

DIE DUITSE PASSASIEERSKIP 'PRETORIA' – 50 JAAR GELEDE

deur C. de Jong

In 1936 is te Hamburg die passieskip 'Pretoria' te water gelaat. Ek het in *Pretoriana* No. 83, Februarie 1983, p.24-25 'n paar besonderhede oor die skip se loopbaan en lotgevalle en die talle veranderings van eienaar en naam vermeld. Die skip is enige male verbou en in 1958 oorgedra aan 'n Indonesiese redery wat dit 'Gunung Djati' gedoop het en vir vervoer van Moslimpelgrims tussen Indonesië en Arabië, waar hulle Mekka wou besoek, bestem het. 'Gunung Djati' beteken berg djati; djati is 'n soort kiaathout wat in Indonesië veel aangeplant word.

Ek het in die maandblad *Zuid-Afrika* van die Nederlands-Zuid-Afrikaanse Vereniging (NZAV) te Amsterdam - gestig in 1881 - jaargang 13 no. 8, Augustus 1936, p.103, 'n berig oor die van stapel loop van die 'Pretoria' gevind en laat hier die vertaling daarvan uit Nederlands volg.

Duitse Afrika-lyne

Nuwe passieskip vir die diens van Duitsland na Suid-Afrika

Op 16 Julie (1936) het op die skeepswerf Blohm & Voss (te Hamburg) die s/s 'Pretoria' van stapel geloop. Dit is die eerste van die twee vinnig varende skepe wat in die vorige jaar deur die Duitse Afrika lyne bestel is. Die s/s 'Pretoria' is bestem vir die sneldiens na Suid-Afrika en is groot 16 000 bruto registerton² lang 176 meter, breed 22 meter. By 'n snelheid van 18 seemyl³ sal die reis van Southampton via Las Palmas (Kanariese eilande) en Walvisbaai na Kaapstad ongeveer 15 dae duur.

Die skip sal 150 passasiers eerste klas en 350 passasiers toeriste klas kan vervoer en het 'n bemanning van 250 persone. Die laairuimte bedra ongeveer 13 300 kubiekmeter, waarvan ongeveer 1200 kubiekmeter koelruimte is.

Die nuwe tipe skip het 'n geheel ander indeling as die ander skepe, wat slegs met die grotere tonnasje bereik kon word. Geheel nuut is die groot hal waarop alle kantore, winkels, spreekkamer van die geneesheer, haarkapsalons ensovoorts uitkom en wat tussen die eerste en toeristeklas geleë is. Die 'Pretoria' sal op 12 Desember (1936) sy eerste reis, hoofsaaklik as toeristereis bedoel, na Suid-Afrika onderneem. Ná die afvaart van Southampton sal Lissabon en Casablanca aangehoop word; vervolgens word die reis via Madeira, Las Palmas en Walvisbaai na Kaapstad voortgesit. Die toeriste sal die Victoria-waterval asook die Kruger Wildtuin besoek en hulle weer inskeep te Lourenço Marques; daar sal die 'Pretoria' sy terugreis via Suid-Afrika en die Kanariese eilande na Europa aanvaar.

1. Die 'Pretoria' het 6 stoomturbines gehad met 'n masjienvermoë van 4000 Nominale Perdekrigte (NPK)
2. Een registerton is 100 kubiek voet of 2,832 kubiekmeter.
3. Een seemyl is 1852 meter.

GEDENKTEKENS VIR MINDER BEKENDE PERSONE

IN EN OM PRETORIA (4)

CHRISTER UGGLA, DIE KANONDOKTER

deur C. de Jong

Daar bestaan geen besondere gedenkteken vir ingenieur Ugkla nie. As ek 'n gedenkteken vir hom sou moet aanwys, sou ek die replika van die Long-Tomkanon op Fort Schanskop noem, want hy was nou by die Long-Toms betrokke.

