

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 faksimilee 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 Bondelswarts 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.