

HOOFSTUK IX

VERWYSING NA DIE BETEKENIS VAN SYTZE WIERDA VIR DIE ZUID-AFRIKAANSCH REPUBLIEK

1. DIE TOESTAND TEN OPSIGTE VAN OPENBARE WERKE IN DIE ZUID-AFRIKAANSCH REPUBLIEK TEN TYDE VAN DIE INDIENSTREDING VAN SYTZE WIERDA

Toe Sytze Wierda en sy gesin in Oktober 1887 met 'n muilwa van Kimberley deur Wes-Transvaal en oor die Witwatersrand na hul bestemming gereis het, moes hulle onwillekeurig getref gewees het deur die toestand van sowel die paaie en driwwe as die gebrek aan brûe oor die riviere en spruite, terwyl die totstandkoming van spoorweë ook nog in die verskiet gelê het.¹ Gemeet aan die aanwesigheid van eeue-oue sierlike en doelmatige regeringsgeboue en 'n verskeidenheid van ander openbare werke in sy geboorteland en sy buurlande, moes die afwesigheid van indrukwekkende staatsgeboue en openbare werke, soos hy en sy gesin dit in hul vaderland leer ken het, die pas benoemde „Gouvernements Ingenieur en Architect" spoedig tot die besef gebring het dat daar vir hom 'n ontsaglike en veeleisende taak in die Zuid-Afrikaansche Republiek gewag het. Ten tyde van sy indienstreding as „Gouvernements Ingenieur en Architect" op 1 November 1887 was Sytze Wierda die enigste amptenaar in 'n nuwe staatsdepartement wat van die grond af en in die aangesig van talle struikelblokke en eienaardige landsomstandighede opgebou moes word. Hy het diens aanvaar op 'n tydstip in die geskiedenis van die Zuid-Afrikaansche Republiek toe daar van owerheidsweë dringende aandag gegee moes word aan die voorsiening van regeringsgeboue, brûe, transportpaaie en ander openbare werke.

i. Verkeersweë

Die uitvoering van verskillende volksraadsbesluite in verband met die verbetering en onderhoud van verkeersweë vanaf die vyftiger- tot in die tagtigerjare was, as gevolg van probleme en struikelblokke wat algaande opgeduik het, van so

'n aard dat die toestand daarvan ten tyde van die koms van Sytze Wierda nog steeds veel te wense oorgelaat het. Tydens elke sitting van die Volksraad is klagtes oor die swak toestand van die openbare paaie uitgespreek en op verbetering aangedring. Uit die besprekings vanaf 1884 kan die afleiding gemaak word dat die uitvoering van die bepalings van die „Wet op Districtsraden” (Wet No. 6 van 1883) in die tagtigerjare 'n bydrae gelewer het tot die verbetering en instandhouding van die transportpaaie.

'n Omstandigheid wat tot omstreeks 1886 'n uitwerking gehad het op die swak toestand van die verkeersweë was die jarelange kroniese gebrek aan finansies en die afwesigheid van 'n amptenaar of 'n staatsdepartement wat, onder andere, spesiaal belas was met die maak, verbetering en instandhouding van paaie. Van die totstandkoming van 'n Departement van Openbare Werke met sy eie hoof, wat reeds in 1877 in die vooruitsig gestel is,² het daar vanaf die herstel van die Republiek in 1881 niks tereggekom nie. Weliswaar het die totstandkoming van die distriksrade³ en die aanstelling van 'n „Inspecteur van Publieke Werken” in die tagtigerjare in 'n mate voorsien in die behoefte aan 'n Departement van Openbare Werke met die aanleg, verbetering en instandhouding van openbare paaie as deel van sy funksies.⁴ Dit was egter eers met die skepping van die pos „Gouvernements Ingenieur en Architect” en die indienstreding van die benoemde amptenaar dat die openbare paaie, strate en brûe besondere en volgehoue aandag sou kry. Met die skielike en omvangryke toename in die verkeer op die transportpaaie na die Witwatersrand vanaf 1886, is die swak paaie nog verder stukkend gery deur die swaargelaaide transportwaens en het aandag aan verkeersweë en brûe van regeringsweë meer as ooit tevore 'n dringende noodsaaklikheid geword.⁵

Naas die gebrek aan 'n amptenaar of 'n staatsdepartement wat besondere aandag kon gee aan openbare paaie en ander openbare werke in die Zuid-Afrikaansche Republiek in die tagtigerjare, was die swak geldelike posisie van die

Republiek, wat in die jare na sy herstel deur verskillende faktore veroorsaak is, van so 'n aard dat die gebrek aan geld jare lank verhinder het dat enige noemenswaardige verbetering en instandhouding van openbare paaie en die totstandbrenging van brûe, waaraan daar so 'n dringende behoefte bestaan het, van owerheidsweë aangepak kon word. Uitdrukkings soos „met het oog op den toestand der finantiën", „dat het finantiën het niet toelieten of gedogen", „bezwaar met het oog op de finantiën", „omdat ze gevaar zagen voor de finantiën", „de druk der tijden", „hij vreest voor de finantiën" en „hij wist niet waar het geld vandaan moest komen", het soos 'n refrein geklink in die toesprake van die volksraadslede vanaf 1881 tot in die helfte van die tagtigerjare. Die jare lange en drukkende geldskaarste wat in die Republiek geheers het, het onteenseglik 'n verlamme uitwerking gehad op elke beoogde noodsaaklike regeringsmaatreël. Dit is dan ook opvallend hoedat die kreet vir besuiniging telkens tydens volksraaddebatte aangehef is.⁶

Eers vanaf 1886, met die instroming van mense en geld van elders, het die toestand ten opsigte van staatsfondse sodanig verbeter dat dringende aandag van staatsweë aan openbare paaie, brûe, goewermentsgeboue en ander noodsaaklike openbare werke gegee kon word.⁷ Dit is opvallend dat memoaries, waarin gevra is vir die oprigting van regeringsgeboue, die bou van brûe en die verbetering van openbare paaie, vanaf die volksraadsitting van 1886 aan die orde van die dag was.

Waar die toestand van die verkeersweë ten tyde van die indienstreding van Sytze Wierda as gevolg van verskillende omstandighede veel te wense oorgelaat en dringende en deskundige aandag vereis het, het hy sy werk as „Gouvernements Ingenieur en Architect" in gunstiger omstandighede aanvaar as wat daar tot kort voor sy koms na die Republiek geheers het. Waar die finansiële posisie van die Republiek aan die een kant feitlik oornag 'n dramatiese wending ten goede ondergaan het, het die instroming van mense van elders, die

ontstaan en groei van stede en dorpe, en al die menslike bedrywigheide wat daarmee gepaard gegaan het, op sy beurt nuwe en hoër eise aan die „Gouvernements Ingenieur en Architect" gestel ten opsigte van die aanleg, verbetering en instandhouding van die openbare paaie en strate met die toenemende en swaarder-wordende verkeer.

ii. Brugbou

Tot in 1887 was daar van regeringsweë baie weinig gedoen ten opsigte van die voorsiening in die jarelange en dringende behoefte aan brêe oor die riviere en spruite van die Zuid-Afrikaansche Republiek.⁸ In plaas van brêe is gebruik gemaak van driwwe om met vee en voertuie deur riviere en spruite te gaan. Die groot aantal plek- en plaasname waarin die woord „drift" voorkom, gee in 'n mate 'n aanduiding van die rol en betekenis van driwwe in die verkeerstelsel van die Republiek.⁹ Die moontlikheid om deur middel van geskikte driwwe deur riviere en spruite te gaan, het in baie gevalle die rigting van transportpaaie bepaal en was op verskillende plekke 'n faktor in die ontstaan van kerkplekke en dorpe sowel as handel- en verkeersentra.¹⁰

Vir bykans 'n halwe eeu moes die inwoners van Transvaal hulle probeer aanpas by die feit dat riviere en spruite van die uitgestrekte gebied nog nie oorbrug was nie en dat hulle noodgedwonge van driwwe en ponte gebruik moes maak om oor die waterversperrings op die transport- en distrikspaaie te kom. Die maak, verbetering en instandhouding van driwwe was jare lank 'n belangrike aktiwiteit van die owerheid op die gebied van openbare werke in die Zuid-Afrikaansche Republiek. Die oprigting en instandhouding van ponte op die grense van die Republiek het in die meeste gevalle deur privaat inisiatief geskied.

