

HOOFSTUK IV

WERKSAAM BY DIE AANLEG VAN STAATSPORWEEë, 1865-1887

1. OPSIGTER OF TEKENAAR IN DIENS VAN 'N SPOORWEGAANNEMER,
1865-1866
- i. Die verhuising van Sytze Wierda en sy gesin na die
provinsie Overijssel, 1865

Nadat Sytze Wierda vir meer as drie jaar lank teen 'n betreklike lae loon 'n bestaan as timmerman in Drachten gemaak en gedurende dieselfde tyd sy kennis van die boukunde deur privaat studie uitgebrei het,¹ het hy en sy gesin, bestaande uit sy vrou en dogter, Pietertje Sytzes Wierda, in November 1865 Drachten vaarwel toegeroep en suidwaarts na Enschedé, in die provinsie Overijssel, verhuis.² Op daardie stadium was hy egter reeds vir 'n tyd lank op Hengelo, 'n opkomende nywerheidstad, werksaam.³ Op watter tydstip hy in Hengelo begin werk het en of hy voor sy indienstreding by een van die kontrakteurs van die spoorwegbou op Hengelo, ook elders in Overijssel werksaam was, is nie seker nie. Volgens 'n familie-oorlewering het die verhuising van die Wierda-gesin na Overijssel verband gehou met die verwoestende brand wat die grootste gedeelte van die industriestad Enschedé in Mei 1862 in puin gelê het. Sytze Wierda sou destyds aan sy vrou, met wie hy skaars twee maande getroud was, voorgestel het dat hulle na Enschedé moes verhuis met die oog op werk wat daar verrig sou moes word wanneer die verwoeste stad in die daaropvolgende paar jaar weer opnuut opgebou sou word.⁴ In Enschedé sou dus meer werkgeleentheid en 'n beter toekoms as in Drachten vir Sytze Wierda en sy gesin gewag het.

Wanneer in aanmerking geneem word dat „de gansche stad Enschedé op 7 Mei 1862 in de asch gelegd werd”,⁵ en Sytze Wierda eers meer as drie jaar daarna na die provinsie Overijssel verhuis het, gevolg deur sy vrou en kind in November 1865, dan moet die familie-oorlewering gesien word in die lig van die feit dat die verwoesting van die stad Enschedé, aanvanklik vir Sytze Wierda as 'n prikkel kon

gedien het en die moontlikheid en wenslikheid deur hom oorweeg is om daarheen te verhuis met die oog op lotsverbetering in die destydse moeilike tye, maar dat dit uiteindelik 'n ander werkgeleentheid op die gebied van die spoorwegbou was wat in 1865 gelei het tot die suidwaartse verhuising van die Wierda-gesin. Deur die verhuising het Sytze Wierda se lewe 'n nuwe koers ingeslaan en het hy gekom - soos hy jare later self vertel het - op „de weg waarin ik door God gesteld en gezegend ben.”⁶

Toe die nuus van die brand Drachten vroeg in Mei 1862 bereik het, sou dit die jonggetroude egpaar, wat kort daarna hul eerste kind verwag het, seker voor 'n moeilike beslissing geplaas het om op daardie stadium te verhuis. In die tyd waarin hul eerste kind gebore en oorlede is en die tweede kind in Januarie 1864 die lewenslig aanskou het, kon die vader nog steeds belang gestel het in die goeie werkgeleentheid wat daar vanaf 1862 in die nuwe negentiende eeuse Nederlandse stad, wat besig was om uit die puin te herrys, ontstaan het. Toe die gesinshoof in die loop van 1865 - gevolg deur sy vrou en kind in November van dieselfde jaar - uiteindelik na die provinsie Overijssel verhuis het, was die werkgeleentheid wat deur Sytze Wopkes Wierda aangegryp is, nie die bou van huise, fabrieke en openbare geboue in Enschedé nie, maar die werksaamhede aan die aanleg van die staatspoorweg tot by Glanerbeek aan die Nederlands-Pruisiese grens, aan die oostekant van Enschedé.⁷

ii. Werkgeleentheid by die spoorwegaanleg van staatsweë

Die werk aan die spoorlyn Zutphen tot by die Pruisiese grens, wat in die tweede helfte van 1865 reeds tot in die omgewing van Hengelo gevorder het en waarby Sytze Wierda in 'n vakkundige hoedanigheid betrokke geraak het, was die voortsetting van die spoorwegaanleg in Nederland waarmee reeds in die dertigerjare 'n aanvang gemaak en wat in die begin van die sestigerjare van staatsweë verder voortgesit is.

Nadat die eerste baanvak van 'n Nederlandse spoorlyn, tussen Amsterdam en Haarlem, op 20 September 1839 - die

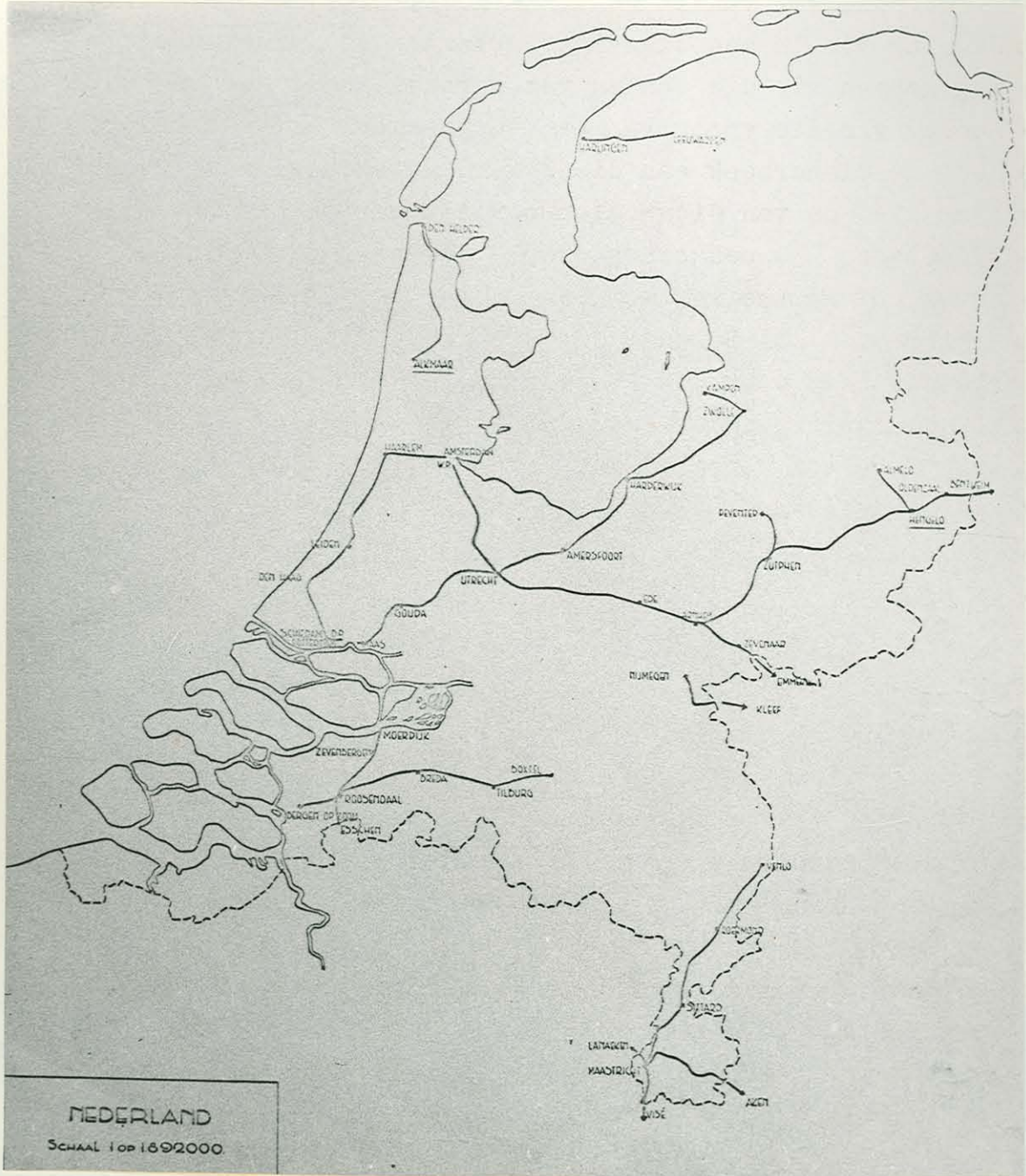
geboortejaar van Sytze Wierda - vir verkeer oopgestel is, het daar in die daaropvolgende veertiger- en vyftigerjare in die aangesig van talle probleme en struikelblokke verskillende ander baanvakke tot stand gekom.⁸ Die vordering wat met die spooraanleg gemaak is, was egter stadig.

Omstreeks 1860 het daar in Nederland egter 'n dringende behoefte aan meer spoorlyne ontstaan. Dit het destyds noodsaaklik geword dat die belangrike seehawens met die nywerheidsgebiede in die binneland verbind moes word om die produkte van die binnelandse industrieë in Twente en Brabant na die wêreldmarkte te kon stuur, terwyl die landboubevolking van die noordelike provinsies op hul beurt 'n dringende behoefte ondervind het aan 'n spoorverbinding met die handelsentra in die sentrale gedeelte van Nederland.

Die probleem van kapitaalvoorsiening, wat vir jare lank in die weg gestaan het van die aanleg van die verlangde en noodsaaklike spoorlyne, is vroeg in die sestigerjare te bowe gekom, danksy die kragtige optrede van die destydse Nederlandse Regering. 'n Nuwe ministerie, wat in Februarie 1860 saamgestel is deur mr. F.A. van Hall, wat ook as Minister van Finansies sou optree, en waarin mr. S. baron van Heemstra as Minister van Binnelandse Sake sou dien, het uiteindelik daarin geslaag om die dringende saak van spooraanleg in Nederland tot 'n gewenste einde te bring. Die tydperk van die aanleg van spoorweë deur die Nederlandse Staat het dan ook vanaf daardie tydstip aangebreek. In April 1860 is 'n wetsontwerp ingedien wat in Artikel 1 die aanleg van die volgende spoorlyne van staatsweë in die vooruitsig gestel het:

„Voor rekening van den Staat worden spoorwegen aangelegd:

1. Van Arnhem, langs Zutphen, Deventer, Zwolle, Meppel, Steenwijk, Heerenveen tot Leeuwarden,
3. Van Zutphen, langs Goor, Hengelo, Enschedé, met één of twee vertakkingen naar de Duitse grenzen,
9. Van Amsterdam door de Zaanstreek of van Haarlem, langs Alkmaar tot Nieuwediep...."



Volgens Artikel 2 sou jaarliks tienmiljoen gulden vir die aanleg van die spoorlyne, wat in Artikel 1 genoem is, deur die Nederlandse Regering bewillig word.

