

AVONTUURLIKE BAANBREKERSVLUG

Kobus Willers*

In dieselfde jaar dat die Suid-Afrikaanse Lugmag tot stand gekom het – 1920 – het twee Suid-Afrikaners, Pierre van Ryneveld en Quintin Brand, die toe byna onmoontlike vermag deur vir die eerste keer die afstand van Londen na die Kaap, oor Kairo en die vasteland van Afrika, per vliegtuig af te lê.

Dit het durf, waagmoed en deursettingsvermoë geverg om dit te vermag. Albei was reeds gesoute vlieëniers, wat met vlieënde vaandels uit die pasafgelope 1914 - 18 oorlog gekom het. Hier volg 'n 'n biografie van Pierre van Ryneveld en die verhaal van sy en Quintin Brand se epiese vlug.



Sir Pierre van Ryneveld

Die jong Unie van Suid-Afrika se Verdedigingswet van 1912 maak voorsiening vir 'n SA-Vliegkorps en die kmdt genl kry die nodige outoriteit om 'n vlieëskool vir lede van die verdedigingsmag te stig. Kmdt genl C.F. Beyers word deur die Minister van Verdediging na Europa gestuur om waarnemings te doen, onder andere in die gebruik van vliegtuie in verband met militêre bedrywighede, en inligting in te win wat as riglyne kon dien vir die stigting van 'n lugkrygskool. Hy het die unieke voorreg gehad om die eerste Suid-Afrikaanse generaal te wees wat in 'n vliegtuig opgestyg het. Dit was in Oktober 1912 in Duitsland in 'n enkelvlerk Rumpler-Taube. Na sy waarnemings kom hy tot die gevolgtrekking dat lugvaart 'n belangrike rol in toekomstige oorloë kon speel. Met sy terugkeer dien hy 'n verslag in wat van groot belang sou wees in krygslugvaart in Suid-Afrika. Geen gras is laat groei oor die aanbevelings nie. Die stigting van 'n vlieëskool, een van die belangrikste, het spoedig gevolg.'

Na afloop van die 1914-18 oorlog besluit die Britse regering om aan elkeen van die statebondslende, insluitend Suid-Afrika, 'n skenking te doen (later na verwys as die 'Imperial Gift')

van vliegtuie en toerusting. Suid-Afrika se aandeel sluit in 100 vliegtuie (48 De Havilland DH9's, 30 Avro 504K's en 22 verkennertipe SE5's), reserwemotore, onderhoudsgereedskap, voertuie, staalraamwerke vir vliegtuigloodse, 50 000 gellings vliegtuigenjinolie en so meer ter waarde van sowat £2 miljoen. Hierbenewens skenk die *Overseas Club of London* nog 11 DH4's.²

Om die massa toerusting wat geskenk is te ontvang, uit te soek en vervoer te reël, stel genl Smuts vir Pierre van Ryneveld aan as skakel met die Britse lugministerie in Londen. Hy was toe nog verbonde aan die RAF (*Royal Air Force*) vir wie hy voortrefflike diens gelewer het tydens die 1914-18 oorlog.

Herkoms

Die van Rynevelds was van Nederlandse herkoms: die stamvader was Gerrit Gerritsoon getroud in Utrecht voor 1547; sy seun Benedictus, gebore in 1556 kom na Amsterdam en het 'n geslagtelange koopliede-verlede.

Die stamreeks van die Suid-Afrikaanse stamvader loop oor Abraham (1596), Willem (1627), Jacob (1660), Guillaume (1700) na Danie (1739). Hy kom in 1759 in diens van die HOIK in Suid-Afrika aan, word later landdros van Swellendam in 1777 en van Stellenbosch in 1782. Hy was getroud met Anna Grové. Daniel se seun, Willem Stephanus, was hoofregter van die Kaap-kolonie en president van die Raad van Justisie. Onder Willem se kleinkinders was Helperus Ritzema (1793), 'n naam wat ook in 1855 en 1889 weer voorkom. Willem Stephanus (gebore 1821) se vierde seun, Daniel Johannes, was die vader van Pierre van Ryneveld.³ Daniel (gebore 1845), 'n koopman van beroep, is op 31 Oktober 1882 op Senekal met Anna Luttig (23) in die huwelik bevestig. Hulle oudste kind, 'n seun, word op 2 Mei 1891 op Senekal gebore en op 14 Junie met die name Helperus Andreas gedoop. Hy is van kindsbeen af op 'n bynaam 'Pierre' genoem wat hy sou behou selfs toe hy later 'n Sirskap ontvang het.

