanders was waarskynlik Ricchiardi as ex-offisier en beroepsmilitêr.

Op 5 November 1899 is hy voorsien van 'n Mausergeweer met toebehore, 'n ryperd en toerusting en aangesê om hom by die Krugersdorpkommando aan die Natalse Tugelafront aan te sluit. Hy het hom blykbaar nie beroep op sy militêre ervaring en hom nie by een van die talle buitelandse vrykorpse aangesluit nie, maar as gewone burger na die Krugersdorpkommando gegaan. Hy het blykbaar ingesien dat dit die beste wyse was om die Boere en hul vreemde strydwyse te leer ken. Hy begin spoedig om die Italianers in Noord-Natal byeen te bring en hulle in 'n afsonderlike vrykorps te organiseer. Hulle was reeds in aksie by die aanhouding van 'n gepantserde trein by Chieveley op 15 November 1899, waarby Winston Churchill gevang is. Die leerleiding van die Boere was aanvanklik aarselend met erkenning van die nuwe vrykorps weens sy slegte indrukke van ander vrykorpse. Maar Ricchiardi het die vertroue van die generaals Lucas Meyer en Louis Botha gewen en Botha benoem hom in Januarie 1900 tot kommandant van die vrykorps.

Daar was nog 'n ander Europese beroepsoffisier aan die Natalse front. Hy was die Franse kolonel Georges de Villebois-Mareuil, militêre adviseur, na wie se adviese die Boeregeneraals egter nie geluister het nie. Hy skryf in sy dagboek, een van die belangwekkendste oorlogsdagboeke, onder 8 Januarie 1900: Ek ontmoet kaptein Ricchiardi wat 'n Italiaanse legioen wil organiseer, en wens hom sukses toe. Die drie jong Franse gaan hulle by hom aansluit, maar ek sou heel verbaas wees indien die legioen voor die einde van die oorlog gereed sou wees om

te opereer.⁵⁾ Hy het dus min vertroue in Ricchiardi se poging gestel, maar die Italiaanse legioen was in Januarie 1900 as eenheid gereed en in aksie, terwyl De Villebois-Mareuil eers in Maart 1900 'n vrykorps van Franse kon vorm. Ricchiardi het begin met ongeveer 50 manskappe en dadelik groot toeloop, ook van nie-Italianers, gekry omdat hy 'n leier met charisma was en vertroue ingeboesem het ondanks die streng tug wat hy opgelê het. Die sterkte van sy korps het later gevarieer tussen 150 en 200.

Generaal Louis Botha het die Italiaanse korps in die eerste plek as verkennerkorps gebruik, want die Boeregeneraals het oor die algemeen buitelanders as beter verkenners as die burgers beskou, omdat die buitelanders meer inisiatief en durf getoon het - met uitsondering van Danie Theron se korps, die Transvaalsche Verkennerkorps; daarvan was trouens 30 tot 40% buitelanders. Generaal Botha het die Italiaanse korps dikwels besondere opdragte gegee, soos onderskepping van heliografiese mededelings deur die Britse militêre verstuur, herstel van spoorlyne en -brûe, begeleiding van Long Tomkanonne as deel van hul beskerming van die Boere se agterhoede, aanleg van loopgrawe en tydens die Lang Terugtog van die Boere van die Tugela en Kimberley na Komatipoort die opblaas van spoorlyne en brûe en vernietiging van toerusting.

Die korps het sy opdragte meestal met braverie uitgevoer en dikwels sukses geoes. In Maart 1900 stuur generaal Botha al die buitelandse vrykorpse uit Noord-Natal na die Vrystaat om deur De Villebois-Mareuil na dié se benoeming tot veggeneraal op 17 Maart 1900 tot een vreemdelingelegioen verenig te word; maar Botha het die Italiaanse korps steeds by hom in Noord-Natal en daarna in Oos-Transvaal gehou. Dit pleit vir sy hoë dunk van hierdie korps.

Die eerste optrede van die korps-in-woording was in die slag by Colenso op 15 Desember 1899 en het hulle dadelik 'n goeie naam verskaf. Ricchiardi is toe deur 'n granaatskerf in sy regterbeen gewond en moes na 'n hospitaal in Pretoria gaan om behandel te word. Hy raak daar verlief op 'n mooi, baie jong verpleegster, die 16-jarige Hannah Myra Gutmann, dogter van 'n Poolse gekerstende Jood en Anna Joubert, 'n bloedverwant van generaal P.J. Joubert. Hul ander dogter, die drie jaar ouere Magdalena, is getroud met Frikkie Eloff, kleinseun van president S.J.P. Kruger.⁶⁾

Tydens Ricchiardi se genesing is hy as kommandant van die korps vervang deur kaptein C. Calcagnini, veteraan van die Turks-Griekse oorlog in 1897. Die korpslede het die Boeregewoonte om hul offisiere te kies, nagevolg, Ricchiardi het die keuse beïnvloed en daardeur het die verkiesings in die korps meestal goed

gewerk. Calcagnini en lede van die korps het deelgeneem aan die bloedige en vrugtelose bestorming van die Platrand by Ladysmith op 6 Januarie 1900.⁷⁾

Ricchiardi het na sy herstel 'n groep vrywilligers in Johannesburg byeengebring en met hulle op 20 Januarie 1900 aan die Tugelafrent aangekom. Sonder hom het 'n klein aantal korpslede deelgeneem aan die slag op die Spioenkop op 24 Januarie 1900 wat met 'n oorwinning van die Boere geëindig het. Hy het as oudjoernalis goeie betrekkinge met die pers aangeknoop en tot die Britse besetting van Pretoria op 5 Junie 1900 het vrywel weekliks berigte oor die aksies van die Italiaanse korps in "De Volksstem" en die "Standard and Diggers News" verskyn. Hy verwelkom buitelandse joernaliste ook by sy korps en by aksies daarvan.

Tydens die vierde en beslissende slag aan die Tugela in Februarie 1900 plaas generaal Botha die Italiaanse korps op die uiterste westelike vleuel by Rooikop. Tydens die geweldige Britse aanval op die sentrum van die Boerelinie by Pietersheuwel het Boere en Italianers van Rooikop na die sentrum verskuif. Die Britte het op 27 Februarie 1900 deurgebreek en die Boere het die beleg van Ladysmith opgehef en na die Biggarsberge teruggetrek. Die Italiaanse en Ierse korpse beskerm die Boere se agterhoede tydens die terugtog.⁸⁾

Die Italiaanse korps is in Glencoe gestasioneer. Daar het Ricchiardi koors gekry en is hy verpleeg deur die Russies-Nederlandse ambulans. Suster Izedinova, verpleegster in die ambulans wat in haar oorlogsdagboek mense dikwels skerp beoordeel het, beskryf hom as "a shady, but not unprepossessing character",⁹⁾ d.w.s. as twyfelagtige, maar tog wel innemende karakter. Die korps het in 50 voorgaande dae 18 aksies onderneem, dit is gemiddeld een in elke drie dae. Maar tydens Ricchiardi se tweede herstel, toe kaptein Van Ameringen, half Italianer, half Nederlander, as kommandant waargeneem het, het die korps se bedrywigheid verminder. Dit verbaas my nie na die talle aksies van die korps in die afgelope kwartaal. In Maart en April 1900 was daar trouens min bedrywigheid aan die Natalse front.

Ricchiardi het op 20 April 1900 na sy korps teruggekeer en nuwe offisiere laat kies. Hy is herkies as kommandant. Kaptein Schiffi is gekies as waarnemende kommandant, kaptein Van Ameringen as sersant-majoor. Waarnemende kommandant kaptein Rosegger het vir behandeling van 'n voetwond na Pretoria vertrek.¹⁰⁾

Op 24 April 1900 is die ammunisiefabriek in Thomas Begbie and Sons Foundry te Johannesburg deur 'n ontploffing geheel verwoes en buite werking gestel. Britte is van die ramp beskuldig. Onder die 11 dooies was 10 Italianers

en van die 56 gewondes was 36 Italianers, ook Franse, Oostenrykers en ander nasies was onder die slagoffers. Die buitelanders in Johannesburg was uiters verbitter teen die Britte en die ZAR-regering het Ricchiardi gevra om hulle te kalmee. Hy het met Rosegger as Oostenryker en Bonasse as Fransman uit Natal na Johannesburg gegaan, die buitelanders toegesprek en gekalmee.¹¹⁾

Ricchiardi wou sy operasies hervat en het in die nag van 7 Mei 1900 die besetters van 'n steenkoolmyn by Elandslaagte aangeval. Maar hy het in 'n hinderlaag beland, een dooie en 'n paar gewondes verloor en ylings teruggetrek. Dit was een van sy seldsame neerlae.¹²⁾

Op 3 Mei 1900 hervat lord Roberts vanuit Bloemfontein sy opmars na Pretoria en op 11 Mei 1900 het generaal R. Buller vanuit Ladysmith sy opmars begin. Die Boerekommando's moes toe hul Lang Terugtog hervat. Buller se vyfde divisie het die Boerestelling op die Biggarsberge frontaal aangeval en sy tweede divisie het die oosflank van die Boere omvleuel. Die Boere is verras en het dadelik teruggetrek na Laingsnek by die Amajoeba. Die Italiaanse korps beskerm die Boere-agterhoede. Enkele weke later het Buller deurgebreek op Laingsnek en naburige neks en Transvaal binnegetrek. Die Italiaanse korps trek oor Carolina na Middelburg in Junie 1900 terug. Hulle het 'n swaar Long-Tomkanon, per ossewa vervoer, van Volksrust na Middelburg begelei. Toe generaal Ben Viljoen hulle onbillik kritiseer weens hul stadige marstempo, het 'n deel van hulle gemuit, d.w.s. die wapens neergelê. Waarskynlik het ook gebrek wat hulle gely het, hulle laat muit. Die buitelandse vrywilligers het geen soldy ontvang nie en bygevolg toenemend gebrek deurstaan, toe tydens die Lang Terugtog die Boerekommissariaat uitgeput raak. Daardeur was hulle toenemend geneig om te steel en te plunder. Suster Izedinova skryf dan ook: "The Irish brigade, the American scouts and Ricchiardi's Italians were notable mainly for scouting activities and, unfortunately, for their shameless plundering of their own as well of the opposing side."¹³⁾

Ricchiardi was handhawer van streng tug en het op diefstal en roof swaar straf gestel, maar kon dit nie altyd belet nie. Hy het die sogenaamde muiteynergiek bedwing, volgens een offisier met die rewolwer in die hand. Ricchiardi onderbektomtoon sy optrede in sy dagboek, ook omdat hy vermoedelik verleë oor die voorval was. Generaal Louis Botha het met sy bekende takt die korpslede genooi na 'n gesamentlike ontbyt om hulle te versoen. Hy het geslaag.¹⁴⁾

Intussen is die korps tog nog met ongeveer 50 man versterk. Onder hulle was 20 Italianers wat as drywers van muildiere vir die Britte uit Argentinië na

Suid-Afrika gekom en hier hulle by die Boere aangesluit het.

