

PAUL KRUGER UITOORLÊ VIR SY EIE BESWIL

D.H. Heydenrych
Universiteit van Pretoria

In Maart 1894 is President Paul Kruger op 'n vernuftige wyse deur 'n koerantredakteur om die bos gelei om te verseker dat hy 'n spoorwegkontrak aan die Natalse regering toeken. En die verbasendste aspek van die petalje was dat dit die Zuid-Afrikaansche Republiek ten goede gekom het! Dit het soos volg gebeur.

Op 4 Januarie 1894 het die Transvaalse Uitvoerende Raad uiteindelik, ná baie wik en weeg, toestemming verleen dat die Natalse spoorweg van Volksrust af na die Witwatersrand verleng mag word.¹ Dié toestemming was vir die Natalse regering 'n groot verligting. Die hoofspoorlyn van Durban af het al byna drie jaar tevore, op 7 April 1891, Charlestown, net suid van die Transvaalse grens, bereik² en sedertdien was Natal se oë op 'n verbinding met die Goudstad gevestig.

Op 3 Februarie 1894 is 'n formele ooreenkoms in Pretoria aangegaan wat die verlenging magtig. Dit het bepaal dat die Transvaalse regering so gou moontlik die spoorweg van die Natalse grens af na 'n aansluitingspunt op die lyn van Vereeniging af noordwaarts na Johannesburg en Pretoria toe sou bou of laat bou. Die Transvaalse regering het dadelik die bouwerk aan die *Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij* oorgedra en dié maatskappy het weer op sy beurt met Natal se spoorwegadministrasie akkoord bereik.³ Gevolglik is 'n verdere voorlopige ooreenkoms op 12 Februarie 1894 deur M. Breuning, die hoofingenieur van die *NZASM*, en David Hunter, die algemene bestuurder van die Natalse spoorweë, onderteken.⁴

Hierdie voorlopige ooreenkoms het die bou van die spoorweg aan die Natalse spoorwegadministrasie toegesê. Die Transvaalse spoorwegadministrasie het egter die reg voorbehou om self die gedeelte tussen Heidelberg en die aansluitingspunt by die lyn na Vereeniging te bou. Die ooreenkoms was daarop gemik om die *NZASM* in staat te stel om sy volle aandag aan die Delagoabaailyn te wy en tog terselfdertyd die spoedige voltooiing van die Natalse lyn te verseker.⁵

Dié ooreenkoms moes nog deur die twee regerings bekragtig word. Eers wanneer dit gebeur het sou die Natalse regering vir seker weet dat sy spoorwegdepartement die kontrakteur is en dat hy dus in beheer van die situasie is. Sou die kontrak aan 'n ander party toegeken word, kon groot frustrasie die gevolg wees, want so 'n kontrakteur sou moontlik geen sterk aansporing hê om die werk vinnig af te handel nie. As dit boonop 'n instansie was wat Natal nie goedgesind was nie, kon die werk selfs moedswillig vertraag word. Die voltooiing van die verbinding met Johannesburg, wat die klimaks van Natal se spoorbouprogram moes wees, kon dan baie maklik in 'n antiklimaks ontaard.

Die Natallers se geduld is inderdaad deeglik op die proef gestel: meet as 'n maand het verbygegaan terwyl President Kruger oor die bekragtiging van die ooreenkoms gewik en gewee het. Die rede was dat Kruger verkies het dat die werk deur 'n

1. (T.A.B.) UR 64. Kladbesluite, 1894: Uitvoerende Raadsbesluit, 4.1.1894, p.2.
2. E.H. Brookes and C. de B. Webb: A history of Natal, p.190.
3. P.J. van Winter: Onder Krugers Hollanders, II, p.184.
4. *Natal Government Gazette* No. 2667, 29.3.1894: Govt. Notice No. 119, 1894, p. 198.
D.J. Coetzee: Spoorwegontwikkeling in die Suid-Afrikaanse Republiek, p.106.

ondernemer in die republiek self uitgevoer moes word. Persone ná aan die president het ook in dié verband druk op hom uitgeoefen.⁶