Hy ontvang sy hoërskoolopleiding aan *Grey College* in Bloemfontein en verwerf die graad BA aan Grey Universiteitskollege. Daarna gaan hy na Engeland waar hy 'n graad in ingenieurswese aan die *Imperial College of Science* in Londen behaal.

Vliegopleiding en Ervaring⁴

In 1914 sluit hy as kadet by die *London Officer's Training Corps* aan. Toe die 1914-1918 oorlog uitbreek, is hy reeds bevorder tot tweede luitenant in die *Royal North Lancashire Regiment* waar hy spoedig eerste luitenant word. Vroeg in 1915 word hy oorgeplaas na die *Royal Flying Corps* vanaf die *Central Flying School*. Hy doen diens in 17 Eskader (Midde-Ooste) en as bevelvoerder van 45 Eskader in 1917 (Frankryk). Hy verrig ook aktiewe diens tydens die oorlog in Engeland, Egipte, Salonika en België. Sy vliegtuig word oor Frankryk getref maar ten spyte van wonde slaag hy daarin om sy basis te bereik. Na sy herstel word hy tot lt kol bevorder en aangestel as bevelvoerder van die lugeenheid wat grondmagte ondersteun in die Rynegebied.

Na die Eerste Wêreldoorlog was Van Ryneveld bevelvoerder van 2 Leërvleuel RAF in Keulen, toe genl Smuts hom na Londen ontbied waar hy as lid die sitting van die Imperiale Oorlogskabinet bygewoon het. Daar kry Van Ryneveld van genl Smuts die volgende opdrag: "Van Ryneveld, I want you to go to South Africa to start the Air Force".

Die opdrag impliseer dat die toerusting van die 'Imperial Gift' gekeur, in ontvangs geneem en die vervoer daarvan georganiseer word en die skakelwerk gedoen word wat daarmee gepaard gaan. Met so 'n neseier kon hy sy hoofopdrag uitvoer, naamlik om 'n lugmag op die been te bring.

Vrywilligers uit die SA magte in Engeland is teen ekstra vergoeding ingespan om met die verpakking van die toerusting te help. Die eerste vraag is teen September 1919 reeds op pad na Suid Afrika, met bestemming die lugvaart en artillerie depot, Robertshoogte (Voortrekkerhoogte). Daar sou montering en ordening plaasvind in die interimperiode totdat 'n meer permanente basis ingerig kon word.

Die Vlugh van Londen na Kaapstad⁵

Vroeg in 1920 maak die Britse lugvaartministerie bekend dat 'n roeteopname oorland van Kaïro na Kaapstad deur die RAF na 'n jaar voltooi is. Daar is 43 vliegvelds gekarteer waarvan 24 brandstof sou kon voorsien en die res slegs as noodlandingsbane sou dien. Dit sou langafstandhandels- en militêre vlugte oor die vasteland moontlik maak.

Op grond van hierdie inligting stuur die Londense 'Times' op 24 Januarie 1920 'n Vickers Vimy bomwerper van Londen oer Kaïro na Kaapstad om die roete te toets. Verder kondig die 'Times' aan dat dit as borg vir die eerste vlug van Londen na Kaapstad sou optree. Die bedoeling was nie dat dit die vorm van 'n wedvlug sou aanneem nie. Hierin het genl Smuts die geleentheid gesien dat SA vlieëniers in 'n eie vliegtuig aan die vlug sou deelneem. Hy magtig dus die aankoop van 'n RAF Vickers Vimy bomwerper met twee spesiaal toegeruste Rolls Royce Eagle VIII motore. Dit sou die eerste nieamptelike vlug van die pasgestigte SA Lugmag wees, wat vroeg in 1920 tot stand gekom het.

As gevolg van hierdie ervaring en opleiding het hy nie minder nie as elf militêre medaljes en dekorasies ontvang, waaronder die DSO (1919), MC (1916), Croix de Chevalier (Frankryk 1919), British War Medal en Star (1914-18). Vir die latere periode 1935-46 het hy nog meer ontvang.