Deur die Wet van 18 Augustus 1860, S.45, was die totstandkoming van 'n aaneengeslote spoorwegnet verseker en is die weg gebaan vir die aanleg van verskillende nuwe baanvakke. Die aanleg van die spoorlyne van Zutphen oor Hengelo en Enschedé na Glanerbeek aan die Nederlands-Pruisiese grens, sowel as dié een van Nieuwediep oor Alkmaar en Zaandam na Amsterdam, sou ook binne enkele jare aan die beurt en mettertyd tot voltooiing kom onder die gedeeltelike opsig van Sytze Wierda.⁹ 'n Belangrike werkgeleentheid vir duisende Nederlanders het deur die staatsaanleg van spoorweë in Nederland ontstaan en dit sou oor 'n tydperk van drie dekades ook deur 'n groot aantal vakkundiges en ambagsmanne benut word. Werkverskaffing en alles wat dit meegebring het, sou een van die belangrike indirekte voordele van die spoorwegaanleg wees.

In 1862 en die jaar daarop het die spooraanleg in Noord-oos-Nederland, van Zutphen tot by Enschedé en van daar af tot by Glanerbeek aan die Nederlands-Pruisiese grens, besondere aandag begin kry.¹⁰ Tenders wat op 10 September 1863 deur die Minister van Binnelandse Sake gevra is vir „het maken van den spoorweg van Zutphen naar de Pruissische grenzen”, is aan die kontrakteurs J. Verwaaijen, van Arnhem, en A. Visser, van Sliedrecht, toegeken. Teen omstreeks die helfte van 1865 was dieselfde kontrakteurs ook suksesvol met hul tender vir die eerste perseel vir die oprigting van die geboue op Hengelo-stasie en die bygeboue op die orige stasies en haltes benewens „afrasteringen en andere werken” op die gedeelte van Gorssel tot by Hengelo. Die tender vir die tweede perseel is toegeken aan B. Witkamp, van Almelo, en D. Hartering, van Goirle.

Die spoorbaan tussen Zutphen en Hengelo was in Junie 1865 feitlik gereed en daar is ook goeie vordering gemaak

Die vordering met die spoorwegbou teen die einde van 1865.

met die stasies en haltes. By Hengelo, waar die stasiegeboue ook vir die Almelo-Salzbergen-spoorweg diens moes doen, is met spoed gewerk. In 'n baie kort tydsbestek is 'n hulpstasiegebou op Hengelo opgerig ten einde voorlopig in die diens te voorsien. Tussen Julie en September 1865 - toe Sytze Wierda reeds op Hengelo by een van bogenoemde spoorwegkontrakteurs werksaam was - was die ontwerpe vir die stasie-inrigtings op Hengelo reeds gereed en is daar ook met krag aan die grondbaan tussen Hengelo en Glanerbeek voortgewerk.¹¹

iii. Sytze Wierda op Hengelo in diens van een van die aannemers van Bestek Nr. 187, 1865/66

Dit mag heel toevallig gewees het dat die tenders vir „het maken van de gebouwen op het station Hengelo en de bijgebouwen op de overige stations en halten benevens de afrastratingen en ander werken op het gedeelte van Gorssel tot en met het station Hengelo van den spoorweglijn D van Zutphen naar de Pruissische grens" en die verhuising van die Wierdagesin van Noord-Drachten na Zuid-Drachten op dieselfde datum, 18 Mei 1865, plaasgevind het. Daar bestaan egter 'n moontlikheid dat Sytze Wopkes Wierda 'n betrekking as tekenaar of opsigter aanvaar het in diens van een van die aannemers, wie se tender op 18 Mei 1865 suksesvol was, en dat hy hom na Hengelo begewe en daar in diens getree het met of kort na die aanvang van die werksaamhede verbonde aan Bestek Nr. 187. Indien hy vooraf en vroegtydig verseker was van die werk wat hy op Hengelo in die loop van 1865 sou aanvaar, was dit nie toevallig dat die verhuisingsdatum van die Wierdagesin van Noord- na Zuid-Drachten en die aanname van die tender van Bestek Nr. 187 albei op 18 Mei plaasgevind het nie. Wat egter betreklik seker is, is dat Sytze Wierda omstreeks die helfte van 1865, toe daar reeds meer as twintig jaar verstryk het vandat die aanleg en eksploitasie van spoorweë in Nederland 'n aanvang geneem het, sy driejarige verblyf en timmermanswerk op Drachten beëindig het, Smallingerland vaarwel toegeroep, hom in die provinsie Overijssel gaan vestig en daar op Hengelo 'n betrekking as tekenaar of opsigter, of albei, in diens van een van die aannemers - vermoedelik

Verwaaijen & Visser - by die aanleg van staatspoorweë aanvaar het.¹²

2. OPSIGTER BY DIE AANLEG VAN DIE STAATSPoorWEG IN DIE PROVINSIE OVERIJSSSEL, 1866-1867

i. Sytze Wierda tree in diens by die aanleg van staatspoorweë

Terwyl Sytze Wierda in die tweede helfte van 1865 te Hengelo in diens van een van die aannemers by die aanleg van staatspoorweë in een of ander vakkundige hoedanigheid werkzaam was, het hy onder die aandag gekom van G.J. Janssen, die Waarnemende Seksie-ingenieur van die Staatspoorweë by die aanleg van die spoorlyn vanaf Zutphen tot by die Nederlands-Pruisiese grens. Waarnemende Seksie-ingenieur Janssen was blykbaar besonder gunstig beïndruk deur die gehalte van die werk waarmee Sytze Wierda te Hengelo besig was. Uit die aard van sy daaglikse werksaamhede - net soos in die geval van die opsigters by die aanleg van staatspoorweë - het hy voortdurend in aanraking gekom met die personeel wat in diens van die verskillende aannemers was en in die geleentheid verkeer om goed op hoogte te kom van hul doen en late. Deur middel van gereelde inligting wat hy van sy opsigters ontvang het en ook deur eie waarneming en persoonlike kontak met die personeel wat betrokke was by die aanleg van die staatspoorweë, is hy in staat gestel om die werk, veral van die vakkundige personeel, krities te beoordeel.

Aan sy hoof, J.A.A. Waldorp, die „Ingenieur in Algemeene Dienst" in 's-Gravenhage, het Janssen in die loop van September 1865 berig dat Sytze Wierda „blyken heeft gegeven van een vaardig oordeel, constructieve kennis en geschiktheid" en op grond van dié goeie hoedanighede het hy die vrymoedigheid gehad om Wierda aan te beveel vir aanstelling as 'n „buitengewone opzichter."¹³

Dit is opmerklik dat Sytze Wierda nie op 'n formele, skriftelike wyse aansoek gedoen het vir 'n aanstelling as 'n buitengewone of gewone opsigter by die aanleg van staatspoorweë nie, maar dat hy vanweë sy bekwaamhede en die flinke en konsensieuse uitvoering van sy pligte te Hengelo-stasie

deur seksie-ingenieur Janssen raakgesien en vir 'n aanstelling aanbeveel is.¹⁴

Die „Ingenieur in Algemene Dienst" het op sy beurt op 15 September 1865 die goed-gemotiveerde aanbeveling van die waarnemende seksie-ingenieur onder die aandag van die Minister van Binnelandse Sake gebring. Waldorp skrywe dat daar deur die vertrek van M.A. Holsboer, die buitengewone opsigter, en die verleende ontslag aan D.J. Koentz, die opsigter 4de klas, op 1 Januarie 1866, dit nodig geword het om 'n ander buitengewone opsigter in die plek van Holsboer aan te stel. Hy het vervolgens aan die Minister van Binnelandse Sake voorgestel om „S. Wierda Wz., oud 26 jare, die nu bij den aannemer van bestek No. 187 werkzaam is met het maken van teekeningen, uitslagen en details op het station Hengelo" tot „buitengewoon opzichter by de werken van bestek no. 100" teen 'n maandelikse besoldiging van 90,- gulden aan te stel.¹⁵

Die aanstelling het nie in die laaste kwartaal van 1865 plaasgevind nie sodat ingenieur Waldorp op 11 Januarie 1866 hom weer 'n keer per brief tot die Minister van Binnelandse Sake gewend het. Hy bring dit onder die aandag van die Minister dat die werkzaamhede van J. Berger en J.W. Weerbeek, twee buitengewone opsigters by lyn D, binne afsienbare tyd tot 'n einde sou kom en hul diens by die aanleg van staatspoorweë nie meer benodig sou wees nie. Hy vra vervolgens eervolle ontslag vir die twee tydelike amptenare vanaf 1 Februarie 1866 en herinner die Minister terselfdertyd aan sy versoek van 15 September 1865 vir die aanstelling van S. Wierda Wz tot „buitengewoon opzichter". Hy skrywe ook dat „door het ontslag van den Opzichter W.D.J. Koentz (vanaf 1 Januarie 1866) er groote behoefte (is) aan een opzigter die ervaren is in de constructie en het teekenen." Sytze Wopkes Wierda, wie se aanstelling, volgens Janssen en Waldorp, in hierdie dringende behoefte kon voorsien, word dus nogmaals vir 'n aanstelling as „buitengewoon opzigter" voorgedra, maar op daardie stadium nie meer by die werke van bestek Nr. 100 nie maar van bestek Nr. 209 teen 'n maandelikse besoldiging van 90,- gulden.¹⁶

Die Minister van Binnelandse Sake het vervolgens op 19 Januarie 1866 besluit om kragtens „Koninklijk Besluit“ van 18 September 1863, N 55, S. Wierda Wz. te benoem tot „Buitengewoon Opzigter voor het te houden van toezigt op het maken van de gebouwen en afrasteringen, op het Station Enschedé, benevens de afrasteringen langs de baan op het gedeelte van het Station Hengelo tot aan de Glanerbeek van den spoorweg van Zutphen naar de Pruissische grens, volgens bestek N 209.“ Die besoldiging sou 90,- gulden per maand bedra en betaalbaar wees vanaf die datum van indienstreding.¹⁷

In Januarie 1866 het Sytze Wopkes Wierda „met de kennis die God (mij) genadiglijk verleende“ - soos hy in Junie 1882 sy loopbaan vlugtig in oënskou geneem het - se „veeljarige ervaring op het gebied van den spoorwegbouw en daarmede in verband staande gewone wege en andere zaken“ in de provinsie Overijssel in diens van die staatsaanleg van spoorweë 'n aanvang geneem.

Uit sy brief van 1882 blyk dit duidelik dat die opsigterswerk by die aanleg van staatspoorweë daartoe moes bydra om die belange van die Regering te beskerm en toe te sien dat die aannemers stiptelik aan die bepalinge van die kontrak moes voldoen ten einde die veiligheid van die verkeer, die deeglikheid van die spoorwegwerke en die geskikte stasie-inrigtings te verseker. Met die oog hierop is bekwaamheid en praktiese ervaring van die opsigters verwag. In 'n bondige oorsig van sy jarelange werksaamhede as opsigter by die aanleg van staatspoorweë, het hy begin deur te verwys na sy aanstelling as opsigter deur die Nederlandse Regering in Januarie 1866 en dat hy sedertdien „onafgebroken belast (ben) met het ontwerpen, in tekening brengen en uitvoeren van de door den Staat te maken spoorwegen waarbij uit den aard der gesteldheid van onze bodem zeer belangrike werke en stationsinrichtingen voortkwamen. Hierdoor was ik dan ook 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 onderscheidenen grondstoffen kennis maakte."