Axel Christer Helmsfrid Ugkla, 1865-1945, is gebore in Gothenburg as lid van 'n vooraanstaande Sweedse adellike geslag wat hoë offisiere en amprenare en ondernemers opgelewer het. Hy het in Swede vir siviele ingenieur gestudeer en sy studie voltooi te Zurich in Switserland in 1889. Na enkele betrekkings van kort duur het hy in 1890 hoof van die werkswinkel van die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) in Pretoria geword. Hy was toe slegs 25 jaar oud. Talle ingenieurs het in die 19e eeu by buitelandse spoorweë gedien, ook Ugkla. Hy het sy werk bekwaam verrig en was ook op sosiale gebied aktief. Daar was heelwat Skandinawiërs werksaam by die NZASM en aan die opbloeiende Witwatersrand en hy het gepoog om hulle by mekaar te bring. By die uitbreek van die Anglo-Boereoorlog in Oktober 1899 het hy die Skandinawiese vrywilligerskorps en ambulans by die Boereleër georganiseer. Vir die eerste keer in die geskiedenis het toe vier Skandinawiese volke saam teen die vyand opgetrek. Ugkla was 'n geesdriftige voorstander van die Groot-Skandinawiese strewe. Hy is gevra om die korps in die stryd te lei, maar die Transvaalse regering het aan hom opgedra om hoof van die NZASM-werkswinkel te bly, omdat hierdie inrigting wapenfabriek geword het. Die Zuid-Afrikaansche Republiek het geen wapenfabrieke gehad nie en hulle moes by die uitbreek van die oorlog in 1899 geïmproviseer word. Hulle was die gieterij van Thomas Begbie te Johannesburg wat ammunisie gemaak en in April 1900 deur 'n ontploffing geheel verwoes is, en die werkswinkel in Pretoria waar kanonne herstel en toerusting gemaak is.

'n Paar dae na die begin van die oorlog het die werkswinkel in 48 uur enkele spoorwegrytuie ingerig vir vervoer van gewondes van die front. Die vier groot vestingkanonne, Long-Toms genoem, is in November 1899 van die forte by Pretoria na die Boerestellings by die drie beleërde stede oorgebring. Toe hulle probleme oplewer, is hulle onder Ugkla se toesig gestel. Op 6 Desember 1899 het Britte by 'n uitval uit Ladysmith 'n Long-Tom swaar beskadig. Die kanon is na Ugkla in Pretoria gestuur. Hy het dit laat herstel en 'n stuk van die beskadigde loop afgesaag. Daarna is dit "die Jood" genoem en na die front in Natal teruggestuur. By hul uitval het die Britte ook 'n