Lt kol Pierre van Ryneveld word benoem as die hoofloods met die uiters bekwame 27 jarige Lt Quintin Brand as hulploods. Hy was 'n bloedverwant van die bekende pres J.H. Brand (later Sir) van die Oranje Vrystaat. Die Rolls Royce maatskappy verskaf twee werktuigkundiges uit hulle stal, Frank Sheratt en Ernest Newman, as tegniese bemanning vir die vlug.

Die vliegtuig word 'Silver Queen' gedoop want dit was met aluminiumverf bedek om sigbaarheid te verbeter.

Daar was nog drie ander vliegtuie ook betrokke in die prysvlug, een waarvan die 'Times' se eie toetsinskrywing was. Vir ons doel volg ons slegs die 'Silver Queen' se lotgevalle.

Op 3 Februarie 1920 skryf Lloyd George, Eerste Minister van Brittanje, 'n brief aan genl Smuts, Eerste Minister van Suid-Afrika, waarin hy hom verseker van sy beste wense vir die baanbrekersvlug oor Afrika. Die brief word deur 'Silver Queen' saamgeneem en word so die eerste lugposbrief van Engeland na Suid-Afrika.

Vroeg op die wintersoggend van 4 Februarie 1920 vertrek die 'Silver Queen' vanaf Brooklandslughawe, digby Weybridge, buite Londen. Soos te verstaan, verleen die pers met die 'Times' in voortou, baie publisiteit aan die hele onderneming, wat per slot van sake 'n baanbrekersavontuur was. Verskillende nuusblaaie het wye dekking daaraan gegee met baie leersame rubrieke oor die topografie en klimaat van streke, veral die deel van die roete oor Afrika. Die vlieëniers sou die wisselende toestande eerstehands ervaar en hulle vindingrykheid daarby aanpas. Die Europese been van die

vlug, totdat hulle die Middellandse see sou oorsteek op pad na Kaïro, was betreklik goed bekend. Dit moet onthou word dat die reis 'n aanvang geneem het tydens die Europese winter met weersomstandighede wat alles behalwe aangenaam vir vlieg in oop vliegtuie was.

Met een landing in Frankryk neem dit 'Silver Queen' byna tien uur om Turyn in Italië te bereik waar hulle reeds die eerste oponthoud ervaar as gevolg van 'n defekte verkoeler. Rome word die volgende dag bereik na vyf en 'n half uur se vlieg. Hier word hulle vier uur lank vertraag deur 'n petrolrantsoeneringsprobleem. Daarvandaan is die vlug taamlik moeilik vanweë die bergagtige Appennynereeks. Dit neem oor die drie uur om Groja dal Colle tussen Taranto en Brindisi te haal.

Die gewone roete oor Europa na Kaïro was via Griekeland en Kreta, maar nadat hulle Taranto op 6 Februarie verlaat het, ondervind hulle uiters gure weer en 'n wind van voor waarteen die vliegtuig beswaarlik kon vorder en wat die vlieëniers se vaardigheid tot die uiterste beproef het. Hulle het om die beurt geloods en naderhand besluit om dwarsdeur die nag suidwaarts te vlieg en om die noordkus van Afrika enige plek te probeer bereik. Na veertien uur se ononderbroke vlieg sien hulle, tot hulle verligting, die kuslyn en hulle land in die steeds onstuimige weer op Derna, Libië, wes van Tobruk. Hulle vind dat daar nog genoeg brandstof was om Sollum, verder oos, te haal. Met die landing daar op 7 Februarie tref die stertgedeelte oneffe terrein. Die manskappe by 'n militêre basis help die werktuigkundiges en prakseer met behulp van Ford onderdele die nodige reparasies sodat daar op 9 Februarie na Kaïro vertrek kon word. Hulle land vyf uur later op Heliopolis na nog 'n onstuimige vlug. By benadering was hulle 1 000 km van Taranto. Die nodige herstelwerk het 'n hele dag in beslag geneem en hulle kon eers die aand van 10 Februarie op 'n nagvlug na Khartoem vertrek.

Oor hierdie trajek was die weer baie gunstig en het hulle goed gevorder. Teen voordag die volgende oggend, 11 Februarie, verhit een van die motore dermate dat hulle 'n noodlanding moes uitvoer. Die terrein was betreklik gelyk, maar met die landing doem uit die vuilskemer 'n hoop klippe op wat ongelukkig nie vermy kon word nie. Dit gebeur by Korosko naby Wadi Halfa op die grens tussen Egipte en Sudan. Die ondersstel van die vliegtuig is verwoes maar die insittendes en motore was ongeskonde.