Die grondslag vir sy „goede dienste" en sy „bekwaamheid in die spoorwegbouw" waaroor Sytze Wierda in die sewentiger- en tagtigerjare van die vorige eeu deur een van sy hoofde by die aanleg van staatspoorweë en prof. Helenius de Cock, 'n gesiene teologiese professor van Kampen, geloof is,¹⁸ is vanaf 1866 in die provinsie Overijssel gelê, en in die jare daarna in die provinsies Noord- en Zuid-Holland voortgesit en tot 'n hoogtepunt in sy spoorwegloopbaan gevoer.

ii. Die verblyf van die Wierda-gesin in die provinsie Overijssel, 1865-1867

By gebrek aan betroubare gegewens oor die presiese tydstip in 1865 waarop Sytze Wierda in die provinsie Overijssel in diens getree het by die aannemers van bestek nr. 187 en hom tydelik op Hengelo gevestig het, kan daar alleen verwys word na die afvoer van die name van die Wierda-gesin - vader, moeder en dogter - op 21 November 1865 vanaf Zuid-Drachten na Enschedé.¹⁹ In Enschedé het die Wierda-gesin bly woon totdat hulle hul op 13 Augustus 1866 binne die grense van die munisipaliteit Lonneker gaan vestig het, waar hulle bly woon het tot met hul verhuising na Alkmaar op 13 Mei 1867.

In die bevolkingsregister van Enschedé word die gesins-
hoof beskrywe as 'n spoorwegbeampte wat gewoon het in 'n
spoorwagterswoning, wat bekend gestaan het as Losplaats Nr.
5, Boekelo, voorheen Nr. 186 I.²⁰

Van die private lewe van die Wierda-gesin in die provinsie Overijssel, afgesien van die datum van hul vestiging, eers in Enschedé en daarna in Boekelo in die Lonneker-
„gemeente", en hul vertrek na Alkmaar in Mei 1867, het daar niks bekend gebly nie en was hul verblyf van ongeveer anderhalfjaar in die provinsie Overijssel in die eerste plek 'n belangrike fase in die loopbaan van die gesinshoof, wat in daardie tyd waardevolle ondervinding as 'n buitengewone opsigter by die aanleg van staatspoorweë opgedoen en met

merkbare sukses die basis vir sy loopbaan in diens van die staatspoorweë in Nederland gelê het. Dit was ook in hierdie tydperk van sy lewe en werk in Nederland, dat Sytze Wierda as patentvoerende argitek sy liefhebber, naas sy veeleisende dagtaak, begin beoefen het.

3. OPSIGTER BY DIE AANLEG VAN DIE STAATSPoorwEG IN DIE ZAA NSTREEK, 1867-1870

i. Die totstandkoming van die spoorlyn tot in die Zaanstreek

Nadat die Wet van 18 Augustus 1860, S.45, voorsiening gemaak het vir die totstandkoming van die verskillende spoorlyne in Nederland, onder andere vir dié een vanaf Nieuwediep na Amsterdam, was daar teen die einde van 1865 reeds goeie vordering gemaak met die spooraanleg deur 'n gedeelte van die provinsie Noord-Holland. Die spoorweg van Den Helder na Alkmaar is op 20 Desember 1865 vir publieke verkeer oopgestel, terwyl die tender van J. Verwaaijen Dzn. en A. Visser Pzn. vir 'n verdere gedeelte tot by die Noorder-IJdyk by Zaandam, op 14 Desember van dieselfde jaar aangeneem is.

In die begin van 1866 is daar by Alkmaar, Heilo en Uitgeest 'n begin gemaak met die aardewerke van die spoorlyn van Alkmaar tot by die IJdyk en dié werk het so goed gevorder dat die aardebaan tussen Alkmaar en Zaandam teen die einde van Julie van dieselfde jaar gereed en origins in uitvoering was. Die grootste gedeelte van die kunswerke was ook gereed en so ook die brug oor die Nauernasche vaart en die ophaalbrug tussen Assendelft en Krommenie, terwyl die fundering van die geboue te Castricum en Uitgeest in dieselfde tydperk aandag gekry het. Teen die einde van 1866 was die aardebaan met die kunswerke van Alkmaar tot by Uitgeest feitlik heeltemal voltooi. Die binnebetimmering van die stasiegebou op Uitgeest is afgehandel, terwyl daar met die werk van Uitgeest tot by Zaandam kragtig voortgegaan is. Die spoorbaan is tot aan die Nauernasche vaart deurgetrek en hoër gemaak.

Op 12 Maart 1867 het die Minister van Binnelandse Sake bekend gemaak dat tenders op 28 Maart gevra sou word vir „het maken van gebouwen en verdere werken op de Stationspleinen te Krommenie, Wormerveer en Koog aan de Zaan ten behoeve van den spoorweg van Nicuwediep." Die verlangde aanwysing sou deur A.J. van Prehn, die „Eerststaanwezend Ingenieur" te Alkmaar, gegee word. Die tender van F.H. van Malsen van 's-Gravenhage is mettertyd aanvaar.

Uit die besonderhede van die besluit van die Minister van Binnelandse Sake in April 1867 in verband met die verplasing van Sytze Wierda na die spoorwegwerke van bestek Nr. 285, is dit duidelik dat die verplasing in die eerste plek in verband gestaan het met die werke op die stasiepleine van Krommenie, Wormerveer en Koog a/d Zaan, wat kort na Maart 1867 'n aanvang sou neem.

In die paar maande voor die koms van Sytze Wierda na die provinsie Noord-Holland as buitengewone opsigter, is die vervoer van sand op die spoor tussen Alkmaar en Zaandam met krag voortgesit, die stasiegebou op Castricum voltooi en die timmer- en stukadoorwerk op Uitgeest afghandel, terwyl die res van die inrigtings dáár, ook gereed gekom het. Die aardewerk tussen Alkmaar en Zaandam het in die loop van Maart en April 1867 ook volgehoue aandag geniet. Die „rijzenbed" waarop die aardebaan aangelê is, het reëlmatig onder die gewig afgesak. Met die spoorwegwerke tussen Uitgeest en Zaandam is in die loop van Mei en Junie 1867 ywerig en onverpoos voortgegaan, ook wat die werk aan die brûe betref.²¹

ii. Sytze Wierda as „buitengewoon opzichter" by die oprigting van stasiegeboue in die Zaanstreek, 1867

Nadat Sytze Wierda vanaf Januarie 1866 as „buitengewoon opzichter" werksaam was by bestek Nr. 209 in verband met die aanleg van die staatspoorlyn vanaf Hengelo tot by Glanerbeek aan die Nederlands-Pruisiese grens, het A.J. van Prehn, die hoofingenieur op Alkmaar, op 8 April 1867 aan ingenieur J. Waldorp, die „Ingenieur in Algemeene Dienst" in 's-Gravenhage, voorgestel dat Sytze Wierda Wz., op daardie stadium werksaam

as „buitengewoon opzigter" by bestek Nr. 209, in dieselfde hoedanigheid aangestel word by bestek Nr. 285 teen 'n verhoogde besoldiging van 100,- gulden per maand, nadat hy van sy destydse betrekking onthef is.

In teenstelling met die vorige aanstelling van Sytze Wierda in Januarie 1866, wat eers vier maande na die aanbeveling geskied het, het die Minister van Binnelandse Sake in April 1867 binne 'n week na die ontvangs van die versoek van hoofingenieur Van Prehn kragtens „Koninklijk Besluit" van 18.9.1863, N 55, besluit om Sytze Wierda te benoem tot „Buitengewoon Opzigter voor het houden van toezigt op het maken van gebouwen en verdere werken op de Stationspleinen te Krommenie, Wormerveer en Koog a/d Zaan ten behoeve van den spoorweg van Nieuwediep naar Amsterdam, volgens het bestek Nr. 285", teen 'n maandelikse besoldiging van 100,- gulden.²²

Hierdie benoeming in April 1867 tot die toesighouding oor die oprigting van spoorweggeboue en die voltooiing van ander werke in die Zaanstreek, het meegebring dat die Wierda-gesin in Mei daaropvolgend na die provinsie Noord-Holland moes verhuis. Die keuse van 'n verblyfplek is waarskynlik bepaal deur die feit dat Alkmaar 'n tyd lank die setel van die hoofingenieur was.

In Mei 1867 het die Wierda-gesin hul intrek geneem in die woning Koningsweg B363, wat hul tuiste vir die volgende drie jaar in die nou, kronkelende straat, in die nabyheid van die sentrale gedeelte van Alkmaar, sou wees.²³

Ten tyde van die koms van Sytze Wierda as „buitengewoon opzichter", na Alkmaar is daar op daardie stadium nie alleen ywerig voortgegaan met die spoorwegwerke tussen Uitgeest en Zaandam nie, maar was daar ook reeds 'n aanvang gemaak met die werke op die stasiepleine van Krommenie, Wormerveer en Koog a/d Zaan, wat op 28 Maart 1867 op tender aan boukontraakteur Van Malsen uitgegee is en opgerig sou word onder die wakende oë van die jeugdige maar ervare „buitengewoon opzichter" Wierda, aan wie die toesighouding tydens die oprigting deur die spoorwegowerhede opgedra is.

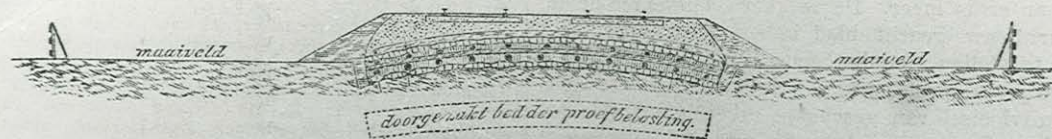
Sytze Wierda is op 28-jarige leeftyd belas met 'n belangrike en verantwoordelike opsigterstaak in die Zaanstreek met sy eienaardige bodemgesteldheid wat hy tot volle tevredenheid van sy spoorweghoofde verrig het. Die staatspoorweg van Nieuwediep na Amsterdam loop deur die bekende „slap" of moerasagtige terreine langs die Zaan oor 'n lengte van ongeveer 6 myl, beginnende tussen die stasies Uitgeest en Krommenie-Assendelft en eindigende teen die Noorder-IJdyk te Zaandam. Die spoorbaan, wat met die bovlak grotendeels op een-tiende tot een-vyfde meter bokant Amsterdamse Peil aangelê is, rus op 'n deurgaande „rijzenbed" met onder- en boweroosterwerk met 'n gemiddelde dikte van nege-twintigste meter. Deur die dooie gewig van die baan en die beryding gedurende die uitvoering is dit tot 'n diepte van 1 tot 2 meter na ondertoe gedruk, sonder om verdere belangrike versakking te toon.

Langs hierdie baan, wat gedurende die konstruksie gesak het, moes daar in die tweede helfte van die sestigerjare vier stasiegeboue onder die daaglikse toesig van Sytze Wierda opgerig word. 'n Gewone paalfundering is daartoe nie raadsaam geag nie aangesien daar gevrees is dat sowel die versakking van die baan as die trillings van die verbyrydende treine 'n mate van weerstand, of altans 'n voortdurende trilling van die geboue sou veroorsaak. Aangesien die sand vir die baan-konstruksie buitendien per hulpspoor uit die duine te Castricum aangevoer moes word en die vervoermiddels bygevolg aanwesig was, het daar 'n tweeledige rede bestaan om al die stasiegeboue op 'n sandfundering te plaas.

