

Die berekenings, wat op amptelike papier van die „Staats Spoorwegan“, in die handskrif van Sytze Wierda en aan die hand van netjiese en duidelike tekeninge gedoen is, is vanaf Maart 1875 deur S. Wierda Wz. in sy hoedanigheid as „De Hoofdopzichter“ onderteken.

Die aantal berekenings, wat in private besit bewaar gebly het en in totaal 24 bladsye beslaan, het betrekking gehad op „brugliggers in de Hoofdtoegangsweg naar het Station“ (Februarie 1875); „brug in de Hoofdtoegangsweg naar het Stations voorplein“ (27/3/1875); die „momenten voor de oplegging van de overspanningen van 6 en 8 Meter op eenzelfde draagbalk in den Brug hoofdtoegangsweg n/h Station“ (31/3/1875) en laastens „Brug in den Hoofdtoegangsweg: Berekening van de gegoten ijzeren draagbalken onder de liggers.“⁵⁸

Die berekenings waarmee Sytze Wierda hom, as deel van sy opsigterspligte, besiggehou het - soos uit bogenoemde gevalle blyk - het kennis van die Statika en Vastheidsleer veronderstel. In die proses van statistiese berekening wat uitgevoer moet word, kan van die analitiese of ontledende en van die grafiese berekeningsmetode, of van albei metodes, - met die oog op noukeuriger resultate - gebruik gemaak word. By die analitiese berekening word dikwels 'n kennis van hoër wiskunde vereis, wat egter by die grafiese berekeningsmetode ontbeer kan word.

Wanneer daar in hierdie verband rekening gehou word met die skoolloopbaan en opleiding van Sytze Wierda, sou hy deur sy gebrekkige wetenskaplike opleiding en vorming nie in staat gewees het om die berekenings op sy eie en sonder die hulp van opgeleide ingenieurs of ander kundige personeel lede te doen nie. In daardie omstandighede het hy waarskynlik van die ingenieursformules in 'n vademecum gebruik gemaak om tot die resultate van sy berekenings te kom.⁵⁹

In weerwil van die feit dat die berekenings deur Sytze Wierda bykans veertig jaar vroeër gedoen is, is dit insiggewend om daarop te let dat daar omstreeks 1915 in die voorstelle vir 'n ontwerpprogram vir eksamens vir waterbou-

kundige en spoorwegopsigters die volgende vereiste ten opsigte van „bouwkundige berekeningen” aan die aspirant spoorwegopsigter gestel is:

„Bepaling met behulp van een vademecum van de afmetingen van aan het eene einde ingeklemde en aan het andere einde met ondersteunde liggers en van liggers op twee steunpunten noodig bij gegeven belasting en lengte.”⁶⁰

Die veronderstelling dat hoofopsigter Wierda van 'n vademecum gebruik gemaak het om tot die resultate van sy berekeninge te kom, word onderskrywe deur 'n ingenieur van Nederlandse afkoms onder wie se aandag die berekeninge van Sytze Wierda gebring is:

„In aanmerking nemende dat die eerste leergang op universitaire (peil) vir civiele ingenieurs in Delft pas in 1905 geopen is, is de kennis van die toegepaste ing(enieurs)wetenskap aanmerklik. Dit kom (my) egter voor as of hy die kennis uit 'n leerboek gekry het, wat hy slaafs toegepas het sonder dat hy 'n vol begrip had van die teoretiese agtergrond, waardoor nie altyd die kortste en doelmatige berekeningswyse uitgevoer is.”⁶¹

iii. Die aandeel van Sytze Wierda in die bougeskiedenis van die „Centraal Station” en die betekenis daarvan vir sy lewe en werk

Die oorplasing van die kantoor van die „eerstaanwend ingenieur” vanaf Alkmaar na Amsterdam, die vestiging van die Wierda-gesin in Amsterdam en die bevordering van Sytze Wierda tot „opzichter der 1^e klasse” in 1870, het saamgeval met die laaste stadium van die totstandkoming van die spoorweglyn van Nieuwediep tot in Amsterdam en die voorbereidende werksaamhede in verband met die oprigting van die „Centraal Personenstation”. Sytze Wopkes Wierda was in sy nuwe hoedanigheid aanvanklik gemoeid met die toesighouding oor die „aanplemping” en „uitbaggeren” van die „openhavenfront”, gevolg deur die belangrike stadium van die heil van die paalfundering en die aanbring van die hout vloer as voorbereiding vir die oprigting van die hoofgebou van die „Centraal Personenstation”.

Nieteenstaande die feit dat daar in 1875 met die aanwysing van die here Van Gendt en Cuypers as mede-argitekte berig is dat hulle vir die oppertoesig oor die oprigting van die „Centraal Station” verantwoordelik sou wees en dat daar in werklikheid ook gegewens is wat daarop dui dat argitek Cuypers by sekere geleenthede - veral tydens die werksaamhede aan die versiering - op die bouerrein opgemerk is en dat hy uit hoofde van sy intense belangstelling in die totstandkoming van elke onderdeel van die hoofgebou,⁶² tot 'n mate toesig oor die bouwerksaamhede gehou het, kan dit aanvaar word dat die hoofopsigterstaak, in elk geval sover dit die direksie van die aanleg van staatspoorweë betref, tydens die bou van die „Centraal Station” aan Sytze Wierda toevertrou is, veral omdat die toesighouding by die uitvoering van bouwerke en spoorlyne in die eerste plek by die opsigtters en hoofopsigtters berus het terwyl daar aan die „eerstaanwezend ingenieur” en die ander ingenieurs terselfdertyd belangrike toesighoudende funksies toegewys is. Kragtens die aard van sy hoofopsigtterskap in Amsterdam is dit duidelik dat Sytze Wierda vir jare lank 'n belangrike toesighoudende aandeel in die totstandkoming van die „Centraal Personenstation” gehad het.

'n Sinsnede uit 'n brief wat mev. Harmke Wierda in Augustus 1882 - toe die kontrakteursfirma Ph. Holzmann & Co. reeds besig was met die oprigting van die hoofgebou - aan haar skoonsuster en swaer Bos in Friesland geskrywe het, werp 'n lig op haar man se toesighoudende aandeel in die oprigting van die „Centraal Station”:

„Mijn man heeft (het) erg druk. Zij make een groot stasion van 3 miljoen guldens en dan moet hy meest over besture....”

Uit hierdie sinsnede kan afgelei word dat hoofopsigter Sytze Wierda gedurende die tweede helfte van 1882 besonder bedrywig was en dat hy op daardie tydstop die hooftoesig oor die oprigting van die hoofgebou van die „Centraal Personenstation” in sy hande gehad het en - blykens die verdere

verloop van sake - tot in 1887 sou hê.

Reeds in Mei van dieselfde jaar het mev. Wierda in 'n brief as volg oor haar man se bedrywige lewe melding gemaak: „Hij heeft het druk” en ook verwys na sy „gedurige bezigheden”.

In Januarie 1884, of die jaar daarna, toe die aanleg van die staatspoorweg na Amsterdam, die „Centraal Personenstation” en alle ander spoorwegwerke wat daarmee saamgehang het, binne enkele jare voltooi sou gewees het, het mev. Wierda vol vertroue as volg geskrywe:

„Hier zal wel werk genoeg voor mijn man blijven, en bij de Staatsspoorwegen zijn ze hem hier ook wel noodig”,

en bykans twee jaar na haar eerste verwysing na die oprigting van die „Centraal Station”, waaroor haar man „meest over” toesig gehou het, herinner sy haar skoonsuster en swaer weer 'n keer aan die feit wat van so 'n groot belang in die lewe en werk van haar man was: „Zij make (sic) hier een groot station (sic)”.⁶³

'n Oud-Nederlander, wat kennis gedra het van die lewe en werk van Sytze Wierda in Nederland, toe hy „werkzaam (was) bij de aanleg van de Nederlandse Staatsspoorwegen voor een tijdperk van meer dan 25 jaar” en ook met hom in Pretoria kennis gemaak het, vertel dat Sytze Wierda onder andere „hoofdinspecteur (sic) en architect (was) bij de opbouw van het beroemde Centraal Station te Amsterdam, waar hij jarenlang vertoefde” met sy „drukke bezigheden.”⁶⁴

Ofskoon Sytze Wierda self in 1882 inligting oor sy jarelange opsigterskap by die aanleg van staatspoorweë verstrek het, was dit op daardie stadium vir hom nie moontlik om enige melding te maak van sy besondere aandeel by die oprigting van die „Centraal Station” nie. Wanneer daar in gedagte gehou word dat hy die oorsig van sy loopbaan as opsigter by die aanleg van staatspoorweë in Junie 1882 op skrif gestel het, enkele weke na die verskyning van die

bouplanne en bestek van die „Centraal Station“, dan word dit duidelik dat hy op daardie stadium nog nie in staat was om inligting te verstrek oor die aard en omvang van sy betrokkenheid by die totstandkoming van die hoofgebou van die „Centraal Station“ nie. Sy spoorwegloopbaan tot in Junie 1882 het hy wel vlugtig in oënskou geneem. Blykens die brief van sy vrou het sy toesighoudende aandeel in die totstandkoming van die gebou kort daarna 'n aanvang geneem.

Op 2 Junie 1882 het hy in sy aansoek om 'n betrekking in die Zuid-Afrikaansche Republiek die geleentheid gehad om te verwys na sy „veeljarige ervaring op het gebied van den spoorwegbouw en daarmede in verband staande gewone wege en andere zaken.“ Dit is opmerklik dat hy in belang van die Regering van die Republiek baie waarde aan „practische en bekwame mannen“ geheg het, en die afleiding kan gemaak word dat hy homself ook as sodanig beskou het. Wanneer Sytze Wierda verder skrywe dat hy „in Januarij 1866 daartoe door het Rijk aangesteld“ en „sedert dien tijd onafgebroken belast (is) met het ontwerpen, in teekening brengen en uitvoeren van de door de Staat te maken Spoorwegen, waarbij uit den aard der gesteldheid van onze bodem zeer belangrijke werken en stationsinrichtingen voorkwamen“ en waardeur hy dan ook „tevens in de eerste gelegenheid (was) zoowel wat rechtstreeks als zijdelings op het gebied van spoorwegbouw betrekking had, grondig te leer kennen en met verschillende fabrieken, ook in het buitenland en met onderscheidene grondstoffen kennis maakte“, kan die verdere afleiding gemaak word dat sy verwysings na sy opgedane ervaring ook betrekking kon gehad het op sy Amsterdamse tydperk en die verskillende voorbereidende stappe tot die totstandkoming van die „Centraal Station“.