Nie net het die gebrek aan brêe ongerief en oponthoud vir die reisigers met osse-, muil- en perdewaens en -karre meegebring nie, maar vir talle reisigers in die loop van dekades ook aansienlike skade en selfs lewensverlies tot



gevolg gehad. Die oponthoud wat gedurende die reënseisoen deur vol en onbegaanbare riviere vir reisigers, transportryers, boere en kerkgangers oor 'n tydperk van meer as 'n halwe eeu veroorsaak is, het dikwels ure-, dae- en in sommige buitengewone gevalle selfs wekelange vertraging meegebring. Wanneer reisigers voor 'n vol rivier te staan gekom het, moes hulle maar geduldig voor die bruisende rivier wag totdat die rivier weer sy normale waterstand bereik het voordat die deurtog deur die drif gewaag kon word.¹¹

Omdat die bou van brûe 'n duur onderneming was en afgesien van kapitaal ook deskundige en tegniese kennis vereis het - vereistes waaroor die Zuid-Afrikaansche Republiek tot in die tweede helfte van die tagtigerjare nie beskik het nie - het die bou van brûe oor die groot riviere, en selfs ook oor die kleiner riviere en spruite in werklikheid eers vanaf 1887 aan die beurt gekom.

Ten tyde van die koms van Sytze Wierda was daar net 'n paar houtbrûe en nog nie een enkele ysterbrug in die hele Republiek nie. Omstreeks 1848 het 'n houtbrug deur die inisiatief van Philip Karel Minnaar oor die Apiesrivier tot stand gekom,¹² in 1857 een oor die Mooirivier,¹³ terwyl A.H. Nellmapius in die loop van die sewentigerjare 'n aantal houtbrûe as deel van sy kontrak vir die bou van 'n transportweg van Delagoabaai na die Kaapse Goudvelde in Oos-Transvaal, gebou het.¹⁴ Die bekendste brug wat in dieselfde jaar van Sytze Wierda se koms na die Zuid-Afrikaansche Republiek tot stand gekom het, was die stewige houtbrug oor die Pienaarsrivier op die pad tussen Pretoria en Waterberg. Die Pienaarsrivierbrug is ontwerp deur C.E. Schürmann, 'n Duitssprekende ingenieur, wat ook as argitek in die Republiek bekendheid verwerf het, en is gebou deur kontrakteur J.H. Fouché, van Rustenburg, vir die tenderprys van £300.¹⁵

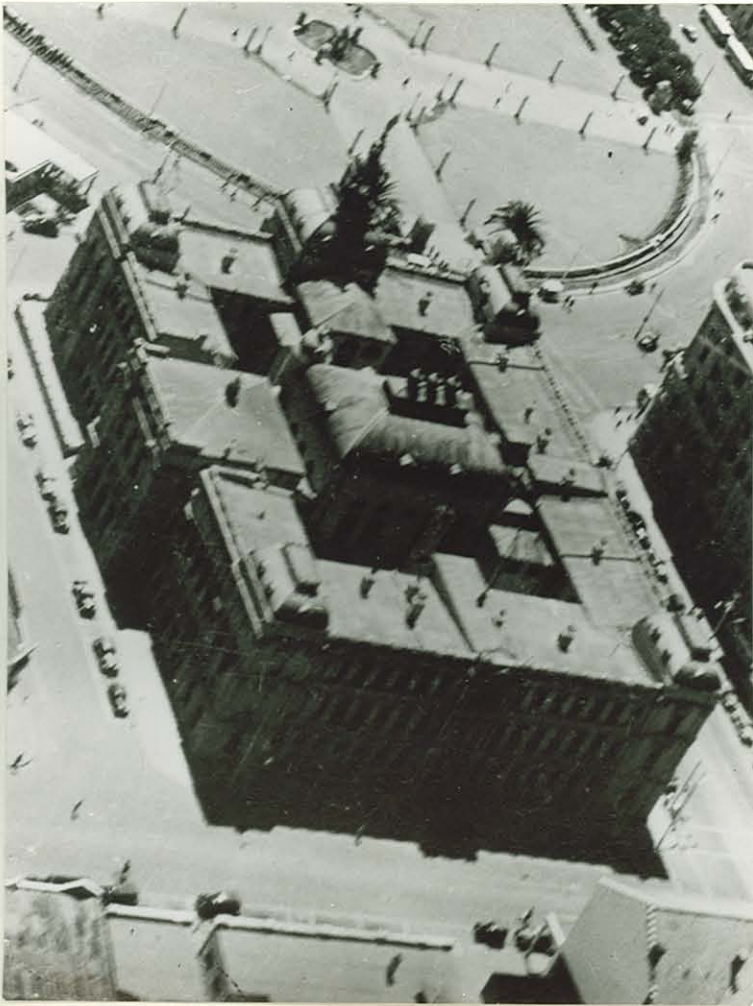
Nadat die „Gouvernements Ingenieur en Architect" in 1890 geringe herstelwerk aan die Pienaarsrivierbrug laat doen het, was hy van oordeel dat „aangezien de houten rivier=
Die Minnaar/Bronkhorstbrug oor die Apiesrivier (bo) en die houtbrug oor die Pienaarsrivier (onder).

jukken van goede kwaliteit en constructie zijn", die voorneme op daardie stadium bestaan het om die „bovenwerk" van die houtbrug gedeeltelik te vernuwe en te versterk. Dié brug het destyds volkome aan sy doel beantwoord en het 'n nuwe brug om die swaar transportverkeer te dra toentertyd op dieselfde plek onnodig gemaak. Deur die vernuwing wat die Pienaarsrivierbrug in 1891 ondergaan het, was die deeglikheid en stewigheid van dié historiese houtbrug vir jare lank verseker.¹⁶ Die enkele houtbrûe waarna verwys is, was die enigste noemenswaardige brûe wat tot in 1887 in die Zuid-Afrikaansche Republiek tot stand gekom het. Die gebrek aan brûe op verskillende plekke oor die Vaalrivier, oor die Groot- en Klein-Olifantsriviere, oor die Blyde-, Steelpoort-, Krokodil-, Magalies-, Hex-, Elands-, Marico en verskillende ander Transvaalse riviere en spruite, sowel as die sterker-wordende aandrang van die burgers dat brûe oor dié en ander riviere en spruite onverwyld gebou moes word, het die „Gouvernements Ingenieur en Architect" vanaf November 1887 voor die uitdaging te staan gebring om in een van die dringendste behoeftes van die Zuid-Afrikaansche Republiek te voorsien.

iii. Die voorsiening van regeringsgeboue

Die voorsiening van regeringsgeboue of „gouvernementskantoren" in die Zuid-Afrikaansche Republiek, was die terrein van openbare werke in die tagtigerjare, waarop daar - in vergelyking met die aandag wat destyds van staatsweë aan verkeersweë, driwwe en brûe gegee is - 'n beter bedeling geheers het, ofskoon daar ten tyde van die indienstreding van Sytze Wierda 'n ernstige behoefte aan 'n verskeidenheid van regeringsgeboue bestaan het en algaande steeds groter geword het.

Na die herstel van die Zuid-Afrikaansche Republiek in 1881 was die staatsamptenare in verskillende geboue in Pretoria gehuisves. Die regeringskantore was oor die hele dorp versprei en die meeste daarvan was onaansienlik en ondoelmatig.¹⁷ Die Regering het besef dat die kwessie van



kantoorvoorsiening aandag moes kry. Reeds in Oktober 1881 was daar in regeringskringe sprake van die oorplasing van die verspreide staatskantore na die vroeëre Engelse Militêre Kamp met die oog op die noodsaaklike sentralisering van die goewermentskantore op die regeringsetel. Die plaaslike Hollandse koerant het hom egter só beslis en onomwonde teen dié voorneme verset dat daar van die sentralisering van die staatskantore op Pretoria op daardie stadium niks tereggekom het nie en het die ideaal van sentralisering eers in 1892 werklikheid geword met die ingebruikneming van die Staatsgebou wat in 1888 deur Sytze Wierda ontwerp is.¹⁸ In plaas daarvan dat die regeringskantore in Pretoria in een gebou, of in meer as een naby mekaar geleë geboue, onderdak gevind het, is daar ander noodsaaklike tydelike maatreëls getref.¹⁹

Alhoewel daar in Oktober 1882 gerugte in omloop was dat die Regering van voorneme was om 'n nuwe kantoorgebou op te rig op die terrein van die Eerste Ou Goewermentsgebou en dié voornemens deur De Volksstem verwelkom is as 'n stap in die regte rigting, was die toestande in die Republiek op daardie stadium nie gunstig vir die uitvoering van openbare werke van enige aard nie. As gevolg van die moeilike geldelike posisie waarin die Zuid-Afrikaansche Republiek na sy herstel in Augustus 1881 verkeer het en ander dringende probleme en krisis waaraan die Regering in die eerste helfte van die tagtigerjare aandag moes gee, kon daar vir geruime tyd geen omvangryke bouprogram van staatsweë aangepak word nie. Inteendeel, op administratiewe gebied was die toepassing van 'n verskeidenheid van noodsaaklike besuinigingsmaatreëls gereeld aan die orde van die dag. Selfs die noodsaaklikste en dringendste herstelwerk aan regeringsgeboue is dikwels vertraag en uitgestel. Wanneer uiteindeelik onder die nood van omstandighede daartoe oorgegaan is, het die verantwoordelike instansies sorg gedra dat dit op die allergeedkoopste wyse gedoen word.²⁰