Maar Natal was nie sonder invloedryke vriende in Pretoria nie. Sy belangrikste bondgenoot was Leo Weinthal, die redakteur van die Pretoriase koerant *The Press*. Weinthal was 'n gesiene persoon in die Transvaalse koerantwêreld en terselfdertyd 'n vertroueling van President Kruger. In sy redaksionele kolomme het Weinthal ook die president se beleidsrigtings sterk gesteun.⁷ Terselfdertyd was Weinthal op goeie voet met sir John Robinson, die Natalse premier, en hy was vasberade om sy invloed te gebruik om te sorg dat die kontrak tog aan Natal toegeken word.



Leo Weinthal

6. (N.A.B.) Robinson Collection 5/12: Leo Weinthal - Robinson, Friday night (9.3.1894).
 7. Suid-Afrikaanse Biografiese Woordeboek, I, p.871.

Uiteindelik het die keuse in die toekenning van die kontrak gelê tussen die Natalse spoorwegadministrasie en 'n sindikaat van Transvaalse ondernemers met Abel Erasmus aan die hoof. As Naturellekommissaris vir Lydenburg was Erasmus 'n vooraanstaande burger. Die pad tussen Ohrigstad en die Strydomtonnel is na hom ver-
noem.⁸

Teen 8 Maart 1894 het President Kruger nog gewiefel. Ongeveer 12h00 daardie dag het ontstellende nuus Weinthal se ore bereik.

Piet Grobler, wat as 'n private sekretaris van Paul Kruger opgetree het en goed bevriend was met Weinthal, het hom laat weet dat die Erasmus-groep besig was om te spog dat die kontrak aan hulle toegeken is en, wat meer is, dat hulle 'n belang in die kontrak verkoop het aan Cecil Rhodes. Die Kaapse premier sou na bewering aan elke lid van die sindikaat £10 000 aangebied het mits hy 'n sê in die saak kon hê.⁸

Hierdie was 'n onheilspellende gerug. Die kontrak was nog nie formeel toegeken soos Erasmus-hulle voorgegee het nie, maar die beweerde betrokkenheid van Rhodes is ernstig deur Grobler en Weinthal opgeneem. Dit kon net een ding beteken: Rhodes wou op een of ander manier Natal se saak benadeel. Dit is te betwyfel of hy sou kon verhoed dat die spoorweg gebou word, maar hy sou groot vertraging teweeg kon bring en in elk geval sake sô kon manipuleer dat die Kaapkolonie ten koste van Natal bevoordeel word. Ook uit 'n Transvaalse oogpunt was dit natuurlik onwenslik dat Rhodes 'n houvas op die spoorverbinding met Natal verkry. Die republiek se posisie sou juis versterk kon word deur die Kaapkolonie en Natal op spoorweggebied teen mekaar af te speel. Rhodes sou beslis sy aandeel in die kontrak gebruik om dit te verhoed.

Die namiddag van 8 Maart het Weinthal, Grobler en William MacKay, nog 'n redaksielid van *The Press*, inderhaas vergader. Hulle het eenparig besluit dat drastiese optrede nodig was. 'n Plan is inderhaas gesmee teen "the cliques that surround the stoep of the Presidency",⁹ soos MacKay dit gestel het. Daarna het die volgende plaas-
gevind.

Weinthal het Grobler volgens ooreenkoms by die Presidensie getelefoneer en meegedeel dat 'n telegram met ongelooflike nuus hom uit Kaapstad bereik het. Hy moes aan die president sê dat Weinthal dit binne tien minute sou bring. Intussen moes alle ander persone verwyder word sodat geen vreemdelinge teenwoordig sou wees wan-
neer hy met Kruger praat nie.

Die blufspel is uiters oortuigend uitgevoer. Om 17h15 het Weinthal in 'n "spaider" voor die Presidensie stilgehou. Op die stoep het hy hom opgewonde gehaas verby die einste groep wat hy wou uitoorlê. Toe hy en Grobler alleen saam met Kruger was het hy 'n gefabriseerde telegram uit Kaapstad voorgelees. Dit het gelui dat Rhodes se belang in die Erasmus-tender sonder enige twyfel bestaan het en dat dit dié middag al die algemene skindernuus in Kaapstad was.

