

Oos van Kerkplein en Paleis- en Parlementstrate Wes van Kerkplein as toevoer en afvoerenrigting strate behou word hoofsaaklik vir openbare vervoer na en van Kerkplein eindpunte. Paul Krugerstraat Noord en Suid van die plein tot by Vermeulenstraat en Pretoriusstraat onderskeidelik en Kerkstraat Oos en Wes van die plein tot by Andriesstraat en Bosmanstraat onderskeidelik kan dan vir private voertuie gesluit word.

3. Die bykomende ruimtes sal dan dien om Kerkplein self te vergroot en vir voetgangers beskikbaar te stel in aansluiting met die herontwerp oorwegings soos hierbo onder I uiteengesit.

PARKEERHAWE :

4. In die lig van bostaande voorstelle wat daartoe sal lei dat die herontwerpte Kerkplein hoofsaaklik vir voetgangers voorsiening sal maak moet die gedagte van 'n parkeerhawe onder Kerkplein verwerp word as teenstrydig hiermee sowel as met gesonde stadsbeplanningspraktyke en as onprakties.

(a) 'n Motorhawe onder Kerkplein sal die volume van motorverkeer direk rondom die plein en in die aangrensende strate van die middestad vermeerder en sodoende verder bydra tot die verkeersophoping in die middestad, veral gedurende die spitsure. Daar word reeds onder die nuwe Provinsiale hoofgebou vir 250 parkeerplekke voorsiening gemaak. Om dus nog 700, soos voorgestel vir onder Kerkplein, na die sentrum van die middestad te trek is om 'n reeds groot verkeersprobleem in die middestad, haas onoplosbaar te maak.

(b) Die volgende beginsel t.o.v. parkering, soos in die Pretoriase verkeersplan bepleit moet as die korrekte aanvaar word: naamlik dat parkeerhawens, veral vir langtermynparkering op die omtrek van die middestad, verkieslik direk langs die voorgestelde sirkelpad, en binne gemaklik loopafstand na die middestad, voorsien moet word. Kort-termynparkering moet langs straatrande in die middestad voorkeur geniet. 'n Parkeerhawe onder Kerkplein sal ook langtermyn parkering moet bevat wat tot die groter verkeersophoping gedurende spitsure van verkeer sal lei. Gedurende die verkeersopname van 1956 is bevind dat die tekort aan parkeergeriewe in die middestad reeds 2,000 plekke beloop wat in 1966 tot 6,000 sal toeneem. Die grootste deel van hierdie tekort in 1966 nl. 5,723 sal aan langtermynparkeerplekke wees.

Hieruit blyk dat die voorsiening vir langtermynparkering om aan te sluit by die verkeersplan direk by die sirkelpad geplaas moet word en nie in die middestad self nie. Buitenstraatse kort-termynparkering in die middestad moet ooreenkomstig die verkeersplan dringend voorsien word op die ander persele soos in die plan voorgestel. Dit is egter nie alleenlik in die belang van die toekomstige gebruik van Kerkplein nie maar ook in belang van die stad en sy verkeersprobleem as geheel dat sodanige fasiliteite nie onder Kerkplein voorsien word nie.

— P. R. BOTHA.

THE ORIGIN OF THE NAME COLBYN

The April 1961 issue of "Pretoriana" contains an article entitled "The Origin of Names of Pretoria Townships". Under Colbyn it states:

"Laid out by Mr. Kneen, a descendant of Rev. Weavind of the Methodist Church, named after the village of Colby in the Isle of Man, the birthplace of Rev. Weavind. Extension No. 1 proclaimed on the farm Koedoespoort No. 299 on the 29th November, 1939. The streets in the original township are named after Ministers and Members of the Methodist Church."

A few errors have crept in which I hope may be rectified. The vendors of Colbyn were Messrs. J. H. Kneen and J. B. Gordon who had purchased the land, part of the farm Koedoespoort, from the London Wesleyan Methodist Mission Society. The sale of erven took place in 1928.

Extension No. 1 was part of the original township and was sold by Mr. J. H. Kneen to Mr. P. H. Harris. The only street in the extension is Harris Street. Mr. J. H. Kneen was not a descendant of the Rev. George Weavind and the Rev. George Weavind was not a Manxman.

Mr. J. H. Kneen was born at Colby, near Douglas, Isle of Man.

Three, and perhaps four, streets are named after Superintendents of the Wesleyan Methodist Church in the Transvaal and Swaziland. They are:

Rev. J. W. Allcock (two L's, please)

Rev. Amos Burnet (one T, please) and

Rev. John Girdle.