Nietemin het De Volksstem en ander koerante, sowel as sekere persone onvermoeid die totstandkoming van openbare

Die eerste Ou Goewermentsgebou en tronk (van uit die toring van die Hervormde kerkgebou op Kerkplein gefotografeer) waarin Wierda aanvanklik sy kantoor as G.I. & A. gehad het (bo) en 'n lugfoto van die „Staatsgebouw“ geneem in die rigting van Kerkplein.

werke en die verbetering van bestaande regeringsgeboue op die regeringsetel en elders bepleit. Dit was veral die toestand van die Eerste Ou Goewermentsgebou met sy Volksraadsaal, as die sentraal-geleë en belangrikste regeringsgebou in Pretoria, wat die aandag van koerantskrywers en amptenare geniet het. Die swak ventilasie en die gebrek aan toiletgeriewe vir volksraadslede en amptenare in of in die onmiddellike nabyheid van die Eerste Ou Goewermentsgebou, was 'n sterk argument vir die bou van 'n nuwe Raadsaal en staatskantore in Pretoria. In die nuwe Goewermentsgebou kon daar voorsiening gemaak word vir toilette en ander private geriewe soos 'n koffiekamer, eetplekke en 'n leeskamer, noodsaaklike en onontbeerlike geriewe wat in die voorafgaande kwarteeu deur volksraadslede, lede van die Uitvoerende Raad en amptenare ontbeer moes word.²¹

Wanneer die notules en besluite van die Volksraad, die besluite van die Uitvoerende Raad en die interdepartementele korrespondensie van die amptenare van die Zuid-Afrikaansche Republiek vir die eerste paar jaar na die herstel van die Republiek nagegaan word, is dit opvallend dat daar betreklik min verwysings voorkom ten opsigte van die voorsiening en oprigting van regeringsgeboue in die algemeen en die oprigting van 'n nuwe Goewermentsgebou in Pretoria in die besonder.

Vermeldenswaardig is dat daar in die loop van 1882 deur die Regering met die Vrystaatse regeringsamptenare in verbinding getree is met die oog op die verkryging van 'n bouplan vir 'n nuwe Goewermentsgebou wat vir Pretoria beoog is.²² Van dié planne het daar egter niks tereggekom nie ofskoon verwysings wat pres. Kruger in 1884 oor die oprigting van 'n nuwe Goewermentsgebou in Pretoria gemaak het, moontlik op dié Vrystaatse bouplanne betrekking kon gehad het.

Gedurende die volksraadsitting van 1884 het die Volksraad sy ernstige aandag aan die bou en verbetering van staatskantore gegee. In daardie sitting het daar vir die

eerste keer na jare 'n deeglike bespreking oor die ernstige behoefte aan regeringskantore in die Republiek plaasgevind. Die bespreking in die Volksraad wat die besluit tot daadwerklike optrede voorafgegaan het, was na aanleiding van 'n aantal memories uit Bloemhof, Ermelo en Christiana, waarin ernstig aangedring is op die daarstelling van verskillende openbare werke en goewermentsgeboue op die betrokke dorpe. Uit die memories het dit baie duidelik aan die lig gekom dat daar op verskillende dorpe 'n baie sterk behoefte bestaan het aan landdroskantore, landdroswonings, gevangenis en kruitmagasyne, terwyl die voorsiening van 'n watervoor vir Christiana, wat volgens 'n ooreenkoms reeds in 1876 gemaak moes gewees het, 'n lewenskwestie vir dié Wes-Transvaalse dorp was.

Naas verbeterings in die ondoelmatige kantoor van die Registrateur van Aktes in die Eerste Ou Goewermentsgebou en die bou van brandvrye kamers in die kantore van die Registrateur van Aktes, die Landmeter-generaal en die Weesheer wat in September 1884 deur die Begrotingskommissie in sy verslag aan die Volksraad aanbeveel is, was 'n verdere belangrike aanbeveling dat die Regering gemagtig moet word om behoorlike regeringsgeboue op te rig op die dorpe waar hoë huurgeld betaal word, soos op Pretoria, Christiana en Ermelo.

In die loop van die bespreking in die Volksraad het verskillende volksraadslede gepleit vir die oprigting van die gevraagde goewermentsgeboue op verskillende dorpe. Nie alleen was daar op Bloemhof, Ermelo en Christiana 'n dringende behoefte aan regeringsgeboue nie, maar op feitlik elke ander dorp in die Republiek was daar in die tagtigerjare 'n ewe dringende behoefte aan doelmatige regeringsgeboue. Die vertroue en hoop is uitgespreek dat die Volksraad geen oomblik sou wag om opdrag aan die Regering te gee om - indien die finansies dit sou toelaat - sonder versuim voorsiening te maak vir die oprigting van die benodigde geboue. In die besprekings is daar ook gewys op die groot behoefte aan

staatsgeboue en veral is beklemtoon dat daar deur die totstandbrenging van eie geboue deur en vir die gebruik van die Staat, jaarliks groot somme geld bespaar en 'n einde gemaak sou kon word aan die besteding van groot bedrae huurgeld vir goewermentsgeboue op die verskillende dorpe waar die Regering nie oor eie geboue beskik het nie. Die uitskakeling van die betaling van „ruïnerende huurgelde" was dan ook die argument wat van deurslaggewende betekenis was vir die aanbeveling van die Begrotingskommissie en die besprekings in die Volksraad. Juis op grond daarvan het die oprigting van regeringsgeboue in die tagtigerjare 'n dringende noodsaaklikheid geword.

In die loop van die volksraaddebat het pres. Kruger verwys na sy funksie onder die Grondwet om te sorg vir die besteding van staatsgeld vir openbare werke. Hy het te kenne gegee dat hyself nie teen die aanbeveling van die Begrotingskommissie was nie en dat hy ook kennis geneem het van die feit dat die Volksraad hom heelhartiglik met dié aanbeveling vereenselwig het. Waar die fondse tot op daardie tydstip ontbreek het, het die beswaar oor 'n gebrek aan fondse verval met die bewilliging van £5 000 op die begroting vir openbare werke. Syns insiens kon daar dadelik met die bou van kantore 'n aanvang gemaak word, veral aangesien die Regering self ook die noodsaaklikheid daarvan ingesien het.

Nadat pres. Kruger melding gemaak het van die planne ten opsigte van Christiana en Lydenburg (sic), het hy ten slotte as volg na die posisie op Pretoria verwys:

„Het lag wat Pretoria betref, in de bedoeling van de Regeering alle Gouvernementskantoren te zamen hooger op in het dorp te doen bouwen. Er was daarvoor reeds een plan gereed en ZHEd was van meening het nog gedurende deze zitting aan de Raad voor te leggen."

'n Voorstel is deur die Volksraad aanvaar dat die aanbeveling van die Begrotingskommissie deur die „aanbouw van publieke kantore en andere Gouvernementsgebouwen" op

verskillende dorpe, maar in die eerste plek op Christiana, Ermelo en Pretoria aanvaar word en dat aan die Regering opdrag gegee word om „zonder verwijl tot den aanbouw daarvan over te gaan zoodra en naarmate den staat der finantien zulks toelaten.”²³

Deur dié besluit van die Volksraad is 'n belangrike voorwaartse stap geneem ten opsigte van die totstandkoming van die Staatsgebou aan die Pretoriase Kerkplein vroeg in die negentigerjare. Sover dit die oprigting van goewermentsgeboue in die Republiek betref, kan die volksraadsbesluit van Oktober 1884 beskou word as die begin van 'n gunstige wending in die gang van sake. Die benarde geldelike posisie waarin die Zuid-Afrikaansche Republiek sedert 1881 en tot in 1886 verkeer het, het die Regering egter verhinder om ná die volksraadsbesluit van 1884 tot die oprigting van die gevraagde regeringskantore in Pretoria en elders oor te gaan. Eers na die ontdekking van goud op die Witwatersrand en die bewerking van dié goudriwwe vanaf 1886, sou daar 'n gunstige wending in die finansiële toestand van die Republiek kom.

Die Regering was egter aanvanklik genoodsaak om soveel van sy tyd en kragte aan noodsaaklike goudmynwetgewing, beplanning en administrasie van die ontwikkelende goudvelde te bestee, dat die ontwerp en bou van regeringsgeboue tot in 1887 grotendeels op die agtergrond geraak het. Die uitbreidende regeringsadministrasie, wat die skepping van nuwe staatsdepartemente en regeringsposte, die uitbreiding van bestaande departemente en die aanstelling van meer klerklike en vakkundige personeel tot gevolg gehad het, het egter spoedig so 'n dringende behoefte aan 'n verskeidenheid van regeringsgeboue in Pretoria, op die Witwatersrandse en Oos-Transvaalse goudvelde, sowel as op verskillende ander dorpe in die Republiek, laat ontstaan, dat verdere uitstel of afstel van die voorgenome bouplanne teen omstreeks die einde van 1886 nie meer veel langer geduld kon word nie.