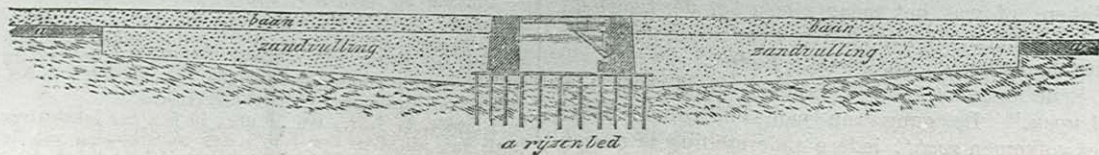
Die oppervlakte van die bodem van die eerste drie identiese stasiegeboue Krommenie-Assendelft, Wormerveer en Koog-Zaandijk, het 1 073 vierkante meter bedra en vir die aanvulling tot maaiershoogte is vir elkeen 'n sekere hoeveelheid sand gebruik. In verband met die stasie van Zaandam is dieselfde werkwyse gevolg.

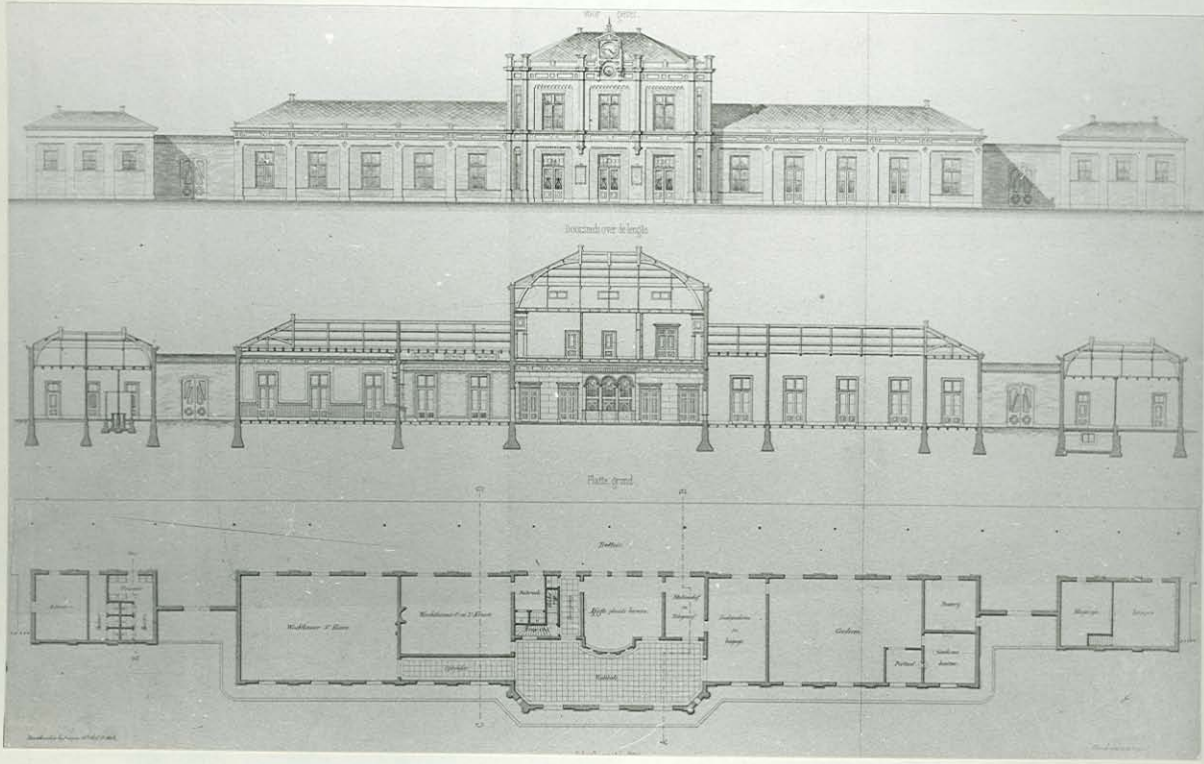
Die metode van fundering is op daardie gedeelte van die baan ook toegepas op die lokomotiewe-, rytuie- en

Doorsnede over de baan op $\frac{1}{200}$.



Aansluiting der baan tegen de kunstwerken op $\frac{1}{500}$.





goedereloodse asook op alle spoorwagterswonings.

Die resultate het volkome aan die verwagtings beantwoord aangesien settings van enige belang nie by een van hierdie geboue aan die lig gekom het nie en trillings van verbygaande treine, soos op sandgrond, ewe min waarneembaar was.²⁴

Die tekeninge, waarop tewens die bestemming van elke afsonderlike vertrek aangewys is, gee 'n volledige oorsig van die gebou.

Die woning van die stasiemeester bevind hom op die eerste verdieping van die middegebou.

Die konstruktiewe dele is sodanig ontwerp dat dit by 'n soliede aanleg steeds moontlik sou wees om enige ontstane skade ten spoedigste met gewone werksmense en middels te herstel, waartoe in die eerste plek die pandakke met loodgeute genoem moet word, asook die reghoekige deur- en raamopenings, die glasruite van nie alte groot afmetings nie, die gevoegde baksteengewels met hout kroonlyste e.s.m. Die solderverdieping van die vleuelgeboue is - sonder enige bestemming - nie bevloer nie, dog het 'n ruim plek vir die gasbuis aangebied.

Langs die agterkant van die gebou is daar oor die hele lengte van 44 meter 'n afhangende kap of „marquize", wat met sink en glas bedek is en tot oordekking van die trottoir tot 'n breedte van vier- en drie-vyfde meter dien. Dit is sonder steunpunte gekonstrueer en blykens ondervinding is dit in staat om weerstand aan fel storms te bied.

Die trottoir bestaan uit 'n bestrating van waalklinkers in sand, opgesluit deur hout „schoeijnges", sodat, indien noodsaaklik, alle dele maklik gelig en herstel kon word en die inbring van drade, treksinjale ens. steeds op 'n gemaklike wyse kon plaasvind.

Die stoep bestaan uit 'n portlandsementbedekking, ingesluit deur hardsteen kantstukke.²⁵

'n Voorstelling van die aard van die terrein in die Zaanstreek waar die spoorlyn gelê en die spoorwegwerke en -geboue tot stand moes kom (bo).

Met die diensaanvaarding van Sytze Wierda in die Zaanstreek was die sandfundering van die stasiegeboue op Krommenie en Wormerveer, tot 'n diepte van vier en 'n halwe el onder die terrein in plaas van beheing, reeds voltooi, en was daar vir die stasiegebou op Krommenie reeds 'n begin gemaak met die messelwerk.

In die loop van Julie en Augustus is die mure van die stasiegebou op Krommenie gebou tot „1 el boven de plint“, die fundering van die stasiegebou op Wormerveer is opgemessel en terselfdertyd is ook 'n begin gemaak met die messelwerk van die fundering van die goedereloods.

Teen die einde van Junie 1867 was die funderingsputte op die stasie Koog a/d Zaan op die vereiste diepte gebring en sou kort daarna met duinsand, afkomstig van Castricum, aangeplemp word.

Die maande September en Oktober 1867 het in die teken gestaan van die voltooiing van die messelwerk van die stasiegeboue op Krommenie en Wormerveer, terwyl die messelwerk van die stasiegebou op Koog a/d Zaan onderhande was. In dieselfde tydperk het die vleuels van die stasiegebou op Krommenie onder die kap gekom. Daarna het die oorblywende werk aan die drie stasiegeboue onafgebroke voortgegaan. Teen die einde van April 1868 het die timmerwerk aan die stasiegebou op Krommenie gereed gekom en is die skilderwerk aan die gebou ook afgehandel. Die goedereloods is ook voltooi, terwyl afrondingswerk aan die stasiegeboue op Wormerveer en Koog a/d Zaan ook aandag gekry het.

In September 1868 is berig dat „de 3 stations te Krommenie, Wormerveer en Zaandijk (sic) zijn net afgewerkte gebouwen met een achtkant midden- en 2 vleugelgebouwen, en aan de spoorwegzijde van een doorgaande hangende kap over het trottoir voorzien.“ Die algemene verwagting was dat die spoorlyn tot by Zaandam op 1 Desember 1868 in eksplorasie sou kom.²⁶

Die ontwerp-tekeninge van die stasiegeboue op Zaandam deur A. L. van Gendt wat onder toesig van Wierda opgerig is (onder op bl. 109.)

iii. Sytze Wierda bevorder tot „Opzichter 2e klasse”, 1867

Kort nadat Sytze Wierda sy werk as „buitengewoon opzich-
ter” by die aanleg van die staatspoorweg in die Zaanstreek
in Mei 1867 aanvaar het en besig was met toesighouding oor
die oprigting van stasiegeboue en ander spoorwegwerke op die
stasiepleine van Krommenie, Wormerveer en Koog a/d Zaan,
het 'n aantal opsigters wat in tydelike hoedanigheid aan die
spoorwegbou in die provinsie Noord-Holland werksaam was, el-
ders vaste betrekking gekry en bygevolg agtereenvolgens hul
eervolle ontslag gevra en ontvang. In die lig van die
situasie wat deur die bedankings ontstaan het, het A.J. van
Prenn, die hoofingenieur ter plaatse wat destyds op Alkmaar
gestasioneer was, op 1 Julie 1867 aan J. Waldorp, die „hoofd-
ingenieur”, voorgestel dat Sytze Wierda Wz. tot „opzichter
2e klasse” bevorder word. In sy brief het Van Prenn vir
Waldorp daaraan herinner dat Wierda, vroeër „buitengewoon
opzichter” by die werke van lyn D, op 15 April 1867 deur die
Minister van Binnelandse Sake benoem is tot „buitengewoon
opzichter” by die werke volgens bestek Nr. 285 (in die
Zaanstreek), „en (dié persoon) voldoet zoo zeer, dat ik” -
dit wil sê Van Prenn wat Wierda vanaf Mei 1867 in Alkmaar
vir die eerste keer persoonlik leer ken - „hem zeer gaarne”
in die betrekking van „Opzichter 2e klasse” geplaas sou wou
hê.²⁷

Op 5 Augustus 1867 het die Minister van Binnelandse
Sake kragtens „Koninklijk Besluit” van 18 September 1863
N 55 besluit om S. Wierda Wz. „bij den aanleg van Staatsspoor-
wegen tijdelik in dienst te stellen als opzichter 2de klasse”
op 'n jaarlikse besoldiging van 1300,- gulden en 'n skadeloos-
stelling van 3,- gulden per dag vir koste van veldwerk.²⁸

iv. Die spoorwegwerke by Zaandam voltooi onder die opsigter-
skap van Sytze Wierda, 1867-1869

Aangesien dit blyk dat Sytze Wierda vanaf 1 September
1867 tot „opzichter 2e klasse” bevorder is en dat sy opsigters=
taak oor die bou van die spoorweggeboue en die voltooiing
van ander spoorwegwerke tussen Uitgeest en Zaandam in die
Zaanstreek eers in die tweede helfte van 1868 tot 'n einde

sou gekom het, kan dit aanvaar word dat hy, naas sy toesighouding oor die voltooiing van bogenoemde stasiegeboue en ander spoorwegwerke, in sy nuwe hoedanigheid as „opzichter 2e klasse” ook tegelykertyd aan die spoorwegwerke by Zaandam aandag gegee het.