Some doubt exists as to whom Weavind Street is named after.

The Rev. George Weavind, who died in 1916, was apart from his position as a prominent Methodist, a well-known Pretoria public figure. He was much interested in education and for many years was a member of the School Board. The well-being of Pretoria meant a great deal to him.

He was a very old Pretorian and I have read that as far back as 1876, he conducted the services at the Dutch Reformed Church on Church Square while that Church was without a Minister, for several months until the arrival of the Rev. H. S. Bosman. His son, the late Mr. C. R. Weavind, Attorney, wrote that he thought the street was named after his father. Mr. M. T. Kneen, a son of Mr. J. H. Kneen and a partner of Mr. C. R. Weavind suggests that it is named after Mr. C. R. Weavind who did the legal work for the vendors. So there is uncertainty but I plump for the the Rev. George Weavind.

Of the two vendors a street is named after Mr. J. B. Gordon and many streets are named after his relations and friends, but there is no Kneen Street. This is because, as a business man, he no doubt knew that many people pronounce and spell the name incorrectly and he would have no street named after him.

When Colbyn was born the General Post Office was the authority for dealing with new place names. The vendors wanted the name Colby but this was inadvisable owing to the rule which forbade the use of overseas place names so the difficulty was over when a postal official added a final N and thus COLBYN emerged.

There are only three places commencing with C. O. L. B. to be found in the list of post offices in the British Isles —

Colbensloun in Ireland,
Colbren in South Wales, and
Colby in the Isle of Man.

This indicates that Colby is most probably a Celtic name — the Bin and Bren are probably the same as BRYN in Brynterion which, in Welsh, means Mount Pleasant. The BY in Colby is probably the Manx form of the word for Mount, so Colby means a depression or neck in the mountains. Mr. J. H. Kneen wanted “COLBY” because he was born at Colby, Isle of Man, but Colby and Colbyn both indicate the situation of the suburb.

— C. J. BEANES.

WIERDABRUG OOR SESMYLSPRUIT

'N PLEIDOOI VIR DIE BEHOUD VAN HIERDIE HISTORIESE BRUG

Toe genl. N. Smit op 22 Oktober 1891 die brug oor Sesmyslspruit, op die pad tussen Pretoria en Johannesburg vir die verkeer oopgestel het, het hy terselfdertyd die naam „Wierda's-brug” daaraan gegee. Vroeër in dieselfde jaar is die „Krugersbrug” oor die Vaalrivier by Standerton en die „Schoemansbrug” oor die Krokodilrivier, op die pad tussen Pretoria en

Rustenburg, voltooi terwyl die „Eloff's-brug" oor die Wilgerrivier, naby Middelburg, in Desember 1891 vir die verkeer oopgestel is.

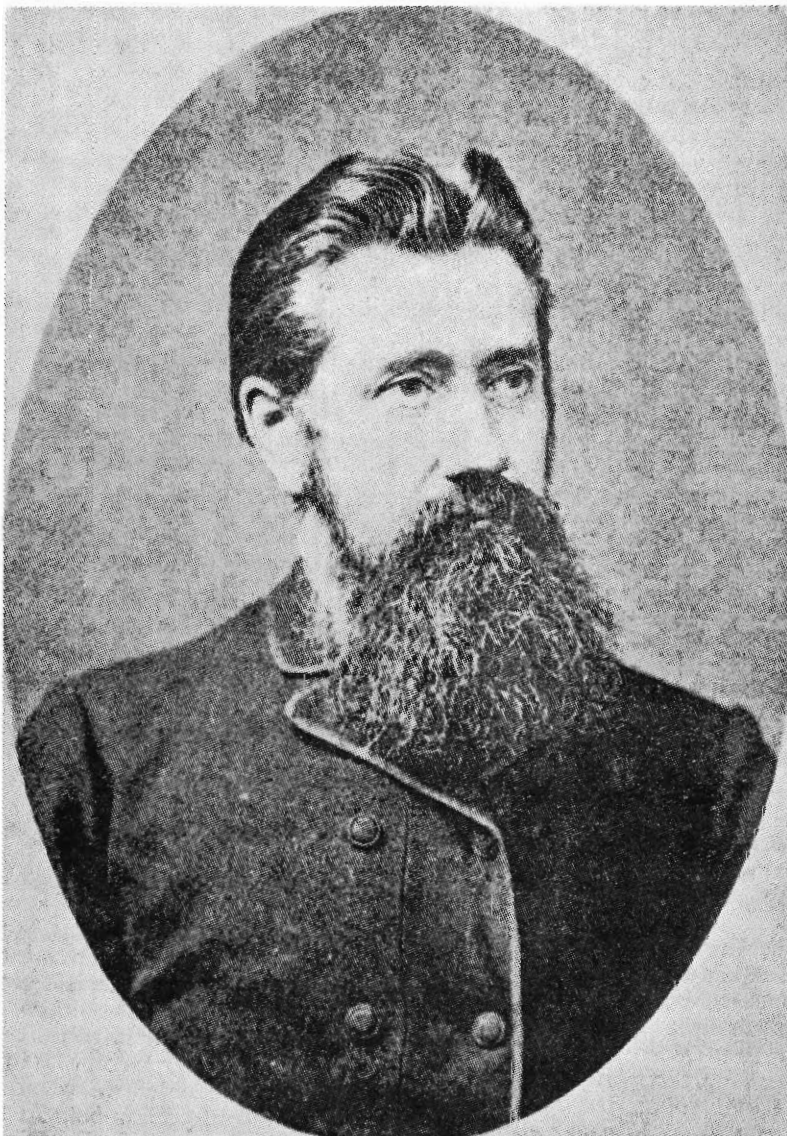
Die Wierdabrug wat in 1891 voltooi is, was egter nie die eerste brug wat op dieselfde plek totstandgekom het nie. Toe daar in 1889 met die bou van die eerste brug oor Sesmyspruit 'n aanvang gemaak is, was dit die derde brug wat deur Sytze Wierda, die Gouvernements Ingenieur en Architekt, in die omgewing van Pretoria gebou is en daarby ook een van die eerste ysterbrûe in die Republiek.