'n Ander wesenlike probleem waarvoor die Regering in die tagtigerjare egter te staan gekom het, was dat hy nie oor 'n Departement van Openbare Werke met 'n vakkundige aan die hoof daarvan, beskik het nie. As 'n besuinigingsmaat-reël is Johann Rissik, 'n klerk in die kantoor van die Landmeter-generaal, ook aangestel as „Inspecteur van Publieke Werke“. Sy werk was eerstens - in die woorde van pres. Kruger - „om te sien dat de publieke gebouwen in orde worden gehouwen“, en tweedens „om plannen aan de Regeering voor te leggen indien er nieuwe moeten worden gebouwd of herstelling noodigd zijn.“ Dit is bekend dat hy by geleentheid ook as weginспекteur opgetree het. Op grond van kritiek wat in die loop van die tagtigerjare in die Volksraad oor sy werk as ontwerper van geboue soos kruitmagasyne en dergelike uitgespreek is, kan die afleiding gemaak word dat die „Inspecteur van Publieke Werke“ nie opgewasse was vir die veeleisende en verantwoordelike taak van 'n Hoof van Openbare Werke nie, soos in die geval van 'n destydse bekleër van 'n regeringsbetrekking in die Oranje-Vrystaat wat ook as „Inspecteur van Publieke Werke“ bekend gestaan het, maar wat in werklikheid die vakkundige hoof van 'n Departement van Openbare Werke was.²⁴

Deurdadig die „Inspecteur van Publieke Werke“ in die Zuid-Afrikaansche Republiek nie 'n opgeleide argitek was aan wie die ontwerp van belangrike regeringsgeboue, soos landdros-, poskantoor-, tronk- en hospitaalgeboue, opgedra kon word nie, het die Regering tot in 1887 noodgedwonge en oudergewoonte gebruik gemaak van die dienste van argitekte wat in die Republiek gepraktiseer het, om 'n verskeidenheid van regeringsgeboue te ontwerp, en in verskillende gevalle ook oor die bou daarvan toesig te hou. Die toesigtaak was egter normaalweg aan plaaslike boukommissies opgedra.²⁵ Die fondse wat egter van regeringsweë vir die bouwerke bewillig is, was van so 'n beperkte omvang dat die argitekte - wat destyds in die Republiek beskikbaar was en waarvan die meeste oor die algemeen swak opgelei en van middelmatige

bekwaamheid was - feitlik geen enkele bouwerk tot stand gebring het wat van duursaamheid, doelmatigheid en argitektoniese skoonheid getuig het nie. Dit verklaar ook tot 'n mate waarom die openbare geboue van die Republiek tot omstreeks 1887 op 'n betreklike lae peil gestaan het en die argitektuur van regeringsgeboue nie 'n gunstige beeld vertoon het nie.

Wanneer daar aandag gegee word aan die gang van sake ten opsigte van die totstandkoming van die poskantoor- en landdrosgebou in Pretoria in 1887²⁶ en die verkryging van 'n ontwerp vir 'n nuwe goewermentsgebou in dieselfde jaar,²⁷ kan 'n vergelyking getref word tussen die verkryging van ontwerpe vir openbare geboue in die Zuid-Afrikaansche Republiek ten opsigte van die jare wat die indienstreding van Sytze Wierda onmiddellik voorafgegaan en daarop gevolg het.

In albei gevalle is prysvrae uitgeskrywe vir die verkryging van geskikte ontwerpe en in albei gevalle - soos ook in die geval van 'n aantal ander prysvrae vir openbare geboue in die tagtigerjare - het daar 'n aantal ontwerpe ingekom van praktiserende argitekte in die Republiek en elders in Suid-Afrika, terwyl daar ook uit Europa navrae gekom het.

In beide gevalle is die ontwerpe van J. Leslie Simmonds deur 'n kommissie, wat deur die Regering aangestel is, aanvaar. Met die oprigting van die landdros- en poskantoorgebou onder die persoonlike toesig van die Pretoriase argitek het daar tot met sy voltooiing min probleme opgeduik. Dié gebou sou net enkele dekades in gebruik gebly het, toe dit gesloop is om plek te maak vir die huidige gebou van die hoofposkantoor aan die Pretoriase Kerkplein. Die gebou wat in 1887 voltooi is, was in baie opsigte ondoelmatig en wat sy argitektoniese kenmerke betref, was die kommentaar van die destydse inwoners van Pretoria en van besoekers van elders oor die algemeen ongunstig.²⁸ Tog was die Simmonds-ontwerp 'n besliste verbetering op die herboude winkel- en klubgebou wat vanaf 1874 op dieselfde terrein

as landdros- en poskantoorgebou in gebruik was.

Met die bewilliging van £25 000 deur die Regering in 1887 vir die bou van 'n nuwe goewermentsgebou op dieselfde terrein waar die historiese Eerste Ou Goewermentsgebou in die sestigerjare tot stand gekom het, en die uitskrywe van 'n landswye prysvraag vir die verkryging van 'n geskikte ontwerp, het 'n belangrike fase in die voorgeskiedenis van die huidige Ou Goewerments- of Staatsgebou ingetree.

Aangemoedig deur die sukses wat hy met sy ontwerp vir die nuwe Pretoriase landdros- en poskantoorgebou en ook enkele ander geboue behaal het, het argitek Simmonds ook aan die openbare prysvraag vir 'n ontwerp van 'n nuwe Goewermentsgebou op Pretoria deelgeneem. Nadat die Tenderkommissie, wat deur die Regering vir dié doel aangestel is, die verskillende ontwerpe onder oë geneem en voorkeur gegee het aan die ontwerp van Simmonds bo dié van Menze, Schürmann, De Witt, De Rapper en ander argitekte - wat in daardie jare as argitekte in die Republiek en sy buurstade op die voorgrond gekom het - en die Regering die aanbeveling van die Tenderkommissie aanvaar het, is 'n tweede kommissie aangestel met die opdrag om aandag aan die bestek te gee. Die Bestekkommissie, wie se deeglike en kritiese ontleding van die bestek daartoe gelei het dat die Simmonds-ontwerp deur die Regering afgekeur is, het bestaan uit Johann Rissik, as Voorsitter, argitek Simmonds, boukontrakteur Marinus Franken en Klaas van Rijse jr., 'n knap boukundige wat in die begin van 1887 van Amsterdam in Pretoria aangekom het en by 'n privaat firma werksaam was.

'n Deeglike ondersoek en bespreking van alle aspekte van die bestek - waartydens Klaas van Rijse as verkose sekretaris van die Bestekkommissie 'n belangrike, leidende en deurslaggewende rol gespeel het - het soveel gebreke in die bouplan aan die lig gebring en so 'n groot aantal wysigings en aanvullings noodsaaklik gemaak, waardeur die boukoste van

£25 000 tot £40 000 opgestoot sou word,²⁹ dat die Regering geen ander keuse gehad het nie as om die Simmonds-ontwerp af te keur en 'n besluit te neem om later in die jaar opnuut aandag aan die hele aangeleentheid te gee.³⁰ Sodoende het die werk van die Bestekkommissie daartoe gelei dat 'n nuwe Goewermentsgebou volgens die ontwerp van argitek Simmonds nie tot stand gekom het nie en die weg vir die histories- en argitektonies-belangrike ontwerp van Sytze Wierda oopgelaat het.

Uit eie beweging en sonder om deur die Regering gevra te word, het Klaas van Rijsse vanaf Julie 1887 begin om self sy hand aan die ontwerp van 'n Goewermentsgebou te waag. Die kritiese bespreking van die Simmonds-ontwerp saam met die „Inspecteur van Publieke Werken“, die argitek en 'n bekende Pretoriase boukontrakteur, het hom in die geleentheid gestel om op hoogte te kom van die aard en omvang van die terrein, die behoeftes van die Regering ten opsigte van 'n goewermentsgebou en al die ander vereistes wat op daardie stadium aan die belangrikste gebou op die regeringsetel gestel is.

Die Van Rijsse-ontwerp is voltooi kort voordat pres. Kruger en 'n aantal amptenare vir 'n staatsbesoek van 'n aantal weke na Bloemfontein vertrek het. Pres. Kruger het sy tevredenheid met die ontwerp van Klaas van Rijsse uitgespreek behoudens 'n aantal noodsaaklike wysigings waarop die President aangedring het en waartoe argitek van Rijsse gereedelik ingestem en die ontwerp dienooreenkomstig gewysig het. Die Van Rijsse-ontwerp sou heelwaarskynlik deur die Regering aanvaar en die nuwe Goewermentsgebou daarvolgens opgerig ge-wees het indien pres. Kruger op daardie kritieke tydstip nie vir 'n tyd lank uitstедig was nie.³¹

Dit, kortliks, was die toestand ten opsigte van rege-ringsgeboue wat Sytze Wierda met sy koms na die Zuid-Afrikaansche Republiek aangetref het. Toe hy in die begin van November 1887 in diens getree het, het daar op die

gebied van die voorsiening van regeringsgeboue in die Republiek 'n groot, belangrike en veeleisende taak op hom gewag, nie alleen ten opsigte van Pretoria, die Witwatersrandse en Oos-Transvaalse goudvelde nie, maar ook ten opsigte van feitlik elke dorp en gehug in die Zuid-Afrikaansche Republiek.