Toe die berig van die ongeluk Suid-Afrika bereik, gelas genl Smuts dat 'n soortgelyke vliegtuig van die RAF in Kaïro gekoop word. Die Rolls Royce motore en ander bruikbare

onderdele word herwin en per trein en Nylboot na Kaïro vervoer. Na elf dae van koorsagtige werk kon 'Silver Queen II' met ekstra langafstand-brandstoftenks op 22 Februarie om 06:45 weer suidwaarts na Khartoem vertrek, waar dit die volgende dag om 15:30 land.

Op 25 Februarie, na nog herstelwerk op defekte suiers, kies hulle koers na Mongalla, net noord van Oeganda, op 'n vlug van byna 9 uur. Op hierdie trajek maak hulle kennis met die berugte bedrieglike 'air pockets' van die trope. Die vliegtuig val twee keer, eers 457 m (1500 vt) per minuut en toe weer 605 m (2 000 vt). Die intense hitte naby die ewenaar affekteer die motore se werkverrigting nadelig en die hoogte bo seespieël laat hulle krag verloor met die opstyg. Die vlug na Kisumu op die ewenaar, aan die ooskus van die Victoriameer in Kenia, neem net meer as 7 uur en hulle land daar op 26 Februarie. Hiervandaan vat 'Silver Queen II' koers na Abercorn aan die suidpunt van die Tanganyikameer in Noord-Rhodesië. Hulle vlieg daarheen oor Tabora sonder dat hulle weet dat die 'Times' se vliegtuig daar neergestort het. Hulle bereik Abercorn op 28 Februarie na 'n vlug van 9¹/₂ uur. Op skrikkeltdag, 29 Februarie, vertrek hulle na Ndola, wat hulle binne vyf uur bereik. Daar word die vlug erg vertraag deur stortreëns en 'n deurweekte vliegveld. Hulle kon eers op 2 Maart via Broken Hill na Livingstone vertrek, net om daar ook in swaar reëns vas te vlieg. Oral moes spanne inboorlinge die vliegtuig uit die modder na ferm grond sleep voordat hulle kon opstyg.

Op 5 Maart kom hulle by Bulawayo aan. Met die oog op voldoende brandstof vir die lang afstande, oorlaai hulle die vliegtuig tot so 'n mate dat hulle met die opstyg nie genoeg hoogte kon kry nie, en stort die 'Silver Queen II' op 6 Maart 'n myl van die vliegveld neer. Die vliegtuig is 'n wrak maar die bemanning kom betreklik lig daarvan af, asook die motore. Hospitaalbehandeling was byderhand en die nodige is spoedig gedoen.

Intussen word met Pretoria in verbinding getree waar genl Smuts opdrag gee dat een van die 'Imperial Gift' se DH9's onmiddellik in gereedheid gebring moes word om na Bulawayo te vertrek sodat Van Ryneveld en Brand hulle vlug kon voortsit. Die DH9 met sy Siddeley Puma enjin, word versigtig gemonteer in die ou spoorwegwerkinkels van Koedoespoort en ontvang die naam 'Voortrekker'. Na verskeie verstellings en vervangings van onderdele en die daaropvolgende toetsvlugte, vertrek It J Holt-house en 'n waarnemer op 16 Maart en bereik hulle bestemming binne vyf uur. Op 17 Maart kon Van Ryneveld en Brand hulle reis hervat. Hulle vlieg oor Serowe en Palapye en land dieselfde middag teen halfvyf op die Koedoe-

spoortvliegveld oos van Pretoria. Hier va 'n hartlike ontvangs hulle te beurt gelei deur die onderburgemeester, rdl Maclean en met Brand se ouers is ook teenwoordig.

Op aandrang van die Rand se inwoners land hulle op Benoni op 18 Maart en hervat hulle reis die volgende dag. Die Vrystaters maak ook aanspraak op 'n besoek en hulle land in Bloemfontein slegs 2½ uur nadat hulle die Rand verlaat het. Daar wag Pierre van Ryneveld se 61 jarige moeder hom in en omhels hom na 'n afwesigheid van 8 jaar.