Die Italiaanse korps opereer in Junie en Julie 1900 tydens die pouse in die Britse opmars in die omstreke van Pretoria en Johannesburg, het 'n spoorbrug by Irene opgeblaas en deelgeneem aan die hewige geveg by Witfontein noordoos van Pretoria op 10 Julie 1900, waar die Britte swaar verliese gely het. Die korps was baie bedrywig langs die Oosterlyn en blaas in Julie-Augustus 10 spoorbrûe en 3 duikers (culverts) op, maar hulle was te laat om die groot spoorbrug oor die Olifantsrivier te verniel. Hulle het dikwels saam met die Oostenryks-Hongaarse vrykorps onder kaptein Anton von Goldegg geopereer. Hulle woon nie die slag by Donkerhoek op 11 en 12 Junie, resulterend in die herstel van die strydmoreel van die Boere, by nie, maar wel die laaste gereelde slag in die oorlog by Dalmanutha of Berg-en-Dal op 26 en 27 Augustus 1900. Die terugtog is voortgesit na Komatipoort aan die grens tussen Transvaal en Mosambiek, waartydens die Italiaanse korps steeds in die agterhoede geveg en die Long Tom begelei het. By die nadering van Komatipoort het die Boerekommando's, begelei deur 'n beperkte aantal buitelanders, uiteengegaan om oor te gaan tot sluipoorlog (guerrilla). In September 1900 neem generaal Louis Botha by Hectorspruit persoonlik ontroerd afskeid van die korps voordat hy weggery het die Bosveld in.¹⁵⁾

Op die oosterlyn na Komatipoort het die korps brûe, spoorwegmaterieel en voorrade vernietig, maar die brug oor die Komatirivier by die landsgrens gespaar, omdat die Portugese regering president Kruger dringend daarom gevra het. Talle Boere, baie sonder rydier, en buitelanders gaan omstreeks 20 September die grens oor na Mosambiek nadat hulle by die grens materiaal in reusevure en reuseontploffings vernietig het. Hulle is deur die Portugese ontwapen en in Lourenço Marques geïnterneer om spoedig na Europa teruggestuur of in Portugal geïnterneer te word. Ook Ricchiardi en die meeste lede van sy korps het na Mosambiek gegaan, maar ten minste 20 lede sluit hulle by die Boerekommando's aan om die oorlog voort te sit.

Die vraag rys waarom Ricchiardi die grens oorgesteek en sy deelname aan die oorlog beëindig het. Hy was altyd lojaal aan die saak van die republieke. Hy het hom en sy korps aangepas by die vreemde strydwyse van die Boere en aan nuwe lede van sy korps min of meer ironies gesê: Blyf in 'n geveg altyd naby die Boere as jy nie deur die Engelse artillerie getref wil word nie.¹⁶⁾ Maar as ervare Europese beroepsoffisier moet hy spoedig beseft het dat die Boere te swak in aantal en bewapening was en dat hul defensiewe strydwyse, hul gebrek aan inisiatief en hul immobilisme, ongeskik was om die oorlog militêr te wen. Op

grond van hierdie oorwegings en moontlik ook uit gevoel van verantwoordelikheid jeens sy korpslede het hy nie aan die sluipoorlog deelgeneem nie en na Mosambiek getrek. Dit is die skrywer se mening.

Ricchiardi is in Lourenço Marques 'n kort tyd deur die Portugese outoriteite gearrester. Hy vertrek op 2 Oktober 1900 met 34 Italiaanse en moontlik meer lede van sy korps na die Oostenrykse hawe Triëst. In September 1900 was in Lourenço Marques reeds honderde vlugteling uit Transvaal, burgers en buitelanders. Die Portugese regering kon hulle daar nie blywend interneer nie weens die moeilikhede van hul versorging en weens endemiese siektes, veral die strawwe malariakoors. Hy het die burgers na Portugal gestuur en die buitelanders gerepatrieer. Die buitelanders het verlang dat die ZAR-regering hul repatriëring sou betaal en die regering het ingewillig, te meer omdat bekend was dat hy 'n groot goudskat, die sogenaamde Krugermiljoene, uit Pretoria na Europa wou verskeep, dus geldmiddelle gehad het. Die ZAR-regering het twee hoë amptenare van Pretoria, Helenus T.D. de Cock en H.C. de Bruyn Prince, aangewys om die repatriëring te organiseer. Toevallig was in Delagoabaai die stoomskip 'Styria' van die Oostenrykse Lloyd (Lloyd Austriaco) wat daar 'n lading meel vir die ZAR-regering afgelaai het. Die ZAR-regering het die skip gecharter om die buitelanders op sy koste na Europa te vervoer. Op 2 Oktober 1900 het die 'Styria' met 378 passasiers - merendeels buitelanders en enkele Suid-Afrikaners - uit Lourenço Marques na die Oostenrykse hawestad Triëst vertrek. Sy het na 'n taamlik lang, maar redelik voorspoedige reis op 31 Oktober in Triëst aangekom. Ricchiardi en nog 33 Italianers en moontlik ander lede van sy ontbinde korps was aan boord. 20 Italianers was afkomstig uit Argentinië.¹⁷⁾ Hy het kort na sy aankoms in Triëst 'n foto van hom en ander Italiaanse en Oostenrykse offisiere laat maak, waarop hulle veel bravoer toon.

Na Argentinië - Terug in Europa

Die Italiaanse veterane uit Suid-Afrika is op talle plekke in Italië as helde hartlik verwelkom ondanks die pro-Britse houding van hul regering. Die konsul in Pretoria, baron De Morpurgo, het namens sy regering aan sy Italiaanse landgenote wat krygsdiens aan Boerekant wou verrig, meegedeel dat hulle daardeur hul nasionaliteit sou verloor. Dit geld ook vir Ricchiardi.¹⁸⁾ Ek weet nie of hy die nasionaliteit terug gevra en gekry het nie.

Kort na sy aankoms in Europa kom sy geliefde, Hannah Myra Gutmann, haar suster Magdalena en haar swaer Frikkie Eloff in Europa aan en president Kruger het hom by hulle aangesluit. Hulle het verlov van die Britse

outoriteite ontvang om van Pretoria na Europa te vertrek. Ricchiardi en Myra het te Menton, verblyfplek van Kruger en sy gevolg, hom besoek. 'n Rooms-Katolieke geestelike het hul huwelik ingeseën in Brussel op 5 Junie 1901.¹⁹⁾

Ricchiardi het in diens van die ZAR-regering enkele maande lank komitees vir hulp aan die Boere in verskeie lande georganiseer. Die Italianers in sy korps wat uit Argentinië gekom het, het vermoedelik sy aandag op dié land gevestig. Hulle het waarskynlik by kampvure daarvoor gesels en hy het oor die land gepubliseer in sy "Annuario Statistico". Kort na die Vrede van Vereniging in 1902 stuur die Argentynse regering twee verteenwoordigers na Suid-Afrika om immigrante na Patagonië in die min vrugbare suide van Argentinië te werf. Afrikaners, veral uit die Kaapkolonie, het na Patagonië getrek. Teen die einde van 1902 het Ricchiardi en Myra hulle gevolg. Hy het 'n brosjure in Nederlands, getitel "Overzicht en officiële opgaven van de Argentijnsche Republiek", geskryf. Die brosjure is in April 1903 in Buenos Aires gedruk en in Suid-Afrika versprei om propaganda vir emigrasie na Argentinië te maak. Hy het opgetree as eiendomsagent en grond aan Afrikaner-immigrante verkoop. Hy het 'n plaas gekoop, Sleutelspoort genoem en in 1905 aan 'n Afrikaner, Venter genaam, verkoop. Hy en Myra besoek Suid-Afrika in 1905. Myra het na Transvaal gereis om die erfdeel wat haar broer nagelaat het, te ontvang, maar hy het in Lourenço Marques agtergebly om weg te bly van die Britse gesag oor Suid-Afrika. Hulle het Suid-Afrika nooit weer besoek nie. Terug in Argentinië vestig hy hom in Buenos Aires waar hy meer winsmoontlikhede as in die min vrugbare, afgeleë Patagonië gevind het. Hy het sakeman geword. Hy publiseer in opdrag van Argentynse universiteite die boek "Annuario Agricolo Industriale-Commerciale delle Provincie dell'Argentina".

In 1907 het hy en Myra 'n dogter gekry en haar Yolanda genoem. 'n Tweede dogter, Elsa, is in 1911 gebore. Die gesin keer in 1913 na Italië terug. Hulle het eers in San Remo en daarna in Genua gewoon, waar hy by die groot koffie-invoerder Malagniti gewerk het. Hy publiseer soos voorheen oor aardrykskunde, ekonomie en staatkunde. Hy het hom aangemeld by die Italiaanse leër vir militêre diens in die Eerste Wêreldoorlog, maar is afgekeur weens die wond wat hy in sy regterbeen opgedoen het.

