

MY BESOEK AAN MARIONEILAND IN 1952

Graag voldoen ek aan Me. Dora Scott se versoek om inligting oor my ervarings en ondervindings tydens 'n besoek aan Marioneiland in November 1952, hiermee te verstrek. As u agterkom dat wat ek vertel afwyk van die waarheid moet u dit asseblief aanvaar as swakheid van onthou wat met ouderdom saamloop.

In Februarie 1950 word ek aangestel as Ingenieur Graad IV in die Water-en-Dreinerings Tak van die Departement van Openbare Werke in Pretoria. (In die volksmond was die Departement as die PWD bekend).

Die funksie van die Departement is die beplanning, bou en instandhouding van alle geboue en akkommodasie vir staatsdepartemente. Beplanning is verrig deur die departement se argitekte, bourekenaars en ingenieurs. Die ingenieurs was verdeel in Struktuur-, Meganiese-, Elektriese- en Water- en- Dreinerings Takke.

In 1948 word Marioneiland deur die Unie van Suid-Afrika geannekseer om strategiese redes en om 'n weerkundige stasie vir die Departement van Vervoer op die eiland te vestig. Die anneksaie, op 29 Des.1948, geskied met die landing van die kaptein en bemanning van die fregat SAS Transvaal. Die fregat was een van drie splinternuwe fregatte, SAS Transvaal, SAS Good Hope en SAS Natal, wat die Britse regering in 1945 aan Suid-Afrika geskenk het as basis vir die nuwe SA vloot. Die fregatte, elk met waterverplasing van 2000 ton was gebou as teenvoeter vir die Duitse duikbote en het oortollig geraak na die einde van die tweede wêreldoorlog.

Die Departement van Verdediging en die SAS Transvaal en sy bemanning het van meet af aan 'n rol gespeel in die ontwikkeling van die eiland.

Die Departement van Openbare Werke moes die nodige geboue vir die weerstasie beplan en gaan oprig. Gedurende die jare 1950-51 het die PWD die woonkwartiere, die weerstasie en die hut vir die kragopwekker, in die werkwinkel in Kaapstad vooraf van hout vervaardig en op die SAS Transvaal na die eiland verskeep. 'n Span ambagsmanne onder leiding van Inspekteur van Werke McCall, het die geboue op die eiland gaan oprig

Die SAS Transvaal was maar net 300 tree lank en 30 tree breed. en die skippie se beperkte dieselvevoorraad het die omdraaiyd tydens 'n eilandbesoek geweldig beperk.

McCall en sy span ambagsmanne moes binne die omdraaiyd die vrag aflaa en die geboue oprig. Stormweer veroorsaak dat die Transvaal skielik moet verterk huistoe voordat die brandstof gedaan raak. McCall en sy span word op die eiland vir 'n hele jaar lank agtergelaat.

In 1958 was ek die Assitent Streekvertegenwoordiger van die PWD in Kaapstad en McCall het toe aan my vertel van die beproewings wat die onverwagte, gedwonge jaarverblyf aan hom en sy span gestel het. Maar McCall was 'n gebore leier wat onder moeilike omsyandighede geslaag het om sy span besig en tevrede te hou die hele jaar lank.

Die volle verhaal van McCall en sy span se jaarlange vonnis is sekerlik opgeteken in verslae in die PWD se ou lêers in Kaapstad en Pretoria.

Die weerstasie op die eiland word sedert 1950-51 beman deur die weerburo se beamptes en ander ondersteunpersoneel. Jaarliks word die personeel vervang deur 'n nuwe aflosspan wanneer die proviand en voorraad vir die nuwe jaar ook aangevul word.

In 1952 besoek ek Marioneiland om 'n aanleg van lopende water na die geboue en die oprigting van 'n hidro- kragopwekker, te ondersoek.

In Pretoria ontvang my maat en ek elk 'n "flying suit outer" met "flying suit inner", "flying boots" en 'n "navy comforter" ('n dik swart wolmus) om die koue op die eiland te gaan trotseer.

Ons vaar die middag van 15 November uit Port Elizabeth op die SAS Transvaal. Ook aan boord is die Sekretaris van die Departement van Verdediging, mnr. Cuff (wat saamgaan vir die lekker) en my ou studentemaat George Honeyball, werktuigkundige ingenieur in die Departement van Vervoer. Hy gaan kyk of dit moontlik is om die handgedrewe katrolle van die ophys-landingskaai aan 'n enjin te koppel.