In 'n getuigskrif wat by Sytze Wierda se aansoek om 'n betrekking in die Zuid-Afrikaansche Republiek in Junie 1882 aangeheg was, verwys prof. Helenius de Cock na Wierda se „bekwaamheid in de architectuur en vooral ook in de spoorwegbouw.“⁶⁵

Belangrik in hierdie verband is 'n berig wat die heer G.A. Bosch, Hoof van die „Christelike Kostschool“, die Instituut Eikenhorst, van Baarn in September 1887 na aanleiding van die verhuising van die Wierda-gesin gepubliseer het en waarin hy, onder andere, die volgende waardevolle inligting oor Sytze Wierda se aandeel in die totstandkoming van die „Centraal Station“ verstrek het:

"Ofschoon Fries van geboorte, bracht hij het grootste deel zijner mannelijke jaren door in Neerlands hoofdstad waar hij zijne meeste krachten besteedde bij den bouw van het thans voltooide maar nog niet in gebruik genomene Centraal Station."⁶⁶

Waar Sytze Wierda in die sestiger- en sewentigerjare van die vorige eeu in die provinsies Overijssel en Noord-Holland aanvanklik - naas sy ander pligte as spoorwegbeampte - oor die oprigting van stasiegeboue van betreklike geringe omvang as opsigter toesig gehou het, was hy as hoofopsigter vanaf die einde van die sewentigerjare vir jare lank in 'n toesighoudende hoedanigheid betrokke by die totstandkoming van die „Centraal Station“, wat, „onder de groote bouwerken bij ons te lande in den laatsten tijd ondernomen genoemd worden als een grootsch werk op het gebied van de burgerlijke boukunst."⁶⁷ Die totstandkoming van die „Centraal Station“ was uit die oogpunt van die lewe en werk van Sytze Wierda, soos dit wil voorkom, die hoogtepunt van sy 21 jaar-lange loopbaan as opsigter by die aanleg van staatspoorweë in Nederland.

Ofskoon Sytze Wierda tot in 1874 as opsigter en daarna as hoofopsigter betrokke was by die „aanplemping“ en „uitbaggeren“ van die spoorwegterrein in die „Openhavenfront“ en daarna ook die totstandbrenging van die paalfundering in 'n toesighoudende hoedanigheid meegemaak het, was dit veral die totstandkoming van die hoofgebou van die „Centraal Station“ wat vir hom in sy hoedanigheid as hoofopsigter van besondere vormende waarde was en vir hom as 'n belangrike leerskool gedien het.

Vir meer as vyf jaar het Sytze Wierda as hoofopsigter by die oprigting van die „Centraal Personenstation" voortdurend te doene gekry met bouplanne en detailtekeninge en moes die deeglike en eerstehandse kennismaking met die skeppende werk van Cuypers en Van Gendt, twee van die mees vooraanstaande Nederlandse argitektheite van die sewentiger- en tagtigerjare, 'n beslissende vormende invloed op Sytze Wierda as argitek uitgeoefen het. Nie alleen die bouplanne, detailtekeninge en versieringselemente nie, maar ook die werk van die Duitse boukontraakteursfirma - waarvoor hy vir meer as drie jaar die hoof toesig in belang van die staatsaanleg van spoorweë gehou het - moes van verreikende invloed op Sytze Wierda gewees het, veral ook in die lig van die feit dat die „Centraal Station" die omvangrykste bouwerk was waarmee hy in sy hele loopbaan in Nederland te doene gekry het. Uit die oogpunt van Sytze Wierda se aanstelling as „Gouvernements Ingenieur en Architect" en vanaf 1894 as „Hoofd van Publieke Werken" van die Zuid-Afrikaansche Republiek, waar hy daagliks te doene sou kry met 'n verskeidenheid van kontraakteurs en kontrakte, was die ervaring wat hy in hierdie verband tydens die totstandkoming van die „Centraal Station" opgedoen het, vir hom as toekomstige administratiewe hoof van 'n belangrike staatsdepartement van besondere waarde.

Dat die eerstehandse kennismaking met die skeppende arbeid van Van Gendt en Cuypers oor 'n aantal jare vir die intelligente en leergierige Sytze Wierda ten goede beïnvloed het en sy insigte oor en kennis van die boukuns verruim en uitgebrei het, is meer as waarskynlik. Sy verblyf van meer as sewentien jaar in Amsterdam, sy aktiewe deelname aan die aktiwiteite van boukundige verenigings, sy kennismaking met en bestudering van boukundige tydskrifte en publikasies waarin uitgesoekte ontwerpe van buite- sowel as binne-landse oorsprong van sy tydgenote plek gekry het, sy deelname aan 'n verskeidenheid van boukundige prysvrae - wat kenmerkend was van die tweede helfte van die negentiende eeu - en die eerstehandse kennismaking met die ryk verskeidenheid van argitektoniese belangrike Amsterdamse openbare en privaat

geboue - waaronder veral dié van sy geesgenoot Cornelis Outshoorn - het blykbaar ook 'n weldadige invloed op sy opvattinge oor die argitektuur en sy vorming as argitek uitgeoefen.⁶⁸

Die vraag of en in hoeverre Sytze Wierda ten goede beïnvloed is deur die argitekke en argitektuur van die hoofgebou van die „Centraal Station“ en in watter mate sy insigte oor die verskillende aspekte van die boukuns verruim is uit hoofde van sy jarelange hoofopsigterskap tydens die totstandkoming van die „Centraal Station“ in die tagtigerjare van die vorige eeu, sal in werklikheid eers beantwoord kan word wanneer die openbare geboue wat deur hom as „Gouvernements Ingenieur en Architect“ vanaf November 1887 in die Zuid-Afrikaansche Republiek ontwerp is, soos die Ou Goewermentsgebou aan die Kerkplein in Pretoria, wat tans as nasionale gedenkwaardigheid geproklameer is, of onder sy leiding as „Gouvernements Ingenieur en Architect“ en „Hoofd van Publieke Werken“ - vanaf 1894 tot 1900 - in Pretoria en elders in die Zuid-Afrikaansche Republiek tot stand gekom het, bestudeer en kunskrities ontleed word. Deur die ondertekening van alle bouplanne wat die kantoor van sy departement verlaat het, het elke bouplan sy persoonlike goedkeuring en stempel erlang.

Eers na sy uittrede uit die diens van die staatspoorweë, sy verlatting van Amsterdam, sy vestiging elders en die bekleding van 'n gesagsposisie in 'n Departement van Openbare Werke, sou daar vasgestel kan word of die openbare geboue wat deur homself of onder sy direkte leiding en met sy goedkeuring ontwerp is en tot stand gekom het, stylkenmerke sou vertoon van die hoofgebou van die „Centraal Station“. Eers dan sou daar bepaal kan word of en in hoeverre Sytze Wierda as argitek beïnvloed is deur die opvattinge van Van Gendt, Outshoorn en Cuypers, byvoorbeeld, oor die styl waarin openbare geboue ontwerp moet word, oor die uit- en inwendige versierings van openbare geboue en oor die samewerking van die beeldende en ander soorte kunstenaars en

hul sametrekking in werkplase wat deur die argitek of kontrakteur van die gebou voorsien word. Aangesien die geboue van mede-argitek A.L. van Gendt merendeels in 'n „klassieke geest“ ontwerp is en sekere stylkenmerke wat die „Centraal Station“ vertoon, deur sy opvattinge, in samewerking met mede-argitek Cuypers, bewerkstellig is, sal 'n ondersoek van die openbare geboue wat deur Sytze Wierda vanaf die einde van 1887 ontwerp is, ongetwyfeld aan die lig bring dat hy hom meer aangetrokke gevoel het tot die opvattinge oor boukuns wat deur Van Gendt gehuldig is, veral ook omdat Sytze Wierda vanaf die tweede helfte van die sestigerjare toesig gehou het oor die oprigting van stasiegeboue in die Zaanstreek wat deur Van Gendt vir die staatspoorweë ontwerp is. Sytze Wierda se voorliefde vir die Italiaanse of Vroeg-Renaissance boustyl, dui ook op die feit dat hy uit die aard van sy agtergrond en vorming as argitek meer geneë was om hom te laat lei deur die opvattinge van argiteklike soos A.L. van Gendt en Cornelis Oudtshoorn, wat navolgers was van die eklektisisme op die gebied van die boukuns, as deur die van argitek Cuypers, wat in die eerste plek 'n voorstander van die Neo-Gotiek was. In watter mate Sytze Wierda wel deur sekere opvattinge van Cuypers, veral soos dit tot uiting in die „Rijksmuseum“ en „Centraal Station“ gekom het, beïnvloed is, sal 'n noukeurige ondersoek van sy openbare geboue in Transvaal aan die lig kan bring.

Die voortdurende persoonlike kontak wat Sytze Wierda gehad het met die twee vooraanstaande mede-argiteklike, die hoogaangeskrewe Duitse boukontrakteur, die vooraanstaande Nederlandse, Duitse en Belgiese beeldende kunstenaars wat besig was om onder die persoonlike leiding van argitek Cuypers die hoofgebou van die „Centraal Station“ op 'n sinvolle en smaakvolle wyse te versier, sowel as die aandag wat algaande gegee is aan probleme wat vir die mede-argiteklike, die „eerstaanwend ingenieur“ en die boukontrakteur opgeduik en uiteindelik oorwin is, was vir die hoofopsigter in elke opsig 'n waardevolle leerskool, van besliste vormende waarde

en van verrykende invloed. Dit kon nie anders as dat hoofopsigter Sytze Wierda deur sy jarelange intieme betrokkenheid by die totstandkoming van die „Centraal Station“ op 'n weldadige wyse ten goede beïnvloed en as argitek verder gevorm is vir die belangrike taak wat op hom in die Zuid-Afrikaansche Republiek gewag het.

6. DIE OPSIGTERSskap VAN SYTZE WIERDA BY DIE AANLEG VAN STAATSPoorweë, 1866-1887

Na aanleiding van die pleidooie in Nederland vanaf die tagtigerjare dat opsigters vir hul besondere taak aan een of ander inrigting vir boukundige onderwys of dergelike onderwysinrigtings opgelei behoort te word,⁶⁹ kan op hierdie stadium - nadat die loopbaan van Sytze Wierda as opsigter by die aanleg van staatspoorweë in oënskou geneem is - aandag gegee word aan die besondere funksies en pligte van Sytze Wierda vandat hy vanaf 1866 as opsigter - aanvanklik as buitengewone, toe as 2de en 1ste klas en uiteindelik as hoofopsigter - by die aanleg van staatspoorweë betrokke was; in hoeverre hy voldoen het aan die vereistes wat aan die opsigterskap gestel is en tot watter mate sy vorming en opleiding as timmerman en boukundige deur praktiese ervaring en voortgesette selfstudie, hom toegerus het om sy veeleisende werk oor 'n lang tydperk te verrig.