Dit is 'n interessante feit dat die heel oudste brug noord van die Vaalrivier in 1848 deur Philip Karel Minnaar, die skoonseun van J. G. S. Bronkhorst, oor die Apiesrivier gebou is. Minnaar se houtbrug kan beskou word as 'n voorloper van die teenswoordige Bereaparkbrug teenoor Walkerstraat of die Victoriabrug wat Jacob Maré- en Rissikstraat met mekaar verbind. Dit is dan ook vir hierdie rede dat die Genootskap Oud-Pretoria 'n tyd gelede voorgestel het dat die nuwe brug wat mettertyd in hierdie omgewing — as deel van die groot verkeersweg — oor die Apiesrivier gebou gaan word die naam „Minnaarbrug" moet kry. Sodoende kan die eerste brug in Transvaal op 'n gepaste wyse in herinnering geroep word.

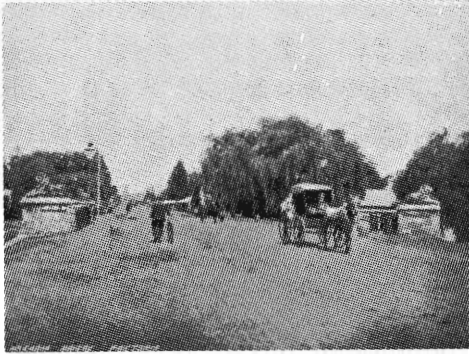
Teen die einde van 1857 is 'n begin gemaak met die bou van die eerste wabrug oor Mooirivier by Potchefstroom, die oorspronklike Noordbrug, wat dan ook mettertyd deur die plaaslike owerheid uitgevoer is.

'n Bekende brug wat in die tagtigerjare — kort voor Wierda se koms — in die omgewing van Pretoria opgerig is, was die houtbrug wat deur J. H. Fouche van Rustenburg oor die Pienaarsrivier op die pad van Pretoria na Waterberg vir £300 gebou is. In 1892 het Wierda die materiaal waarvan die brug gemaak was, sowel as die konstruksie geloof en selfs geoordeel dat 'n nuwe brug op daardie plek toentertyd onnodig was.

Na die ontdekking van goud in die Zuid-Afrikaansche Republiek het dit noodsaaklik geword dat die owerheid meer aandag moes bestee aan die onderhouding van die groot transportpaaie en talryke driewe sowel as aan die spoedige oprigting van 'n groot aantal brûe. Wierda het op 1 November 1887 sy amp as Gouvernements Ingenieur en Architekt aanvaar en dit is opmerklik dat een van die eerste sake waaraan hy sy aandag gegee het, die ontwerp van twee brûe oor die Apiesrivier was. Op 9 November was „Bestek No. 1, met tekening wegens het bouwen van twee bruggen over de Aapies Rievier met annex werken te Pretoria" gereed. Die een brug moes in Arcadia opgerig word en was bestem om die drif deur die Apiesrivier wat op daardie tyd alreeds 50 jaar in gebruik was, te vervang, terwyl die tweede brug gebou moes word waar Jacob Maréstraat teen die Apiesrivier doodgeloop het en enkele honderde treë noord van die plek waar Minnaar 40 jaar vantevore sy houtbrug gebou het. In 1887 het die gebied oos van die Apiesrivier in die rigting van die Fonteine —