Dit neem 'Voortrekker' sowat 3½ uur om Beaufort-Wes op 20 Maart te bereik. Van Ryneveld het gesê dat die vlug oor die Karoo maar rof en stamperig was. Hier het hulle nie lank vertoef nie, want die einde van die reis was in sig. Dieselfde middag kom hulle op Youngsfield, Wynberg (Kaa) aan nadat Pierre al sy vliegvernu moes aanwend oor die digbewolkte Bolandse berge waar hy effens verdwaal het. Die ontvangs in die Moederstad, hulle eindbestemming, was nie minder hartlik as dié van die hoofstad nie. Dit was 'n groot en unieke gebeurtenis, want Van Ryneveld en Brand was die eerste manne wat oor die lengte van die vasteland van Afrika gevlieg het. Lord Buxton, goewerneur-generaal van die Unie van Suid-Afrika en genl Smuts, verwelkom hulle persoonlik.

Van Koning George ontvang hulle die volgende telegram: "I send to you and Lt Brand my hearty congratulations on your very successful flight George RI". Dit het drie vliegtuie gekos om oor 'n tydperk van 46 dae, waarvan 4 dae 13 uur 30 minute (109½ uur) werklike vliegtyd was, die prestasie te vermag. Daar moet in berekening geneem word dat 1920 'n skrikkeljaar was en Februarie dus 29 dae gehad het!

Vir hierdie prestasie word hulle elk beloon met 'n KBE en 'n prys van £5 000 van die Unieregering. Interessant is dat die bynaam 'Pierre' altyd aan die Sirskap gekoppel was.

Die twee RR werktuigkundiges wat die epiese vlug meegemaak en hulle knap van hul taak gekwyt het, was ook met die Britse *Air Force Medal* bekroon hoewel hulle nie militêr verbonde was.

Na die talle verwelkomings en vereringsfunksies wat hulle hier te beurt geval het, keer Sir Pierre van Ryneveld sonder verwyd terug na Engeland om sy taak in verband met die 'Imperial Gift' af te handel. Terwyl hy in Londen was, is daar amptelik vir sy ontslag uit die RAF aansoek gedoen sodat hy die betrekking as Direkteur van SA Lugdiens kon aanvaar. Die versoek is geredelik toegestaan en kol Helperus Andreas (Pierre) van Ryneveld word in Junie

1920 in dié hoedanigheid aangestel, terugwerkend vanaf 1 Februarie 1920. Laasgenoemde datum word as die stigtingsdatum van die SA Lugmag beskou. Dit beteken dat Van Ryneveld die vlug as hoof van SALM amptelik aangepak het.

Terug uit Engeland kon hy in alle erns sy aandag toespits op die organisasie van die nuwe lugmag van Suid-Afrika.

Hy het merkwaardige opgang in die SALM en die SA weermag gemaak. Vanaf 1 Mei 1933 toe hy tot brig genl bevorder is, tot sy aftrede op 2 Mei 1949 op 58 jarige ouderdom was genl Sir Pierre van Ryneveld hoof van die generale staf en Opperbevelhebber van die Unie-verdedigingsmag tydens die Tweede Wêreldoorlog. Na sy aftrede het hy op sy plaas, Spitskop, Bronkhorstspruit, gaan woon waar sy seun, John, tans nog boer.

Sir Pierre word op 6 Julie 1921 aan Enid Collard van Croydon, Londen, verloof en is twee maande later met haar in Kaapstad getroud by welke geleentheid genl Smuts ook teenwoordig was. Hy is op 2 Desember 1972 op 81 jarige leeftyd in die militêre hospitaal op Voortrekkerhoogte oorlede.