Toe Sytze Wierda in Junie 1882 aansoek vir 'n regeringsbetrekking in die Zuid-Afrikaansche Republiek gedoen het, het hy die volgende oorsig van sy dienstyd as opsigter by die aanleg van staatspoorweë in Nederland op skrif gestel:

Hy het aanvanklik verwys na „de kennis die God mij genadiglijk verleende door een veeljarige ervaring op het gebied van den spoorwegbouw en daarmee in verband staande gewone wegen en andere zaken.“ Voortgaande het hy verwys na „de door de Staat aan te leggen spoorwegen waarbij ik, thans als Hoofdopzichter, 16 jaren werkzaam ben.“ Vervolgens het hy sy 16 jaar-lange loopbaan as opsigter by die Nederlandse staatspoorweë kortliks in oënskou geneem:

"In Januarij 1866 daartoe door het Rijk aangesteld, ben ik sedert dien tijd onafgebroken belast met het ontwerpen, in teekening brengen en uitvoeren van de door de Staat te maken spoorwegen, waarbij uit den aard der gesteldheid van onze bodem zeer belangrijke werken en stationsinrichtingen voortkwamen. Hierdoor was ik dan tevens in de eerste gelegenheid alles zoowel wat rechtstreeks als zijdelings op het gebied van spoorwegbouw betrekking had, grondig te leeren kennen en met verschillende fabrieken, ook in het buitenland en met onderscheiden grondstoffen kennis maakte."

Uit die advies wat Sytze Wierda in dieselfde brief gee het aan die regering van die Zuid-Afrikaansche Republiek in verband met die aanleg van spoorweë, of deur die regering van die Republiek self onderneem en uitgevoer of by wyse van 'n verlening van 'n konsessie aan private persone of maatskappye, blyk dat hy goed op hoogte was van die verskillende aspekte van spoorwegaanleg. Hy het veral klem gelê op die noodsaaklikheid dat „practische en bekwame mannen" aan die hoof van die regeringsaanleg van spoorweë moet staan en dat in die geval van konsessieverlening aan private persone of maatskappye ewe „practische mannen" toesig moet houden einde die regering voorligting te gee „opdat de Concessionaris aan de gestelde voorwaarden voldoen zoowel om de veiligheid van het verkeer als de soliditeit der werken en geschikte stationsinrichtingen te waarborgen."⁷⁰

Sy deeglike kennis van spoorwegaanleg en alles wat daarmee verband gehou het, word verder bevestig deur 'n artikel wat van sy hand in „De Volksstem" van Maart 1887 gepubliseer is en waarin hy - ofskoon self 'n voorstander van staatsaanleg van spoorweë - gewys het op die gevare wat aan staatsaanleg van spoorweë verbonde is, soos omkoperij, begunstiging van onbekwame gunsteling, gunsbetoon by die lewering van materiale en knoeyery. „Dat zou echter grootendeels verholpen kunnen worden", het hy verder geskrywe, „door het werk niet anders dan bij tender te laten doen onder opzicht van bekwaame, vertrouwbare en goed gesalarieerde ingenieurs. Geen materiaal behoort voor den spoorwegbouw gebezigd te worden dat niet door zoodanige ingenieurs degelyk onderzocht

en goedgekeurd is. Als ingenieurs moeten de bekwaamste mannen, die een naam in hun vak te verliezen hebben" aangesel word.⁷¹

Sy verwysings, in sy brief van Junie 1882, na 'n waterpasinstrument, 'n teodoliet, 'n sekstant en 'n goeie „dubbelkijker“, benewens ander benodigdhede, wat hy saam met hom na die Zuid-Afrikaansche Republiek wou gebring het, wek die vermoede dat dié soort instrumente wat vir landmeting en waterpassing gebruik is, in werklikheid deur hom as opsigter en hoofopsigter vir daardie spesifieke doel en ter vervulling van dié deel van sy opsigterspligte gebruik is.

„Bekendheid met de inrichting en het gebruik van eenvoudige waterpasinstrumente, van de sextant, van een eenvoudige theodoliet, het equerre, prisma's, het spiegelkruis, de meetketting, latten en banden" onder die hofie „landmeten en waterpassen“, is dan ook as een van die vereistes gestel vir die instelling van 'n eksamen vir „waterbouwkundig opzichter“ en „spoorwegopzichter“ in Nederland. In dieselfde verband moes die kandidaat ook blyke gee van kennis van „uitbakenen van rechte en van gebogen richtingen en van hoeken, opmeten en in teekening brengen van gebouwen of van waterbouwkundige werken en van eenvoudige terreinen en van lengte- en dwarsprofielen“ terwyl daar ten opsigte van „spoor- en tramwegen“ kennis verlang is van „opmeten en uitzetten van sporen, wissels en kruisingen.“

Wanneer die ontwerpprogram vir die eksamen vir spoorwegopsigtersin oënskou geneem en die loopbaan van Sytze Wierda as opsigter by die aanleg van staatspoorweë in gedagte gehou word, word dit duidelik dat hy deeglike kennis gehad het van die vereistes vir die eksamen wat in 1915 in Nederland in die vooruitsig gestel is. Die „ontwerp programma“ werp andersins ook 'n helder lig op die kennis en kundighede waaroor opsigters op die gebied van waterboukunde en spoorweë moes beskik.

As opgeleide timmerman en as 'n persoon wat sy kennis ook deur selfstudie en jarelange ervaring verder uitgebrei

en hom ook as argitek bekwaam het, is dit vanselfsprekend dat Sytze Wierda deeglike kennis gedra het van die eksamenvereistes wat in die „ontwerpprogram" ten opsigte van „burgerlijke bouwkunde" gestel is: „Stellingen bij verschillende metselwerken, inrichting en daarbij te nemen voorzorgen; het uitzetten van gebouwen, het maken van bouwlatten, het stellen van profielen; metselwerk; natuursteenconstructiën en het detaillieren daarvan; kozijnen, deuren en ramen, trappen en hun bevestiging; verschillende soorten van vloeren, balklagen en raveelingen; kappen, dakbedekkingen, schoorsteenen, goten en kroonlijsten; eenige kennis van eenvoudige ijzerconstructiën; bij den huisbouw meest voorkomend smids-, glazenmakers-, stucadoors-, behangers- en loodgieterswerk, privaten, rioleeringen, kelders en regenbakken; algemeene indeeling van een eenvoudig gebouw, zoo van hout als van steen." Die bestekke en begrotings wat hy opgestel het as deel van die ontwerp van 'n verskeidenheid van openbare en private geboue tydens sy lewe en werk in Nederland, getuig ruimskoots van sy deeglike kennis van elke aspek van die burgerlike boukunde. Juis vir daardie rede is hy bekwaam geag om as hoofopsigter aangestel en met die toesig van 'n aantal stasiegeboue, waaronder die „Centraal Station" die hoogste vereistes van kennis, kundigheid en ervaring aan die kant van die hoofopsigter gestel het, toevertrou is.

Dit moet in gedagte gehou word dat Sytze Wierda, in die lig van die stelsel van opleiding en eksaminering vir opsigters wat in sy tyd in Duitsland in swang was, nie 'n „geprüfte Bauführer" was nie, maar dat hy sy werk as 'n „buitengewone opsigter" by die aanleg van staatspoorweë in Januarie 1866 as 'n ongeëksamineerde opsigter begin het. Destyds en vir baie jare daarna was die algemene opvatting in Nederland dat „de opzichter moet zijn een man van de praktijk en in de praktijk zich hebben ontwikkeld. Hij moet niet zijn een geleerde bol, een halve ingenieur, maar iemand, die op het werk thuis behoort, die weet, hoe gemetseld moet worden, hoe een glooing, een zinkstuk in elkaar dient gezet te worden, hoe de verbindingen van hout, steen en ijzer gemaakt moeten worden

hoe alles in ooreenstemming met het bestek moet worden tot stand gebracht. Hij moet kunnen detailleeren; ontwerpen behoort zijn werk niet te zijn, tenzij voor kleinen zaken. Daarom moet de opzichter zich in de praktijk vormen en een ambacht kennen....⁷²

Net soos in die geval van feitlik al sy tydgenote het Sytze Wierda die voorbereiding van sy loopbaan as opsigter, in die vyftigerjare van die vorige eeu aan die skaafbank begin. Eers vanaf die sestigerjare, toe Sytze Wierda reeds sy praktiese vorming en opleiding as timmerman, die sogenaamde „opgroeien aan de schaafbank“, agter die rug gehad het, het sommige opsigters hul vorming en opleiding as timmerman en ander soorte boukundige vakmanne, gedeeltelik aan „ambachts- en burgeravondskolen“ in stede en dorpe van Nederland begin geniet.

Na 'n jarelange praktiese vorming en ervaring as timmerkneeg en opgeleide timmerman sowel as die studie van reglynige, hand- en situasieteken en ander boukundige vakke deur middel van self- en privaatstudie, het Sytze Wierda sy loopbaan as timmerman in 1865 verruil vir die werk van opsigter of boukundige tekenaar in diens van een van die aannemers by die aanleg van 'n gedeelte van die staatspoorweg in die provinsie Overijssel, en in die jaar daarna, vir dié van 'n buitengewone opsigter in diens van die aanleg van staatspoorweë.

Nadat Sytze Wierda in 1865 op Hengelo blyke van ywer en bekwaamheid in sy werk aan die dag gelê het, veral met „het maken van teekeningen, uitslagen en details“, het die goeie indruk wat hy op die vakkundige beamptes van die staatspoorweë gemaak het, daartoe gelei dat hy in Januarie 1866 aangestel is as „buitengewoon opzichter“, in Augustus 1867 bevorder is tot „opzichter 2e klasse“, in Augustus 1870 tot „opzichter 1e klasse“, terwyl hy vanaf Maart 1875 tot in Augustus 1887 as een van die „hoofopzichters“ by die aanleg van staatspoorweë, in Amsterdam die hooftoesig gehou het oor enkele van die belangrikste werke wat in Nederland tydens die aanleg van staatspoorweë tot stand gekom het.