Hy kry in 1923 die eerste van enkele harsingbloedings. Dit het hom geleidelik halfinvalide gemaak en belet om sy lewensherinnerings op te skryf. Hy het sy laaste lewensjare by familie te Casablanca in Marokko deurgebring, is op 21 Januarie 1940 oorlede en daar begrawe.²⁰⁾

Uiterlik en karakter

Camillo Ricchiardi was 'n groot, uiterlik knap man, amper twee meter lank, met helder oogopslag. Hy was blond, soos talle Italianers in Noord-Italië waar talle mense uit die Noorde, onder wie Germane, hulle gevestig het. Sy maniere was voornaam en aangenaam. Sy aard was opgewek, vriendelik en meelewend. Hy was 'n lewensgenieter en 'n gebore leier en het by talle mense vertroue en simpatie gewek. As militêr was hy besonder dapper, in die voorste gelid, vol bravoer, streng handhawer van tug en streng teen dieve en plundersaars. Hy was 'n gelowige Rooms-Katolieke en het op goeie voet met priesters en monnike gestaan.

Verwysings

- 1) Die nuutste boek oor Camillo Ricchiardi is van Mario Lupini, getitel "Camillo Ricchiardi, Italian Boer War Hero", uitgegee deur Scripta Africana Series, Melville 1988; die boek is as biografie 'n mislukking,, maar bied baie gegewens vir 'n lewenskets van Ricchiardi en is dankbaar deur my gebruik.
- 2) Lupini, "Camillo Ricchiardi".
- 3) Kyk die artikel deur C. de Jong oor Carl Reichmann in "Suid-Afrikaanse Biografiese woordeboek", uitgegee deur Raad vir Geesteswetenskaplike Navorsing, in Afrikaans en Engels, deel 5, Pretoria 1987, p.667-668.
- 4) Kyk oor die stryd van Emilio Aguinaldo op die Filippyne O.D. Corfuz, "The Philippines, The modern nations in historical perspective", Englewood Cliffs, New York, 1965; G.I. Levinson, "Die Philippinen, gestern und heute", Akademischer Verlag, Berlyn 1966; Wilson J. Pomeroy, "American neo-colonialism, its emergence in the Philippines and Asia", International Publications, 1970.
- 5) Die Franse teks van die dagboekantekening lui: "Je vois le Capitaine Ricchiardi, qui veut organiser une légion italienne; je lui souhaite de réussir. Les trois jeunes Français vont lui être donnés, mais je serais bien étonné si cette légion était prête à opérer avant la fin de la guerre." Bron: Bernard Lugan, "Le Lafayette de l'Afrique du Sud: Colonel de Villebois-Mareuil", Editions du Rocher, Parys 1990, p.143.
- 6) Lupini, "Camillo Ricchiardi", p.25, 32.
- 7) Lupini, "Camillo Ricchiardi", p.33.
- 8) Lupini, "Camillo Ricchiardi", p.62-64.
- 9) Sophia Izedinova, "A few months with the Boers", edited by C. Moody,

- Perskor Publishers, Johannesburg, 1977, p.113.
- 10) Lupini, "Camillo Ricchiardi", p.85.
 - 11) Lupini, "Camillo Ricchiardi", pp.86-93, berig uitvoerig oor die ontploffing van die ammunisiefabriek in die Begbie-gietery te Johannesburg en die nasleep daarvan. Hy druk verlieslyste van dooies en gewondes af.
 - 12) Lupini, "Camillo Ricchiardi", 106-109.
 - 13) Izedinova, "A few months with the Boers", p.113.
 - 14) Lupini, "Camillo Ricchiardi", p.122-123. Die offisier na wie die teks verwys, is Otto von Lossberg, skrywer van die oorlogsverslag "Mit Santa Barbara in Südafrika", München 1903, p.110.
 - 15) Lupini, "Camillo Ricchiardi", p.150.
 - 16) Lupini, "Camillo Ricchiardi", p.82 - Ook aangehaal deur Roy Macnab, "The French colonel, De Villebois-Mareuil and the Boers", Afrikaanse vertaling "Die Franse kolonel, De Villebois-Mareuil en die Boere", Tafelberg Uitgewers, Kaapstad, 1977, p.84.
 - 17) C. de Jong, "Die repatriëring van buitelandse oorlogsvrywilligers uit Transvaal na Europa in 1900", in "Africana Aantekeninge en Nuus", jaargang 24 no. 7, Johannesburg, September 1981, p.238-252. Lupini en Brian Pottinger, "The foreign volunteers, They fought for the Boers, 1899-1902" (Scripta Africana Series, Mellville 1987) vermeld die artikel nie. - Merkwaardig is dat volgens die lys van repatriante op p.248 van die artikel deur C. de Jong Ricchiardi as sy reisbestemming Bolivië vermeld en sy offisier M. Schiffi as sy reisbestemming Buenos Aires. Miskien het hulle reeds destyds, in Oktober 1900, emigrasie na Suid-Amerika in gedagte gehad.
 - 18) Lupini, "Camillo Ricchiardi", p.175.
 - 19) Lupini, "Camillo Ricchiardi", p.170; hy vermeld dat president Kruger weens siekte by die huweliksinsêning deur 'n Rooms-Katolieke priester afwesig was; ek meen dat die werklike rede was dat hy 'n oortuigde Calvinis was, hoewel baie verdraagsaam: sy lyfarts dr. Heymans was Rooms-Katoliek.
 - 20) Onlangs het 'n lewenskets van Camillo Ricchiardi uit die pen van mej. E.M. Wessels onder die titel "Italians fought on Boer side" sonder opgaaf van bronne verskyn in "Knapsak, Nuusbrieff van die Oorlogsmuseum van die Boererepubliek te Bloemfontein", jaargang 7 nr. 2, Desember 1995.



CAMILLO RICCHIARDI

LEWENSKETS VAN ONDERWYSER J.J. GROENEWEG (1870-1945)

deur C. De Jong

Nederlandse lektuur in Suid-Afrika geskryf

In die "Nuusbrief" van die Suider-Afrikaanse Vereniging vir Neerlandistiek deel 2 nr. 2, September 1995, kondig Siegfried Huigen die verskyning van sy proefskrif "De weg naar Monomotapa" by die Amsterdam University Press aan. Hy wy sy werk aan die lektuur wat in Nederlands in Suid-Afrika gepubliseer is. Tot 1925 was Nederlands en Engels die enigste amptelike tale in Suid-Afrika, Afrikaans is in 1925 as sodanig erken. Daar het dus redelik veel lektuur in Nederlands hier verskyn. Die belangstelling daarvoor het na die Tweede Wêreldoorlog grotendeels verdwyn. Huigen gee as redes: (1) die opkoms en uitbreiding van die Afrikanerletterkunde, (2) die gerigtheid van die meeste belangstelling op die letterkunde wat in Nederland en Vlaandere verskyn het, en (3) die omstandighede dat 'n groot deel van die Nederlandse lektuur, in Suid-Afrika geskryf, geskiedwerke en jeugverhale omvat of tans matig of sleg van gehalte genoem word.

Onder die skrywers in Nederlands in Suid-Afrika is J.J. Groeneweg van belang. Hy was onderwyser in die Oosteindskool te Pretoria en het verskeie skoolboeke en jeugverhale gepubliseer. Aan beide soorte publikasies was voor 1925 groot behoefte. Ek het as seun in Nederland sy jeugverhale met genoeë gelees. Die uitgewer J.L. van Schaik te Pretoria het hulle in Afrikaans laat vertaal en heruitgegee. Sommige van sy jeugverhale het betrekking op Afrika en die sfeer daarvan word gesimboliseer in die naam Monomotapa in mnr. Huigen se proefskrif.

In 1980 het sy dogter, mev. N. Theron, gebore Groeneweg, 'n lewenskets van haar vader opgestel wat hierna afgedruk is. In 1983 het mnr. J. van Schaik, seun van uitgewer J.L. van Schaik, 'n lys van boeke deur J.J. Groeneweg gepubliseer, laat verskyn. Die lys volg na die lewenskets.

-o-

In memoriam J.J. Groeneweg

1 Julie 1870. In die pastorie te Woerden (provinsie Suid-Holland) word 'n seun gebore: Jacobus Johannes Groeneweg, die sewende van tien kinders. Sy vader, G.C.O. Groeneweg, was in dié dae 'n bekende predikant, bekend om sy so gehete "salwende stem". Sy moeder, my grootmoeder, onthou ek goed. Sy kon die pragtigste stories aan haar kleinkinders vertel en was knap met speletjies

bedink, en sy kon die wonderlikste patroontjies uit papier met 'n skêr knip.

Die talent om stories te vertel en skryf het Koos Groeneweg dus waarskynlik van sy moeder geërf. Sy moeder het lewenslang baie na aan sy hart gelê, sy denke en doen beheers.

Hy het opgegroeï en met sy groot liefde vir kinders en jongmense is dit duidelik dat hy uitgeknipt was om onderwyser te word. Daarby was hy helder van verstand en het hy sonder moeite alle moontlike onderwysertifikate behaal. Sy sterk punte was wiskunde en Nederlandse letterkunde. Bowendien het hy 'n besondere aanleg vir teken- en skilderkuns gehad. Hy was 'n deur God begenadigde en begaafde mens. In Rotterdam was hy dan ook bekend as "die knappe Groeneweg".

Omstreeks die jaar 1912 het hy die behoefte gevoel om sy vleuels na die buiteland uit te slaan. Die hoof van die keuringskommissie - sy naam het my ontgaan - was 'n entoesias vir Suid-Afrika en het self gedurende die Kruger-regering hier in Suid-Afrika 'n paar jaar gewerk. Hy raai Groeneweg toe aan om liever Suid-Afrika te kies. Dit het dan ook gebeur en so word Groeneweg aangestel as visehoof van die ou Modelschool in Bloemfontein. Maar Pretoria was toentertyd die Mekka vir alle Hollanders. En in 1913 geluk dit hom om 'n aanstelling aan die Oosteind School in Meintjesstraat te kry. Toe het hy 'n huis gehuur, sy vrou en drie dogters laat uitkom (uit Nederland) en 'n baie gelukkige gesinslewe hier gehad.