SYTZE WOPKES WIERDA, G.I. & A. en H.P.W. v/d Z.A.R. (1887-1900)
Hemrik, Friesland: 28/2/1839—Seepunt, Kaapstad: 10/12/1911.



*DIE ARCADIA- OF LEEU-
BRUG ONGEVEER 60
JAAR GELEDE.*

die teenswoordige Van Boeschotenlaan — as „Lovers Walk” bekend gestaan.

In Desember 1887 het die oprigting van die twee brûe ’n aanvang geneem. J. J. Kirkness was die kontrakteur vir die Arcadiabrug. Op 24 September 1888 het die „Transvaal Advertiser” die voltooiing van Wierda se eerste twee brûe aangekondig: „The first bridges ever erected in the Transvaal merit a faithful chronicle of their success over the Apies River”, terwyl dieselfde koerant op 15 Oktober verwys na „the eldest born of the Transvaal Public Works.”

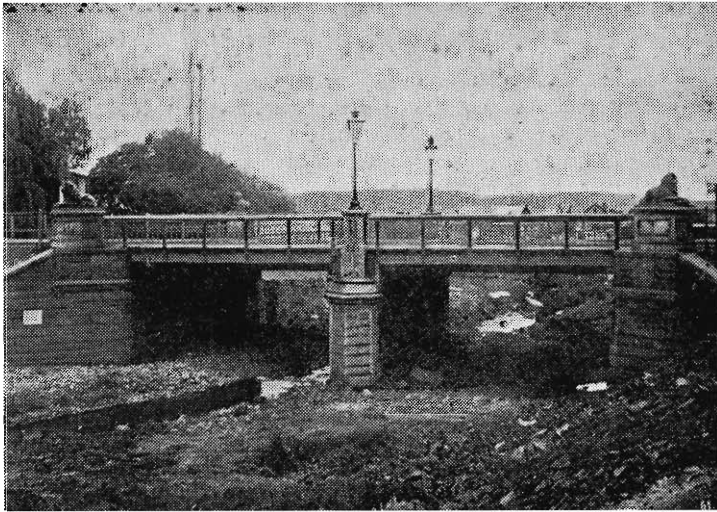
Voor die voltooiing van die twee Apiesrivierbrûe het Wierda op 12 Julie 1888 die Staatsekretaris herinner „dat toen ik deze bruggen ontwierp was ik hier maar slechts enkele dagen en kon toen nog niet genoegsaam oordeelen over de verschillende toestanden der rivieren, daar dié toestanden in Holland geheel onbekend zyn Het zyn de eerste bruggen en zullen daarom de byzondere aandacht van het publiek trekken”

Toe vloedwaters in Februarie en Oktober 1890 groot skade aan die Arcadiabrug aangerig het, het die koerante skerp hoofartikels oor die beskadigde brûe geskrywe.

In sy jaarverslag vir 1890 het Wierda ’n verduideliking gegee waarom sy brug nie in staat was om die vloedwaters te weerstaan nie:—

„Aan een der bestaande bruggen over de Aapjesrivier by Pretoria, kwam in 1890 tweemaal schade door hoog water. De eerste maal in Februari aan het oostelike landhoofd en de tweede maal in October aan het westelijke landhoofd.

„De oorzaak moet gezocht worden hierin, dat voor den bouw dier bruggen het finantieele te veel als hoofdzaak werd gesteld. Nu is het een



DIE LEEU- OF ARCADIABRUG, PRETORIA, ± 1902

natuurlijk gevolg, dat de deugd van eenig eenvoudig werk immer in verhouding staat tot de daarvoor te besteden bouwsom.

„De beide landhoofden zijn nu hersteld in materiaal, zooals dit voor deugdelijk bruggewerk behoort te zijn en kan men nu aannemen dat deze brug thans dezelfde som kost als direct voor den bouw had behooren te worden besteed. Deze herstellingen zijn dus eigenlijk als verbeteringen aan te merken, alhoewel het een feit blijft, dat de bruggen over Aapjesrivier te klein zijn, mede een gevolg van de te geringe daarvoor disponibel gestelde bouwsom. Waren de bruggen naar mijn oorspronkelijk plan gebouwd, waaromtrent thans blijkt dat het niet overdreven was, dan stond men nu niet voor dat feit.