2. DIE PERSONEEL VAN DIE „DEPARTEMENT VAN PUBLIEKE WERKEN”, 1887-1900

Die besluit van die Volksraad op 24 Junie 1887 om die Regering te magtig om 'n ingenieur wat ook die bekwaamhede van 'n argitek besit, aan te stel, het tot gevolg gehad dat die pos „Inspecteur van Publieke Werken” verval het en deur 'n nuwe pos, „Gouvernements Ingenieur en Architect”, vervang is. Johan Rissik, 'n klerk in die kantoor van die Landmeter-generaal, wat tot op daardie stadium vir 'n tyd lank ook die betrekking „Inspecteur van Publieke Werken” teen 'n ekstra jaarlikse vergoeding van £100 beklee het, se dienste in daardie hoedanigheid het bygevolg tot 'n einde gekom.

In afwagting van die aankoms en diensaanvaarding van Sytze Wierda, die benoemde „Gouvernements Ingenieur en Architect”, het Klaas van Rijssen jr., wat teen die helfte van die tagtigerjare in Amsterdam bekendheid as boukundige begin verwerf het, vanaf 3 Augustus tot 31 Oktober 1887 die betrekking van „Gouvernements Ingenieur en Architect” in waarnemende hoedanigheid beklee. In daardie paar maande het Klaas van Rijssen nie net aandag gegee aan die ontwerp van 'n nuwe Goewermentsgebou, ter vervanging van die afgekeurde ontwerp van argitek Simmonds nie, maar ook aan 'n aantal administratiewe en tegniese sake wat in die tagtigerjare normaalweg die aandag van die „Inspecteur van Publieke Werken” geniet het.³²

Met die beëindiging en ampsaanvaarding van Sytze Wierda op 1 November 1887 is Klaas van Rijssen terselfdertyd van sy waarnemende betrekking onthef.³³ Die ontslag het die „Gouvernements Ingenieur en Architect” in 'n moeilike posisie geplaas want hy het baie spoedig tot die besef gekom



PERSONEEL, „DEPARTEMENT VAN PUBLIEKE WERKEN“, PRETORIA

Boonste foto (van l. na r.)

Vakkundige personeel in die tekenkamer, „Staatsgebouw“
(Hierdie foto vervang die een wat aanvanklik hier geplaas sou word.)

Onbekend (staande); S.P. Lindhout; Onbekend (half verskuil); Klaas van Rijssen jr. (staande, op die agtergrond); J. Meeth (sittende, op die voorgrond); Sytze Wierda (staande, op die agtergrond); J.H. Rutgers (sittende, op die agtergrond); J.H. Breijer jr. en J. Winters.

Onderste foto

Personeel buitekant die „Staatsgebouw“, Januarie 1897

Agterste ry (van l. na r.)

1. J.R. Burg; 2. J.C. Gerritsen; 3. H.C. Weeber;
4. Onbekend; 5. H. Siemerink; 6. J. Gisseleire (of: Gieselaire); 7. J.H. Breijer jr. (neef van dr. Breijer);
8. J.W. Theijssen; 9. J. Meeth; 10. W. Kool.

Tweede ry van voor, sittende op stoele (van l. na r.)

1. H. Oosterbroek; 2. J.H. Hollenbach; 3. Klaas van Rijssen jr.; 4. Sytze Wierda; 5. P.J. Malan; 6. J. I. van de Stadt; 7. G. Heijink.

Tweede ry van agter, staande agter die sittendes (van l. na r.)

1. O.P. Skinner; 2. G. Zonneveld (wat hierdie name in 1943 aan dr. Ploeger verstrek het); 3. Onbekend; 4. T.E. Skinner;
5. C.D. di. Gazar; 6. J.H. Rutgers; 7. J.B. Weijers;
8. C. Klasing; 9. W. Wijsbek; 10. Onbekend; 11. J.G. Kraan.

Voorste ry (van l. na r.)

1. A. Smit; 2. S.P. Lindhout; 3. De Bruin of M.H. Bruijn;
4. J.A. Botha; 5. K. Hartshalt; 6. A.A. Stoop jr.; 7. J. Olivier; 8. P.J. de Jager; 9. Onbekend.

dat hy sy administratiewe en tegniese pligte as hoof van 'n Departement van Openbare Werke sonder klerklike en tegniese assistensie nie na behore sou kon verrig nie.

Nadat die „Gouvernements Ingenieur en Architect" op 12 November 1887 in sy eerste diensbrief aan die Staatsekretaris aansoek vir die noodsaaklikste skryfbehoeftes gedoen het,³⁴ het hy tien dae later in sy tweede diensbrief die vrymoedigheid geneem om die aard en omvang van die werksaamhede aan sy „Departement van Publieke Werken" onder die aandag van die Staatspresident en die Uitvoerende Raad te bring. Hy het die Regering daarop attent gemaak dat daar aan die departement, wat 'n paar maande vantevore opgerig is, reeds 'n uitgebreide werkkring tot stand gekom het terwyl die werksaamhede van die departement besig was om te vermeerder al na gelang die bevolking besig was om toe te neem en die gouddistrikte uitbrei. Blykens sy brief was daar op daardie stadium reeds aansoeke vir die oprigting van 'n aantal regeringsgeboue, gevangnisse en brûe, waaraan daar ten tyde van sy koms op verskillende plekke in die Republiek 'n groot behoefte bestaan het. Die „Gouvernements Ingenieur en Architect" het die Regering daaraan herinner dat die werksaamhede aan sy departement na verwagting nog meer sou toeneem. Die ontwerpe vir alle toekomstige openbare werke in die Zuid-Afrikaansche Republiek sou in die vervolg sy verantwoordelikheid wees. Juis met die oog op die uitvoering van die vele en belangrike werksaamhede was hy genoodsaak om meer personeel aan te vra. Waar die ontwerp en oprigting van goewermentsbouwerke tot op daardie tydstip byna uitsluitend aan privaat argitekte teen 'n vasgestelde vergoeding opgedra is, het dié reëling vir die Regering hoë uitgawes tot gevolg gehad. Die argument van die „Gouvernements Ingenieur en Architect" was dat die aanstelling van meer personeel aan sy nuutgestigte departement 'n aansienlike besparing vir die Staat sou kon bewerkstellig. Uit die aard van die werksaamhede wat aan die „Departement van Publieke Werken" verrig moes word, het Sytze Wierda nood-

Personeel van die „Departement van Publieke Werken" in die begin van die negentigerjare (bo) en later in die tweede helfte van die negentigerjare (onder).

saaklikerwyse voorkeur gegee aan „een persoon die eene architectonische opleiding heeft genoten en een goed teekenaar is“. 'n Gewone klerk sou nie in staat wees om die werksaamhede op die tegniese kantoor te verrig nie. Daarom het die „Gouvernements Ingenieur en Architect“ die vrymoedigheid geneem om die aanstelling van Klaas van Rijssen as opsigter by die „Departement van Publieke Werken“ aan te beveel.³⁵

Aangesien Klaas van Rijssen hom in die kort tydperk van sy verblyf in Pretoria as Sekretaris van die kommissie wat die bestek van die Simmonds-ontwerp moes nagaan, verdienstelik gemaak het, in regeringskringe bekend geraak en hom ook laat ken het as 'n aktiewe en meelewende lidmaat van die Gereformeerde Kerk, is hy op 28 November 1887 deur die Uitvoerende Raad tot „Klerk en Assistent“ van die „Gouvernements Ingenieur en Architect“ aangestel.³⁶ Naas Sytze Wierda was Klaas van Rijssen vanweë sy „architectonische opleiding“, wat hy gedeeltelik by Sytze Wierda in Amsterdam geniet het, sy ervaring as boukundige in Nederland en sy bekwaamheid, asook op grond van die feit dat hy „een goed teekenaar“ was, vanaf 1887 tot 1900 sonder twyfel een van die belangrikste figure in die „Departement van Publieke Werken“.