Kruger was sigbaar geskok by dié aanhoor van dié nuus. Hy het bitter opgemerk dat hy voortaan nie eers meer die mense rondom hom sou kon vertrou nie. Dit was, wat hom betref, nie nodig om langer te wag voordat die ooreenkoms met Natal bekragtig word nie.¹⁰

In die brief van 9 Maart waarin Weinthal hieroor aan Robinson gerapporteer het, het hy ook beloof: "The special article in tomorrow's *Press* will have great effect to

8. Suid-Afrikaanse Biografiese Woordeboek, III, p.283.

9. (N.A.B.) Robinson Collection, 5/11: MacKay – Robinson, 9.3.1894.

(N.A.B.) Robinson Collection, 5/12: Leo Weinthal – Robinson, Friday night (9.3.1894)

bring our old friend (Kruger) to his senses." Op die 10de het daar gevolglik uit die pen van Weinthal, maar onder die skuilnaam "Lynx", 'n item onder die opskrif, "A comedy of errors" verskyn. Betekenisvol het daar in hakies onder die subtitels gestaan: "By one who knows". Die berig het die private tenderaars se bekwaamheid en motiewe ernstig bevraagteken en die Natalse spoorwegdepartement as verreweg die beste tenderaar voorgehou. In die slotparagraaf is daar op subtiële wyse op Rhodes se betrokkenheid by die Erasmus-tender gesinspeel: "I hear that Mr Rhodes ... But *that* is another story ..."

Die propaganda ten behoeve van Natal is in daaropvolgende uitgawes van die koerant voortgesit. Die uitslag was voorspelbaar: op 15 Maart het die Uitvoerende Raad besluit om die kontrak aan die Natalse spoorwegdepartement toe te ken. In *The Press* van 16 Maart kon Weinthal nie die versoeking weerstaan om sy eie rol in die suksesvolle kampanje te beklemtoon nie: "It is understood that only the most powerful arguments used by certain well-known individuals with His Honour led him to believe ... that our burghers could not construct railways equal to a tried and practical Government administration". Daar was ook 'n klap in die rigting van "a certain set of persons, who, regardless of the grave consequences, would dearly love to have a finger in the pie of State business with satisfactory results to their own pockets."

Die Natalse regering kon uiteindelik 'n sug van verligting slaak. Die 19de Maart het President Kruger en die Staatssekretaris, dr W J Leyds, die voorlopige kontrak, wat meer as 'n maand tevore al opgestel is, namens die Transvaalse regering bekragtig.¹¹ Weinthal se slenter het dus sy doel bereik.

Die Natalse spoorwegdepartement het hierna nie gras onder sy voete laat groei nie. 'n Bietjie meer as 'n jaar nadat die kontrak aan hom toegeken is is die spoorweg al tot by Standerton vir passasiersverkeer geopen. Die noordelike gedeelte tot by Heidelberg is deur die *NZASM* self gebou en op 10 Oktober 1895 is die spore 'n paar kilometer suid van Heidelberg aan mekaar gekoppel. Op 14 Desember is die spoorweg van Durban tot in Johannesburg vir passasierstreine geopen en op 20 Januarie 1896 het goederverkeer 'n aanvang geneem.¹²



Leo Weinthal, wat in hierdie episode so 'n prominente rol gespeel het deur Paul Kruger in sy eie belang om die bos te lei, het later 'n ondersteuner van Rhodes geword. Hy was ook die skrywer van *The Story of the Cape to Cairo Railway and River Route* (1922–24) waarin Rhodes se grootse ideale en imperiale daade besing word. In 1898 het hy die *Pretoria News* gestig. *The Press* het met die uitbreek van die Anglo-Boereoorlog publikasie gestaak.

11. *Natal Government Gazette* No. 2667, 29.3.1894: Govt. Notice No. 119, p.200.

12. Papers published for General Information. Charlestown-Johannesburg Railway. Resident Engineer's Final Report, April 1896, p.15.