„Het waren evenwel de allereerste bruggen en men had toen nog niet de ondervinding omtrent de kracht van het water in zulk een betrekkelijk gering riviertje.” In 1894 is die Arcadiabrug verbeter en vergroot.

Met die plasing van die vier gebeeldhoude bronslees op die vier hoeke van die brug by die Leeudrif in Arcadia, het hierdie brug mettertyd die naam „Leeubrug” gekry. Die twee lampe aan weerskante van die brug het egter mettertyd verdwyn. Skynbaar weet niemand wanneer dit verwyder is en wat daarvan geword het nie. Weet een van ons lesers miskien?

Intussen het Wierda, te midde van al sy ander veelvuldige werksaamhede en amptelike pligte — aanvanklik vingeralleen maar vanaf die einde van 1887 deur Klaas van Rysse Jr. bygestaan — ook sy aandag aan die ontwerp van ander noodsaaklike brûe gegee.

Nadat die plekke waar brûe gebou moes word sowel as die verskillende bouplanne deur die regering goedgekeur was, is tenders vir die oprigting van die brûe gepubliseer. Die publikasie van die tenderaanvrae het die „Transvaal Advertiser” in Desember 1888 gunstig beïndruk sodat die koerant aan Wierda lof toegeswaai het:— „The Government Engineer and Architect appears to be a man of energy and foresight and to possess that influence with the Government that has hitherto been wanting . . .”

Die onderbou van die verskillende brûe het in Augustus 1889 ’n aanvang geneem. Die riviere en spruite waaroor hierdie brûe gebou sou word, was die volgende:— 1. Vaalrivier by Standerton; 2. Blesbokspruit by Heidelberg; 3. Mooirivier by Potchefstroom op die pad na Venterskroon; 4. Schoon-spruit by Klerksdorp; 5. Zesmylspruit by Pretoria; 6. Krokodilrivier op die pad van Pretoria na Rustenburg.

Die brug oor die Vaalrivier is vir twee oorspannings aangelê, elk van 130 vt., dié een oor die Krokodilrivier ook vir twee spannings, elk van 40 vt., terwyl die ander brûe, ook dié een by Sesmylspruit, almal uit een oorspanning sou bestaan, eweneens van 40 vt.

Vir hierdie brugbouwerke — die eerste van hulle soort in die Republiek — moes daar ’n hele aantal struikelblokke van verskillende aard uit die weg geruim word. Die eerste probleem was die aanvoer van groot hoeveelhede Portlandsement waarvan die grootste gedeelte spesiaal uit Europa bestel moes word, juis in die tyd toe goederevervoer ontsaglik gestyg het en waardeur die aflewering dikwels baie vertraag was. ’n Tweede ernstige probleem was die verkryging van geskikte klip vir die bouwerk en laastens was geskikte en bekwame werkliede moeilik verkrygbaar. Desnieteenstaande het die bouwerk taamlik goed gevorder sodat die onderbou van die verskillende brûe teen die einde van 1890 grotendeels voltooi was.

EERSTE POGING BY SESMYLSPRUIT MISLUK.

Toe die brug by Sesmylspruit halfpad gevorder het, is dit raadsaam geag om by die een spanning nog ’n tweede te voeg, sodat die brug twee oorspannings van 40 vt. elk sou verkry. Die tenders wat vir die vergrote brug ingekom het, was almal te hoog en kon gevolglik nie gegun word nie. As gevolg van die mislukking van die tender en ook met die oog op besuiniging is daar toe besluit om die brug volgens die oorspronklike plan, d.w.s. met een oorspanning van 40 vt., te voltooi en sodoende het die onderbou op 13 September 1890 gereed gekom. Kort daarna het dit egter ten duidelikste geblyk dat die brug liewer met twee oorspanninge gebou moes



gewees het want tydens die buitengewone stortreëns in die loop van Oktober 1890 het die water met soveel onverwagte geweld deur die brugopening gestroom, dat daar ontgroning tot 'n diepte van meer as tien voet ontstaan het. Die noordelike landhoof is daardeur ondermyn en het gevolglik na vore oorgehel ten spyte van die feit dat dit op 'n diepte van 7 vt. onder die bodem van die rivier op 'n stewige gruisbedding gefundeer was. Tydens 'n tweede watervloed kort daarna is die suidelike landhoof ook ondermyn, gedeeltelik as gevolg van die feit dat die oorhellende noordelike landhoof die brugopening nog nouer gemaak het en dat daar op daardie stadium ook alreeds ontgroning plaasgevind het. Die res van die brûe wat toe in aanbou was, het die buitengewone watervloede van 1890-91 sonder enige letsel oorleef. In 1893/94 is sommige brûe weer 'n keer beskadig.