Toe my vader na Afrika verhuis het, het rooi-wit-blou, die skitterende kleure van die Nederlandse vlag, in sy hart gegloei, maar dit was nie lank nie of hy was 'n volbloed Afrikaner Republikein in hart en siel. Hy was nooit spyt dat hy gekom het nie en entoesiasies het hy alles wat eg Afrikaans was, aanvaar.

Na 1918 was Groeneweg aan die Hoogere Oosteind School verbonde toe die hoër afdeling as 'n selfstandige inrigting van die skool in Meintjesstraat afgeskei het. As mens met oud-Oosteinders uit sy dae gesels, doen dit jou hart goed om te merk hoe geliefd hy was en hoe hulle nog steeds 'n werklike beeld van 'n begaafde onderwyser in hulle omdra. Gedurende die ergste hitte as almal slap in die skoolbanke hang, met oë halftoe van vermoeienis, kon hy skielik die klas regop laat sit, 'n dosie kleurkryt neem en 'n verhaal gaan vertel, terwyl hy dit meesterlik op die swartbord illustreer. Wanneer al die oë dan stralend oopgaan en die gees weer vaardig geword het, sou hy skielik sê: "Ziezo, jongens, nu gaan we verder met het theorama van Pythagoras". Aan (die versoek): Hê meneer, vertel nog 'n bietjie verder, asseblief" het hy sonder meer geen gehoor gegee nie.

gewerk. Calcagnini en lede van die korps het deelgeneem aan die bloedige en vrugtelose bestorming van die Platrand by Ladysmith op 6 Januarie 1900.⁷⁾

Ricchiardi het na sy herstel 'n groep vrywilligers in Johannesburg byeengebring en met hulle op 20 Januarie 1900 aan die Tugelafrent aangekom. Sonder hom het 'n klein aantal korpslede deelgeneem aan die slag op die Spioenkop op 24 Januarie 1900 wat met 'n oorwinning van die Boere geëindig het. Hy het as oudjoernalis goeie betrekkinge met die pers aangeknoop en tot die Britse besetting van Pretoria op 5 Junie 1900 het vrywel weekliks berigte oor die aksies van die Italiaanse korps in "De Volksstem" en die "Standard and Diggers News" verskyn. Hy verwelkom buitelandse joernaliste ook by sy korps en by aksies daarvan.

Tydens die vierde en beslissende slag aan die Tugela in Februarie 1900 plaas generaal Botha die Italiaanse korps op die uiterste westelike vleuel by Rooikop. Tydens die geweldige Britse aanval op die sentrum van die Boerelinie by Pietersheuwel het Boere en Italianers van Rooikop na die sentrum verskuif. Die Britte het op 27 Februarie 1900 deurbreek en die Boere het die beleg van Ladysmith opgehef en na die Biggarsberge teruggetrek. Die Italiaanse en Ierse korpse beskerm die Boere se agterhoede tydens die terugtog.⁸⁾

Die Italiaanse korps is in Glencoe gestasioneer. Daar het Ricchiardi koors gekry en is hy verpleeg deur die Russies-Nederlandse ambulans. Suster Izedinova, verpleegster in die ambulans wat in haar oorlogsdagboek mense dikwels skerp beoordeel het, beskryf hom as "a shady, but not unprepossessing character",⁹⁾ d.w.s. as twyfelagtige, maar tog wel innemende karakter. Die korps het in 50 voorgaande dae 18 aksies onderneem, dit is gemiddeld een in elke drie dae. Maar tydens Ricchiardi se tweede herstel, toe kaptein Van Ameringen, half Italianer, half Nederlander, as kommandant waargeneem het, het die korps se bedrywigheid verminder. Dit verbaas my nie na die talle aksies van die korps in die afgelope kwartaal. In Maart en April 1900 was daar trouens min bedrywigheid aan die Natalse front.

Ricchiardi het op 20 April 1900 na sy korps teruggekeer en nuwe offisiere laat kies. Hy is herkies as kommandant. Kaptein Schiffi is gekies as waarnemende kommandant, kaptein Van Ameringen as sersant-majoor. Waarnemende kommandant kaptein Rosegger het vir behandeling van 'n voetwond na Pretoria vertrek.¹⁰⁾

Op 24 April 1900 is die ammunisiefabriek in Thomas Begbie and Sons Foundry te Johannesburg deur 'n ontploffing geheel verwoes en buite werking gestel. Britte is van die ramp beskuldig. Onder die 11 dooies was 10 Italianers

Die boeke van J.J. Groeneweg in Nuusbrief no 13, 1983

In die derde Nuusbrief vir Oud-Oost Einders van November 1980, het daar 'n insiggewende artikel van mev. Nell Theron verskyn oor haar vader, J.J. Groeneweg. Onder andere verwys sy daarin na sy boeke, vertel hoe hulle ontstaan het en noem as voorbeelde 'n aantal titels. Omdat ek self as skoolseun sy verhale so graag gelees het en later as uitgewer gemoeid was met herdrukke van sekere titels, het ek 'n bietjie navorsing gedoen en getrag om 'n volledige titellys van al Groeneweg se boeke saam te stel. Miskien ontbreek daar nog 'n paar en as daar lesers is wat van ander, minder bekende Groeneweg-titels weet, skryf dan gerus aan die redakteur of aan my. Dit sal die moeite werd wees, veral vir die nageslag, om 'n geheelbeeld van die Groeneweg-titellys te kry. Die boeke kan as volg ingedeel word:

A. Van opvoedkundige aard en geskryf vir gebruik in Suid-Afrikaanse skole:

“Algebra vir middelbaar onderwys in S.A.” Deel I 1920 en Deel II 1920. Pretoria, J.H. de Bussy.

“Vlakke meetkunde en die beginsels van die driehoeksmeting vir middelbaar onderwys in S.A.”, 1920, tweede druk 1922. Pretoria, J.H. de Bussy.

“Driehoeksmeting vir middelbare skole”, saamgestel met C.G. Mullan, 1925. Pretoria, J.H. de Bussy.

“Vir hart en hoof, leesboek vir Std. 6”, saamgestel met J.M. Theron, 1928. Pretoria, J.H. de Bussy.

“Vry en bly”, serie skoolleesboeke saamgestel met Nell en J.M. Theron en met medewerking van J.R.L. van Bruggen. Uitgegee Pretoria, J.L. van Schaik Bpk. Die volgende ses deeltjies verskyn in 1934 en is tot 1942 verskeie kere herdruk:

- (1) Boet alleen
- (2) Boet en Annie
- (3) Oupa vertel
- (4) Skelm
- (5) Die wiel van avontuur
- (6) Die laaste van sy stam

“Lentedaë”, serie skoolleesboekies saamgestel met Nell en J.M. Theron. Uitgegee Pretoria, Unieboekhandel. Die vier boekies vir die grade en die ses vir die laerskoolstanderds verskyn tussen die jare 1946 en 1947.

“Afrikaanse Vondel-uitgawes” uitgegee met oorspronklike teks, inleiding en aantekeninge van J.J. Groeneweg, prof M.S.B. Kritzinger en prof. T.H. le Roux. Uitgegee deur J.H. de Bussy, Pretoria, en HAUM, Kaapstad. Die volgende agt deeltjies verskyn tussen die jare 1925 en 1944. Sekere titels is meermale herdruk:

- (1) Gijsbrecht van Aemstel
- (2) De Gebroeders
- (3) Lucifer
- (4) Jeptha of Offerbelofte
- (5) Adam in ballingschap
- (6) Josef in Dothan
- (7) De Leeuwendalers
- (8) Het Pascha

B. Nederlandse jeugromans wat by die firma G.B. van Goor & Zonen, Den Haag, tussen die jare 1920 en 1939 verskyn het:

Onder het Zuiderkruis
 Waar de Dorenbomen Fluisteren
 De Gelukkige Eilanden
 Mazeppa
 De Wraak van de Toeareg
 Het Geheim van Ibrahim Ben Mouna
 Manitou
 Een Gelukkige Zwerver
 Blauw Bloed
 De Stam van de Stekende Schorpioenen
 De Vallei van de Mist
 De Geheimzinnige Schaduw

‘n Indrukwekkende lys van 57 titels!

Jan van Schaik

12 Oktober 1982

Naskrif

Die maandblad "Zuid-Afrika" van die Nederlands-Zuid-Afrikaanse Vereniging te Amsterdam, gestig in 1881, van Januarie 1996, p.2, bevat die volgende mededeling:

-o-

Dr S. Huigen gepromoveerd

Op 15 december 1995 is de neerlandicus S. Huigen te Utrecht gepromoveerd op een proefschrift "De weg naar Monomotapa. Nederlandstalige presentaties van geografische, historische en sociale werkelijkheden in Zuid-Afrika"; zijn promotor was mw prof. dr. M.A. Schenkeveld-van der Dussen. Met zijn proefschrift bewijst Dr. Huigen, die doceert in het Departement Afrikaans en Nederlands aan de Universiteit van Stellenbosch, dat Nederlandstalige Zuidafrikaanse teksten onderdeel van de Afrikaanstalige letterkunde vormen. Het Nederlands was immers tot halverwege deze eeuw de taal waarin het intellectueel discours over Zuid-Afrika (aanvankelijk geheel, later in grote mate) werd gevoerd.

Als demonstratie analyseert hij in zijn studie enkele journalen van VOC-dienaren ten tijde van expedities door Kaapland, 1652-1686, een lofdicht over de Kaap van Jan de Marre uit 1746, een stukje geschiedschrijving van ds Meent Borchers begin 19e eeuw, de historische verhalen van D'Arbez en een novelle van Jan Lub, "Het zwarte gevaar", van 1913.

Die maandblad "Zuid-Afrika" van Maart 1996 bevat op p.58 'n uitvoerige bespreking deur Dr. J. Gelderblom, Universiteit van Utrecht, van Dr. Huigen se proefschrift.