Naas die spoorweggeboue en ander werke op Krommenie, Wormerveer en Koog a/d Zaan (Koog-Zaandijk) waarvan die oprigting en voltooiing in Maart 1867 'n aanvang geneem het en voortgesit is tot in die tweede helfte van 1868, het die oprigting en voltooiing van spoorweggeboue en ander werke op die stasieplein van Zaandam vanaf Oktober 1867 aan die beurt gekom, nadat die tender van S. van der Kamp, van Leiden, vir die bedrag van 157 962,- gulden op 24 Oktober 1867 aanvaar is.²⁹

Vanaf die aanvang van bouwerkzaamhede teen die einde van 1867 tot met die finale voltooiing, vroeg in 1869, het Sytze Wierda in sy hoedanigheid as „opzichter 2e klasse” oor die werk van aannemer Van der Kamp toesig gehou, maar intussen ook sy aandag gewy aan die bou van die spoorlyn en ander spoorwegwerke in die rigting van die Noordseekanaal waar die oorbrugging van dié belangrike waterweg binne afsienbare tyd aan die beurt sou kom en die verbinding met Amsterdam sodoende bewerkstellig sou word.

In die begin van Mei 1868 het die aardebaan vanaf Uitgeest tot by Zaandam sy voltooiing genader, terwyl daar vanaf die einde van Oktober 1867 voortdurend van die stasiegeboue en ander werke op Zaandam gewerk is. Vier maande later is berig dat die staatspoorweg van Uitgeest na Zaandam heeltemal voltooi is. Op daardie stadium was die spoorweggeboue op Zaandam nog nie gereed nie ofskoon dit toe reeds vir die grootste gedeelte onder die kap gebring was. Elke dag was daar ongeveer 150 werksmense wat die werk op Zaandam onverpoos voortgesit het.

Die hoofgebou op die Zaandamstasie met 'n lengte van ongeveer 100 el, het in sy hoofvorme geheel en al ooreengekom met die drie ander kleiner identiese stasiegeboue op Krommenie, Wormerveer en Zaandyk (Koog a/d Zaan). Die hoofgebou

met die woning van die stasiemeester ook op die eerste verdieping, sou egter, na voltooiing, deur ryker vorme 'n aangenamer geheelbeeld vertoon en 'n mooi indruk maak, veral as dit van 'n sekere afstand beskou kon word.

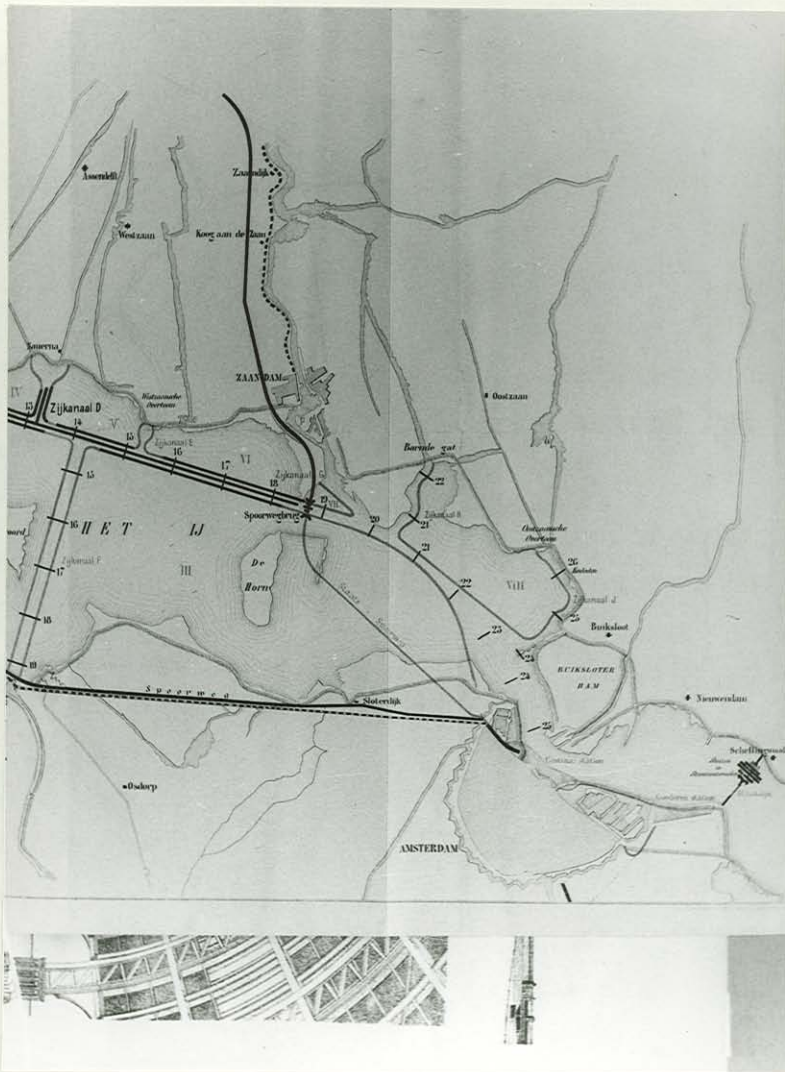
Met die oog op die moontlike oopstelling van die lyn Uitgeest-Zaandam op 1 Desember 1868 is by Zaandam en Wormerveer destyds aandag gegee aan die aanleg van nuwe toegangswêë.³⁰ Die aanleg van die toegangsweg na die Zaandamstasie het onder toesig van argitek L.J. Immink geskied.³¹ Nadat die werksaamhede met die oprigting van die stasiegeboue en ander werke op Zaandam sonder noemenswaardige onderbreking en probleme voortgegaan het, was die spoorlyn tussen Uitgeest en Zaandam en die geboue op die Zaandamstasie, met die uitsondering van enkele kleinighede, in Januarie 1869 voltooi.

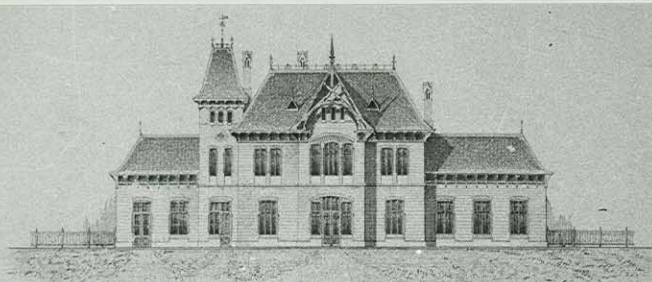
Ofskoon die spoorlyn van Alkmaar tot by Zaandam reeds aan die begin van 1869 vir publieke verkeer oopgestel kon gewees het, het sekere omstandighede en onoorkomelike probleme die eksploitasie van dié lyn vir bykans 'n volle jaar vertraag. Die hoop wat gekoester is dat die verbinding van die provinsie Noord-Holland oor Zaandam met Amsterdam binne afsienbare tyd bewerkstellig sou kon word, het dus nie spoedig in vervulling gegaan nie.³²

Die feestelike opening van die spoorlyn Uitgeest-Zaandam het uiteindelik op 30 Oktober 1869 plaasgevind. Kort daarna is die stasies Uitgeest en Zaandam van die Noord-Hollandschen Staatsspoorweg deur die Minister van Binnelandse Sake as hoofstasies aangewys, Zaandam egter net tydelik, in afwagting van die voltooiing van die spoorweg na Amsterdam.

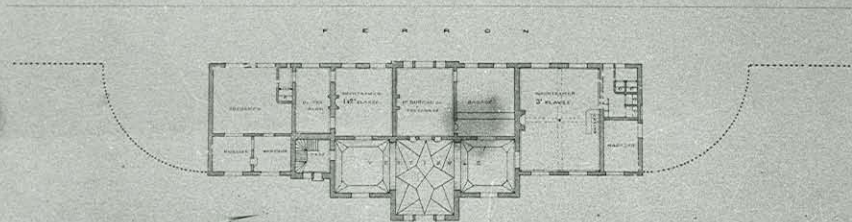
v. Die voltooiing van die spoorwerke tussen die Noorder-IJdyk en die Voorzaan

Terwyl die werk aan die oprigting van die spoorwegstasie en die ander werke op Zaandam aan die gang was, is tenders





Stationsbouw St. Michel



Amsterdam en Caen 1877
C. A. Kuyper architect
Drukker
St. d. m.

op 1 Oktober 1868 aanvaar vir die aanleg van 'n gedeelte van die spoorweg van die Noorder-IJdyk na die Voorzaan te Zaandam en die oprigting van 'n goederestatie aan die Voorzaan en die Kattegat. Die goederestatie sou tydelik gebruik word as 'n aanlegplek vir die passasierstoombootte wanneer die spoorlyn van Uitgeest tot by Zaandam vir verkeer oopgestel word.

Nieteenstaande baie teenspoed wat deur die aannemers ondervind is en wat te wyte was aan die gesteldheid van die terrein, is die werk aan die bou van die spoorlyn tussen die Noorder-IJdyk en die Voorzaan in die loop van 1869 onder die toesig van Sytze Wierda, destyds „opzichter 2e klasse”, voortgesit.

Die teenspoed wat in die loop van 1869 met die totstandkoming van die spoorwegwerke aan die Voorzaan ondervind is, in die eerste plek as gevolg van die „slappen ondergrond”, is in die eerste helfte van 1870, toe die voltooiing reeds in sig was, nog steeds teengekom. Eers in die loop van die tweede helfte van 1870, toe die kantoor van die „eerstaanwend ingenieur” by die aanleg van Staatspoorweë reeds van Alkmaar na Amsterdam oorgeplaas was en Sytze Wierda en sy gesin ook na die hoofstad verhuis het, is die spoorlyn van die Noorder-IJdyk af, en die goederestatie aan die Voorzaan voltooi.³³ Die verplasing van die kantoor van die „eerstaanwend ingenieur” en die verhuising van die spoorwegamptenare van Alkmaar na Amsterdam in die eerste helfte van 1870, was 'n aanduiding dat die werksaamhede aan die aanleg van die spoorlyn Uitgeest - Amsterdam, vanaf daardie jaar toegespits sou wees op die oorbrugging van die Noordzeekanaal, en die voltooiing van die oorblywende gedeelte van die spoorlyn na Amsterdam en die belangrike spoorweggeboue en ander werke op die eindpunt van die lyn tussen Uitgeest en Amsterdam.

Die rigting van die spoorlyn via die Zaanstreek na Amsterdam (bo) en 'n spoorwegstasie wat in 1877 deur Sytze Wierda in sy hoedanigheid as „Hoofdoepzichter” ontwerp is.

4. OPSIGTER BY DIE AANLEG VAN DIE STAATSPORWEG IN DIE
PROVINSIE ZUID-HOLLAND, 1870-1887

i. Jarelange voorbereidende werk afgehandel

Na verloop van 'n hele aantal jare, waartydens die publiek, die ander belanghebbende instansies, sowel as die Nederlandse Regering, ernstige en volgehoue aandag by wyse van besprekings, simposia, openbare vergaderings, koerant-artikels en vertoë aan die rigting van die spoorlyn tussen Zaandam en Amsterdam, die plasing van die sentrale goedere- en personestasie, en aansluitings by ander spoorlyne in Amsterdam gegee het,³⁴ is „De Onteigeningswet voor de spoorwegverbinding van het IJ en Amsterdam" in die begin van 1869 in die Tweede Kamer van die State-Generaal ingedien. Hiervolgens sou die goederestasie aan die oostekant van die stad tot stand kom, die personestasie in die oop hawefront en 'n verbindingslyn langs die Oosterdokdyk, met enige verbeteringe en voorsieninge waardeur aan die geopperde besware tegemoet gekom is.