Ofskoon daar destyds - soos nou ook nog die geval is - aan die opsigter ander vereistes as aan 'n argitek en

ingenieur gestel is, het Sytze Wierda, na praktiese ervaring en privaat studie, nie alleen beskik oor sommige van die kennis, kundighede en hoedanighede waaroor 'n destydse opgeleide en praktiserende Nederlandse argitek en ingenieur beskik het nie, maar het hy ook 'n betreklik deeglike kennis gehad van Duits, Engels en Frans, terwyl hy deur selfstudie ook kennis opgedoen het van styl- en ornamentleer.⁷³

Daar bestaan gegewens wat daarop dui dat Sytze Wierda as opsigter by die aanleg van staatspoorweë algaande nie net toesig gehou het oor die totstandkoming van die spoorweg, spoorwegbrûe, toegangspaaie tot stasieterreine, stasiegeboue en 'n verskeidenheid ander werke wat in verband gestaan het met die spoorwegbou in die provinsies Overijssel, Noord- en Zuid-Holland nie, maar dat boukundige tekenwerk in die „keet“ of opsigterskantoor gereeld ook aan hom opgedra is, veral omdat sy bekwaamheid en bedrewenheid in „boukundig teekenen“ by sy onmiddellike hoofde as „voortreffelijk“ bekend gestaan het.

Ofskoon die argitek of boukundige ingenieurs van die staatspoorweë, wat verantwoordelik was vir die ontwerp van die spoorlyn en alles wat daarmee gepaard gegaan het, normaalweg in hul kantore verantwoordelik was vir die teken van alle noodsaaklike ornament-details en van belangrike konstruksie-details van die spoorweggeboue, wat ontwerp is en opgerig moes word, in samewerking met die boukundige tekenaars wat onder hul leiding werksaam was, het Sytze Wierda vanaf sy indiens-treding in 1865 by die aannemer van 'n gedeelte van die spoorweg en spoorwegwerke by Hengelo, en vanaf 1866 in diens van die staatspoorweë, ook tekenwerk - tekeninge, „uitslagen“ en details - verrig en selfs stasiegeboue ontwerp.⁷⁴ In hierdie verband en vir die take het sy vorming en opleiding as timmerman en argitek deur middel van die praktyk en privaat selfstudie hom vanaf die aanvang van sy loopbaan in diens van die aanleg van staatspoorweë baie goed te pas gekom.

Dit was destyds feitlik onmoontlik om alle details, behalwe enkele konstruktiewe details, op die kantoor van die



Portrait of a man with a beard, holding a large sheet of paper, standing next to a decorative pedestal.

argitek te laat maak of ten minste dadelik geskik vir uitvoering gemaak het, omdat die besondere gegewens, waarvan elke detailtekening afhanklik is, daar kortgekom het. Die ontwerpe wat op die argitekskantoor deur tekenaars gemaak is, wat met ornamentteken, onder andere, bekend was, maar by wie die praktiese opleiding ontbreek het, sou - wat die uitvoerbaarheid daarvan betref - gewoonlik ietwat te wense oorgelaat het en 'n omwerking en aanvulling vereis het, waartoe kennis van teken noodsaaklik was. Maar, in elk geval, al het alle details sonder die medewete van die opsigter gereed gekom, behoort die opsigter wel deeglik kennis van teken en 'n enigszins ontwikkelde smaakgevoel te gehad het om vir die juiste uitvoering van die ornamentele details sorg te dra. Die opsigter behoort in staat te gewees het om aan die verskillende beoefenaars van die kunsambagte, wat aan 'n gebou - byvoorbeeld die „Centraal Station" - werksaam was en onder wie die kunsvaardige werksmense - as gevolg van 'n meesal gebrekkige opleiding dun gesaai was - verduidelikings omtrent die bedoeling en karakter van die verstrekte tekening te gee het. Sy kwaliteit as opsigter het immers nie daar waar die handwerk in kunsnywerheid oorgaan, geëindig nie. Aangesien argitek Cuypers die ontwerp van die versierings-elemente gedeeltelik en die toesig oor die uitvoering vir 'n baie groot gedeelte in sy eie hande gehou het, is dit te betwyfel of Sytze Wierda 'n besondere toesigtaak op daardie aspek van die reuse Amsterdamse bouwerk gehad het. Sy toesig in hierdie verband was blykbaar net van algemene aard om toe te sien dat aan die bepalings van die tenderooreenkoms uitvoering gegee is, aangesien die Duitse kontrakteursfirma sy eie opsigters in diens gehad het.

Die algemene opvatting was egter nie om aan die opsigter die sorg van al die tekenwerk op te dra nie, maar wel dat hyself tekenaar moes gewees het en by bouwerke van enige

Sytze Wierda, „Hoofdpzichter" by die aanleg van staatspoorweë in Amsterdam, in die kleredrag van hoofopsigter.

omvang tekenaars tot sy beskikking moes gehad het wat onder sy leiding, al na gelang die behoefte van die oomblik, die details gereed kon gemaak het. Dit is blykbaar die besondere taak wat in Hengelo op die skouers van Sytze Wierda gerus het toe hy in diens van die aannemer van 'n gedeelte van die spoorweg was.

Aangesien die „eerstaanwend ingenieur“, as die verteenwoordiger van die „ingenieur in algemeene dienst“, en die boukundige ingenieurs en tekenaars van die staatspoorweë, nie daaglik die spoorwegwerke, wat in aanbou was, kon besoek nie, was dit noodsaaklik dat 'n ten volle bekwame en verantwoordelike opsigter in sy of hul plek op die werk teenwoordig gewees het.

Alhoewel 'n kennis van vreemde tale, stylkennis, ornamentteken en 'n verskeidenheid van ander argitekenskundighede in die reël by opsigters oorbodig geag is, omdat deur sommige mense, byvoorbeeld geglo is dat daar aan 'n opsigter geen tekenwerk opgedra moes word nie, dit wil sê as hy die nodige sorg aan die uitvoering van die bouwerk moes wy, het Sytze Wierda se kennis van sekere kundighede, gepaard met sy werkywer, nougesette pligsbetragting en sobere lewensgewoontes,⁷⁵ bygedra tot sy uiteindelijke bevordering tot hoofop-sigter by die aanleg van staatspoorweë.

Sytze Wierda was een van die uitsonderlike gevalle van 'n timmerman wat opsigter geword het, wat in die uitvoering van sy daaglikse pligte op die spoorwegwerke, van die vroeë oggend tot laat in die aand in wind en weer met die uitvoering van sy veeleisende opsigtaak besig was, en dan nog - te midde van sy „drukke bezigheden“ - steeds die tyd gevind het om hom, uit liefde vir sy werk en vak sowel as uit 'n gevoel van verantwoordelikheid teenoor sy gesin, besig te hou met voortgesette privaat studie van die boukunde, ingenieurswese en aanverwante kennisgebiede. Die aanleg en liefde wat hy vir die studie van die boukunde en aspekte van die ingenieurswese gehad het, gepaardgaande met 'n volgehoue werk- en studiewer, het nie alleen van hom op 'n betreklike vroeë

leef tyd 'n bekwame boukundige tekenaar gemaak nie, maar hom ook, kort na die aanvang van sy loopbaan as opsigter en na die uitneem van 'n patent of lisensie om as argitek op te tree, as argitek van woonhuise, skool- en kerkgeboue, pastorieë en onderwyserswonings, en as deelnemer aan boukundige prysvrae, onder die openbare aandag in Nederland gebring het. Met 'n kenmerkende mate van selfvertroue het hy aan openbare boukundige prysvrae in Nederland en Duitsland deelgeneem, terwyl sy belangstelling en aanleg vir die ingenieurswese hom nie alleen bekwamer vir sy opsigterswerk by die aanleg van staatspoorweë gemaak het nie, maar hom ook op die terrein van nuttige uitvindinge laat beweeg en presteer het.

Die praktiese ervaring, wat vir elke opsigter hoofsaak moet wees, het Sytze Wierda oor 'n tydperk van bykans twee-en-twintig jaar op die spoorwegwerksplek langs die spoorlyn, by spoorwegbrugbouerye en in die opsigterskantoor verwerf. Die merkwaardige in sy geval is dat hy benewens sy veeleisende en verantwoordelike dagtaak op 'n verskeidenheid van spoorwegwerke vanaf omstreeks 1865 tyd kon inruim vir volgehoue teoretiese studie, vir skeppende argitekswerk, wat lang en vermoeiende reise met hom meegebring het, en ander nuttige aktiwiteite. Daarom kon hy ook na 16 jaar diens as opsigter, argitek en betrokke by ander alledaagse aktiwiteite met reg verklaar: „Mijn opleiding was practisch en theoretisch beide”, en dat hy reeds vroeg in sy lewe of loopbaan die voorreg kon geniet en in 'n posisie kon kom om „bij de reeds verkregen kennis, telkens meerdere te vergaaren.” In die vyf jaar wat daarop gevolg het, het hy nog ryker in kennis en ervaring geword.

Wat die meeste opsigters omstreeks die tagtigerjare van die vorige eeu in verband met teoretiese sake geweet het, was gewoonlik nie meer as wat die ontwikkelde werkmans aan kundighede besit. Dit was egter noodsaaklik dat die opsigter deur sy hoër opleiding in staat was om gesag by sy gelykes en ondergeskiktes in te boesem en vertrouwe by sy hoofde, en boweal leiding kon gee aan die ondergeskikte werkmense.

Aangesien die opsigters van verskillende rang onderskeidende klere in werktyd gedra het, moes hulle tog steeds in gedagte gehou het dat „niet in de kleeding zit het onderscheid, maar in kennis en bekwaamheden." Dit was dan baie waarskynlik ook waar in die geval van Sytze Wierda dat studie en vermeerdering van sy teoretiese kennis daartoe bygedra het om sy ambisie te prikkel en die argitek in hom gebore laat word.

Sover vasgestel kon word, het Sytze Wierda nooit enige formele eksamen in boukundige vakke, soos reglynige teken, afgelê nie, ook nie voortgesette laer onderwys geniet nie, of „burgeravondscholen" of ambagskole besoek, hul eksamens afgelê en enige diploma's verwerf nie, behalwe sy bywoning van die Drachtster tekenskool. In sy geval was dit 'n be- gaafde timmerman, wat hom, deur leergierigheid, 'n begeerte tot self- en lewensverbetering, en aangevuur deur ambisie, binne enkele jare bekwaam en bevoeg geag het om die beroep van argitek, as 'n sydelingse belangstelling, in sy vaderland uit te oefen. Dit het daartoe gelei dat sy naam as opsigter en hoofopsigter by die aanleg van staatspoorweë, as argitek, as deelnemer aan openbare boukundige prysvrae in Nederland en in die buiteland, as aktiewe lid van boukundige verenigings in Amsterdam en as skrywer van 'n boek, van artikels, briewe in tydskrifte en koerante, bekend geraak het en by verskil- lende geleenthede met eer vermeld is.