YSTERBRÛE IN DUITSLAND BESTEL.

Die tenders vir die bowebou van die nuwe brûe is in Januarie 1889 uitgeskrywe en die tenders is aanvanklik voorwaardelik aan die firma John Fowler & Co. van Londen toegeken maar later finaal aan die firma Harkort van Duisburg in Duitsland. Hierdie Duitse firma was destyds gunstig bekend vir die groot aantal groot brûe wat hulle vervaardig het en in Europa en elders in die wêreld opgerig is.

Op 17 Julie 1890 het die eerste ysterbrug, bestem vir Standerton, in Durban aangekom en die res van die ses brûe op 1 Augustus. Die verdere vervoer van die brûe vanaf Durban en hulle opstelling by die verskillende plekke van hulle bestemming, het geskied onder die regstreekse beheer van die Gouvernements Ingenieur en Architect. Ofskoon baie probleme opgeduik het — veral die gebrek aan geskoolde en ervare werkliede op die gebied van brugbou in die Republiek — het die opstelling van die brûe volgens plan en met redelike spoed verloop. Die brug van Heidelberg het op 6 November 1890 gereed gekom, die een by Potchefstroom — ter vervanging van bestaande 20 voet-wye ou houtbrug oos van die dorp — op 16 Desember. Die Klerksdorpbrug het vroeg in 1891 aan die beurt gekom.

Die uitvoering van bogenoemde werke onder direkte beheer van die G.I. & A. het besondere sorg van hom vereis maar sy jarelange onder-vinding op die gebied van brugbou in Nederland het hom destyds baie goed te pas gekom. Die werksaamhede i.v.m. die brûe wat 'n afsonderlike afdeling van die departement van die G.I. & A. uitgemaak het, het egter sonder teenspoed plaasgevind en ook 'n groot besparing vir die regering bewerkstellig.



Foto van die oorstroming van die Apiesrivier (by die samevloeiing van Apiesrivier en Walkerspruit, 'n klein endjie suid van Leeubrug) in Desember 1897.



WIERDABRUG BY SESMYLSPRUIT.

Na die ernstige beskadiging van die landhoofde van die eerste brug wat by Sesmyslspruit opgerig sou word, is 'n nuwe tender vir die onderbou van die brug uitgeskrywe wat mettertyd aan J. J. Kirkness gegun is. Vir die nuwe onderbou is die wydte tussen die landhoofde toe op 70 vt. vasgestel. Daarbenewens is die dubbel deurlaatduiker in die verhoogde toegangswêë, en ook vir hulle beskerming, op 'n sesdubbele deurlaat gebring.

Tydens die uitgrawing vir die fundering van die suidelike landhoof het dit aan die lig gekom dat die bodem uit verskillende lae bestaan, nl. uit sand, afgewissel deur dun vaste lae blouklip met 'n dikte van 3 dm. tot 1 vt. Eers op 'n diepte van 18 vt. onder die laagwaterlyn is 'n meer soliede bank gevind. Daarop kon die betonfundering toe aangelê word. Die bodem vir die noordelike landhoof bestaan in die eerste plek uit gruis maar wanneer dieper gegrawe word, word die klippe groter. Op 'n diepte van 17 vt. onder die laagwaterlyn is destyds op 'n klipbodem gestuit wat 'n geskikte vaste bodem vir die aanlê van die betonfundering verskaf het.

Met gebruikmaking van houtku'pe wat op die vaste klipbank geplaas was, is 'n betonfundering tot 'n hoogte van ses voet aangebring. Nadat dit hard genoeg geword het, is die landhoofde daarop gemessel.

Die kontrak vir die onderbou van Wierdabrug is op 12 Mei 1891 aangegaan. Die werk is met bekwame spoed begin en voortgesit sodat die hele werk op 17 Oktober afgelewer en goedgekeur is.