Na jarelange, deeglike voorbereidende werk, is die probleme en struikelblokke uiteindelik te bowe gekom en is daar, in Junie 1869, vervolgens 'n belangrike besluit in die Tweede Kamer van die State-Generaal in verband met die spoorverbinding by Rotterdam en Amsterdam geneem. Op Dinsdag, 29 Junie 1869 is die wet in verband met die spoorwegverbinding te Amsterdam eindelik na 'n betreklike kort bespreking aangeneem. Artikel 1 van die regeringsplan is sonder 'n hoofdelike stemming aangeneem en daarop die wet in sy geheel met 37 teen 26 stemme. Op 17 Julie 1869 is die rigting van die Noord-Hollandsche Spoorweg deur 'n wet finaal vasgestel. Hierdie belangrike, lang-verwagte wet van Julie 1869 is daarna gevolg deur 'n „Koninklijke Besluit" van 18 Februarie 1870, Nr. 1, waarkragtens die persele wat vir die aanleg van die staatspoorweg van Zaandam na Amsterdam onteien moes word, aangewys is. Met die oog op die aankoop van die persele in die munisipaliteite van Sloten en Amsterdam, benodig vir die spoorweg van Zaandam na Amsterdam, is A. Langenhuizen, E.H. Coers en J.G.G. Polones, van Amsterdam,

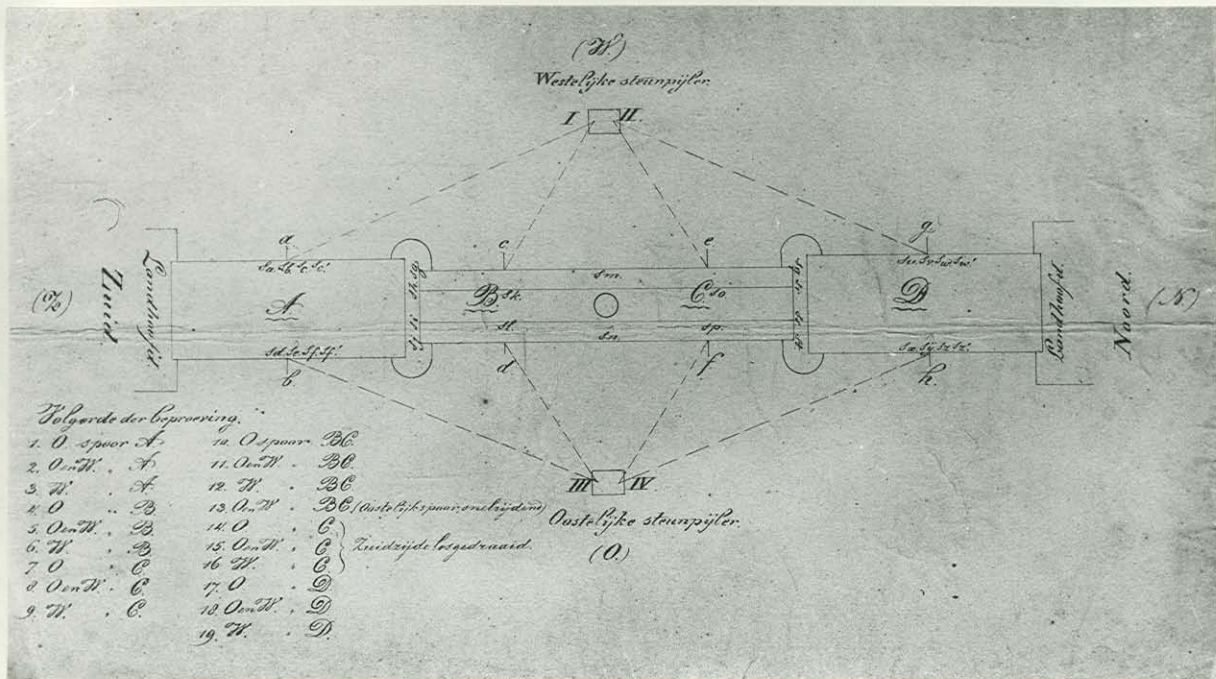
aangewys, terwyl P.N. Muller, lid van die Stadsraad van Amsterdam, toesig oor hul werk van onteiening moes hou. Die meeste persele is, of sou deur minnelike skikking aangekoop word, en gedurende die tweede helfte van 1870 is voortgegaan met die onteiening. Op dié wyse is die grondslag gelê vir die verdere voortsetting van die aanleg van die laaste gedeelte van die lyn Uitgeest-Amsterdam.³⁵

ii. Die verhuising van die Wierda-gesin na Amsterdam en die bevordering van Sytze Wierda tot „opzichter der 1ste klasse“, 1870

Met die aanneme van die wet in Julie 1869, waardeur die rigting van die Noord-Hollandse spoorlyn tot in Amsterdam finaal vasgestel is, die „Koninklijke Besluit“ van Februarie 1870, waardeur die persele vir onteiening aangewys is, die feestelike opening van die spoorlyn tot by Zaandam op 30 Oktober 1869 en die voltooiing van die spoorwegwerke aan die Voorzaan te Zaandam in die eerste helfte van 1870, het 'n nuwe, belangrike fase in verband met die totstandkoming van die spoorlyn Nieuwediep - Amsterdam ingetree. Dit het meegebring dat die kantoor van die „eerstaanwezend ingenieur“, wat vir 'n aantal jare op Alkmaar gevestig was, in die eerste helfte van 1870 na Amsterdam oorgeplaas moes word. Reeds in Oktober 1869 het dit bekend geword dat die kantoor van A.J. van Prehn, die bekwame „eerstaanwezend ingenieur“ vanaf 1 Mei 1870 van Alkmaar na Amsterdam oorgebring sou word.³⁶

Die oorpasing van die kantoor en die verhuising van die spoorwegamptenare in diens by die aanleg van Staatspoorweë op die lyn Nieuwediep - Amsterdam, het blykbaar teen die einde van April 1870 plaasgevind. Blykens 'n aantekening in die bevolkingsregister van Alkmaar het die Wierda-gesin op 27 April 1870 Alkmaar verlaat met die oog op 'n verhuising na Amsterdam.³⁷ Die name van die gesin is egter eers op 15 Mei 1870 in die bevolkingsregister van Amsterdam ingeskrywe met 'n aanduiding van die adres waar hulle vanaf 15 Mei woonagtig was.³⁸

Drie maande na sy vestiging in Amsterdam, kort na die aanvang van die werksaamhede aan die spoorwegbrug oor die





Noordzeekanaal en op die vooraand van die totstandkoming van 'n hele aantal ander belangrike spoorwegwerke, waaroor Sytzé Wierda in die daaropvolgende vier jaar toesig sou hou, is hy tesame met H.J. Lastdrager en P. van Stralen op 17 Augustus 1870 bevorder tot „opzigter der 1ste klasse” en sy salaris vanaf 1 September 1870 verhoog na 1 600,- gulden per jaar. Daarbenewens sou hy ook 'n skadeloosstelling van 3½,- gulden per dag vir „kosten van veldwerk” ontvang.³⁹

iii. Die totstandkoming van die lyn Zaandam-Amsterdam, 1869-1878, en die spoorwegbrug oor die Noordzeekanaal, 1870-1877

Die dokumente waaruit belanghebbendes kon vasstel watter persele vir die spoorlyn van Zaandam tot by Amsterdam ont-eien sou word, kon reeds in die eerste helfte van 1867 in die stadsraadskantore van Zaandam, Sloten en Amsterdam geraad-pleeg word. Daaruit het dit geblyk dat die spoorlyn aan die suidekant van die Noorder-IJdyk in 'n suidelike rigting sou gaan, vandaar reghoekig oor die Noordzeekanaal, voorts in 'n suidoostelike rigting langs die stasie van die Hollandsche Spoorweg, verby die Eilandgracht na die sg. „open havenfront” van Amsterdam, en verder binne langs die Oosterdokyk na en tot die noordoostelike grens van die „Stads Rietlanden”.

Nadat in 1870 met die onteiening van die benodigde persele vir die aanleg van 'n spoorlyn tussen Zaandam en Amsterdam begin is, het bodemonderzoek gevolg en is in November 1872, Augustus 1873 en April 1875 tenders vir aanleg van die trajek aanvaar. In weerwil van ontsaglike moeilikhede, struikelblokke en probleme wat algaande opgeduik het, is die werksaamhede aan die bou van die spoorlyn normaalweg voort-gesit.

Op 30 April 1876 het 'n sandtrein, afkomstig van Castri-cum, bestaande uit 'n lokomotief en 50 volgelaaide spoor-wegwaens oor die viaduk langs die „Houttuinen” tot in die Westerdok oor die voltooide spoorlyn gery. Dit was 'n heuglike en historiese gebeurtenis, ofskoon dit daarna nog bykans twee jaar geduur het voordat die spoorlyn Zaandam-Amsterdam in gebruik geneem is. Die verbinding tussen die 'n Tekenning (bo) wat betrekking het op die beproewing van die brug oor die Noordseekanaal (onder) waarby Wierda in 1876 be-trokke was.

Zaanstreek en Amsterdam (Willemsparkstasie) het op 15 Mei 1878 tot stand gekom, 'n betekenisvolle historiese dag vir die spoorwegontwikkeling in die provinsies Noord- en Zuid-Holland.⁴⁰

Een van die belangrikste werke wat 'n deel van hierdie projek was, was die bou van die spoorwegbrug oor die Noordzeekanaal, waarmee 'n begin gemaak is in 1870. Hierdie werk wat gelei het tot die daarstelling van een van die belangrikste spoorbrûe in Nederland, ontwerp deur A.J. van Prehn, „eerstaanwezend ingenieur" by die aanleg van Staatspoorweë, is in 1877 voltooi.⁴¹

Wat die werklike aandeel was wat Sytze Wierda as opsigter vanaf 1870 tot omstreeks 1877 gehad het in die totstandkoming van die spoorwegbrug oor die Noordzeekanaal is egter uiters moeilik om te bepaal vanweë gebrek aan primêre spoorwegbronne. In sy brief aan die Regering van die Zuid-Afrikaansche Republiek in 1882 het Wierda in elk geval geen regstreekse melding gemaak van enige persoonlike aandeel in die totstandkoming van spoorbrûe nie. Benewens sy vermelding van die „stationsinrigtingen" waarby hy as ontwerper, tekenaar en uitvoerder jarelank onafgebroke betrokke was, verwys hy weliswaar ook in dieselfde verband - naas die „stationsinrigtingen" - na die „zeer belangrike werke" wat uit sy jarelange spoorwegdiens voortgekom het en waardeur hy in die gulde geleentheid verkeer het om „alles zoowel wat rechtstreeks als zijdelings op het gebied van spoorwegbouw betrekking had, grondig te leeren kennen".⁴² Aangesien die bou van brûe 'n belangrike onderafdeling van die aanleg van staatspoorweë in Nederland was, en die bou van die spoorbrug oor die Noordzeekanaal eweneens 'n belangrike werksaamheid was in verband met die totstandkoming van die spoorweg van Nieuwediep na Amsterdam, waarby Sytze Wierda as opsigter betrokke was, kan daar tot die gevolgtrekking gekom word dat hy in sy opsigterstaak in die eerste helfte van die sewentiger-

jare ook „zijdelings" gemoeid was by die bou van die brug oor die Noordzeekanaal.