Uit die groot aantal opsigters wat in die tweede helfte van die negentiende eeu by die aanleg van staatspoorweë sowel as by ander staats-, munisipale en privaat bouwerke betrokke was, was Sytze Wierda een van 'n betreklike klein aantal uit hul geledere wat as 'n patentvoerende of gelisensiëerde argi- tek tot 'n sekere hoogte uitgestyg en sy naam as argitek ge- vestig het, ofskoon sy hoogste en blywendste roem as argitek, in sy hoedanigheid as „Gouvernements Ingenieur en Architect" en „Hoofd van Publieke Werken" eers in die laaste dekade van die vorige eeu in die Zuid-Afrikaansche Republiek verwerf sou word. Sodoende het hy bo al sy tydgenote, wat vanaf die sestigerjare saam met hom as opsigters by die aanleg van staatspoorweë in Nederland werksaam was, uitgestyg.

Dit bly egter 'n feit dat ofskoon Sytze Wierda hom met-
tertyd as patentvoerende argitek met die ontwerp van kerk- en
ander openbare en private geboue in sy vaderland belas en hom
in daardie aktiwiteit onderskei het, hy 'n belangrike deel van
sy lewe in Nederland gewy het aan sy werk as opsigter en hoof-
opsigter van die aanleg van staatspoorweë in die provinsies
Overijssel, Noord- en Zuid-Holland. Sy maatskaplike posisie
en werkkring in Nederland is in die eerste plek bepaal deur
die feit dat hy van beroep 'n opsigter by die aanleg van
staatspoorweë was, al was dit dan ook vanaf 1875 tot 1887
hoofopsigter met die groot verantwoordelikhede wat aan die
betrekking verbonde was.

Dat Sytze Wierda self sy werk as opsigter as hoofsaak
beskou en terselfdertyd sy talente op die gebied van die
argitektuur as 'n gawe van God beskou het wat hy in die eerste
plek as 'n liefhebber wou aanwend in belang van die „Chris-
telijke Gereformeerde Kerk", waarvan hy vanaf die sestigerjare
'n oortuigde en getroue belydende lidmaat was, kan afgelei
word uit sy verwysing in 1882 na sy werk as argitek, terwyl
hy ook in sy briewe aan familiebetrekkings dieselfde standpunt
gehuldig het: „Inmiddels", het hy aan die Regering van die
Zuid-Afrikaansche Republiek geskrywe, „vond ik nog gelegen-
heid onze Chr. Ger. Gemeente hier en daar bij te staan en
van nut te zijn, waar het de bouw van kerken, scholen of
pastorien gold...."76

Sy tyd, energie, kennis en bekwaamheid het Sytze Wierda
in die eerste plek gewy aan die bekleding van sy staats-
betrekking as opsigter by die aanleg van staatspoorweë. Hy
moes daaglik, veral tot met sy aanstelling as hoofopsigter
op 'n bepaalde terrein van werksaamheid aan elke klein maar
belangrike onderdeel van die spoorwegaanleg noulettende
aandag gee en sy besondere sorg aan die uitvoering van die
spoorwegwerke bestee. Daaglik en algaande moes hy van
elke aspek van die uitvoering van die spoorwegwerke wat aan
sy besondere sorg toevertrou is, volkome op die hoogte wees
en as wakker, kundige en pligsgetroue verteenwoordiger van

sy werkgewers, die belange van die staat beskerm en bevorder en algaande as tussenganger tussen die staat en die groot aantal aannemers optree.

Waar Sytze Wierda in die loop van die jare besondere aandag en tyd aan die praktyk van die opsigterswerk gewy het, was die teoretiese kennis waardeur hy 'n opsigtersbetrekking verwerf het, waarmee hy sy werk as opsigter in 1866 begin het, en wat hy algaande deur voortgesette en volgehoue selfstudie en op ander maniere uitgebrei het, vir hom van groot en deurslaggewende belang in die uitvoering van sy veeleisende pligte as opsigter by die aanleg van staatspoorweë oor 'n tydperk van een-en-twintig jaar.

Sy werk as hoofopsigter by die aanleg van staatspoorweë en veral sy nougesette pligsvervulling in Amsterdam ten opsigte van die totstandkoming van die „Centraal Station" en ander spoorwegwerke, het nie onopgemerk by sy werkgewers en ander instansies verbygegaan nie. Kort nadat hy Nederland verlaat het en terwyl hy en sy gesin per skip op pad was na Kaapstad met die oog op die aanvaarding van sy betrekking as „Gouvernements Ingenieur en Architect" in die Zuid-Afrikaansche Republiek op 1 November 1887, is hy op 13 September 1887 in 'n vergadering van die „Koninklijk Instituut van Ingenieurs" voorgestel as 'n gewone lid van dié hoogaangeskrewe instituut. Die „ballotage" het op 8 November plaasgevind en is S. Wierda Wz., „technisch ambtenaar te Pretoria (Transvaal)" tesame met mr. F. baron Hogendorp, „directeur-hoofdredacteur van het Dagblad van Zuid-Holland en 's-Gravenhage" op daardie datum as gewone lede van die „Koninklijk Instituut van Ingenieurs" met sy hoofkantoor in 's-Gravenhage verkies.⁷⁷

Die hoë eer en onderskeiding om op agt-en-veertigjarige leeftyd as gewone lid van die „Koninklijk Instituut van Ingenieurs" verkies te word en sodoende opgeneem te word in 'n instituut waaraan 'n aantal vooraanstaande Nederlandse ingenieurs, argitekthe en verteenwoordigers van ander beroepe,

onder wie dr. P.J.H. Cuypers, mede-argitek van die „Centraal Station“, behoort het, het Sytze Wierda in die eerste plek te beurt geval op grond van sy werk as hoofopsigter by die totstandkoming van spoorlyne, brûe, paaie, viadukte en spoorweggeboue en waaronder die hooftoesighouding tydens die oprigting van die „Centraal Station“ in Amsterdam, as die bekroning van sy werk as opsigter in diens van die aanleg van staatspoorweë beskou kan word. Dat ander argitekswerk-saamhede in Nederland ook in aanmerking geneem kon gewees het vir die verwerwing van lidmaatskap van die „Koninklijk Instituut van Ingenieurs“ kan nie met sekerheid gesê word nie.

7. BRONNEVERWYSINGS EN TOELIGTENDE VOETNOTE

1. T.A.B., S.S.1386, R.4189/82 (afskrif) by R.2693/87: S. Wierda - Driemanschap en Uitv. Raad, 2.6.1882, pp.110-114.
2. G.A. (SMA.), B.A.: Bevolkingsregister van Zuid-Drachten, 1861-1880, 2e Deel, p.306; G.A. (ENS.), B.A.: Bevolkingsregister van Enschedé, onder datum 21.11.1865.
3. R.A. (D.H.), Inv. No. 725, 19.1.1866, No. 227: J. Waldorp - Min. van Binnel. Zaken, No.2143, 15.9.1865; G.A. (SMA.), B.A.: Bevolkingsregister van Zuid-Drachten, 1861-1860, 2e Deel, p.306. Volgens ingr. Waldorp was Sytze Wierda in Sept. 1865 werksaam by die aannemer van Bestek Nr. 187 op die stasie Hengelo. Die verhuising van die Wierda-gesin in Mei 1865 vanaf Noord- na Zuid-Drachten het miskien verband gehou met die vertrek van die gesinshoof na die provinsie Overijssel op soek na en aanvaarding van werk in daardie provinsie.
4. H.M. Rex-Vers. (Pretoria), Onderhoude, VI, iii, 2: Mev. J.W. van Hoogstraten.
5. J. Craandijk: Wandelingen door Nederland, p.272; Burgersdijk en Nierman (uitg.): Nederland in Woord en Beeld, p.461. Titels van boekwerke wat oor die groot brand van 1862 handel, word aangegee (nrs. 8914 t/m 8923).
6. T.A.B., S.S. 1386, R.4189/82 (afskrif) by R.2693/87: S. Wierda - Driemanschap en Uitv. Raad, 2.6.1882, pp.110-114.
7. A.L. van G [endt]: I.J. Immink (De Opmerker, Jrg. 4,

- Nr. 40, 2.10.1869). Verwysing na die aandeel wat argitek Immink van Zaandam in die jare 1863-1865 in die heropbou van Enschedé gehad het. Vakmanne van oral uit Nederland is daarheen gelok en dit verklaar ook Sytze Wierda se aanvanklike belangstelling in dié gulde werkgeleentheid in die provinsie Overijssel.
8. J.H. Jonckers Nieboer: Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen, 1832-1938, Bijlage D, p.337.
 9. J.H. Jonckers Nieboer: Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen, 1832-1938, pp.90-91 en 94-96. S.45 staan vir Staatsblad 45.
 10. De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 18, Nr. 9, 1.3.1863, p.33 e.v.: Vijfde Verslag van de Commissie van Staatsspoorwegen, 1.1.1863, gepubliseer in die Staats-Courant, 24.2.1863. Na die grensplekkie, Glanerbeek, word in die verslag verwys as Glanenburg, terwyl daar in Jrg. 22, Nr. 35, 1.9.1867 van De Nederlandsche Stoompost verwys word na die halte by „de Glanerbaak“.
 11. De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 18, Nr. 32, 9.8.1863, Nr. 33, 16.8.1863, p.44, Nr. 34, 23.8.1863, p.147, Nr. 35, 30.8.1863, Nr. 37, 13.9.1863, p.159, Jrg. 19, Nr. 14, 21.8.1864, pp.141-142, Nr. 39, 25.9.1864, p.163, Nr. 40, 2.10.1864, p.167, Nr. 46, 13.11.1864, p.192, Nr. 51, 18.12.1864, p.217, Jrg. 20, Nr. 7, 12.2.1865, p.26, Nr. 17, 23.4.1865, p.69, Nr. 19, 7.5.1865, p.78, Nr. 20, 14.5.1865.
 12. Op watter manier en deur wie se tussenkoms Sytze Wierda van die Overijsselse werkgeleentheid by die spoorwegbou te hore gekom het en wanneer presies hy in diens van sy nuwe werkgewers getree het, kon nie vasgestel word nie, a.g.v. 'n gebrek aan inligtingsbronne. Of die argiewe van die betrokke firma's êrens in Nederland bewaar gebly het, kon nie vasgestel word nie.
 13. R.A. (D.H.), Inv. No. 725, 19.1.1866, No. 227: J. Waldorp - Min. van Binnel. Zaken, No. 2143, 15.9.1865. Die brief of nota waarin Janssen vermoedelik in Sept. 1865 aan Waldorp op 'n gunstige wyse oor Sytze Wierda berig het en waarvolgens Wierda „alle aanbeveling verdient“ om as „buitengewoon opzigter“ aangestel te word, kon nie opgespoor word nie.
 14. Toe daar in 1961 deur die skrywer by die amptenare van die Algemeen Rijksarchief in Den Haag navraag gedoen is na die persoonlike lêer oor Sytze Wierda met inligting oor sy loopbaan, ervaring en teoretiese opleiding en vorming, het dit geblyk dat hy nooit formeel en skriftelik vir 'n aanstelling aansoek gedoen het nie maar deur een van die amptenare by die aanleg van staatspoorweë

opgemerk en vir 'n aanstelling aanbeveel is. Sodoende ontbreek belangrike inligting oor die curriculum vita van Sytze Wierda in die Algemeen Rijksarchief en moet inligting oor hom uit 'n verskeidenheid van ander bronne agterhaal word. In hierdie verband is feitlik elke moontlike bron oor Sytze Wierda vir aanvullende inligting aangeboor.