Die opstelling van die yster bowebou vir die verskillende brûe het intussen in 1891 volgens plan verloop nadat die eerste twee in 1890 gereed gekom het. Nadat die brug by Klerksdorp op 8 Februarie 1891 opgestel is, is 'n aanvang gemaak met die groot brug oor die Vaalrivier by Standerton. Op 17 April het die eerste oorspanning gereed gekom en die hele brug op 25 Junie. Die brug oor die Krokodilrivier, op die terrein van die teenswoordige Hartebespoortdam, is op 8 September vir die verkeer oopgestel.

Vóór die onderbou van die Wierdabrug nog heeltemal voltooi was, is daar reeds met die opstelling van die bowebou 'n begin gemaak, sodat die brug op 22 Oktober vir die verkeer oopgestel kon word en die nuwe brug sy naam van gel. N. Smit ontvang het.

Die Wierdabrug, net soos al die ysterbrûe wat tot op daardie stadium opgerig is, is volgens die sg. skarniersisteesem vervaardig. Hiervolgens word alle konstruksiedeले van die hoofdraagwande by elke knooppunt deur



Die 73 jaar-oue Wierdabrug oor Sesmyslspruit verskyn links op foto; regs die nuwe brug wat in 1951 voltooi is.



*JOHN JOHNSTON KIRKNESS.
Kontrakteur vir die onderbou van
Wierdabrug.*

middel van 'n swaar skarnier- of moerbout verbind waardeur genoemde punte soos 'n skarnier werk en daarom gevolglik minder golwende spanning in die verskillende dele van die draagwande teweegbring as by klinkbout-brûe. Hierdie sisteem is destyds baie toegepas in verskillende dele van die wêreld, veral in lande waar ervare en bekwame ambagsmanne vir brugbouwerke moeilik verkrygbaar was en arbeid ook baie uitgawes geverg het. Al die samestellende dele kon in die fabriek volkome afgewerk en in daardie staat na hulle bestemmings vervoer word. By die opstelling van die brûe was dit onnodig om een enkele klinkbout te gebruik aangesien alle dele met moerboute verbind kon word. Hierdeur kon die opstelling dan ook baie gouer geskied het as wat dit in die geval van klinkboutbrûe moontlik was. In die Republiek het dit op voldoende wyse geblyk dat die brûe volkome aan hulle doel beantwoord.

Die brûe was vervaardig in die fabriek van die „Actiengesellschaft für Eisenindustrie und Brückenbau” te Duisberg in Duitsland.

In die loop van die negentiger jare was daar 'n uitgebreide aktiwiteit op die gebied van brugbou in die Zuid-Afrikaanse Republiek, steeds onder die aktiewe leiding van Sytze Wierda wat vanaf 1894 as die Hoofd van Publieke Werken bekendgestaan het. Sommige van sy brûe is deur die Historiese Monumentekommissie, veral deur bemiddeling van dr. Willem

Punt, tot historiese gedenkwaardighede verklaar. Vir die inisiatief wat dr. Punt in hierdie verband aan die dag gelê het, verdien hy ons opregte hulde.

Nadat in Mei 1955 berig is dat die pad tussen Pretoria en Johannesburg op plekke verdubbel gaan word en dat die Nasionale Padvervoerraad o.a. besluit het om die pad tussen Pretoria en Sesmylspruit van vier rylane te voorsien, het mens onwillekeurig gedink aan die totstandkoming van die nuwe brug oor Sesmylspruit aan die begin van 1951. As 'n onderskrif by die foto van die twee langsmekaar-geleë brûe wat in hierdie uitgawe afgedruk word, het die „Pretoria News” op 28 Februarie 1951 o.a. geskrywe: „Motorists from Pretoria now use the new bridge and incoming traffic crosses the spruit by the old Wierda Bridge. Eventually the road from the bridge to Pretoria will be doubled *and a new bridge will replace the old Wierda Bridge.*” (Onderstreping deur skrywer.)

Ek het dit steeds betwyfel of die outoriteite wat oor die verwydering van Wierdabrug besluit het, op hoogte was van die historiese belangrikheid van Wierda se brûe, insluitende hierdie een oor Sesmylspruit wat Sytze Wierda se naam dra en op dié wyse sy besondere verdienste op die gebied van brugbou verewig.