Met die uitsondering van twaalf maande waartydens hy in die loop van 1889 en 1890 op „non-activiteit“ was en in daardie tyd in vennootskap met J.E. Vixseboxse as argitek in Pretoria gepraktiseer het, en 'n langverloftyd van ses maande in 1897, toe hy 'n eerste besoek aan sy vaderland gebring het, het Klaas van Rijssen vanaf 1887 tot 1900 as argitek gewaardeerde assistensie aan sy onmiddellike hoof verleen.³⁷

Ofskoon Sytze Wierda vanweë sy hoofskap van die „Departement van Publieke Werken“ en sy jarelange ervaring en bekwaamheid as argitek deurentyd as onbetwiste leier van sy administratiewe en tegniese personeel opgetree en sy stempel op die ontwerp van elke belangrike openbare regeringsgebou

in die Zuid-Afrikaansche Republiek geplaas, en daarbenewens toesig gehou en raad gegee het by die ontwerp en uitvoering van „alledaagschheden“, het hy, naas Klaas van Rijse - wat gedeeltelik deur hom opgelei en vir wie se bekwaamheid, ywer en pligsvervulling hy agting gehad het - vanaf 1888 tot 1900 oor die dienste van 'n aantal ervare en bekwame Nederlandse boukundiges en argitekte beskik.

Van die tegniese personeel wat vanaf die begin van 1888 tot 1899 as argitekte, tekenaars, opsigters en ingenieurs in diens van die „Departement van Publieke Werken“ getree en vanweë hul opleiding en beroepservaring in Nederland, 'n belangrike aandeel in die meer as twaalf jaar-lange werksaamhede van dié Departement gehad het, moet naas Klaas van Rijse, die volgende tegnies-gevormde amptenare genoem word: Jan Willem van de Stadt, Jan Hendrik Hollenbach, Jan Hendrik Rutgers, Charles Ferdinand Obermeyer, Gerrit Heijink, Ernst Boursse, Jan Brink Weijers, Simon Pieter Lindhout, Johannes Meeth, Johannes Gijsbertus Kraan, Johann Carel Maximilaan Hager, P. Zoeter, P. van Exter en Ludewick Ernst Lutz.

'n Aantal tekenaars en opsigters is in die tweede helfte van die negentigerjare tydelik in diens geneem om die steeds uitbreidende werksaamhede van die „Departement van Publieke Werken“ die hoof te bied. Onder hulle was daar 'n aantal bekwame manne wat die belangrike taak van die „Hoofd van Publieke Werken“ en sy permanente personeel in 'n tydelike hoedanigheid help verlig het. Indien die Republiek nie deur oorlogsgeweld tot 'n val gebring is nie, sou hulle waarskynlik algaande permanente aanstellings gekry het. In sommige gevalle het enkeles van hulle op eie versoek die diens van die Departement verlaat en elders 'n heenkome gevind: P. Oranje, Klaas Hartshalt, Christiaan Dirk di Gazar, J.D. Staats, Van der Maas, Hendrik Siemerink, Gerrit Langman, Joseph Gisseleire, G.W. Hudson, Jan Heukelman, Wouter Kool, W. Schwartzkopf, M.H. Bruijn, Johannes W. Theijssen, H.C. Weeber, W. Meijer en J.H. Breijer jr.

het elkeen vir 'n korter of langer tydperk 'n aandeel in die werksaamhede van die Departement gehad.

As opsigters by die bou van brûe, monumente en regeeringsgeboue op verskillende plekke in die Republiek het die volgende amptenare 'n belangrike taak verrig en 'n besondere bydrae gelewer in die totstandbrenging van 'n verskeidenheid van openbare werke wat onder leiding van Sytze Wierda in Pretoria ontwerp is. In hierdie verband kan die volgende name in herinnering geroep word: P. Zoeter, H. Groeneveld, Jacob Christiaan Leijer, Klaver, Barneveld, Jurre Winters, Johannes Cornelis Gerritsen, Jacob van der Kamp, Coenraad Klasing, Henno Tjasink, B.H. Rademacher, H.C. Luitingh, Sijbrand Anema, Jan Reisiger, K.J. Engelenberg, Willem Gerrit Jolink, P.L. Bellaard, G.J. ten Haghuis, Wilhelmus Wijsbek, J.A. Smink en J.R. Burg.

Terwyl die „Gouvernements Ingenieur en Architect" en sy assistent vanaf die totstandkoming van die nuwe departement in 1887 aanvanklik ook verantwoordelik was vir die administratiewe werk wat aan dié Departement verbonde was en die tegnies-gevormde personeel wat vanaf 1888 bygekom het, ook met klerklike en administratiewe werk belas is, is die werksaamhede van nie-tegniese aard vanaf 1888 algaande deur verskillende amptenare verrig. G.R.J. Bodde, Jacob Jolink, Arthur Hansiro Gaijms, Frederik Simon Steyn, P.J. Malan, P.J. van der Westhuizen en Giel Zonneveld was onder diegene wat vir korter of langer tyd 'n bydrae gelewer het tot die grondlegging en uitbouing van die „Departement van Publieke Werken."³⁸

Met die aankoms en indienstreding van Sytze Wierda op 1 November 1887 as „Gouvernements Ingenieur en Architect", het daar 'n nuwe tydperk in die Zuid-Afrikaansche Republiek begin waar dit die Departement van Openbare Werke betref het. Met die indienstreding van 'n argitek wat ook die hoedanighede van 'n ingenieur besit het as Hoof van die wordende Departement van Openbare Werke, is die tydperk

vanaf die veertiger- tot die tagtigerjare in die Zuid-Afrikaansche Republiek wat openbare werke betref, afgesluit met die aanvang van 'n nuwe tydperk en bedeling: 'n bloeitydperk in die negentigerjare vir die totstandbrenging van sierlike en doelmatige brûe, die verbetering en bou van 'n netwerk van paaie en die oprigting van 'n aantal monumentale regeeringsgeboue in die Zuid-Afrikaansche Republiek. Die werksaamhede van Sytze Wierda as „Gouvernements Ingenieur en Architect" en mettertyd as „Hoofd van Publieke Werken" en die prestasies van die „Departement van Publieke Werken" onder sy kundige en aktiewe leiding het dan ook in die negentigerjare 'n belangrike deel gevorm van en 'n besondere bydrae gelewer tot die kortstondige bloei van die Zuid-Afrikaansche Republiek in die algemeen en van die ontplooiing van die verskillende fasette van die Hollands-Afrikaanse kultuurlewe in die besonder.

Die betekenis wat Sytze Wierda vir die Zuid-Afrikaansche Republiek gehad het, het in 'n mate verband gehou met en is beïnvloed deur die vakkundige en administratiewe personeel wat in die loop van sy ampsbekleding in die Republiek beskikbaar was en deur die owerheid tot sy beskikking gestel is. Wanneer daar met sy werk as „Gouvernements Ingenieur en Architect" en „Hoofd van Publieke Werken" kennis gemaak word om sodoende tot 'n oordeel oor sy betekenis vir die Zuid-Afrikaansche Republiek te kom, is dit opvallend dat hy in die loop van sy bykans twaalf en 'n half jaar-lange dienstyld voortdurend te kampe gehad het met 'n gebrek aan deeglik opgeleide en ervare vakkundige personeel. Dit was veral die Eerste en Tweede Volksrade wat deur hul kortsigtige en verbeeldinglose besluite ten opsigte van personeelvoorsiening en diensvoorwaardes van die benoemde personeel van die „Departement van Publieke Werken", die taak van die hoof ontsaglik bemoeilik en hom in die uitvoering van sy take en die nastrewing van sy ideale ten opsigte van sy Departement gekortwiek en in die weg gestaan het. Die gebrek aan voldoende, permanente en goed-besoldigde vakkundige

personeel, sowel as die onvermoë en versuim van die owerheid om voldoende en ruim fondse vir die totstandbrenging van sierlike en doelmatige openbare geboue te bewillig, het die „Hoofd van Publieke Werken" en sy personeel verhinder om werk van meer blywende waarde en betekenis te lewer.

Dit bly nietemin 'n merkwaardige feit dat die „Departement van Publieke Werken" onder die kragtige leiding van sy bekwame, ervare en pligsgetroue „Hoofd" - wat in die eerste plek 'n skeppende kunstenaar was en ampshalwe ook 'n moeilike administratiewe taak moes verrig - in die aangesig van talle probleme en struikelblokke binne enkele jare uitgebou is tot 'n belangrike staatsdepartement met 'n verskeidenheid van wyduiteenlopende aktiwiteite. Tot die bevordering van die aansien van die Zuid-Afrikaansche Republiek onder die volkery teen die einde van die vorige eeu, het die werksaamhede en prestasies van die „Departement van Publieke Werken" onder leiding van sy hoof veel bygedra.