Om die landing van die 'Voortrekker' te gedenk is 'n monument opgerig op die Koedoespoort vliegveld waar Van Ryneveld en Brand met hulle aankoms in Pretoria op 17 Maart 1920 geland het. Sir Pierre was met die onthulling daarvan self teenwoordig. Met die bou van die nuwe N4 snelweg was die monument in die pad en is dit afgebreek, maar is met dieselfde klippe op die noordwestelike hoek van die vliegveld herbou op 'n gedeelte van die Universiteit van Pretoria se proefplaas. Dit is op 17 Maart 1980 heronthul. Op 'n bronsplaat aan die monument staan die volgende inskripsie: "Hierdie gedenkteken dui die NWe hoek aan van die oorspronklike vliegveld te Koedoespoort waar Lt kol H.A. van Ryneveld DSO MC (later genl Sir Pierre van Ryneveld KBE CM DSO MC) en vlug Lt C.J.Q. Brand KBE DSO MC DFC (later visevlugmaarskalk Sir Quintin Brand) op 17 Maart 1920 tydens hulle epiese vlug van Londen na Kaapstad geland het. Die vlug is op 4 Februarie 1920 aangepak met 'n Vickers Vimy bomwerper genaamd 'Silver Queen' wat op 11 Februarie te Korosco gepletter het. Van Kaïro af is die vlug voortgesit met 'n ander Vickers Vimy genaamd 'Silver Queen 11' wat op 6 Maart te Bulawayo gepletter het. Die vlug is op 20 Maart 1920 met die SA Lugmag se eerste DH9, met die gepaste naam 'Voortrekker', voltooi. SA Lugmag 17 Maart 1980."

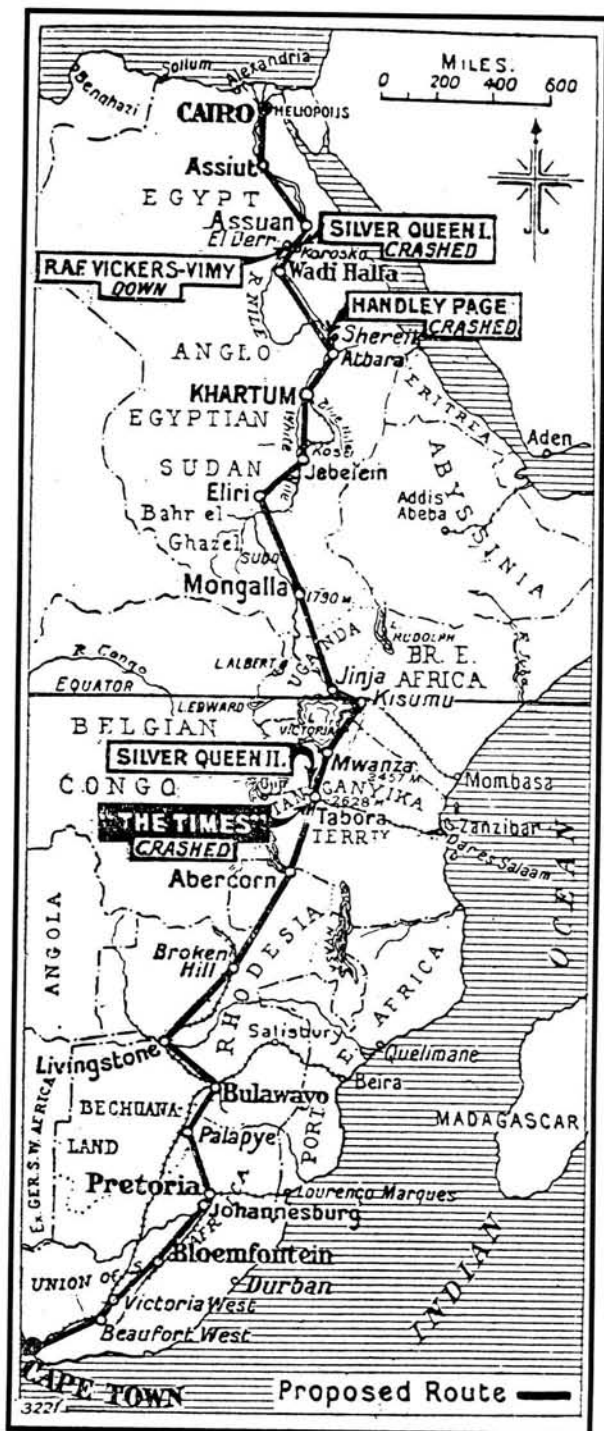
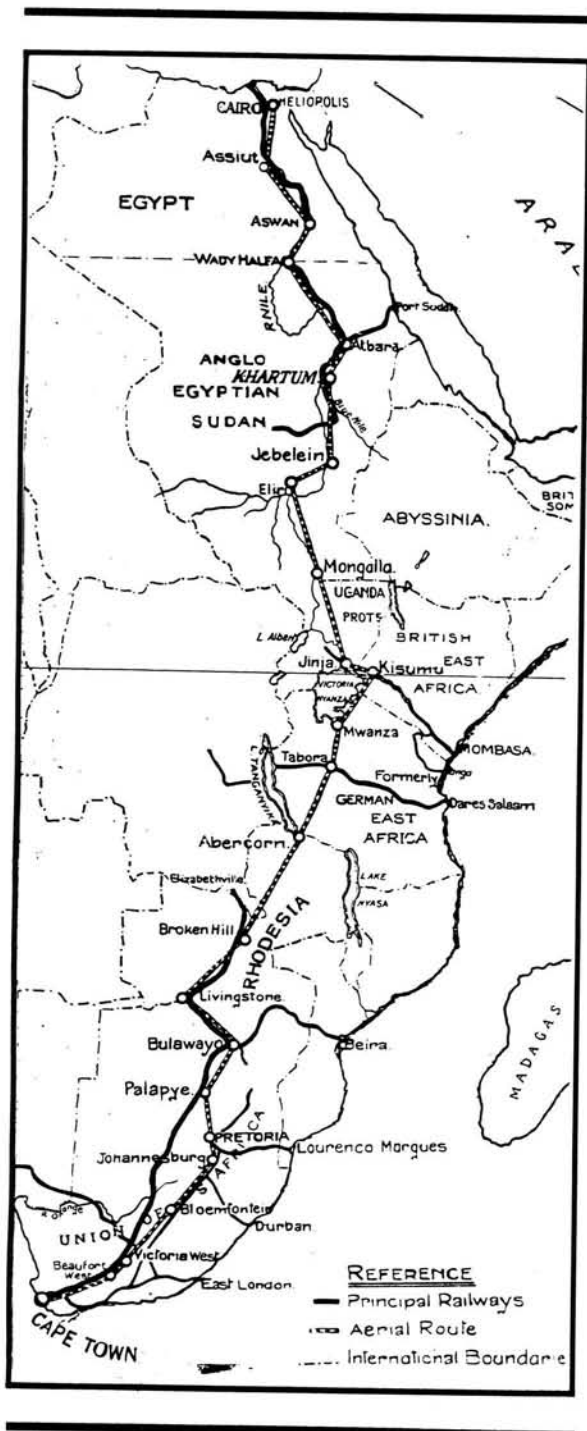
Heel bo-op is die beeld van die vlieënde arend met die lugmagleuse "PER ASPERA AD ASTRA" daaronder. Aan die voet van die monu-