15. R.A. (D.H.), Inv. No. 725, 19.1.1866, No. 227: J. Wal-dorp - Min. van Binnel. Zaken, No. 2143, 15.9.1865. Hier word blykbaar bedoel werktekeninge, volkskaalse konstruksie- en detailtekeninge.
16. R.A. (D.H.), Inv. No. 725, 19.1.1866, No. 227: J. Wal-dorp - Min. van Binnel. Zaken, No. 2143, 15.9.1865.
17. R.A. (D.H.), Inv. No. 725, 19.1.1866, No. 227: Be-noeming van S. Wierda tot „buitengewoon opzichter bij de stationswerken te Enschedé"; H.M. Rex-Vers. (Pretoria), Korresp., VI, iv, 13: A.E.M. Ribberink - H.M. Rex, Maart 1968; T.A.B., S.S.1386, R.4189/82 (af-skrif) by R.2693/87: S. Wierda - Driemanschap en Uitv. Raad, 2.6.1882, pp.110-114. In sy brief van 2.6.1882 verwys Sytze Wierda na sy aanstelling op 19.1.1866 as „gewoon (sic) opzichter".
18. T.A.B., S.S. 1386, R.2693/87, waarby R.4189/82 (afskrif) met bylaes: H. de Cock - S. Wierda, 22.5.1882, pp. 118-119.
19. G.A. (SMA.), B.A.: Bevolkingsregister van Zuid-Drachten, 1861-1880, 2e Deel, p.306.
20. G.A. (ENS.), B.A.: Bevolkingsregister van Enschedé, Afd. voormalige Gemeente Lonneker, onder datum 13.8.1866; G.A. (ALK.), B.A.: Bevolkingsregister van Alkmaar, 1860-1880, V t/m Z, p.64. Die „gemeente" van Lonneker het tot op 'n sekere stadium al die plekke rondom Enschedé ingesluit. Boekelo, waar die Wierda-gesin vanaf Augustus 1866 tot Mei 1867 gewoon het, lê aan die suidekant van Enschedé.
21. J.H. Jonckers Nieboer: Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen, 1832-1938, pp.94-96; De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 21, Nr. 4, 28.1.1866, p.13, Nr. 12, 25.3.1866, p.45, Nr. 29, 27.7.1866, p.119, Jrg. 22, Nr. 3, 20.1.1867, Nr. 12, 24.3.1867, p.47, Nr. 13, 31.3.1867, p.52, Nr. 20, 19.5.1867, p.79, Nr. 27, 7.7.1867, p.167; Bouwkundige Bijdragen, 1871, p.344.
22. R.A. (D.H.), Inv. No. 730, 15.4.1867, No. 333: A.J. van Prehn - J. Waldorp, 8.4.1867; H.M. Rex-Vers. (Pre-toria), Korresp., VI, iv, 13: A.E.M. Ribberink - H.M. Rex, Maart 1968; T.A.B., S.S.1386, R.4189/82 (af-skrif) by R.2693/87: S. Wierda - Driemanschap en Uitv. Raad, 2.6.1882, pp.110-114.

23. G.A. (ALK.), B.A.: Bevolkingsregister van Alkmaar, 1860-1880, V t/m Z, p.64. Die beroep van die gesins=hoof word as „opzigter bij de aanleg van de spoor” aangegee.
24. A.L. van Gendt: De Stationsgebouwen van de Staats=spoorweg in de Zaanstreek (Bouwkundige Bijdragen, 1871, pp.341-348).
25. Bouwkundige Bijdragen, 1871, teenoor p.452: Vier platen (ontwerptekeninge) van die stasiegeboue in die Zaanstreek (Nrs. XVIII-XXI).
26. De Opmerker, Jrg. 1, Nr. 35, 24.11.1866, p.139, Jrg. 2, Nr. 38, 21.9.1867, p.156, Jrg. 3, Nr. 37, 12.9.1868, p.151; De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 22, Nr. 27, 7.7.1867, p.167, Nr. 36, 8.9.1867, Nr. 46, 17.11.1867, p.184, Jrg. 23, Nr. 19, 10.5.1868.
27. R.A. (D.H.), Inv. No. 731, 5.8.1867, No. 407: A.J. van Prehn - J. Waldorp, No. 66, 1.7.1867.
28. R.A. (D.H.), Inv. No. 731, 5.8.1867, No. 407: A.J. van Prehn - J. Waldorp, No. 66, 1.7.1867; H.M. Rex-Vers. (Pretoria), Korresp. VI, iv, 13 en 14: A.M.E. Ribberink - H.M. Rex, Maart 1968, K. van der Gaast - G. Holleman, 3.7.1961; T.A.B., S.S. 1386, R.4189/82 (afskrif) by R.2693/87: S. Wierda - Driemanschap en Uitv. Raad, 2.6.1882, pp.110-114; De Opmerker, Jrg. 2, Nr. 33, 17.8.1867, p.136; De Nederlandse Stoompost, Jrg. 22, Nr. 32, 11.8.1867, p.127. Ingenieur van der Gaast verwys na 'n opgespoorde register met die titel „Ranglijst. Staatsspoorwegen”, Stamboek 146, waarin die datum van indienstelling van S. Wierda Wzo (soms Wz) as 1.9.1867 aangegee word.
29. De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 22, Nr. 38, 22.9.1867; p.153, Nr. 39, 29.9.1867, p.156, Nr. 43, 27.10.1867, p.173, Nr. 46, 17.11.1867, Jrg. 23, Nr. 19, 10.5.1868; Bouwkundige Bijdragen, 1871, pp.344-348; De Opmerker, Jrg. 3, Nr. 37, 12.9.1868, p.151.
30. A.L. van G endtj.: L.J. Immink (De Opmerker, Jrg. 4, Nr. 40, 2.10.1869). Berig oor die afsterwe van 47-jarige Ludovicus Johannes Immink, van Zaandam op 23.9.1869. Hy was vir 21 jaar lank stads- en private argitek sowel as ingenieur te Zaandam; een van die grootste beyweraars vir die aanleg van 'n spoorweg in die Zaanstreek en het gedien op die „Comité tot bevordering der spoorwegbelangen in deze streken.” Die aanleg van die toegangsweg na die stasie van Zaandam was sy laaste uitgevoerde werk. Hy het egter nie die voldoening gesmaak om die opening van die spoorwegverkeer tot by Zaandam by te woon nie.

31. De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 24, Nr. 4, 24.1.1869, Bouwkundige Bijdragen, 1871, pp.344-348 en plate VIII en XIX teenoor p.452; De Opmerker, Jrg. 4, Nr. 2, 9.1.1869, p.7, Nr. 38, 18.9.1869.
32. De Opmerker, Jrg. 4, Nr. 45, 6.11.1869; De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 24, Nr. 49, 5.12.1869, p.205.
33. De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 24, Nr. 34, 25.8.1868, p.145, Jrg. 25, Nr. 9, 27.2.1870, p.33, Nr. 36, 4.9.1870, Jrg. 26, Nr. 11, 12.3.1871, p.42; De Opmerker, Jrg. 4, Nr. 13, 27.3.1869, p.54, Jrg. 2, Nr. 38, 21.9.1867, p.156.
34. Bardet: Waar treinen floten en fluiten in Amsterdam (A.E. D'Ailly (red.)): Zeven Eeuwen Amsterdam VI, pp.98-104; E. Werkman: Amsterdam en het Noordzeekanaal, pp.42-43; De Opmerker, Jrg. 1, Nr. 7, 10.5.1866, p.25 t/m Jrg. 4, Nr. 52, 25.12.1869; De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 23, Nr. 6, 9.2.1868, Jrg. 32, Nr. 14, 8.4.1877, pp.54-55. Bardet en Werkman gee albei 'n oorsig van die jarelange strydvraag oor die plasing van die „Centraal Personenstation" in die „Openhavenfront", terwyl die verloop van die strydvraag ook in die verskillende aangehaalde tydskrifte weerspieël word. Die tydskrifte verwys op hul beurt na berigte wat algaande in plaaslike koerante verskyn het.
35. De Opmerker, Jrg. 4, Nr. 13, 27.3.1869, p.54, Jrg. 2, Nr. 40, 5.10.1867, p.164, Nr. 38, 21.9.1867, p.156, Jrg. 4, Nr. 28, 10.7.1869, Nr. 38, 18.9.1869; De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 25, Nr. 9, 27.2.1870, p.33, Nr. 10, 6.3.1870, p.38, Nr. 17, 24.4.1870, p.65, Nr. 36, 4.9.1870, p.142, Jrg. 26, Nr. 11, 12.3.1871, p.42.
36. De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 24, Nr. 40, 3.10.1869, p.164; De Opmerker, Jrg. 4, Nr. 38, 18.9.1869, Jrg. 15, Nr. 11, 13.3.1880. „Eerstaanwezend ingenieur" Van Prehn is voor sy vertrek van Alkmaar verras met 'n geskenk wat die „Comité tot bevordering van die spoorwegbelangen in de Zaanstreek" aan hom aangebied het as 'n blyk van erkentlikheid vir die groot ywer en volharding waarmee hy die ontwerp van die spoorwegrigting (met 'n „Centraal Station" in die „Openhavenfront" te Amsterdam) deur hom ter harte geneem is. Met sy afsterwe op 11 Maart 1880 te Amsterdam was Van Prehn hoofingenieur by die aanleg van staatspoorweë. Vir hoofopsigter Wierda moes die afsterwe van Van Prehn as 'n skok gekom het aangesien dit duidelik was dat Van Prehn 'n hoë dunk van Sytze Wierda gehad het en dat hulle twee vir jare lank op 'n aangename wyse ten nouste met mekaar by die aanleg van die staatspoorweë saamgewerk het.