3. DIE BETEKENIS VAN SYTZE WOPKES WIERDA VIR DIE ZUID-AFRIKAANSCH E REPUBLIEK

i. Die verbetering, aanleg en onderhoud van verkeersweë

'n Saak wat in die loop van die eerste paar maande na sy indienstreding in toenemende mate die ernstige aandag van die „Gouvernements Ingenieur en Architect" geniet het, was die swak toestand waarin die paaie, veral die groot transportpaaie, van die Zuid-Afrikaansche Republiek verkeer het. As gevolg van die reënseisoen van 1888 en die swaar verkeer wat die transportpaaie sedert 1886 moes dra, het die toestand van die paaie dermate verswak, dat optrede van regeringsweë ten tyde van die koms van Sytze Wierda noodsaakliker as ooit vantevore geword het. Die „Gouvernements Ingenieur en Architect", wat ook vir die bou en instandhouding van verkeersweë en brûe verantwoordelik was, het spoedig tot die besef gekom dat „de toestand waarin zij verkeerden, weldra een hinderpaal zoude worden voor de snelle ontwikkeling van de welvaart der Republiek." Na 'n studie

van die aangeleentheid het hy sy gedagtes oor die verbetering van die verkeersweë en die bou van brûe op skrif gestel en in die vorm van 'n memorie by die Regering ingedien. Dié belangrike memorie is op 31 Mei 1888 ingedien, twee dae daarna gevolg deur 'n globale berekening van koste.³⁹

Nadat die „Gouvernements Ingenieur en Architect" ten aanvang die verskillende probleme wat met die destydse metode van die bou en onderhoud van paaie gepaard gegaan het, in sy memorie opgenoem het, het hy voorts beklemtoon dat die toestand van die verkeer op die groot transport- en binne-paaie dringende en deeglike aandag vereis het. Uit sy memorie blyk dit dat hy tot die oortuiging gekom het dat daar op daardie stadium van regeringsweë voorkeur gegee moes word aan die „uitvoering van de werken in eigen dat is in onmiddellijk Gouvernements beheer", bo die „gewone wijze van uittenderen." Die enigste voorwaarde wat hy gestel het, was dat die werk in so 'n geval goed georganiseer moes word.

Sy oorwoë voorstel het daarop neergekom dat die verskillende paaie in seksies van ongeveer 100 myl of 20 uur te perd ingedeel moes word, maar met dien verstande dat die eindpunte van die verskillende seksies by hoofdorpe bepaal moes word. Die seksies wat hy voorlopig by wyse van proefneming aan die hand gegee het, was die volgende: Pretoria - Potchefstroom; Potchefstroom - Christiana (grens); Pretoria - Middelburg; Middelburg - Barberton; Pretoria - Standerton; Standerton - Utrecht (grens); Pretoria - Lydenburg; Pretoria - Marabastad (Pietersburg) en Pretoria - Zeerust (Malmani Goudvelde). Voorts het hy die wenslikheid beklemtoon om die bogenoemde seksies met sytakke of binnepaaie te verbind en ook voorstelle gemaak in verband met die personeel en toerusting vir elke seksie.

Nadat die „Gouvernements Ingenieur en Architect" 'n beraming van noodsaaklike uitgawes gemaak het, het hy daarop gewys dat alle seksie-opsigters die nodige uitvoerige

instruksies van hom sou ontvang en dat van hulle verwag sou word om weeklikse verslae oor hul werksaamhede en vordering aan die hoofkantoor te stuur.

Die voorstel van die „Gouvernements Ingenieur en Architect" wat van 'n nuwe benadering oor die aanleg, verbetering en instandhouding van paaie getuig het, het soveel byval by die Regering gevind, dat die memorie met die oog op 'n besluit op 20 Julie 1888 in die Volksraad voorgelees is.

In sy inleidende toespraak het die Staatspresident die Volksraad herinner aan die feit dat die Regering volgens wet „gehouden is tot het vragen van tenders voor het maken en onderhouden van publieke wegen" en dat enige ander sisteem nie in ooreenstemming met die bestaande wet sou wees nie. Daarom het die Staatspresident die voorstel van die „Gouvernements Ingenieur en Architect" voor die Volksraad gelê en magtiging gevra om die voorstel uit te voer soos wat reeds gebeur het ten opsigte van die bou van brûe en die verbetering van weë. Die Staatspresident was van mening dat die maak van paaie volgens die voorstel van die „Gouvernements Ingenieur en Architect" op die beste en voordeligste wyse sou kon geskied. Indien die gesamentlike bedrag bereken sou word wat tot op daardie stadium reeds vir die aanlê van paaie deur middel van tenders bestee is, sou vasgestel kon word dat die bedrag aanmerklik hoër sou wees as die beraamde uitgawes volgens die Wierda-voorstel. Die opbrengs van die wegbelasting sou aangewend kon word vir die instandhouding van die binnepaaie en van paaie wat een distrik met 'n ander een verbind. Die publieke transportpaaie sou dan volgens die voorgelegde sisteem van die „Gouvernements Ingenieur en Architect" aangelê kon word. Die Regering het dus by monde van die Staatspresident magtiging gevra „voor het werken volgens een ander dan tot nu gevolgde systeem, in 't vervolg van tijd."

In die loop van die bespreking het raadslid Maré die Wierda-voorstel aangeprys as „een der beste maatregelen die gedurende deze zitting zijn voorgebracht". Raadslid Kleijnhans

het daarop gewys dat die tendersistees nie aan sy doel beantwoord het nie. Raadslid Du Toit het die plan as uitmuntend beskrywe en 'n aantal ander raadslede het hulle ook gunstig oor die voorstel uitgelaat. Daar was weliswaar sommige raadslede wat voorkeur aan die tendersistees gegee en ook die standpunt ingeneem het dat die swak toestand van die paaie te wyte was aan die feit dat die „Gouvernements Ingenieur en Architect" nie persoonlike toesig oor die bou en onderhoud van die paaie gehou het nie. Pres. Kruger het die Volksraad egter daarop gewys dat dit vir die betrokke amptenaar, met al die ander werk wat hy te doen gehad het, totaal onmoontlik was om „gedurig op pad te zijn".

Nadat die mening uitgespreek is dat „uitbesteden bij tenders, een aloude gewoonte" was en dat die Wierda-plan daarenteen „geheel nieuw" was, is gesuggereer dat die voorstel van die „Gouvernements Ingenieur en Architect" eers beproef behoort te word. Op daardie stadium van die besprekings het selfs pres. Kruger te kenne gegee dat hy nie 'n waarborg sou kon gee dat die nuwe plan beter resultate as die vroeëre stelsel sou lewer nie. Daarom sou hy tevrede wees indien daar besluit sou word dat die tendersistees voorasnog gehandhaaf word.

Na 'n lang bespreking, waaraan 'n hele aantal volksraadslede deelgeneem, die menings skerp van mekaar verskil en die Staatspresident meer as een keer tot die debat toegetree het, is die volgende besluit aanvaar:

„De Raad gelet hebbende op Regeeringsmissive, dd. 28 Juni 1888, met ingezonden plan van het Hoofd van Publieke Werken, thans aan de orde, besluit zich te vereenigen met het plan voor den Gouvernements Ingenieur en Architect voorgesteld en draagt de Regeering op om maatregelen te nemen dienvooreenkomstig de handelen; tot betere in orde making en in stand houding der wegen, hetzelve toe te passen op de afdeelingen of secties, waar de Regeering het voor het tegenwoordige het meest noodzakelijk acht, hetzelve als een tijdelijke maatregel in werking te stellen, ter goedkeuring van den E.A. Volksraad bij zijn aanstaande zitting." 40

Op 27 Julie 1888 het die Regering vervolgens die „Gouvernements Ingenieur en Architect" opdrag gegee om 'n aanvang te maak met die werk aan die groot transportpad van Pretoria oor Heidelberg en Standerton na die Natalse grens. Die nodige personeel is aangestel en die noodsaaklike gereedskap, waens, muile en osse aangeskaf. Met die seksie Standerton - Natalse grens is reeds op 1 Oktober van dieselfde jaar 'n aanvang gemaak en 'n week daarna met dié van Pretoria oor Heidelberg na Standerton. Sedertdien is daar voortdurend met die meeste ywer aan die verbetering van dié belangrike transportpad gewerk, terwyl daar ook later in die jaar begin is met die maak van die nuwe geproklameerde pad van Heidelberg oor Greylingstad na Standerton. Op dié wyse het die voorstel van die „Gouvernements Ingenieur en Architect" daartoe gelei dat daar binne 'n jaar na sy aankoms in die Zuid-Afrikaansche Republiek gedeeltelik afgewyk is van die tendersisteen wat tot op daardie stadium gevolg is en as 'n proefneming 'n begin gemaak is om die aanleg, verbetering en onderhoud van transportpaaie die verantwoordelijkheid van die Regering te maak en die uitvoering van die volksraads- en regeringsbesluite in verband met die „nuuwe plan" aan die „Gouvernements Ingenieur en Architect" op te dra.⁴¹

In die loop van 1889 het die werksaamhede in verband met paaie baie toegeneem en het die Regering bygevolg ernstige en volgehoue aandag aan dié saak gewy. Terwyl die verkeer jaarliks in omvang toegeneem en steeds swaarder belaaide transportwaens van die transportpaaie gebruik gemaak het, het die aandag aan die bou en verbetering van verkeersweë hoë voorkeur van die kant van die Regering en die „Gouvernements Ingenieur en Architect" geniet, sodat goedere sonder enige verandering in alle rigtings in die Republiek vervoer kon word.