Daardie aand luister ons in na die uitsending van die bokseveg tussen Vic Toweel en Jimmy Carruthers. Toweel word in die eerste rondte deur Carruthers uitgeslaan en Toweel verloor sy wêreldkampioenskap wat hy op 31 Mei 1950 verower en in vyf gevegte daarna behou het.

Marioneiland lê ongeveer 2300 kilometer suidoos van Kaapstad en die seereis het drie dae geduur. Op die skepie moes nie alleen die eiland se aflos personeel vervoer word nie maar ook al die voorraad benodig vir 'n jaar se verblyf. Dit sluit in dieselbrandstof vir die elektriese krag- opwekker. Die diesel is as dekvrag in 'n groot aantal 10 gelling dromme verskeep. Dit is 'n geweldige brandgevaar en beslommernis want die dromme moes per hand hanteer word.

Op die rotsagtige kus van die eiland is geen sandstrand nie en die enigste landingsgerief is 'n hout kaai wat teen 'n rotskrans aan kabels en katrolle hang. Die kaai kan opgetrek of laat sak word afhangende van die gety en die deining van die golwe. Die fregat anker redelik ver weg in veilige diep water en die vrag word in skuite oorgelaai om dit op die kaai te gaan aflaai. Die deining langs die kaai is soms so kwaai dat dit gevaarlik en moeilik word om vrag te hanteer. Van die kaai word die vrag in nette boontoe gehys.

Om die probeem van die vervoer van dieselbrandstof uit te skakel moes ek gaan ondersoek instel of dit nie moontlik is om elektriese krag op te wek deur die beskikbare waterstrome op die eiland daarvoor te gebruik nie. Verder moes ek die moontlikheid ondersoek om lopende water vanuit 'n bergstroom na die woonkwartiere aan te lê.

Die gemiddelde jaarlikse reënval op die eiland is 2500 mm en op die hoogste piek is altyd sneeu en ys. Dit reën amper daaglik en dit is omtrent altyd bewolk en winderig. Dit sneeu en ys dikwels en dit gebeur dat die watervoorraad vir tot 'n week lank verys.

Die reis was voorspoedig en van seesiek het ek al vergeet. Die oggend vroeg gaan skep ek en George vars lug op dek. Meneer Cuff daag ook op. George voel naar en fuister: "Ek wens ou Cuff loop dat ek kan kots !"

Laatmiddag die derde dag kom ons by die eiland aan. Dis mooiweer en die Transvaal gooi anker in diepwater, 'n veilige ent weg van die land. Aflaai van personeel en voorraad begin dadelik en hou tot laat die nag aan tot stormweer skielik opsteek. Die anker word gelig en die Transvaal vaar diepsee toe om die storm te gaan oorleef.

In die woonkwartiere is daar gaos. Te veel ou-en-aflospersoneel, gestrande matrose en besoekers vir die beskikbare kooie of stoele en tafels. Die geselskap is jolig maar vervlak hoe later en kwater en vaker ons word.

Ek en my vroujie is op 28 Junie 1952 getroud en op 19 November 1952 sit ek op Marioneiland in daardie stormnag op 'n stoel en slaap. Ek kry nagmerries as ek onthou hoe McCall en sy span 'n hele jaar lank op die eiland agterbly het toe die skip noodgedwonge moes verkas !

Die volgende oggend woed die storm voort. Ek en my helper trek ons "flying suits etc." aan en gaan doen verkenning van die terrein wat ek moet opmeet. Die hoof weerkundige en van sy beampstes stap of struikel saam deur die enkel tot kniediep mos en modder van die veld. Hulle gaan wys die waterstrome ensovoorts wat moontlik gebruik kan word om lopende water aan te lê of om elektriese krag op te wek.

Op die eiland is nie grond soos ons dit ken nie. Net rots bedek met 'n laag verrotte gras en mos waarop groen gras groei. Net soos op die liggende vlaktes van die Namibwoestyn waar jou voetspore jare lank agterbly sal die spore in die grasveld op die eiland nog lank wys jy was daar. Die geboue is vir gerief verbind net hout paadjies oor die onstabiele terrein. Die paadjies herinner my aan die hout sypaadjies "broadwalks" wat ons in "Wild West" rolprente sien.