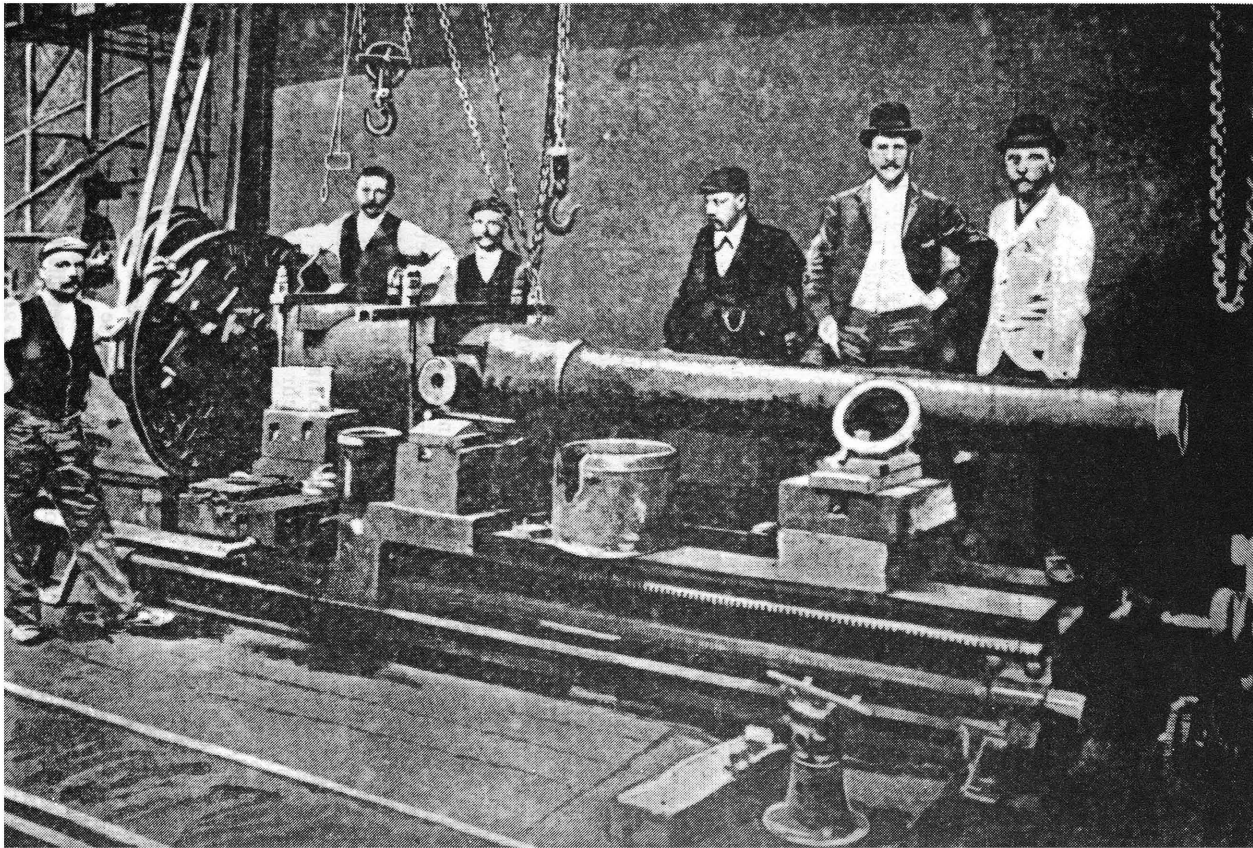


Foto van die herstelde Long Tom-loop wat by Ladysmith begin Desember 1899 deur Britte beskadig is, in die werkswinkel van die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) te Pretoria. Die tweede persoon van regs is Ing. Christer Uggl, direkteur van die werkswinkel

Uit: L. Penning, *De oorlog in Zuid-Afrika*, D.A. Daamen, Rotterdam 1899, p. 269

112 mm Krupp-houwitser se loop opgeblaas. Die NZASM-werkswinkel het onder Ugkla se leiding met eenvoudige middele 'n nuwe loop vir die kanon gemaak en dit is weer in diens gestel. Hy is toe "die kanondokter" genoem.

Ugkla het ook die raaisel van die Long-Tom-granate opgelos. Die helfte of meer daarvan wou nie ontplof nie en daar is gefluister dat die Schneider-fabriek te Creusot in Frankryk wat die Long-Toms en granate gelewer het, van sabotasie van die ammunisie verdink moes word. Ugkla het vasgestel dat na die afskiet van die granaat die skokbuis deur die draaiende beweging van die granaat daarvan losgeraak het, sodat die bom nie kon ontplof nie. Dit het die Noorse militêre attachee by die Boereleër, kaptein Julius Allum, van hom by sy besoek in Mei 1900 verneem en in sy dagboek aangeteken. Ugkla het die skokbuis met 'n pen stewiger aan die bom laat bevestig, maar dit was toe te laat om die loop van die oorlog nog te beïnvloed.

Na die besetting van Pretoria deur die Britse leër op 5 Junie 1900 moes Ugkla natuurlik Suid-Afrika verlaat. Hy is in 1901 aangestel as onderdirekteur van die Machinefabriek Breda in Nederland en in 1909 as direkteur. In 1911 keer hy terug na Swede. Daar was hy direkteur van 'n spoorwegrytuigfabriek van 1911 tot 1928. Vervolgens was hy tot sy aftrede hoof van sy eie tegniese adviesburo.

Hy was visekonsul, konsul en konsulgeneraal van Nederland in Stockholm. Sy belangstelling vir Suid-Afrika het altyd lewendig gebly. Hy het die inisiatief vir die herdenking van die slag by Magersfontein in die vier Skandinawiese hoofstede en Suid-Afrika in 1924 geneem om die Skandinawiese strewe te bevorder. Hy het in 1938 van die Unieregering die "Dekorasie voor trouwe dienst" aan die Boererepublieke ontvang.

Dit lyk of hy tans vergeet is. Werke oor die NZASM, soos die belangrike van prof. P.J. van Winter, *Onder Krugers Hollanders* (2 dele, Amsterdam 1937 en '38), vermeld hom nie. Hy verdien 'n herinneringsteken in die huidige werkswinkel van die spoorweë in Waltloo by Pretoria en 'n straat wat na hom vernoem dien te word.

Bronne:

- C. de Jong, Ugkla, Axel Christer Helmfrid, artikel in die *Suid-Afrikaanse Biografiese Woordeboek*, deel 4, Raad vir Geeswetenskaplike Navorsing en Butterworth, Pretoria en Durban, 1981
- C. de Jong, *Skandinawiërs in die Tweede Anglo-Boere-oorlog 1899-1902*, deel een, Amsterdam 1983, Axel C.H. Ugkla, p. 27-28
- C. de Jong, *Skandinawiërs in die Tweede Anglo-Boere-oorlog 1899-1902*, deel 2, Amsterdam 1984, vertaling van A.C.H. Ugkla se brosjure *Verslag van die herdenkingsplegtighede van Magersfontein, doeleindes en resultate*, Uppsala 1926, p. 151-164