Met volgehoue ywer is daar in 1889 aan die verbetering van die paaie gewerk, gedeeltelik onder regeringsbeheer en gedeeltelik by wyse van tenders wat met privaat kontrakteurs

gesluit is. Dit is opvallend dat die maak en instandhouding van die transportpaaie onder beheer van die „Gouvernements Ingenieur en Architect" aanmerklik uitgebrei het. Blykbaar het dié amptenaar en sy personeel hulle voorgeneem om met niks minder as deeglike werk aan die paaie tevrede te wees nie.

In die loop van 1889 is G.J.M. Wolmarans as wegingspekteur vir die transportpad van Pretoria na Middelburg aangestel, G. Venter vir die pad van Pretoria na Rustenburg, terwyl die pad tussen Johannesburg en Krugersdorp onder toesig van wegingspekteur F.J. van Dyk geplaas is.

Aan die einde van daardie jaar het die amptenaar wat verantwoordelik was vir die totstandbrenging van die nuwe bedeling ten opsigte van die maak en instandhouding van paaie, dié aangeleentheid krities in oënskou geneem en opgemerk:

„Ik (heb bovendien) opgemerk dat het werk zoover dit bij contract geschiedt in den regel zeer veel te wenschen overlaat, en hoewel het werk in Gouvernements eigen beheer uitgevoerd ook niet volmaakt is, kan ik toch verzekeren dat zowel van mijnentwege als vanwege de Inspecteurs alles wordt aangewend om degelijk werk te maken...."42

Ook in 1890 het die werksaamhede in verband met die maak van hoofweë onder regeringsbeheer normaalweg voortgegaan. Aandag is aan die volgende paaie gegee: Van Pretoria na die Natalse grens, na Middelburg en na Rustenburg; van Johannesburg na Krugersdorp en die Vaalrivier, en van Smitsdorp na Leydsdorp. Die buitengewone reëntoestande, die drukkende geldelike toestand van die Republiek en 'n gebrek aan naturellewerkvolk, het egter 'n nadelige invloed en 'n vertragende uitwerking op die bou en instandhouding van paaie gehad.

Die instruksies wat deur die „Gouvernements Ingenieur en Architect" opgestel en waarvolgens die pligte van die wegingspekteurs gereël is, het blyke van sy administratiewe bekwaamheid gegee.

Ofskoon die kapitale besteding wat met die nuwe sisteem van regeringsbeheer gepaard gegaan het, aanvanklik hoog was in vergelyking met die werk wat vroeër net per kontrak geskied het, is die werk onder die nuwe bedeling baie deegliker verrig. Wat opmerklik is, was die groot bedrae wat in vroeër jare oor 'n lang tyd aan paaie bestee is, maar wat in 1891 die volgende kommentaar van die „Gouvernements Ingenieur en Architect" ontlok het: „..... van die werke (is er) bijna geen spoor meer te vinden....." Paaie wat deur die Regering self gemaak is, het weliswaar baie geld gekos, maar nadat dit eenmaal gereed gekom het, het dit vergelykenderwyse min onderhoudskoste geverg en ook minder klagtes van die landsburgers en reisigers van elders ontlok.⁴³

Die bou en verbetering van paaie deur die Regering self, het meegebring dat die „Gouvernements Ingenieur en Architect" 'n „Algemeene Instructie" moes saamstel waarin die wyse van uitvoering in 'n spesifikasie saamgevat en aan die volgende sake aandag gegee is: Die rigting en breedte van die paaie; die aanleg en konstruksie van gewone paaie en paaie deur moerasagtige streke, bergpasse en langs berghellings; die opvulling van kuile, gate en vore; die wegruiming van rotsblokke en klippe wat bokant die padoppervlakte uitsteek; die maak van watervore, duikers en riole; die aanleg en maak van driewe en verskillende ander sake.

Verder kon in besondere gevalle na gelang van omstandighede en in oorleg met die Hoof van Publieke Werke gehandel word.⁴⁴

Wanneer die jaarverslae van die Department van Publieke Werke nagegaan word, is dit opmerklik dat baie aandag jaarliks gegee is aan die beskrywing van dié seksies van paaie wat in die betrokke jaar aandag ontvang het. Nie net is besonderhede verstrekkend van paaie wat in regeringsbeheer was nie maar ook dié wat jaarliks nog steeds deur kontrakteurs onder toesig van die „Gouvernements Ingenieur en Architect" aangelê en verbeter is.

Die padbou-aktiwiteite van regeringsweë en deur kontrakteurs is in die loop van 1891 voortgesit, met dié verskil dat die personeel, sodra seksies gereed gekom het, drasties verminder en sekere poste afgeskaf is.⁴⁵

In uitvoering van 'n Volksraadsbesluit van 29 Junie 1892,⁴⁶ is die aanlê van nuwe paaie gestaak en is daar slegs voortgegaan met die voltooiing van dié paaie waarmee 'n aanvang gemaak en dié wat nog nie voltooi was nie. Ook is daar aandag gegee aan hoogs noodsaaklike herstelwerk. Daar is ook besluit dat die dienste van verskillende seksies werkvolk, wat onder toesig van wegingspekteurs werkzaam was, aan die begin van 1893 beëindig sou word.

Die opheffing van die tolle - waarna elders verwys word - het in 1892 gelei tot die staking van werksaamhede aan die maak van paaie. Uit finansiële oorwegings is daar slegs die allernoodsaaklikste herstelwerk aan die paaie gedoen.⁴⁷ Toe die tolle in Augustus 1893 deur 'n Volksraadsbesluit weer ingestel is, is die maak van paaie onder regeringsbeheer sowel as deur kontrakteurs weer 'n keer kragtig ter hand geneem.

'n Voorstel van die „Gouvernements Ingenieur en Architect" in verband met die algehele reorganisasie van die wegingspekteurs is op 15 Augustus 1893 deur die Tweede Volksraad goedgekeur. Daarvolgens is vier hoofinspekteurs aangestel. Aan elkeen van die benoemde hoofinspekteurs is 'n gebied toegewys, waarbinne alles wat die maak van weë onder regeringsbeheer sowel as onder kontrak aangegaan het, aan hul sorg opgedra is. Die hoofinspekteurs is in hul omvangryke en verantwoordelike taak bygestaan deur onderinspekteurs, een vir elke veldkornetswyk. Volledige instruksies vir hoof- en onderinspekteurs, asook 'n „Algemeene Instructie voor het maken en onderhouden van wegen", is opgestel.

Op die hoofweë, wat onder eie beheer gemaak sou word, is 21 permanente en tydelike seksies in 1893 opgerig ten

einde die paaie, na 'n tydperk van noodgedwonge stilstand weer opnuut in 'n behoorlike rybare toestand te bring.

Die buitengewone swaar reën in die aanvang van die somer van 1893 het groot skade aan die transportpaaie veroorsaak. Deur die „Gouvernements Ingenieur en Architect” is egter kragtige maatreëls getref om in 'n kort tyd 'n uitgestrekte netwerk van paaie van meer as 1 000 myl voldoende te herstel.

Hoewel die maak, verbetering en onderhoud van paaie op sigself 'n omvangryke taak was, het dié belangrike en omvattende taak, slegs 'n gedeelte gevorm van die werke onder beheer van die Departement van Publieke Werke.

By die aanvang van die werksaamhede onder die nuwe reëling is opdrag aan die hoofinspekteurs gegee om allereers die verskillende seksies werkvolk vir herstelwerk te gebruik ten einde die paaie in hul geheel in die kortste moontlike tydsbestek weer rybaar te maak en daarna aan sekere gedeeltes van die paaie besondere aandag te wy. 'n Pokke-epidemie en koorssiekte in die Laeveld het die werwing van naturelle werkvolk in die „Lage Velden” en „Kaapsche Goudvelden” erg bemoeilik.⁴⁸

In 1894 het die paaie, wat onder kontrak sowel as onder regeringsbeheer uitgevoer is, besondere aandag geniet.

Dit het spoedig geblyk dat die werkkringe van die vier hoofinspekteurs, wat vanaf 1 Oktober 1893 in funksie was, te uitgebreid was. Hulle was nie in staat om alles wat onder hulle beheer geplaas was, behoorlik na te gaan en te kontroleer nie. Daar het algaande ook probleme opgeduik ten opsigte van die onbesoldigde onderinspekteurs. Omdat die verwagte resultate van dié reëling nie verwesenlik is nie, het die Eerste Volksraad besluit om met ingang 1 Januarie 1895 die betrekkings van hoofinspekteur en onderinspekteurs af te skaf, en twaalf weginsekteurs in hul plek te benoem. Op versoek van die „Gouvernements Ingenieur en Architect” is die aantal weginsekteurs later na dertien uitgebrei.