Dr. S. Huigen het 'n referaat oor die inhoud van sy proefschrift gelewer en dit gepubliseer in die "Tydskrif vir Nederlands en Afrikaans" van die Suider-Afrikaanse Vereniging vir Neerlandistiek, jaargang 2, nr. 2, Desember 1995, p.12-23.

-o-

GEDIG OOR MEINTJESKOP

Die Nederlandse immigrant Hendrik A. Mulder, 1906-1949, het lank in Pretoria gewoon. Hy het gedigte in Nederlands en Afrikaans en skerpsinnige letterkunde-beoordelinge gepubliseer. Sy gedigte is versamel in die bundel "Con sordino" (d.w.s. met geluiddemper) onder die skrywersnaam Willem Hessels in 1949. Een van die verse heet "Op Meintjeskop" en beskryf impressionisties die blommekleureprag van die koppie, nou in die midde van Pretoria.

C de Jong

OP MEINTJESKOP

De bergen lagen in het blauw
als in een diepzee van kristal
toen wij dien morgen uit het dal
langs hete wegen zonder schauw* *skaduwee

omhoog gestegen, onverwacht
tezamen stonden met de pracht
van een bont-overbloeid plateau:
een bloementuin uit de Karroo.

van vijgjes lag een paarse gloed
over de rode grond verspreid
tussen een kleur'ge overvloed:
geen bloemen meer, maar een tapijt.

Daar was een diep-oranje wei
die uitsloeg als een stille vlam
en als een zon te voorschijn kwam
achter een zwarte dennenrij.

Boven dien schellen kleurendroom,
als opgevangen in zijn vlucht,
stak aan een lege kafferboom
een rode bloesem in de lucht.

Willem Hessels

Uit: Con sordino (1949)

VALHALLA IN BEIERE EN VALHALLA IN PRETORIA

deur C. de Jong

Daar is 'n Valhalla in Beiere by die Duitse Donaustad Regensburg en een by Pretoria in Transvaal. Die naam verwys na die heldehemel van die ou Germane. Val is 'n gesneuwelde krygsheld, halla is hal of saal, die aanhangsel -a is die Germaanse lidwoord de. Van "val" is afgelei die Duitse woord Walstatt, dit is slagveld, en die Skandinawiese Valkyrja (Duits Walküre); dit is die naam van die strydmaagde wat die Germaanse krygsgod Wodan of Odin vergesel het om die gesneuwelde krygers van die slagveld na die hemelse Valhalla te begelei. Volgens die sage het die ou Germane daar die lewe geniet met wapenoefeninge en bier drink uit die kopbene van hul verslane vyande. Die naam Valhalla dien sowel in Duitsland as in Pretoria om aan oorlede helde te herinner.

Valhalla in Beiere

Die Duitse Valhalla het die vorm van 'n oud-Griekse tempel. Dit is 'n groot, statige gebou op 'n berg met weidse uitsig op die Donoudal by Regensburg. Sommige Europeërs het my gesê dat die gebou met sy Middellandse-See-styl nie pas in die Duitse landskap nie. Ek het daarmee geen moeite nie, want Europa en die vroeëre Europese kolonies staan vol geboue in streng neoklassieke styl. Ek noem hier slegs die Rooms-Katolieke kerk "la Madeleine" in Parys wat lyk soos 'n Doriese tempel.

Die denkbeeld om 'n Valhalla in Beiere te stig is 'n reaksie op die neerlaag wat Napoleon I in 1805 aan die Oostenrykse keiser en in 1806 aan Pruise toegebring het en wat die Duitsers en Oostenrykers diep verneder het. Bygevolg was daar 'n intense oplewing van die Duitse nasionale gevoel by alle range en stande, onder wie die 20-jarige kroonprins van Beiere, later koning Lodewyk I, hoewel Beiere destyds tydelik Napoleon se kant gekies het. Hy het die denkbeeld gekry om 'n soort tempel vir Duitse helde te stig en aldus die gekrenkte eergevoel van die Duitsers te herstel. Hy het daarvoor die naam Valhalla gekies. Hy het aan sy denkbeeld vasgehou ook nadat die Duitse en Oostenrykse leërs Napoleon beslissend verslaan en na Frankryk verdryf het in die Volkereslag by Leipzig in Oktober 1813 en daardeur die Duitse trots herstel is.

Lodewyk was 'n spruit van die pragliwende Beierse vorstehuis en wou sy denkbeeld uit die Napoleontyd verwerklik en sy Valhalla die vorm van 'n oud-Griekse tempel - lykend op die Akropolis in Athene - gee. Onder invloed van die

Frans Omwenteling (1789-99) en van Napoleon se opkoms het die Romeinse wêreldryk meer as ooit voorbeeld vir Europa geword. Die eenvoudige, strak styl van Romeinse en oud-Griekse bouwerke is alom nagevolg, ook na die verbanning van Napoleon in 1815 na Sint Helena. Lodewyk het argitekte uitgenooi om 'n ontwerp voor te lê op 18 Oktober 1830, die verjaardag van die slag by Leipzig, en die gebou is geopen op 18 Oktober 1843.

Die grondvlak van die tempel is 82,4 meter lank en 58 meter breed, die hoogte is 33 meter. Daar is 52 suile met Doriese kapiteel. 'n Trap met 356 treë lei van die tempel na die Donou. Die pragtige gebou is tydens die Tweede Wêreldoorlog nie beskadig nie.

Lodewyk het reeds as prins borsbeelde van Duitse helde laat vervaardig. Die tempel bevat nou 96 borsbeelde en 64 muurtable's of wand tafels. Hulle stel Germaanse helde uit Duitsland, Oostenryk, Switserland en die Lae Lande voor. Skandinawiërs is weggelaat. Die helde is vorste, krygsmanne, skilders, digters, komponiste en geleerdes. Teenstanders soos Odoaker en Theoderik die Grote, keiser Karel V en Maarten Luther is vreedsaam byeengebring. Ook Frans soos Pippyn, Karel Martel en Karel die Grote, asook Angelsakse soos Hengist, mitologiese leier van die Angele, Sakse en Jutte, Alfred die Grote en Beda is aanwesig. Van die Switsers ontmoet ons Arnold von Winkelried - nie Wilhelm Tell nie, want dié het nie werklik geleef nie. Ons moet ons verwonder oor die groot aantal uit die Lae Lande: uit Nederlands België die skilders Jan van Eyck, Hans Memlinc, Pieter Rubens, Anthonie van Dijck en Frans Snyders, uit Nederland die vorste Willem I, Mourits en Willem III, almal van Oranje-Nassou, die krygshelde Julius Civilis, Maarten Tromp en Michiel de Ruyter, die sendeling Willebrord en die geleerdes Erasmus en Boerhaave. Daar is twee dames: gravin Amalia van Hessen-Kassel (1602-51) en keiserein Maria Theresia. Teen die agtermuur is 'n sittende beeld van koning Lodewyk I in klassieke gewaad.

Die vloer, plafon en versierings binne die tempel is kleurrik en pragtig, die rye borsbeelde ietwat saai.

Daar is borsbeelde van twee Jode: Georg Mendel en Albert Einstein, twee geleerdes. Ander vooraanstaande Jode is weggelaat, met name Spinoza, Mendelsohn-Bartholdy en Heinrich Heine.

Die versameling in Valhalla is 'n tipiese manifestasie van 19de-eeuse Duitse of beter Pan-Germaanse nasionalisme. Dié nasionalisme is na die ekstreme gevoer deur die nasionaalsosialisme. Tog moet ons Valhalla nie beoordeel as nasionaalsosialistiese ontsporing nie, maar as 19de-eeuse nasionalisme.

Valhalla in Pretoria

Valhalla is 'n voorstad aan die suidekant van die hoofstad, digby Voortrekkerhoogte, waar 'n leërplaas is. Die voorstad dank sy naam en sy straatname aan die wens om helde te vereer, maar het origins 'n heel ander aard as Valhalla in Duitsland. Mevrouw H.C. Liebenberg het daarvoor uitvoerig gepubliseer.¹⁾ Die voorstad is in 1932 geproklameer en die aanleg daarvan is in 1940 voltooi. Sy verwys na die Pretoriase prokureur Steven James Meintjes (1883-1939) wat in 1932-39 in die voorstad gewoon het, as inspirator van die naam Valhalla en die straatname. Hy het hom as seun aangesluit by die Boerekommando's in Kaapland in die Anglo-Boere-oorlog en vermoedelik verneem van die dappere optrede van Skandinawiese en Russiese oorlogsvrywilligers aan Boerekant. Daarom het hy later persoons- en plekname uit hul lande van herkoms gekies om strate in Valhalla te vernoem. Hy het die lande nie besoek nie en die name waarskynlik gevind in atlasse en in sy 25-delige serie "Myths and legends" van verskeie volke. Die vraag rys waarom hy geen name van oorlogsvrywilligers gekies het nie en dit is moeilik om te beantwoord. Miskien het hy te min kennis van hul name gehad. Hy of ander persone het Griekse plekname, doopname van vroue en 'n paar vanne bygevoeg. Bygevolg het Valhalla nou 'n bonte verskeidenheid van straatname.

Mevrou Liebenberg het die straatname netjies ingedeel in Skandinawiese plek- en persoonsname, Russiese en Griekse plekname, manlike en vroulike name en 'n klein resgroep. Sy het veel navorsing gedoen om die identiteit van die name vas te stel.

Skandinawiese mitologiese name: Valhalla (saal van die gevalle krygshelde) - Wodin (wankombinasie van Westgermaans Wodan en Skandinawies Odin; krygsgod en god van inisiasie) - Baldur (god van lig en lewe) - Freya (gemalin van Wodar/Odin) - Thor (Westgermaans Donar; dondergod) - Valkyrie (maagd en metgesel van Odin na die slagvelde).