37. G.A. (ALK.), B.A.: Bevolkingsregister van Alkmaar, 1860-1880, V t/m Z, p.64.
38. H.M. Rex-Vers. (Pretoria), Korresp., VI, iv, 15: Directeur, Gemeentelijke Dienst, Amsterdam - H.M. Rex, 6.4.1961.
39. R.A. (D.H.), Inv. No. 740, 17.8.1870, No.217: Bevordering tot „opzigter der 1ste klasse“, 17.8.1870; H.M. Rex-Vers. (Pretoria), Korresp., VI, iv, 14 en 13: K. van der Gaast - G. Holleman, 3.7.1961; A.E.M. Ribberink - H.M. Rex, Maart 1968; De Nederlandse Stoompost, Jrg. 25, Nr. 34, 21.8.1870, p.133; De Opmerker, Jrg. 5, Nr. 35, 27.8.1870; T.A.B., S.S. 1386, R.4189/82 (afskrif) by R.2693/87: S. Wierda - Driemanschap en Uitv. Raad, 2.6.1882, pp.110-114. Aan die kant van die aangehaalde dokument in die Algemeen Rijksarchief (No. 217), waarin die besluit van die Minister van Binnelandse Sake voorkom, het een van die amptenare die volgende aantekening gemaak: „Mij dunkt deze verhoogingen moeten nu langzamerhand ophouden“. Daarna het Sytze Wierda egter nie net een belangrike bevordering tot hoofopsigter gekry nie, maar daarbenewens ook nog vier verdere salariverhogings tot met sy bedanking as hoofopsigter in 1887. Sy bevordering tot „opzigter der 1e klasse“ sou vanaf 1.9.1870 in werking tree.
40. De Opmerker, Jrg. 2, Nr. 38, 21.9.1867, p.156, Jrg. 10, Nr. 5, 31.1.1875, Jrg. 13, Nr. 14, 6.4.1878; De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 25, Nr. 9, 27.2.1870, p.33, Jrg. 28, Nr. 30, 27.7.1873, p.119, Jrg. 30, Nr. 13, 28.3.1875, p.49, Jrg. 28, Nr. 13, 30.3.1873, p.51, Jrg. 31, Nr. 27, 2.7.1876, p.108; P. Waterdrinker: Vijftig jaren Zaanse Spoorweg (J.J. Dinkelberg (samesteller): 50 Jaren Zaanstreek, p.215).
41. De Nederlandse Stoompost, Jrg. 25, Nr. 46, 15.11.1868, Jrg. 31, Nr. 12, 15.10.1876, p.169, Jrg. 25, Nr. 8, 20.2.1870, p.32 t/m Jrg. 32, Nr. 23, 10.6.1877, p.95; De Opmerker, Jrg. 6, Nr. 27, 8.7.1871, Nr. 48, 2.12.1871, Jrg. 7, Nr. 25, 22.6.1872. Ing. van Prehn was 'n lid van die „Koninklijke Instituut van Ingenieurs“. As brugontwerper het hy op 'n keer 'n prys op 'n oorsese tentoonstelling verwerf. In De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 26, Nr. 36, 3.9.1871 word inligting verstrekk oor die probleme wat ondervind en die skade wat aangerig is in die nag van 9 Maart 1871 deur 'n geweldige storm vanuit die suidweste.
42. T.A.B., S.S. 1386, R.4189/82 (afskrif) by R.2693/87: S. Wierda - Driemanschap en Uitv. Raad, 2.6.1882, pp. 110-114.
43. H.M. Rex-Vers. (Pretoria), Wierda-Stukke, VI, i, F.:

Programma der beproeving van de bruggen volgens bestek 552 over het Noordzeekanaal te Zaandam en over den doorgang bezuiden genoemde brug, s.d. Hierdie merkwaardige en seldsame stuk wat saam met die leidraad in privaat besit bewaar gebly het, beslaan elf geskrewe bladsye. Tien opsigters word as waarnemers benoem: Grenives, Hensted, Lastdrager, Wierda, Ruys, Schroeder van der Kolk, Douwes Dekker, Van der Tas, Smit en Haccou.

44. De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 31, Nr. 27, 2.7.1876, p. 108.
45. H.M. Rex-Vers. (Pretoria), Korresp., VI, iv, 14: K. van der Gaast - G. Holleman, 3.7.1961; T.A.B., S.S. 1386, R.4189/82 (afskrif) by R.2693/87: S. Wierda - Driemanschap en Uitv. Raad, 2.6.1882, pp.110-114.
46. R.A. (D.H.), Inv. No. 202, 26.12.1874, No. 61: Bevordering van S. Wierda tot „hoofdopzigter” deur ing. Van Prehn met 'n motivering voorgestel.
47. R.A. (D.H.), Inv. No. 202, 26.12.1874, No. 61, Inv. No. 750, 11.2.1875, LAM: Bevordering van S. Wierda tot „hoofdopzigter”, 11.2.1875; H.M. Rex-Vers. (Pretoria), Korresp., VI, iv, 13 en 14: A.E.M. Ribberink - H.M. Rex, Maart 1968, K. van der Gaast - G. Holleman, 3.7.1961; T.A.B., S.S. 1386, R.4189/82 (afskrif) by R.2693/87: S. Wierda - Driemanschap en Uitv. Raad, 2.6.1882, pp.110-114.
48. De Opmerker, Jrg. 5, Nr. 43, 22.10.1870, Jrg. 11, Nr. 37, 10.9.1876; De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 25, Nr. 16, 17.4.1870, p.64 t/m Jrg. 43, Nr. 7, 13.2.1887, p.29.
49. Bardet: Waar greinen floten en fluiten in Amsterdam (A.E. D'Ailly (red.): Zeven Eeuwen Amsterdam VI, pp.98-104); E. Werkman: Amsterdam en het Noordzeekanaal, pp.42-43; C. de Groot: Amsterdam, Stad der Schoonheid, p.216.
50. De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 25, Nr. 40, 2.10.1870, p.160, Jrg. 26, Nr. 11, 12.3.1871, p.42, Nr. 36, 3.9.1871, p.150, Jrg. 27, Nr. 25, 23.6.1872, p.103, Jrg. 28, Nr. 7, 16.2.1873, p.28, Jrg. 29, Nr. 33, 16.8.1874, p.129; Bouwkundig Weekblad, Jrg. 6, Nr. 38, 18.9.1886, Jrg. 7, Nr. 7, 12.2.1887, p.40. Inligting verstrek deur J. Leyds, „Eerstaanwezend Ingenieur bij de Aanleg van Staatsspoorwegen, Amsterdam”.
51. De Opmerker, Jrg. 11, Nr. 37, 10.9.1876, Nr. 8, 20.2.1876, Jrg. 16, Nr. 13, 26.3.1881, Nr. 31, 30.7.1881; De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 37, Nr. 10, 6.3.1881,

- p.46; Algemeen Handelsblad, 10.3.1881, 24.3.1881, 25.3.1881, 3.12.1880, 14.6.1881 en 25.9.1881; Bouwkundig Weekblad, Jrg. 7, Nr. 7, 12.2.1887 en Jrg. 6, Nr. 38, 18.9.1886. Op 23.3.1881 is die tender vir die maak van die fundering vir die hoofgebou aan W. Goedkoop Dzn. en M. Deutekom, van Amsterdam, toegeken. Die hele werk moes voor 1.6.1882 voltooi en oorhandig gewees het. Die greinhoutvloer het op 0,50 M. onder Amsterdamse Peil te staan gekom. By die inheing van die bykans 9 000 heipale vir die fundering - nadat die eerste ses heipale met die Boefstelling ingehai is - is vir die eerste keer in Amsterdam gebruik gemaak van 'n nuwe soort Franse stoomheitoestel, wat as die Franse Lacour-sisteem bekend gestaan het. Die slae van die ses toestelle, waarby stoom 'n nog groter rol as by die tot dusver gebruikte toestelle gespeel het, het mekaar vinniger, reëlmatiger en met kragtiger uitwerking opgevolg, sodat die heipale sodoende vinniger as in die verlede in die grond gedrywe kon word. Nadat die eerste steenlegging van die kolossale spoorweggebou op 31.7.1881 plaasgevind het, is die laaste heipaal op 24.9.1881 in die teenwoordigheid van J. Leyds en 'n paar spoorwegbeamptes en -ingenieurs ingehai.
52. De Opmerker, Jrg. 9, Nr. 36, 6.9.1874, Jrg. 11, Nr. 8, 20.2.1876, Jrg. 17, Nr. 25, 24.6.1882; Weekblad de Amsterdamer, 7.5.1882, 8.10.1882; Algemeen Handelsblad, 11.10.1889, 18.10.1889, 2.12.1882; Nieuwe Rotterdamsche Courant, 22.9.1889; Bouwkundig Weekblad, Jrg. 6, Nr. 38, 18.9.1886, p.228; Bardet: Waar treinen floten en fluiten in Amsterdam (A.E. D'Ailly (red.): Zeven Eeuwen Amsterdam VI, pp.104-105. In die Weekblad de Amsterdamer, 7.5.1882, verskyn daar smalende en neerhalende uitlatings deur Duplex (skuilnaam vir C.B. Posthumus Meyes en A.W. Weissman) oor die vakkundige personeel by die aanleg van staatspoorweë n.a.v. die aanwysing van Van Gendt en Cuypers as argitekte van die hoofgebou van die „Centraal Personenstation". Tot watter mate die twee mede-argitekte vanaf 1882 tot 1889 betrokke was by die hooftoesighouding oor die bouwerkzaamhede op die terrein van die „Openhavenfront" is moeilik om vas te stel. In die koerantberigte oor die vordering met die bouwerk word die naam van Van Gendt nooit in hierdie verband genoem nie. Die enkele kere dat die naam van argitek Cuypers wel genoem word, is dit duidelik dat sy aanwesigheid op die terrein van die bouery feitlik net in verband gestaan het met die uit- en inwendige versiering aan en in die stasiegebou.
53. Bouwkundig Weekblad, 18.9.1886. Opinie van J. Leyds, die „eerstaanwendig ingenieur" by die aanleg van staatspoorweë in Amsterdam.
54. Algemeen Handelsblad, 17.7.1878, 18.7.1878. 30.8.1878,