Al mag daar ten opsigte van sy jarelange werksaamhede aan die bou van die spoorwegbrug oor die Noordzeekanaal volstaan word met die afleiding dat Sytze Wierda uit hoofde van sy pligte as opsigter - 2de en 1ste klas tot in 1874 en daarna hoofopsigter - in 'n mindere of meerdere mate, en vir korter of langer tydperke, met die toesighouding oor die bou van die Noordzeekanaal gemoeid was, is dit uit 'n bewaargeblewe dokument bekend dat Sytze Wierda in die tweede helfte van die sewentigerjare saam met nege ander opsigters 'n aandeel gehad het in die „beproeving van de bruggen volgens bestek 552 over het Noordzeekanaal te Zaandam en over den doorgang bezuiden genoemde brug".⁴³ Die toets van die brug oor die Noordzeekanaal het vermoedelik plaasgevind omstreeks 30 April 1876 toe die eerste sandtrein, afkomstig van Castricum, oor die brug tot in die Westerdok gery het.⁴⁴

iv. Die bevordering van Sytze Wierda tot „hoofopzichter" by die aanleg van staatspoorweë in Amsterdam

Nadat Sytze Wopkes Wierda vanaf 1 September 1870 as „Opzichter le Klasse" by die aanleg van die staatspoorweg tussen Zaandam en Amsterdam werksaam was en in Junie 1873 'n salarisverhoging van 200,- gulden per jaar ontvang het, is hy vroeg in 1875 tot „Hoofopzichter" by die aanleg van staatspoorweë bevorder, waardeur hy op 36-jarige leeftyd die hoogste sport in sy loopbaan as opsigter by die aanleg van staatspoorweë bereik het.⁴⁵

Voordat die Minister van Binnelandse Sake - onder wie die staatspoorweë destyds geressorteer het - sy formele goedkeuring aan die bevordering van Sytze Wierda tot hoofopsigter gegee het, is 'n „staat van de bekwaamheden, het gedrag, den dienstijver en de geschiktheid van het personeel" in diens van die staatspoorweë opgestel en deur die heer A.J. van Prehn, die „Eerstaanwezend Ingenieur" te Amsterdam op 25 Desember 1874 aan die Regering beskikbaar gestel.

Op daardie stadium - in Desember 1874 - was daar, afgesien van die „eerstaanwend ingenieur" wat die verslag opgestel het, drie „sectie-ingenieurs", een „adjunct-ingenieur", een „bouw- en werktuigkundige der 3e klasse", twee „hoofopzigters", ses „opzigters der 1e klasse", drie „opzigters der 2e klasse", twee „opzigters der 3e klasse" en een „opzigter der 4e klasse" by die aanleg van staatspoorweë betrokke.

Wat die ouderdomme van die negentien beamptes by die aanleg van staatspoorweë betref, was een van die hoofopzigters, Jan C. Springer, 61 jaar oud en die heer W.N.K.A. Gastelaan, „opzigter der 4e klasse", 28 jaar oud. Hulle twee was dan trouens ook die oudste en die jongste beamptes wat op daardie stadium in diens van die aanleg van staatspoorweë was. Die gemiddelde ouderdomme van die groep beamptes was 42 jaar, terwyl Sytze Wierda, „opzigter der 1e klasse", 35 jaar oud was. Alhoewel daar vyf van hulle was wat 35 jaar oud was, was Sytze Wierda, saam met die vyf laasgenoemdes, van die jongstes van die vakkundige personeel by die aanleg van staatspoorweë.

Volgens die staat wat deur „eerstaanwend ingenieur" Van Prehn opgestel en tot die beskikking van die Minister van Binnelandse Sake gestel is, was die skrif van Sytze Wierda met 'n syfer 3 uit 'n totaal van 5 „zeer voldoende", so ook sy bekwaamheid in „kaart teekenen", waarvoor 'n syfer $3\frac{1}{2}$ aan hom toegeken is. Onder die rubriek „bekwaamheden" is daar met 'n syfer 4 geoordeel dat sy bekwaamheid in „bouwkundig teekenen" „voortreffelijk" was. Vir „waterpassen" en „meten op het terrein" het hy vir elkeen 'n syfer $2\frac{1}{2}$ gekry, wat as „voldoende" beskou is. Vir „rekenen" is 'n syfer 3 aan hom toegeken, wat as „zeer voldoende" beskou is. Sy „theoretiese kennis", met 'n syfer $2\frac{1}{2}$ is ook as voldoende beskou, terwyl sy „praktiese ervaring" met 'n syfer $3\frac{1}{2}$ as „zeer voldoende" beskou is en het selfs - soos ook in die geval van „kaartentekenen" - geneig na „voortreffelijk".

Met 'n gemiddelde syfer van 3 vir die agt aspekte wat vir die beoordeling van sy bekwaamhede in aanmerking geneem is, is sy „bekwaamheden” dus as „zeer voldoende” beskou. Van die ses „opzichters der le klasse”, wat in Desember 1874 in diens was by die aanleg van staatspoorweë, was sy bekwaamhede - in vergelyking met die ander vyf - aanmerklik hoër.

Hy was ook die enigste van die ses „opzigters der le klasse” wat vir „gedrag, dienstijver en geschiktheid” die syfer 4 toegeken is. Sy gedrag, diensywer en geskiktheid as opsigter was dus „voortreffelijk”.

Van die agtien spoorwegbeamptes oor wie daar inligting verstrekkend is, was daar, naas Sytze Wierda, net twee wat ook vir elke aspek wat in berekening gebring is die syfer 4 ontvang het, naamlik die „bouw- en werktuigkundige der 3e klasse” (J. van Asperen) en een van die „sectie-ingenieurs” (L.J. Kesper). Met 'n totaal van $36\frac{1}{2}$ punte was daar van die agtien beoordeelde net vier ander wat dieselfde of 'n hoër totale syfer behaal het. Een van die hoofopsigters, J.J. de Vries, het $36\frac{1}{2}$ behaal, J. van Asperen, bouw- en werktuigkundige van die 3de klas, 38, E.J. de Savornin Lohman, en L.J. Kesper, albei seksie-ingenieurs, onderskeidelik 37 en $37\frac{1}{2}$ punte.

Op 25 Desember 1874 het die „eerstaanwezend ingenieur” die halfjaarlikse staat van bekwaamhede van die personeel verbonde aan Lyn K aan die Minister van Binnelandse Sake gestuur en tegelykertyd voorgestel dat S. Wierda Wz, „opzigter der le klasse” bevorder word tot „hoofdopzigter” op 'n jaarlikse besoldiging van 2 000,- gulden. Nadat Sytze Wierda vir bevordering aanbeveel is, het ingenieur van Prehn sy aanbeveling gemotiveer deur by te voeg dat „wegens zijn bijzonderen ijver en geschiktheid voor het werk, dat hem kan worden toevertrouwd, is deze onderscheiding ten volle verdiend.”⁴⁶

Op 11 Februarie 1875, twee weke voor sy 36ste verjaarsdag, is Sytze Wierda, vervolgens bevorder tot hoofopzigter by die aanleg van staatspoorweë op 'n jaarlikse besoldiging

van 2000,- gulden en 'n skadeloosstelling van 4,- gulden per dag „voor kosten van veldwerk“.

Die bevordering tot „hoofdoezichter bij den aanleg van Staatsspoorwegen“ in Februarie 1875, met ingang 1 Maart 1875, sou die laaste bevordering van Sytze Wierda in Nederland wees. Vanaf Januarie 1866 tot Februarie 1875 het hy dus van 'n „buitengewoon opzichter“ in die provinsie Overijssel geklim tot een van die „hoofdoezichters“ in Amsterdam. Hy was as spoorwegbeampte werksaam in 'n baie belangrike fase van die aanleg van staatspoorweë en sy bevordering tot een van die hoogste opsigtersposte by die aanleg van staatspoorweë, was in baie opsigte 'n merkwaardige prestasie vir die „Drachtster timmerman“ binne 'n tydsbestek van nege jaar. Vir meer as twaalf jaar na sy formele aanstelling tot dié hoë en verantwoordelike pos, sou hy op 'n bekwame wyse die verantwoordelikhede wat aan die betrekking verbonde was, dra, en volle tevredenheid aan die spoorwegowerheid vir sy nougesette pligsvervulling gee.

Na sy aanvaarding van die hoofopsigterskap op 1 Maart 1875 het geen verdere bevordering gevolg nie, maar daarna wel drie welverdiende salarisverhogings. Op 1 Junie 1878 is sy salaris verhoog tot 2 200,- gulden, op 1 April 1881 tot 2 300,- gulden en op 1 April 1883 vir die laaste keer tot 2 400,- gulden, terwyl hy deurentyd steeds 4,- gulden per dag vir veldwerk ontvang het.

By geleentheid van een van sy bevorderings - waarskynlik in 1875 met sy bevordering tot „hoofdoezichter“ - is hy baie hartlik gelukkig deur een van sy hoofde - vermoedelik deur A.J. van Prehn, die destydse „eerstaanwend ingenieur“ - met die opmerking dat sy bevordering „ongetwyfeld zal strekken om U te oortuigen dat Uwe goede dienste wel worden op prijs gesteld“.⁴⁷

v. Die totstandkoming van bykomende spoorwegwerke in en in die onmiddellike omgewing van Amsterdam, 1870-1887

Net soos in die geval van die totstandkoming van die „Centraal Station“ in Amsterdam, was daar ook 'n aantal

ander bykomende spoorwegwerke in en in die onmiddellike omgewing van Amsterdam, wat in die loop van die sewentiger- en tagtigerjare tot stand gekom het, waar 'n gebrek aan bronne tot gevolg gehad het dat die besondere toesighoudende aandeel van Sytze Wierda in die totstandkoming daarvan nie presies bepaal kan word nie, ofskoon hy in sy hoedanigheid, eers as „opzichter le klasse” en vanaf 1874 tot 1887 as hoofopsigter sonder twyfel een of ander aandeel moes gehad het.