DIE SPOORWEGVERLEDE HERLEEF

deur C. de Jong

In 1986 vier nie alleen Johannesburg nie, maar ook die naburige Germiston sy 100jarige bestaan. Ons moet onthou dat nie Johannesburg nie, maar Germiston - tot 1903 Elandsfontein genoem - die belangrikste spoorwegknooppunt van Suid-Afrika is, dat Germiston na Johannesburg die grootste myn- en nywerheidsentrum van die Witwatersrand is en dat daar sedert 1922 die grootste edelmetaalraffinadery van die wêreld gevestig is. In 1886 het die Duitser August Simmer en die Skot John Jack 'n goudmyn op die plaas Elandsfontein geopen. Op dieselfde plaas het die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) in 1888 'n stasie aangelê. Dié maatskappy is op 21 Junie 1887 te Amsterdam gestig en het begin met 'n spoorlyn vanaf Boksburg oor Elandsfontein na Johannesburg om steenkool na die goudmyne te vervoer. Die lyn is die "Randtrem" genoem. Hierdie merkwaardige naam is verklaar uit die strewe om die transportryers se vrees vir mededinging van spoorweë te ontsien, maar aannemeliker is die verklaring wat wys op ooreenkoms met spoortrems in Europa weens die ligte boumateriaal en ligte rollende materiaal.

Sedert 1983 werk die Bewaringsgroep van die private spoorwegvereniging van Suid-Afrika op sy terrein by Krugersdorp aan die versameling en restourasie van rollende materiaal - een kosbare saak ondanks die talle onbetaalde arbeidsure van toegewyde lede. Die groep het die uitstekende denkbeeld verwerklik om in 1986, 100 jaar na die stigting van Germiston, weer 'n trein tussen Johannesburg en Germiston met die naam "Grand Tram" as woordspeling op "Randtrem" te laat ry. (Stasiemeester op Germiston toe dit Elandsfontein geheet het, was Jacob Punt, vader van Dr. Willem Punt, stigter van die Genootskap Oud-Pretoria). Eindpunt van die gedenkrit op 6 September 1986 was Rosherville, terrein van EVKOM. Die trein is getrek deur die NZASM-lokomotief ("lok") 'Roos'. Hierdie 46-tonner is gebou deur Maschinenfabrik Emil Kessler te Esslingen in Duitsland in 1893 en is onder meer op die Oosterlyn gebruik. Die wisselvallige loopbaan van die 'Roos' is in besonderhede beskryf deur Mnr. R. Searle te Irene, aktiewe lid van die Bewaringsgroep, in die mooi, tweetalige brosjure *The Grand Tram* wat aan deelnemers aan die gedenkrit uitgedeel is.

By die herdenking van die opening van die Oosterlyn tussen Delagoabaai en Pretoria in 1970, 75 jaar ná die opening, het die 'Roos' onder die tydelike naam 'President Kruger' 'n passasierstrein tussen Waterval-Boven en Waterval-Onder oor een van die mooiste trajekte in Suid-Afrika getrek. Hy het eers in 1971 besit van die S.A. Spoorweë geword. Hy is 'n nasionale gedenkwaardigheid, maar werk nog en ry gereeld van Johannesburg na die

raffinadery in Germiston. Die SAS het die 'Roos' welwillend vir die "Grand Tram" uitgeleen. Hy het sy taak uitstekend volbring. Hy is een van die ses NZASM-loks in Suid-Afrika, waarvan twee nasionale monument en die ander gedenkwaardighede is.

Die "Grand Tram" het uit vier rytuie bestaan, oud maar nog in uitstekende toestand. Een van hulle is 'n salonrytuig van die Cape Government Railways van 1907.

In Rosherville aangekom het demonstrasies van rollende materiaal plaasgevind. EVKOM gebruik daar gereeld twee ou loks, 'La Moye' en 'Kitson' (Kitty), albei piekfyn onderhou. Die demonstrasies het my aan die spel met speelgoedtreine in my jeug herinner. 'La Moye' is deur Barclay & Co in Skotland in 1907 gebou en het gewerk op die Engelse Kanaaleiland Jersey. Omdat hy te swaar was en teveel kole verbruik is hy in 1928 verkoop aan die Victoria and Transvaal Power Company wat in 1948 deur EVKOM oorgeneem is. 'Kitson' is in 1979 deur Kitson & Co in Brittanje vir die Natal Government Railways (NGR) gebou.