ment rus die as van Van Ryneveld. Die monument en die 1 ha grond waarop dit staan, is op 22 Augustus 1980 tot nasionale gedenkwaardigheid verklaar.

Die nuwe Persequor technopark tans in aanbou op 'n ander gedeelte van UP proefplaas gaan erkenning aan Van Ryneveld gee deur een van die strate Helperus te noem. 'n Voorstad in Verwoerdburg en een van die hoofstrate is na Pierre van Ryneveld vernoem. Pierre van Ryneveldweg loop weswaarts uit Voortrekker-

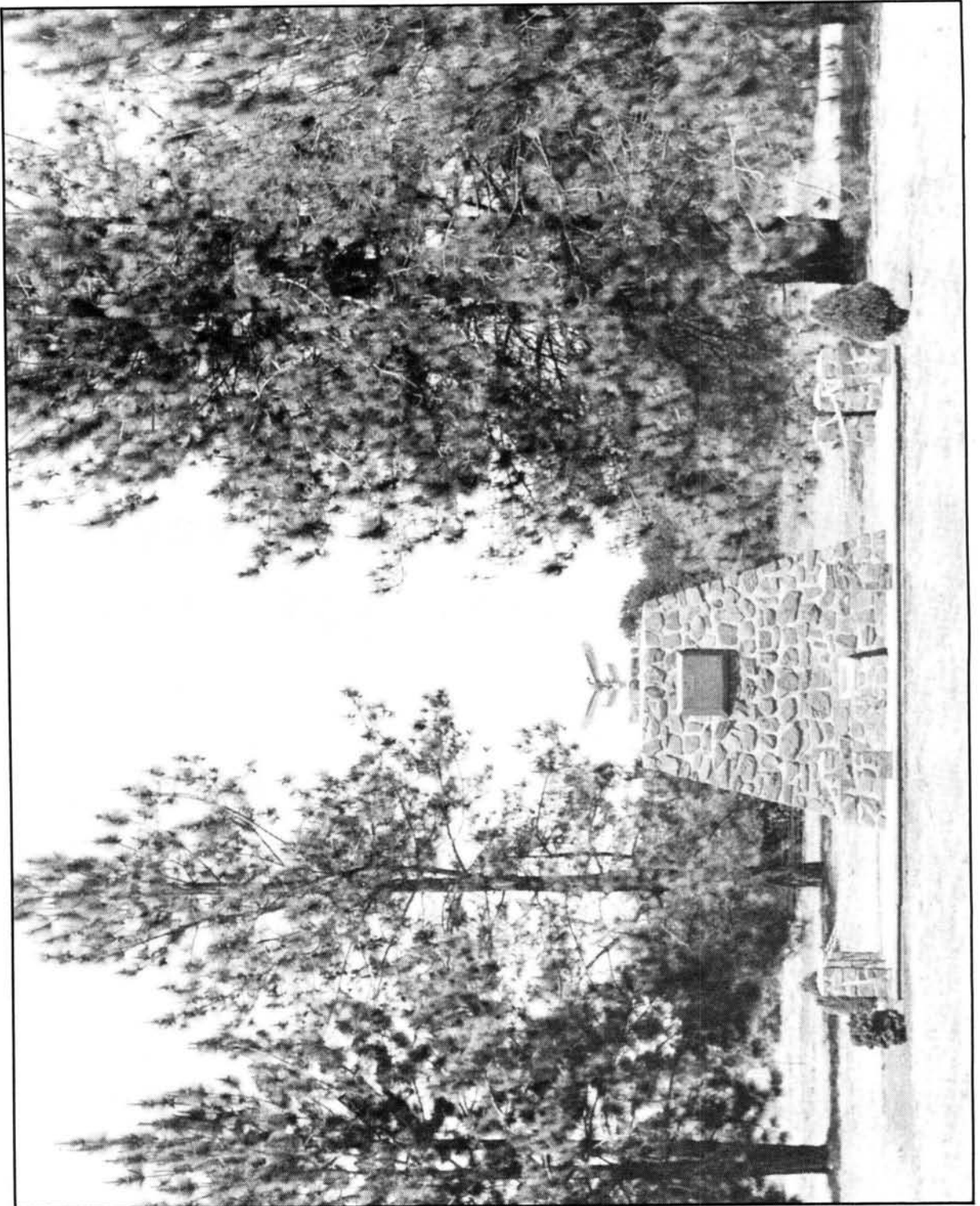
hoogte. Kempton Park spog met die pragtige *Sir Pierre van Ryneveld High School*. Die standbeeld van die twee heldevlieëners in die hoofsaal van Jan Smuts lughawe is 'n geskenk van BOAC en die onthulling in 1956 is deur verteenwoordigers van BOAC bygewoon.⁶ Ten slotte kan net gemeld word dat die DH9 'Voortrekker' neergestort het tydens die onderdrukking van die mynstaking aan die Rand in 1922 - 'n totale wrak.⁷

* Mnr Kobus Willers is n vryskutjornalis.



Bibliografie

1. *SA Lugmag: Goue Jubileumgedenkboek 1920-1970*. Januarie 1970 p 9.
2. Idem pp 20-21.
3. De Viliers en Pama: "*Geslagsregisters van die ou Kaapse families*" pp 827-829.
4. *History of the South African Air Force (1920-1990)*.
5. *The Cape Flight* by Lt Col H.A. van Ryneveld and Capt C.J. Quintin Brand Feb. 4Mar. 1920. 'n Plakboek saamgestel uit persberigte en foto's deur Enid Collard (later mev Van Ryneveld).
6. Volkskas Konsultante i.v.m. beeldgroep in Jan Smutslughawe
7. *SALM Museum Swartkoplugbasis*.



Om die landing van die "Voortrekker" te gedenk is 'n monument opgerig op die Koedoespoort vliegveld waar Van Ryneveld en Brand met hulle aankoms in Pretoria op 17 Maart 1920 geland het. Met die bou van die nuwe N4 snelweg was die monument in die pad en dit is afgebreek, maar is met dieselfde klippe op die noordwestlike hoek van die vliegveld herbou op 'n gedeelte van die Universiteit van Pretoria se proefplaas.

Foto: Eric McPherson