In die eerste plek was daar in 1870 en in die jaar daarna die werksaamhede in verband met die viaduk langs die „Houttuinen” en drie pylers vir die brug teenoor die Eenhoornsluis. Die vordering met die werk was van so 'n aard dat die eerste steen op 14 Oktober 1870 aan een van die pylers van die brug in die Westerdok teenoor die Eenhoornsluis geplaas kon word. Ofskoon daar aan dié steenlegging geen feestelike karakter gegee is nie, was dit nietemin 'n belangrike historiese gebeurtenis uit die oogpunt van die aanleg van die staatspoorweg van Nieuwediep na Amsterdam. By die voltooiing het die „viaduct in den Staatsspoorweg te Amsterdam” 'n lengte van 568 meter gehad en grotendeels „op een gracht met slappen bodem” te staan gekom, „terwyl de bovenkant der rails ongeveer 6 M. boven het watervlak gelegen is, en in weerwil van den slappen grond en de groote hoogte van het aardewerk is niet de minste zetting in deze viaduct met haar tachtig bogen van 6 M. breedte waar te nemen. Voor de fundeering zijn palen ingeheld, waarover eene laag beton van 1,2 M. dikte, liggende 0,20 M. onder water en ter zijde versterkt door betonkoffers. De meest nauwkeurige waarnemingen hebben het voortreffelijke dezer wijze van fundeering in het licht gesteld”, dit wil sê 'n betonfundeering onder brûe, sluise en ander bouwerke in plaas van 'n gewone houtfundeering.

Daarna het die draaibrug oor die Singelgracht, 'n tweede een teenoor die Oosterdoksluis en verdere brugbou-aktiwiteite in Amsterdam aan die beurt gekom, asook die totstandkoming van 'n verskeidenheid oorblywende spoorwegwerke in Amsterdam.

Die oprigting van die sentrale personestrasie in Amsterdam is voorafgegaan deur die bou van drie dubbele spoorwagterswonings by die Nieuwe Vaart en St. Antoniedijk te Amsterdam in 1873 en die jaar daarna, van 'n brugwagterswoning by die brug teenoor die Oosterdoksluise in 1879 en nog 'n dubbele spoorwagterswoning by die brug oor die Westerkanaal in Amsterdam in 1880. Voorts het die totstandkoming van die „Centraal Goederenstation“ in die „Stads-Rietlanden“ in die loop van die jare 1879 tot 1887 'n verskeidenheid van bouwerke behels, waaronder die oprigting van 'n goedereloods en 'n groot lokomotiefloods op die terrein van die goederestrasie, terwyl die oprigting van 'n administratiewe gebou op dieselfde terrein in 1884 aan die beurt gekom het.⁴⁸

5. OPSIGTER EN HOOFOPSIGTER TYDENS DIE TOTSTANDKOMING VAN DIE „CENTRAAL PERSONENSTATION“ IN AMSTERDAM

Naas die totstandkoming van die langverwagte spoorlyn tussen Zaandam en Amsterdam in die sewentigerjare, van 'n aantal belangrike brûe en viadukte op daardie spoorlyn, van 'n verskeidenheid van spoorwegwerke in en in die omgewing van Amsterdam, sowel as die aanplemping van die ophawefront - waarby Sytze Wierda as opsigter van verskillende range gedeeltelik betrokke was en wat deels daartoe bygedra het dat hy op betreklike jeugdige leeftyd algaande welverdiende bevordering by die aanleg van staatspoorweë gekry het - was die sentrale persone- en goederestrasies in Amsterdam, die enigste noemenswaardige spoorweggeboue wat in die loop van bykans twee dekades ten behoeve van die spoorlyn Zaandam - Amsterdam opgerig is.

Met die nagaan en opskrifstelling van die bougeskiedenis van die „Centraal Station“ het die volslae gebrek aan dokumentêre gegewens wat 'n lig kon werp op die besondere aandeel van Sytze Wierda in die totstandkoming van die jarelange, reuse Amsterdamse bouprojek, daartoe gelei dat die daadwerklike aandeel van hoofopsigter Wierda weliswaar nie presies aangedui kan word nie maar dat daar wel in breë trekke sekere afleidings gemaak kan word ten opsigte van sy betrokkenheid by die

totstandkoming van dié bouwerk en die betekenis wat dit vir sy lewe en werk gehad het.

i. Enkele grepe uit die bougeskiedenis van die „Centraal Personenstation“ in die „Openhavenfront“ van Amsterdam

Nadat die Nederlandse Regering in 1860 besluit het om 'n samehangende spoorwegnetwerk vir Nederland daar te stel, is nege jaar later besluit dat die Amsterdamse „Centraal Personenstation“ opgerig gaan word op 'n gedeelte van die IJ wat met sand opgevul sou word, die sogenaamde „openhavenfront“ teenoor die Damrak.⁴⁹ Hier het drie kunsmatige „eilandjies“, die Ooster-, Midden- en Westereiland deur aanplemping of opvulling met sand onder die persoonlike leiding en toesig van „eerstaanwezend ingenieur“ A.J. van Prehn en met die aktiewe bystand van hoofopsigter Sytze Wierda tot stand gekom. Die „emplacement“ of terrein van die „Centraal Personenstation“ is deur middel van brûe en vaarwaters of „doorgangen“ met die ou stadskern verbind.⁵⁰

Op die „Middeneiland“ is die fundering van die hoofgebou van die toekomstige stasie op 9 000 heipale gelê waardeer 'n bou-oppervlakte van 2 000 vk. meter beskikbaar gekom het.⁵¹

In Mei 1882 was die bouplanne van die hoofgebou, soos ontwerp deur argitekte A.L. van Gendt en P.J.H. Cuypers, albei van Amsterdam, voltooi, terwyl die paalfundering, wat deur ingenieur J. Leyds ontwerp is, intussen ook gereed gekom het.⁵²

Met die verskyning van die bouplanne van die hoofgebou van die „Centraal Personenstation“ -- in baie opsigte 'n hoogs belangrike gebeurenis vir Amsterdam -- het die volgende belangrike fase in die bougeskiedenis van dié „monumentaal gebou soos geen tweede van dien aard in Nederland gevonden word“ 'n aanvang geneem.⁵³

Oor die bougeskiedenis van die hoofgebou van die „Centraal Personenstation“ vanaf die aanname van die tender van die Duitse firma Philip Holzmann & Co. van Frankfurt am Main teen 'n bedrag van 1.275.000,- gulden op 24 Mei 1882,

tot by die finale voltooiing en ingebruikneming van die reuse gebou in Oktober 1889, het betreklik min gegewens in sekondêre bronne bewaar gebly, terwyl die primêre argivale bronne nie opgespoor kon word nie. Daarbenewens swyg die beskikbare bronne ook oor die presiese aandeel van hoofopsigter Sytze Wierda in die geskiedenis van die totstandkoming van die „Centraal Personenstation" en ander spoorweggeboue in Amsterdam.

By die aanbesteding op 24 Mei 1882 van die bouebou op die fundering wat vir dié doel aangebring is, was die finale voltooiing van die hoofgebou, met uitsondering van die reuse oorkapping aan sy noordelike kant, voor of op 1 Mei 1885 as vereiste gestel.⁵⁴

Nadat die werk aan die hoofgebou omstreeks Junie 1882 in alle erns 'n aanvang geneem het, is dit van toe af sonder enige noemenswaardige insidente en oponthoude voortgesit onder die oppertoesig van hoofopsigter Sytze Wierda, terwyl daar tot in September van dieselfde jaar algaande 'n aantal tenders vir bykomende werk op die terrein van die „Centraal Personenstation" gevra is.

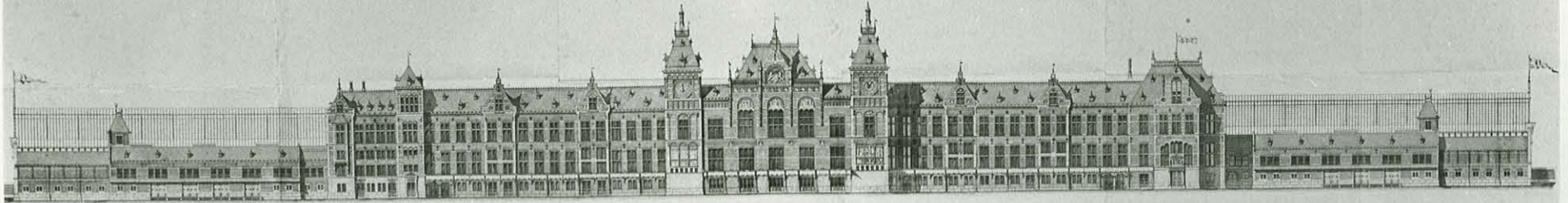
Teen die einde van September 1882 was „het metselwerk van het Centraalstation" reeds „tot boven den beganen grond opgetrokken" en ofskoon groot vordering van toe af met die bouwerk gemaak is, was dit teen Junie 1884 nog verre van voltooi. Eers teen die einde van 1884 was die gebou voltooi met die uitsondering van die inwendige versiering. Die voltooide hoofgebou is uiteindelik eers op 1 September in plaas van 1 Mei 1885 deur die kontrakteur afgelewer.⁵⁵

Naas die totstandkoming van die stasiegebou in die loop van 1882 tot 1885, was die vervaardiging en opstelling van die sierlike oorkapping van die spoorlyne en peronne op die middelste gedeelte van die „Centraal Personenstation" - waarvoor die aanbesteding op 10 September 1884 plaasgevind het en die koste op 725.000,- gulden beraam is⁵⁶ - een van die grootste en belangrikste openbare werke wat destyds

Blansé de J. de Grooten van 24. April 1882

Blansé de J. de Grooten van 24. April 1882

VOORGEVEL VAN HET HOOFDGEROUW OF HET PERADRES STATION TE AMSTERDAM.



Blansé de J. de Grooten van 24. April 1882

Blansé de J. de Grooten
24 April 1882

in Amsterdam, en selfs in Nederland, tot stand gekom het. Die Perronoorokapping sou 'n kolossale konstruksie van yster en glas wees en die twee Perronne met die tussengeleë ruimte aan die IJ- of agterkant van die stasiegebou oordek. Die kap sou langs die volle lengte van die hoofgebou loop en 'n totale lengte van 306,25 meter hê. As gevolg van 'n onverwagse „zakking en zetting der fundeering" het daar in Februarie 1886 'n tydelike oponthoud in die werksaamhede aan die yster oorkapping gekom en die worsteling met die probleem van versakking deur die deskundige amptenare van die staatspoorweë en die opstelling van die Perronoorokapping het daarna maande lank voortgeduur. Die oorkappingsprobleem is uiteindelik in die maande Junie tot September 1887 te bowe gekom. Ofskoon die Perronoorokapping in Oktober 1888 tot stand gekom het, is die „Centraal Station" eers 'n jaar later, in Oktober 1889, in volle gebruik geneem.⁵⁷ Op daardie tydstip het die hoofopsigter wat vir jare lank op een of ander wyse by die totstandkoming van die „Centraal Station" betrokke was, reeds vir bykans twee jaar die betrekking van „Gouvernements Ingenieur en Architect" in die Zuid-Afrikaansche Republiek bekleed.

ii. Berekenings deur Sytze Wierda, 1875

In die lig van die feit dat die gegewens oor die presiese aandeel van hoofopsigter Wierda in die bougeskiedenis van die „Centraal Station" asook in die voorbereidende werksaamhede, wat in 1869 'n aanvang geneem het, uiters skraal is, werp 'n aantal bewaarde en beskikbare „berekeningen" uit die jaar 1875 'n welkome en interessante lig op 'n aktiwiteit van Sytze Wierda. Die berekenings was deel van sy pligstaat as hoofopsigter en het voorbereidende werk behels wat op en in die onmiddellike omgewing van die Amsterdamse stasieterrein verrig moes word.

Die „Centraal Personenstation". Die voorgewel met die oorkapping aan die agterkant soos geteken deur Cuypers en Van Gendt.