- 16.10.1878, 19.4.1879, 2.8.1880, 13.8.1880, 7.3.1890, 25.5.1882 en 26.5.1882; Het Nieuws van den Dag, 7.3.1890, 8.3.1890 en 10.3.1890; Bardet: Waar treinen floten en fluiten in Amsterdam (A.E. D'Ailly (red.): Zeven Eeuwen Amsterdam VI, p.102. In lg. werk verskyn 'n houtsnede van die hulpstasie deur Wittig, omstreeks 1885, met byskrif: „Het houten hulpstation aan het Westerdok teenover het Droogbak". Die hulpstasie is op 15.10.1878 in gebruik geneem en op 14.10.1889 gesluit. Dit is vermeldenswaardig dat in dieselfde week in Junie 1882 toe dit bekend geword het aan wie die tender vir die bouwerk van die „Centraal Station" toegeken is, Sytze Wierda, hoofopsigter by die aanstaande bou van die Amsterdamse stasie, vir die eerste keer skriftelik aansoek gedoen het vir 'n betrekking by die Regering van die Zuid-Afrikaansche Republiek. Eers vyf jaar later sou 'n betrekking as „Gouvernements Ingenieur en Architect" aan hom aangebied en deur hom aanvaar word. Sy vyf jaar-lange hooftoesighouding by die bou van die „Centraal Station" sou dus nog verder tot sy ervaring en vorming bydra vir die belangrike taak wat vanaf 1887 tot 1900 op hom gewag het.
55. De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 38, Nr. 36, 3.9.1882, Jrg. 40, Nr. 31, 3.8.1884, p.171; Weekblad de Amsterdamer, 8.10.1882 en 30.12.1884; Algemeen Handelsblad, 10.6.1884 en 19.5.1887.
56. De Nederlandsche Stoompost, Jrg. 40, Nr. 34, 24.8.1884, p.187; Algemeen Handelsblad, 9.9.1884, 10.2.1887, 19.5.1887; Bouwkundig Weekblad, 23.4.1887.
57. Nieuwe Rotterdamsche Courant, 16.9.1886, 26.8.1888, 6.10.1888, 22.9.1889 en 15.10.1889; Algemeen Handelsblad, 24.9.1889, 10.10.1889; Weekblad de Amsterdamer, 14.10.1889; Bardet: Waar treinen floten en fluiten in Amsterdam (A.E. D'Ailly (red.): Zeven Eeuwen Amsterdam VI, p.105. Die totstandkoming van die perronoorkapping, wat oor bykans vyf jaar gestrek het, is 'n lang verhaal met baie fasette, waarvan hier - verwysings 56 en 57 - net na die aanvang en voltooiing (in 1884 en 1889) verwys word.
58. H.M. Rex-Vers. (Pretoria), Wierda-Stukke, VI, i, C, 1-6: Berekenings.
59. L. Zwiers (hoofred.): Bouwkundig Woordenboek II, pp. 498 en 499. 'n Vademecum is 'n handboek in sakformaat met velerlei gegewens t.o.v. verskillende sake. Op boutegniese gebied bestaan daar verskillende soorte vademecums, hetsy onder die naam vademecum of boukalender.

60. N.A.M. van den Thoom en M. IJpelaar (opstellers):
Verslag der Commissie in zake opzichtsexamens,
30.11.1915.
61. H.M. Rex-Vers. (Pretoria), Wierda-Stukke, IV, i, C, 7:
Opinie van ingr. W. Thoms, 5.10.1972.
62. Nieuwe Rotterdamsche Courant, 22.9.1889; Algemeen
Handelsblad, 18.10.1889.
63. H.M. Rex-Vers. (Pretoria), Wierda-Stukke, VI, i, A,
12, 11 en 16: H. Wierda - Kamp - Broeder en Zuster,
22.8.1882, 3.5.1882, 4.1.188(4?) of 188(5?). Uit
mev. Wierda se brief van 22.8.1882 kan afgelei word dat
haar man op daardie stadium grotendeels verantwoordelik
was vir die toesighouding oor die bou van die groot
Amsterdamse stasiegebou. Vergelyk haar woorde: „moet
hij meest over besture“, met dié van G.A.B. in De
Bazuin, 16.9.1887: „waar hij zijne meeste krachten be=
steedde“, wat albei - die een in 1882 en die ander een
in 1887 - verwys na sy toesighoudende aandeel in die
totstandkoming van die „Centraal Station“.
64. C.Plokhooy: Iemand van wie alle Nederlanders behoren
te weten (Hollands Weekblad voor Zuid-Afrika, Jrg. 6,
No. 15, 25.7.1936, pp.1-2); C. Plokhooy: Behoudt ons
erfgoed (Hollands Weekblad voor Zuid-Afrika, Jrg. 20,
No. 21, 14.10.1950, pp.1-4). In lg. artikel word op
bl. 2 na S. Wiersma verwys waar S. Wierda bedoel was.
Die fout is herstel in die uitgawe van 11.11.1950, p.15.
65. T.A.B., S.S., 1386, R.2693/87, waarby R.4189/82 (af=
skrif) met bylaes: H. de Cock - S. Wierda, 22.5.1882,
pp.118-119.
66. De Bazuin, Nr. 37, 16.9.1887. G.A.B(osch) se gebruik
van die woorde: „zijne meeste krachten besteedde“, is
'n waardevolle bewysplek, veral in die lig van die
skraalheid van gegewens oor die werklike toesighoudende
aandeel van Sytze Wierda in die totstandkoming van die
„Centraal Station“.
67. De Opmerker, Jrg. 17, Nr. 25, 24.6.1882.
68. A.C.W.: Cornelis Outshoorn (Eigen Haard, 1875, pp.260-
262). Wanneer die lewe en werk van Sytze Wierda met
dié van Cornelis Outshoorn vergelyk word, spring die
merkwaardige ooreenkomste tussen die lewe, werk en
kunsopvattinge van dié twee dadelik in die oog.
69. De Opmerker, Jrg. 20, Nr. 17, 25.4.1885, p.145, Nr.
19, 9.5.1855, p.166. Opsigter H.G. Jansen verwys na
die gebrekkige opleidingsgeleenthede wat daar destyds
in Nederland vir timmermanne, opsigters, onder andere,

bestaan het. Hy benadruk die waarde van die bywoning van ambag- en „burgeravondskolen“, beveel die deelname aan prysvrae aan en die bywoning van die byeenkomste van boukundige genootskappe, soos „De Maatschappij tot Bevordering der Bouwkunst“ en „Arti et Amicitiae“.

70. T.A.B., S.S. 1386, R.4189/82 (afskrif) by R.2693/87: S. Wierda - Driemanschap en Uitv. Raad, 2.6.1882, pp. 110-114.
71. De Volksstem, 28.3.1887 (Spoorwegen in de Zuid-Afrikaansche Republiek). In 'n redaksionele inleiding word Sytze Wierda as 'n „deskundige raadgever“ en 'n persoon sonder enige eie belang aan die lesers van die Pretoriase koerant voorgestel. Aangesien opsigters en ingenieurs in baie opsigte dieselfde pligte uitgevoer het, en Sytze Wierda 'n paar maande later op navraag van die Staatsekretaris van die Republiek bevestig het dat hy 'n ingenieur is wat ook die hoedanighede van 'n argitek besit, is dit duidelik dat hy in sy advies en artikel sommige van sy pligte en aktiwiteite laat deurskemer het. Dit is opmerklik dat die euwels wat uit staatsaanleg kon voortspruit en waarteen hy gewaarsku het - en waarmee hy tot op daardie stadium as opsigter vermoedelik kennis gemaak het - na vore gekom het toe hy in Pretoria as hoof van 'n staatsdepartement met dieselfde probleme te doene gekry het. Sy ervaring as opsigter in Nederland het hom egter bedug gemaak op die gevare van omkoperij, knoeiery en ander euwels.
72. N.A.M. van den Thoon en M. Ijpelaar (opstellers): Verslag der Commissie in zake opzichtsexamens, en daarin: Ontwerp programma voor het examen voor waterbouwkundig- en voor spoorwegopzichters, s.d. (1915?); C.T.J. Louis Rieber: De Maatschappij tot Bevordering der Bouwkunst van 1842 tot 1892, pp.99.
73. De Opmerker, Jrg. 20, Nr. 19, 9.5.1885. Standpunt van F.J. Bremer Hz oor die waarde van 'n kennis van vreemde tale by 'n opsigter. Die beskrywings, bestek en kosteberekenings wat 'n ontwerp vir 'n beursgebou te Frankfurt a/d Main vergesel het, het Sytze Wierda omstreeks 1879/80 in betreklike goeie Duits opgestel. In later jare het hy 'n geïllustreerde Nederlands-Engelse boukundige woordeboek opgestel waaruit sy kennis van Engels duidelik blyk. Kennis van Frans was vir hom noodsaaklik toe hy tot in 1887 sakebetrekkings met Belgiese uitvoerders van natuur- en ander steensoorte onderhou het.
74. H.M. Rex-Vers. (Pretoria), Wierda-Stukke, VI, i, K, d: Ontwerp vir 'n „Stationsgebouw 3e Klasse“, Amsterdam, 1877. Onder die tekening staan: De Hoofdopzichter, S. Wierda Wzn., del. et inv. Die tekening bestaan uit

die fasade van die tweeverdieping stasiegebou tesame met die grondplan. Of en waar die stasiegebou, wat deur Sytze Wierda in 1877 ontwerp is, opgerig is, kon nie vasgestel word nie. In sy brief aan die Regering van die Republiek in Junie 1882 het hy melding gemaak van sy ontwerpe van stasiegeboue en spoorweginrigtings.

75. H.M. Rex-Vers. (Pretoria), Wierda-Stukke, VI, i, A, 12: H. Wierda-Kamp - Broeder en Zuster, 22.8.1882.
76. T.A.B., S.S.1386, R.4189/82 (afskrif) by R.2693/87: S. Wierda - Driemanschap en Uitv. Raad, 2.6.1882, pp. 110-114.
77. Tijdschrift van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, 1888, pp.27 en 58; De Ingenieur, Jrg. 28, Nr. 8, 1913, Bijblad, Notulen der Vergaderingen van het K.I. van I., 1912, Nr. 4, p.14: Woord gewy aan die nagedagtenis van S. Wierda wat in 1911 oorlede is; J. Ploeger: Die „Koninklijk Instituut van Ingenieurs" en S. Wierda (Pretoriana, Deel 4, Nr. 1, Sept. 1954, pp.19-20). Tydens 'n besoek aan die hoofkantoor van die K.I. van I. in Den Haag op 8.6.1961 is navraag gedoen na 'n lêer met persoonlike inligting oor Sytze Wierda. Die mededeling is toe gedoen dat argiefstukke, soos korrespondensie, net vir tien jaar na die afsterwe of uit-trede van 'n lid bewaar word. Dan word dit vernietig soos wat ook in die geval van stukke wat betrekking gehad het op Sytze Wierda, gebeur het. Al wat oor hom bewaar gebly het, is twee lidmaatskapskaarte. Agterop een daarvan word t.o.v. „vroeger bekleede betrekkingen", o.a. vermeld: 1874-1887. Hoofopzichter b/d Sts Spw Amsterdam-Den Helder.