Die verkenningstog was 'n nat, koue ekspedisie. Die "flying suit" is gladnie waterdig nie en ek was gou sopnat. Die "flying suit inner" 'n opgestopte soort duvet met 'n ritsluiter voor, hang soos 'n nat sak om my lyf en die "flying boots" is tot oor my kuite vol water. Uit radeloosheid gaan sit ek op 'n rots en tel my voete op om die water uit die boots te dreineer. Die helfte stroom uit en die res spoel teen my bene af terug in die "flying suit inner".

Nieteenstaande die gure weer was die verkenning tog suksesvol.

Terug in die basis en droog verkleë, jaag die medic elk van ons 'n stywe dop voorbehoedmiddel in. Later die aand hoor ek terloops: "That young Theron he takes it neat".

Gelukkig was die volgende dag kalm met helder sonskyn en ek en 'n paar helpers kon met 'n tacheometer opmetings doen om terug in Pretoria 'n plan te kon teken met voldoende besonderhede vir beplanning en ontwerp van 'n aanleg van lopende water en 'n hidro- kragopwekker.

Maar in die vyftigerjare was daar nie die hedendaagse ligte plastiekpype en inglip toebehore beskikbaar wat vandag in rioolstelsels en watervoorsieningaanlegte gebruik word nie. Ons moes maar regkom met swaar asbessement pype en gietyster hulpstukke. Op die eiland is ook nie sand en klip vir bouwerk beskikbaar nie. Ligte plastiek watertenks was nog onbekend en ons het van hout waterkaste gemaak wat met gesoldeerde koperplaat beklee is.

Met die terugreis op die Transvaal, saam met die span wat na 'n jaar op die eiland huis toe gaan, moes ek heeldag luister hoe hulle terug verlang het en hoe bly hulle is om weer in Suid-Afrika tuis te kom. Hulle geselskap het my so aangesteek dat ek my later verbeel het ek het ook 'n jaar lank op die eiland vertoef !

Terug in Pretoria het ek die planne geteken vir 'n lopende watervoorsieningstelsel vir die basis en 'n rudimentêre plan wat hoogtes, afstande en wat ookal nodig is om vir die ontwerp van 'n hidro-elektriese kragopwekker.

(In 1955 begin my oorplasingsloopbaan in die staatsdiens. Van 1963 tot 1981 is ek in Windhoek Direkteur van Werke. Tydens die SWA terroriste aanslag gedurende die 1970 jare, moet die Administrateur se amp swonig beveilig word. By 'n onbekende kollega in Openbare Werke in Pretoria doen ek telefonies navraag oor elektroniese beveiliging van geboue. Aan die einde van ons gesprek wil die man toe weet of ek die ou is wat in 1952 opmetings op Marioneiland gedoen het vir 'n hidro-elektriese kragopwekker. Ek sê ja en hy vertel my dat hulle die ontwerp op my rudimentêre plan gedoen het "en dat die inligting op die plan verbasend korrek en volledig is om die ontwerp te kon doen". Dit was vir my verrassende nuus en 'n riem omder die hart om dit na soveel jare te te kon hoor!

Ek weet nie of die stelsel ooit gebou en in gebruik geneem is nie. Tans voorsien kragopwekkers wat dieselbrandstof gebruik, elektriese krag vir verligting, verwarming en verkoeling en al die ander noodsaaklike dienste op die eiland. Deur gebruik van die navorsing- en voorradeskip, die Aghulas met sy helikopter, is dit nou nie meer 'n probleem om voorrade en dieselbrandstof van die skip na die eiland te vervoer nie. Op die eiland is nou selfs 'n landingsplek en loods vir die helikopter. Omdat die waterstrome soms verys is die werking van 'n hidro kragopwekker eintlik onprakties).

Pieter Theron 6 November 2010

Huis Herfsblaar C206
Webbweg 1244
Queenswood 0186



Die personeelkwartiere, kragopwekkershut en die weerstasie op Marioneiland in 1952. Op die voorgrond tot daar ver die hout looppaadjie van die landingskaai na die kwartiere en weerstasie.



Op Marioneiland is daar geen sandstrand nie. In 1952 was 'n hout landingskaai wat teen 'n rotskrans aan kabels en katrolle hang, die enigste landingsgerief.