Skandinawiese historiese name: Alaric (koning van die Visigote, oorlede in Suid-Italië in 510 n.C.) - Magnus (d.w.s. die grote; koning van Noorweë 1073-1103) - Oscar (Oscar I, koning van Swede in 1844-57; Oscar II, koning van Swede 1857-1907) - Viking (bewoner van 'n vik of baai in Skandinawië).

Skandinawiese plekname: Algemeen: fjord (d.w.s. inham); uit Noorweë: Angvik - Bergen - Bodo - Bruarfoss - Flora - Hammerfest - Lister - Myrdal - Olden - Oslo - Tana - Vestness - Vindhalla - Vinstra; uit Swede: Arekutan - Falun - Gota - Vinlet - Visby; uit Finland: Aland - Imatra; uit Ysland: Gulfoss - Hekla.

Russiese plekname: Botna - Gyda - Olga.

Griekse plekname: Acropolis - Atsiki - Lemnos

Die skryfster noem verder nog 12 doopname van vroue en mans, 14 vanne van uiteenlopende en vaag bekende herkoms, asook die resgroepe Aero, Atlas, Meteor en Pion.

Sy wys op spellingsveranderinge waar Skandinawiese lettertekens nie oorgeneem kon word nie. Åland is nou Aland, Bodø is nou Bodo, Florø is Flora en Göta is Gota.

Dit sou sinvoller en histories beter gewees het om strate in Valhalla na historiese persone, soos vreemde vrywilligers in die oorlog, te vernoem, byvoorbeeld na Johan Flygare en Jens Jörgen Friis, twee kommandante van die Skandinawiese vrykorps, en Ingvald Schröder-Nielsen, Noorse vrywilliger en outeur onder generaal Koos de la Rey, die Rus Maximov, hoof van die vreemdelegioen, en die Pool Leo Pokrovsky, vir wie 'n eie herinneringsplaat op die Burgermonument te Utrecht aangebring is. Nou is Valhalla opgesaal met 'n klomp vreemde irrelevante name, ten dele van onbekende identiteit, wat moeilik is om korrek te spel en uit te spreek. Dit is geen tragedie nie, maar wel 'n versuimde geleentheid vir sinvolle naamgewing.

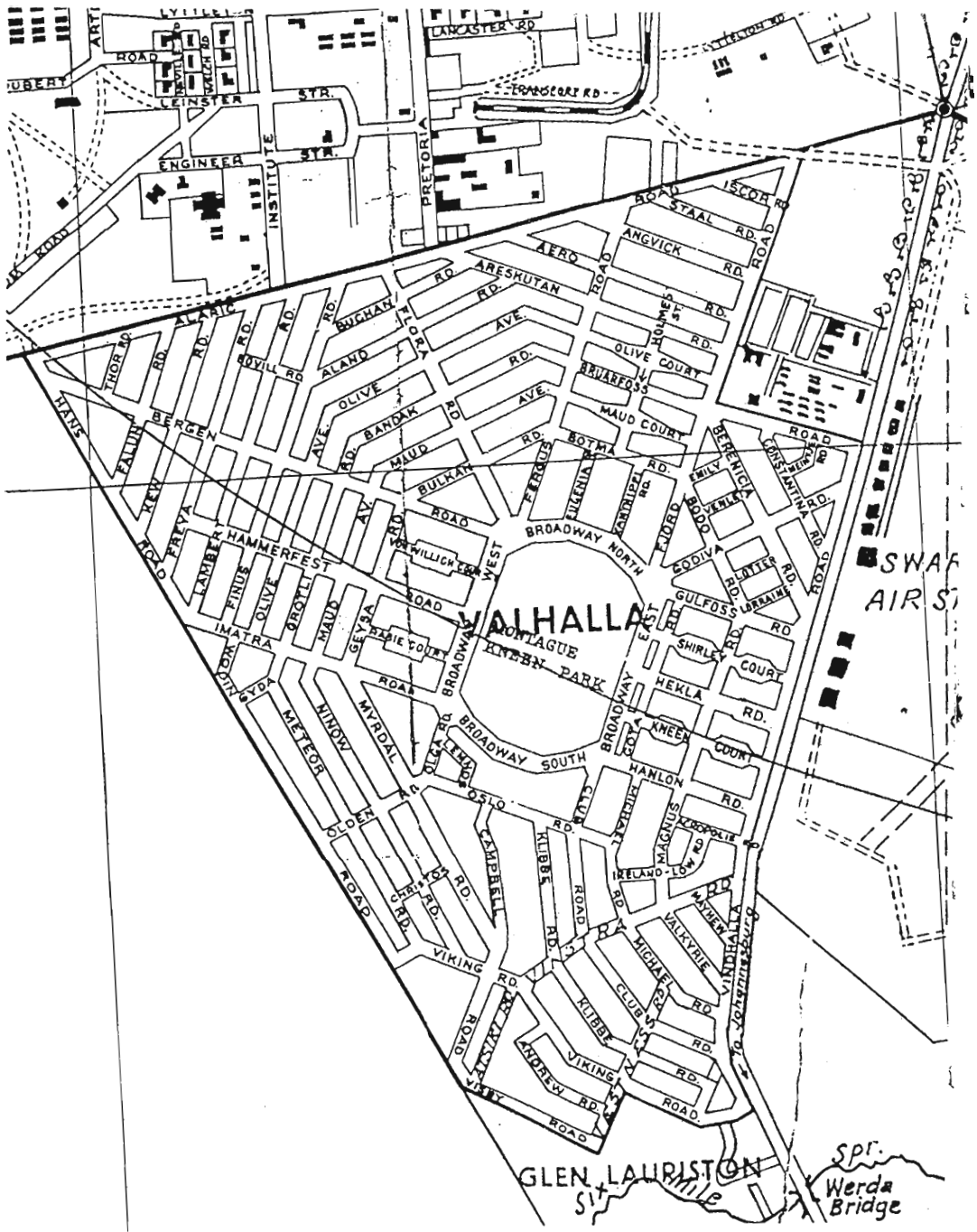
Verwysing

- 1) Mev/Mej. H.C. Liebenberg, "Valhalla - uniek in Suid-Afrikaanse naamgewing?" in "Nomina Africana, Tydskrif van die Naamkundevereniging van Suider-Afrika" volume 2, no. 1, jaargang 2, nr 1, April 1988, p.109-158.

-o-

Boek oor 75 jaar Afrikaanse Hoër Meisieskool te Pretoria

Daar het onlangs 'n boek verskyn oor 75 jaar geskiedenis van die Afrikaanse Hoër Meisieskool in Pretoria. Skryfsters is prof. Rena Pretorius, vroeëre hoof van Departement Afrikaans in die Universiteit van Pretoria, en mev. Ina van Schalkwyk, tans hoof van die departement tale in die Meisieskool. Die titel lui "Ek sien haar wen". Die boek behandel eers die tydperk 1920-1930 toe die leerlinge sowel dogters as seuns was, en die jare na 1930 toe die skool slegs dogters as leerlinge gehad het. Ander hoofstukke behandel die jare tot 1944 toe mej. Evelyn Venter prinsipaal was, 1945-1962 onder mev. Elizabeth Steyn, 1962 en volgende jare onder mev. Agnes Holzhausen. Sy is opgevolg deur mev. Louisa Venter as die huidige prinsipaal. Die boek is uitgegee deur Daniel Engelbrecht en kos R100, verkrygbaar by die Meisieskool.



Landkaart met die voorstad Valhalla aan die suidkant van Pretoria met aanduiding van die eksotiese Skandinawiese en ander buitelandse straatname in die voorstad.

PRETORIA HEBREW CONGREGATION 100 YEARS

Book review of "Centenary Brochure 1895-1995, Pretoria Hebrew Congregation"

by C. De Jong

Pretoria has always had less Jewish inhabitants than Johannesburg and Cape Town. Of late their number has fallen owing to a decline of births and of departures, so that the two Jewish congregations have sold their synagogues and the Carmel primary and secondary schools have been taken over by Crawford College in Johannesburg. In history the departure of numerous Jews has always been a omen of economic decline or loss of political liberty. Nevertheless the Pretoria Hebrew Congregation has published a "Centenary Brochure 1895-1995" of 45 pages with articles on the history of ministers and of institutions of the congregation and numerous gratulations.

The first article is a reprint of Mr S.A. Rochlin's paper of 1949. He denies the story that very few Jews settled here before the 1890's and maintains that Jewish traders accompanied the first Voortrekkers to Transvaal. He mentions M. de Vries (1867), D.M. Kisch (1877-1881), A.M. Nellmapius (1880's), Samuel Marks and Isaac Lewis (1880's). In 1895 the local Jews founded the first congregation with rabbi E. Jaffe as minister. On 20 August 1898 their first Shul was opened in Market Street, now Kruger Street North. An excerpt of the notice of its opening in "The Press Weekly" of 20 August 1898 appears in the Brochure. The upper ten of Pretoria was present there. S. Marks had donated the bricks for the building and an installation for electric lights. The style is Moorish-Arabic, the name of the architect is not mentioned, the contractor was Kröckel. This Shul was bought by the Department of Public Works and replaced by a modern synagogue in Pretorius Street in 1953.

Biographies of Dr. Woolf Hirsch, rabbi in 1923-47, and his successor Sydney Katz (minister 1953-91) are reprinted in the Brochure. Both were very

learned and active men. Mr M. Silber writes on p.25 on the Miriam Marks School for Jewish education. Money for this school, opened in 1905, was donated by S. Marks and it was named after his mother. It was virtually replaced by the Carmel School.

Also the contribution on the Rachel Spero Nursery School is a reprint. This Hebrew Kindergarten was named after a daughter of a rich Jew at Pretoria who donated the money for the founding of the school. Owing to the falling number of attendant children it was combined with the Hillcrest Nursery School in 1986.

The last pages of the Brochure tell of the local Jewish choirs. The Brochure is well-illustrated and an interesting contribution to the history of the Jews in our city.