Op 6 September 1986 is te Rosherville die historiese ontmoeting tussen 'n NZASM-trein met 'n 46-tons lok en 'n NGR-trein deur 'n Kitson-lok getrek, heropgevoer. Dié ontmoeting het in 1895 by Heidelberg in Transvaal plaasgevind by die opestelling van die Suid-oosterlyn tussen Volksrust en Elandsfontein. Dit is vasgelê op 'n foto wat met talle ander afbeeldings in die genoemde brosjure verskyn. Die datum was 10 Oktober 1895.

Op dié sesde September het TV-spanne en spoorweggeesdriftiges talle meters film op die "Grand Tram" verskiet. Dié gedenkriet was 'n waardige voorspel van die herdenking van die NZASM se stigting in 1987. Ons hoop dat die 'Roos' dan weer diens sal mag doen, byvoorbeeld tussen Waterval-Boven en -Onder.

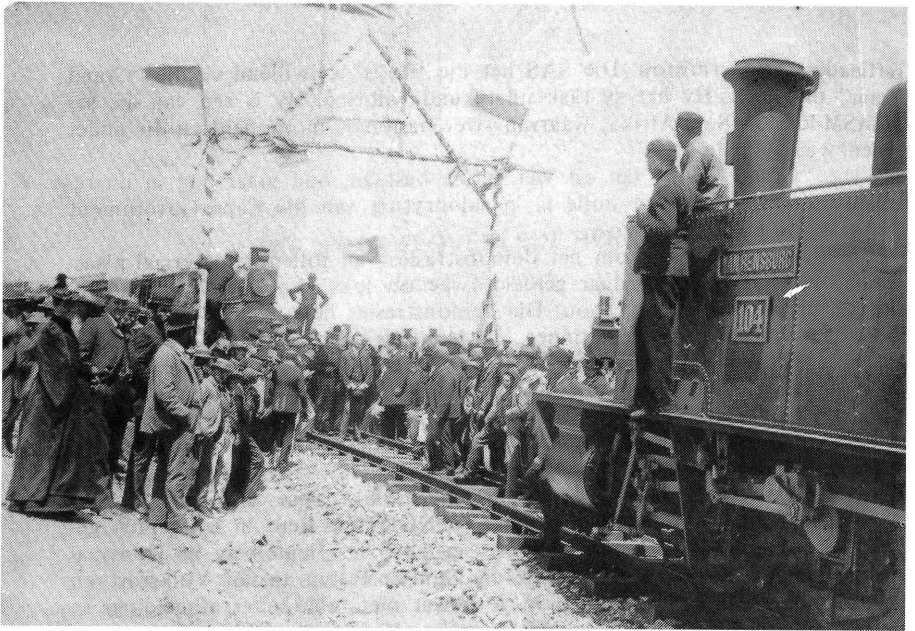


Foto van die ingebruikneming van die Suidoosterlyn: Ontmoeting van 'n trein uit Natal en een uit Elandsfontein by Heidelberg - in die midde Dr. W.J. Leyds (sonder hoed).



Foto van ontmoeting van Kitson-lok van NGR en van 'n NZASM-lok (die 'Roos') te Rosherville op 6 September 1986 as herinnering aan die opstelling van die Suidoosterlyn. Die 'Roos' staan links.

Foto C. de Jong

E. SCHWEICKERDT
(PTY) LTD



FINE ART DEALERS · PUBLISHERS · PICTURE FRAME
SPECIALISTS AND ARTIST'S COLOURMEN
ART GALLERY

89 QUEEN STREET · P.O. BOX 697 · 0001 PRETORIA · SOUTH AFRICA
PHONE: 21-6557 · TELEGRAPHIC ADDRESS: "SCHWEICKERDT"

**85 YEARS OF EFFICIENT SERVICE HAVE GUARANTEED US SATISFIED
CUSTOMERS**

**OUR SUCCESS IS BUILT ON THE PROVEN RECIPE OF EFFICIENCY AND
QUALITY PRODUCTS AND WE SHALL STRIVE TOWARDS EVEN BETTER
SERVICE**

**WIDEST COLLECTION OF REPRODUCTIONS BY OLD AND MODERN
MASTERS**

**ART POSTCARDS, GREETING CARDS, AIRMAIL LETTERS WITH
WILDLIFE DESIGNS**

ORIGINAL PAINTINGS BY WELLKNOWN SOUTH AFRICAN ARTISTS

RESTORATION AND CLEANING OF PAINTINGS

EXPERT PICTURE FRAMERS

SUPPLIERS OF ANY ARTISTS MATERIALS

Directors: E.E. Schweickardt, C.E. Schweickardt, R.W. Friemelt

Die embleem op E. Schweickardt se briefpapier
wat hierbo afgebeeld is, is ontwerp deur J.H. Pierneef



VICTORIA DRUKKERY PRETORIA