-o-

Alphabetical Register on "Pretoriana" and "Newsletter" on sale

Mr T.E. Andrews, a member of the committee of our Society and editor of the monthly "Newsletter", has composed an Index and Alphabetical Register on issues nos. 74 to 100 of "Pretoriana" and on the issues numbers 31-65, 66-92 and 93-115 respectively of the "Newsletter". He has done a time-consuming and very deserving work. 50 copies of his Index have been photostated and bound in a paper cover. It is an extensive book of 168 pages, size A4. It is on sale at only R15,00 plus R3,00 postage. The book was financed by a special grant of one of the sponsors of our Society. It is to be ordered from the Secretary of our Society, PO Box 4063, Pretoria 0001.

BOEKBEPREKING

Boekbespreking van: Anton C. van Vollenhoven, "Die militêre fortifikasies van Pretoria, 1880-1902", uitgegee deur Heinekor, Pretoria, 1995, 147 pp, geïll., prys R60,00.

deur C. de Jong

Die skrywer deel die fortifikasies of versterkings in en by Pretoria in soos volg:

periode I, die Eerste Anglo-Boere-oorlog 1880/81

periode II, die jare 1896-99 tussen die Jameson-inval en die Tweede Anglo-Boere-oorlog 1899-1902

periode III, die Britse besetting van Pretoria 1900-1902

Van Vollenhoven noem drie soorte bronne:

- (A) oorspronklike bouplanne en tegniese tekeninge; hulle ontbreek vir periodes I en II en is miskien beskikbaar vir periode III in die Public Record Office te Londen wat nog nagegaan moet word;
- (B) al dan nie gepubliseerde beskrywings; hulle is merendeels verwysings in geskrifte en oppervlakkig, maar tog 'n waardevolle bron van inligting, amper die enigste in periodes I en II;
- (C) histories-argeologiese opgrawings; hulle is slegs in Fort Daspoortrand of Westfort verrig deur Van Vollenhoven in 1989.

Periode I - Die Britse garnisoen van Pretoria het die volgende versterkings aangelê tydens die beleg deur die Boere in 1880/81: die reeds bestaande leërkamp, Fort Royal, ook Fort Campbell genoem, Fort Commeline en Fort Tullechewan, die tronklaer en Convent Redoubt. Slegs van Commeline bestaan 'n oorspronklike plan in Public Record Office. Slegs van Commeline en miskien van Tullechewan is iets oor. Op die plek van Fort Royal aan Paul Krugerstraat is 100 jaar later, in 1980, 'n gedenkplaat aangebring. Al die versterkings was van beskeie afmetings en eenvoudig.

Die meeste dokumentasie is in publikasies van Lady Bellairs, J.H. Grobler en J. Nixon.

Periode II - Dit het die opvallendste versterkings opgelewer, die Boerefote Klapperkop, Schanskop, Wonderboom en Daspoortrand of Westfort. Hulle is gebou as reaksie op die Jameson-inval om die hoofstad Pretoria te verdedig. Drie

is tot Nasionale Gedenkwaardigheid verklaar, Daspoortrand nie. Laasgenoemde is volgens 'n Franse ontwerp gebou, die ander kleiner forte volgens 'n Duitse ontwerp. Daar is talle verwysings na die Boereforte, maar volgens Van Vollenhoven slegs een wetenskaplike beskrywing, naamlik van Klapperkop, van J. Ploeger en H.J. Botha, "The fortification of Pretoria, Fort Klapperkop, yesterday and today", Government Printer, Pretoria, 1988, 95 pp. Die forte Klapperkop en Schanskop is gerestoureer en het as militêre museum gedien, die ander twee nie.

Een van die grootste gevare vir bouwerke is die ondeskundige restourateur. Dit val my toe ek in Van Vollenhoven se boek lees dat die ondeskundige skoonmaak van Fort Wonderboom in 1986 onherstelbare skade aangerig het.

Buitelandse en Transvaalse offisiere wat in Europa opgelei is en wat president Kruger aan hul kant gekry het, het die fortebou voorgestel. Hulle het gedeel in die militêre tradisie wat versterkings as noodsaaklike verdediging beskou (wat ek die fortekompleks noem), 'n tradisie wat tot die Tweede Wêreldoorlog stand gehou het. Van die agt ontwerpte forte is vier gebou. As redes vir die beperking tot vier noem die skrywer:

- (a) uitputting van beskikbare geld by die Transvaalse regering
- (b) vertoog van kommandant-generaal Piet Joubert dat hy nie by magte is om ook die nog te boue forte van opgeleide manskappe en geskut te voorsien nie; ek voeg by:
- (c) Joubert se onwil jeens die fortebou. Hy het besef dat die berede, mobiele oorlogvoering die beste by die burgers se mentaliteit pas en dat hulle onwillig sou wees om hulle in versterkings te laat opsluit en beleër. Dit het geblyk in die Tweede Anglo-Boere-oorlog: die Boereforte se geskut en manskappe is kort na die begin van die oorlog na die fronte by die landsgrense oorgebring en by die nadering van die Britse leër is die forte sonder 'n skoot oorgegee.

By die besetting van Pretoria het die Britte dadelik die Boereforte weer beman en bewapen as onmisbaar vir die verdediging van die stad. Enkele jare na die oorlog is die forte ontruim en hulle het tot ruïnes verval. 'N Ou interessante vraag is in hoever die verval spontaan was of wel deur die owerheid veroorsaak is. Van Vollenhoven skryf daaroor op p.72: "Dit wil voorkom asof die dakke van die forte met plofstof vernietig is. Die tydstip is nie bekend nie." Daar word gegis dat die forte heimlik opgeblaas is tydens die partypolitieke woeling in 1914 of 1933 of 1939-45. Van Vollenhoven het geen bevestiging gevind van die

bewering dat generaal J.C. Smuts die forte laat opblaas het nie.

Ek voeg by dat die SA Weermag Klapperkop en Schanskop weens besuiniging ontruim het, dat die Stadsraad van Pretoria hulle oorgeneem het om as historiese monument te bewaar en weer as museum in te rig, en dat planne tot bewaring van Wonderboom, eiendom van die Stadsraad, en van Daspoortrand, niemand se eiendom, al jarelank bestaan.

Die skrywer vind die grootste fort, Daspoortrand, die interessantste en het daar in 1989 uitgrawings verrig van die westelike ammunisietonnel, die proviandkamer en die ingangspoort. Hoofstuk 5 bevat sy gedetailleerde verslag en 'n lys van artefakte wat hy daar gevind het.¹⁾

Periode III - Die Britse weermag het die vier Boereforte beman en bewapen en in en om Pretoria 61 groot en klein blokhuse gebou om die stad teen Boerekommando's te verdedig. Slegs twee blokhuse is bewaar, Johnston Redoubt op Meintjeskop en Vesting op Voortrekkerhoogte, beide nie toevallig op owerheidsterrein nie. Die orige is almal gesloop.

Daar is veel minder oor periode III as oor I en II gepubliseer. Daar is twee wetenskaplike publikasies. Van Vollenhoven noem dié van D.C. Panagos en L. Faber, "Aerial location of fortifications of the Anglo-Boere War" in "Military History Journal", 1988; ek voeg by: Richard Tomlinson, "British blockhouses in the Pretoria area, 1900-1902", in "Pretoriana", Maart 1994, nr. 104. Soos vermeld is, bevat argiewe in Londen moontlik meer inligting.

Van Vollenhoven het sy verhandeling waarmee hy in 1992 die doktorsgraad in die Universiteit van Pretoria verwerf het, in die vorm van die hier bespreekte boek uitgegee. Hy noem dit beskeie 'n gidsstudie vir voortgesette ondersoek na die versterkings in en by Pretoria. Dit is 'n besonder deeglike en baie sistematies ingedeelde werk en verdien groot waardering. Ek het twee aanmerkings. Die boek ontbeert landkaarte waarop die versterkings duidelik aangegee is, en 'n samevatting in Engels, amptelike landstaal en wêreldtaal.

Verwysing

- 1) Die skrywer het voorafgaande aan sy verhandeling oor sy werk in Daspoortrand gepubliseer, naamlik die artikel A.C. van Vollenhoven, "Fort Daspoortrand as deel van die fortifikasieplan van Pretoria", in "Suid-Afrikaanse Tydskrif vir Kultuurgeskiedenis", jaargang 4, nr. 1, 1990.

GEÏNTERNEERD IN PORTUGAL

Boekbespreking van: O.J.O. Ferreira, "Viva os Boers! Boeregeïnterneerdes in Portugal tydens die Anglo-Boere-oorlog 1899-1902", eie uitgawe, Pretoria 1994, 294 pp, geïll., bibliografie, indeks, prys R60

DIS AL

Dis die blond,
dis die blou,
dis die veld,
dis die lug;
en 'n voël draai bowe in eensame vlug -
dis al.

Dis 'n balling gekom
oor die oseaan
dis 'n graf in die gras,
dis 'n vallende traan -
dis al.

Jan F.E. Celliers, 1865-1940

Die lotgevalle van die in Portugal geïnterneerde Boere en buitelandse vrywilligers tydens die Tweede Anglo-Boere-oorlog (1899-1902) was in die algemeen gunstiger as dié van die Boerekrygsgevangenes en van bewoners van konsentrasiekampe in Suid-Afrika. Die geïnterneerdes het daarom minder aandag van historici getrek, hoewel daar enkele publikasies oor hulle verskyn het. Daarom is die boek van Dr. O.J.O. Ferreira, professor in die Universiteit van Pretoria, baie welkom, te meer omdat die jaar van herdenking van die oorlog in 1999 nader. Hy het alle verblyfplekke van geïnterneerdes in Portugal besoek en deeglike argiefwerk en navorsing in Suid-Afrika en Portugal verrig.

Portugal is 'n lieflike land met gevarieerde natuurskoon en 'n lang, boeiende geskiedenis en is vol monumente. Die geïnterneerdes is gekwel deur sorg oor hul familie, vriende en lewensbestaan na hul repatriëring, maar sommige was tog in staat om te geniet van die aantreklikhede in die land van hul ballingskap.

Die outeur beskryf die uitwyking van Boerestryders en niestryders en buitelandse oorlogsvrywilligers oor die landsgrens van Transvaal na die Portugese

gebied Mosambiek, aanvanklik onder bevel van veggeneraal François Jacobus Pienaar, toe die Britse leër na die grens opruk in September 1900, hul verblyf in Lourenço Marques en hul vervoer in drie Portugese skepe na Portugal. Die Portugese regering het die vlugtelinge na Portugal oorgebring omdat Lourenço Marques 'n klein stad en oorvol met te min geriewe was, siekte, o.m. malaria uitgebreek het en die Britse regering beswaar had teen die aanwesigheid van 'n groot aantal strydvaardige mans digby die besette Transvaal.

Volgens prof. Ferreira was die Portugese regering in 'n lastige dilemma. Enersyds moes hy Groot-Brittanje geheel ter wille wees, omdat dié land sedert die Middeleeue bondgenoot van Portugal was en in die 19de eeu as magtigste moondheid beskermer van Portugal en sy oorsese gebied was. Portugal mog daarom die Boererepublieke nie steun nie en geen strydere en krygsbehoefes na Transvaal deurlaat nie. Andersyds moes die regering rekening hou met die openbare mening in Portugal wat steeds meer teen die koningshuis gekant was en anti-Brits was. Prof. Ferreira kon as verklaring daarvan gewys het op die inperking van die Portugese invloedssfeer in Afrika deur die uitbreiding van Britse gebied deur Rhodes en andere in 1880-1900. Die stemming onder die Portugese volk was daarom uitgesproke pro-Boer. Die geïnterneerdes is orals in Portugal verwelkom met die gejuig "Viva os Boers!" (lewe die Boere!). Die Portugese owerheid in Lourenço Marques het deurvoer van wapens en ammunisie na Transvaal belet, maar dié van ander goedere en oorlogsvrywilligers oogluikend toegelaat.

Ek merk op dat die houding van die Portugese owerheid veel minder vriendelik jeens die Boere in Angola na die Eerste Wêreldoorlog was omdat hulle toe van mening was dat Angola die Boere nie meer nodig het nie en omdat hulle as onassimileerbaar en politiek onbetroubaar beskou is. Hulle is in Angola gewantou as Protestante en as afstammeling van die gehate Nederlanders wat in die 17de eeu die Portugese uit talle kolonies verdryf het en tydelik Angola en Brasilië beset het. Daarom het die meeste Boere in 1928 uit Angola na Suidwes-Afrika geëmigreer: die omgekeerde Dorslandtrek na Angola in 1880-1900.¹⁾

Prof Ferreira beskryf uitvoerig die verblyfplekke en lewensomstandighede van die geïnterneerdes in Portugal en hul repatriëring nadat hulle die eed van trou aan die Britse koning afgelê het. Buitelanders mog nie na Suid-Afrika teruggaan nie.

In die beskrywing van verblyfplekke gee die outeur welkome besonderhede oor die gesteldheid en geskiedenis van die dorpe en geboue - voormalige kloosters en forte - waar die geïnterneerdes ondergebring is. Die plekke was Tomar,

Alcobaça, Penich, Caldas da Rainha, Abrantes en Oeiras. In Tomar is generaal F.J. Pienaar, sy gesin en gevolg ondergebring. Weens sy dubbelsinnige houding jeens die Britse owerhede is hy deur die ander vlugtelinge reeds in Mosambiek uitgestoot, maar die Portugese het hom steeds as hoofoffisier met onderskeiding behandel. Na die oorlog was sy gedrag net so bevreemdend en eers na talle jare het hy na Suid-Afrika teruggekeer. - Alcobaça is bekend om die groot vroeëre koninklike abdy waar die Boere gehuisves is, en die kloosterkerk waar koning Pedro en sy geliefde Ines de Castro se praalgrafte is - Peniche is 'n groot fort aan die oseaan, waar die Boere gehuisves is²⁾ Die plek was nogal geïsoleerd en winderig en daarom die mins gewilde verblyfplek. - Caldas da Rainha beteken warmbronne van die koningin; sy was Leonora van Lancaster wat die badplaas aangelê het. Die Nederlander Cornelis Plokhooij van Pretoria het u it die dorp na Nederland ontsnap terwille van sy vryheid, nie omdat hy daar ongemak verduur het nie. Hy skryf: "Het leven in Caldas da Rainha was bepaald aangenaam."³⁾ - In Oeiras is 'n fort waar 33 vlugtelinge, onder wie buitelanders, aangehou is as ongewenste persone of wetsoortreders.

Onder die geïnterneerdes was nie-Suid-Afrikaners. Sommige is interessante persone. Plokhooij is hierbo reeds vermeld. Ek het gepubliseer oor die Nederlander Teunis Cornelis Keuzenkamp wat ruim 100 jaar oud geword het, en die Noor Axel Onsum.⁴⁾

Volgens die skrywer het die Portugese owerhede en publiek die geïnterneerdes in die algemeen baie tegemoetkomend en vriendelik behandel. Hy sluit af met 'n hoofstuk waarin die omstandighede van die geïnterneerdes met dié van die krygsgevangenes en bewoners van konsentrasiekampe vergelyk word. Daar was ooreenkomste, soos die gevoel van ballingskap en heimwee, die geheel vreemde omgewing, taalmoeilikhede en die bekommernis oor familie, vriende, die boereplaas en die toekoms na repatriëring. Die skrywer wei nie uit oor die verwoeste plase, herbouvraagstukke en omgekome families wat ook die terugkerendes uit Portugal aangetref het nie. Daar was ook groot verskille. Die skeepsvervoer weg uit Suid-Afrika was vir die geïnterneerdes heelwat aangenamer as die ellende op see vir krygsgevangenes. Eersgenoemdes is meestal tegemoetkomender en welwillender bejeën en was in veel gunstiger lewensomstandighede as die strydere en niestryders in Britse kampe en hulle het veel meer bewegingsvryheid geniet.

Die boek bevat 'n bylae met 'n naamlys van geïnterneerdes. Die totaal daarvan is 1019, van wie 809 volwassenes en 208 kinders onder 18 jaar en slegs 5 persone ouer as 60. Die opgawes van buitelanders loop baie uiteen en is

volgens die naamlys 127.

Die boek bevat 'n bibliografie van nie minder as 14 bladsye en 'n indeks. Dit is 'n baie verdienstelike werk en 'n goeie aanwys vir die geskiedwerke oor die Anglo-Boere-oorlog.

Verwysings

- 1) Kyk C. De Jong, "Lewenskets van ds. Pieter van Drimmelen, 1873-1919 (2), Besoeke aan Angola en lewenseinde", in "Pretoriana" nr. 105, September 1994, p.48-50.
- 2) Prof. Ferreira skryf op p.136 dat die fort in Peniche in Vaubanstyl gebou is, maar dit is onmoontlik, omdat die fort in 1645 voltooi is en die Franse vestingboukundige Sébastian Vauban geleef het van 1633 tot 1707. Maar die vergissing om 17de-eeuse forte aan die skool van Vauban toe te skryf word dikwels begaan.
- 3) Dr. J. Ploeger het 'n artikel oor Cornelis Plokhooij, 1877-1964, gepubliseer in die "Suid-Afrikaanse Biografiese Woordboek", deel 4, Raad vir Geesteswetenskaplike Navorsing (RGN), Pretoria 1981, Plokhooij het sy oorlogsherinneringe gepubliseer in sy boek "Met den Mauser", Gorinchem 1901. Hy het na die Eerste Wêreldoorlog teruggegaan na Suid-Afrika en was joernalis en 'n bekende Nederlander in Pretoria.
- 4) C. De Jong, "Twee broers Keuzenkamp uit Rotterdam als vrijwilliger in de Anglo-Boere-oorlog" in "Nieuws uit Zuid-Afrika", jaargang 15, nr. 7 en 8, Pretoria, december 1975 en januari 1976, p.14-15,

Axel Onsum in C. De Jong, "Skandinawiërs in die Tweede Anglo-Boere-oorlog 1899-1902", deel I, eie uitgawe, Amsterdam, 1983, p.38-39.

PRETORIANA NO./NR. 108

Inhoudsopgawe/Table of contents	Bls.
Bestuurslede/Committee members	2
Herdenking van die opening van die Oosterlyn en Suidoosterlyn	3
Robert C. de Jong, "The iron road to the sea: The Pretoria-Maputo railway 1895-1995"	3
Robert C. de Jong, "A festa dos 100 anos: Die fees van 100 jaar"	17
Robert C. de Jong, "NZASM: Memories of a hundred years"	24
Herdenking van die Jameson-inval, 1896-1996	30
C. de Jong, "Die Jameson-inval in Transvaal, 1895/96"	30
C. de Jong, "'n Nederlandse gedig as reaksie op die Jameson-inval: Barend ter Haar, 'Het Volk van Nederland aan zijne broeders in Transvaal'"	37
Rudyard Kipling se gedig "If"	45
Ander artikels	52
N.A. Coetzee, "Die eerste plase in Pretoria uitgemeet"	52
C. de Jong, "Lewenskets van Camillo Ricchiardi, kampioen van die Boere in 1899-1902"	55
C. de Jong, "Lewenskets van onderwyser J.J. Groeneweg, 1870-1945"	67
Willem Hessels, Gedig oor Meintjeskop	73
C. de Jong, "Walhalla in Beiere en Valhalla in Pretoria"	74
Boekbesprekings deur C. de Jong	79
"Pretoria Hebrew Congregation 100 years"	79
Bespreking van A.C. van Vollenhoven, "Die militêre fortifikasies van Pretoria 1880-1902", Heinekor, Pretoria, 1995, 147 pp.	81
Geïnterneerd in Portugal - Bespreking van: O.J.O. Ferreira, "Viva os Boers! Boeregeïnterneerdes in Portugal tydens die Anglo-Boere-oorlog 1899-1902", eie uitgawe, Pretoria, 1994, 294 pp.	84