Wierdabrug besit nie die voortreflike argitektoniese kenmerke van sommige van Wierda se ander brûe nie, soos bv. die brug oor die Klein-Olifantsrivier by Middelburg wat in Junie 1897 voltooi is en waarna hyself in die volgende woorde verwys het: „De brug levert een schoon geheel op en is met haar gelijkleurige zandsteen een der fraaiste boogbruggen in Zuid-Afrika . . .”, maar omdat die geskiedenis van die brug intien verweef is met die geskiedenis van brugbou in die ou Zuid-Afrikaanse Republiek, veral in dié sin dat dit een van die eerste ysterbrûe in die Republiek was, nou alreeds vir meer as 70 jaar in daaglikse gebruik is en bowendien die naam van die destydse G.I. & A. en H. van P.W. van die Republiek dra, het ek alreeds by verskillende geleenthede in die afgelope tien jaar op bestuurs- en algemene vergaderings van ons Genootskap bepleit dat Wierdabrug tot 'n historiese gedenkwaardigheid geproklameer en bewaar behoort te word. As 'n alternatief het ons ook gedink in terme van die moontlikheid dat die brug by eventuele slooping in die voorgestelde Buitelugmuseum by die Fonteine geplaas kan word. Voorkeur behoort egter gegee te word aan die behoud en bewaring van Wierdabrug op dié plek waar dit alreeds vir meer as 70 jaar 'n nuttige doel gedien en Sytze Wierda se naam in dankbare herinnering geroep het. In die loop van die tyd het Wierdabrug een van die bekendste plekname in die omgewing van Pretoria geword. Mag daar mettertyd 'n oplossing gevind word waardeur dit moontlik sal wees dat die historiese Wierdabrug oor Sesmylspruit as 'n ou brug in die nuwe verkeersweg behou kan word.

— H. M. REX.

JOINT TRAFFIC PLAN TO BE DRAWN UP FOR PRETORIA

PRESENT SCHEME FOR CITY TOO EXPENSIVE, SAYS M.E.C.

The Provincial Administration and the Pretoria City Council have been instructed by the National Transport Commission to draw up a joint traffic scheme for the city, Mr. Sybrand van Niekerk, M.E.C., said during the Budget debate in the Provincial Council recently.

It was his personal opinion that the proposed Pretoria scheme was too expensive taking into consideration the traffic it would carry. Others thought so too, he said.

Mr. Van Niekerk also announced that the National Transport Commission had agreed that a double-lane throughway with continuous islands and the necessary approaches would be constructed between Pretoria and Bronkhorstspuit.

He was replying to Mr. W. J. Seymore (Nat., Innesdale), who earlier in the debate had asked that Pretoria, with its large proportion of Government property, should receive pro rata a higher subsidy for throughways as, for instance, Johannesburg.

Mr. Van Niekerk said he wanted to give the assurance that the subsidy for Pretoria was considered by the National Transport Commission and the province on merit, taking Pretoria's unique position into consideration.

The two bodies and the City Council did not differ on that principle, but the difference of opinion affected the scope of the traffic scheme.

"Taking the traffic of Johannesburg and Pretoria into consideration, I am of the opinion that the cost of the Pretoria scheme is excessively high," he said.

REPLANNING

Subsidies, he said, were considered for a period of 12 years and if the Pretoria scheme was to cover the next 20 years, then the City Council should indicate its needs for a period which the National Transport Commission and the province was prepared to consider.

Mr. Van Niekerk said that some replanning, to bring the scheme within the financial resources of the bodies concerned, was necessary. Anything was possible at a price, but only schemes which could justify their costs, together with the services rendered, could be tackled.

— *The Pretoria News*, 19/6/62.

CITY PLANNING : OUR SOCIETY'S ROLE

On two occasions within its short but not unfruitful life the Old Pretoria Society has felt obliged to take serious notice of major planning schemes that held far-reaching consequences for the City's future. The first occasion was the Holford plan which was discussed at eight committee and general meetings during 1950 and 1951. The second occasion was the 25 year planning scheme that is now under weigh. The bare statistics show that this item was ventilated at three general meetings, one special general meeting and six committee meetings between October 1959 and May, 1962! To these discussions must be added interviews with City Council representatives and officials, Dr. Cloete's thoughtful memorandum and much correspondence.

In neither case was there a wholesale condemnation of the projects, which in any event would have been presumptuous, but rather sober and persuasive attempts to secure adaptations or modifications of certain restricted features in line with the Society's belief that the best features of the past should be preserved for posterity. The future and form of Church Square, of course, figured prominently in the deliberations on both of these plans. The Old Pretoria Society has consistently held — and endeavoured to impress its standpoint on the responsible authorities and the public — that Church Square should not undergo changes that would further mar its historical character. It will be recollected that in the intervening period between these two comprehensive plans the Society regretted that the splendid new Provincial building should be so situated as to overshadow and dwarf the Raadsaal and the Palace of Justice. It is in this spirit that the Society has inclined to the view that the proposed subterranean garage under Church Square would be out of keeping with the historical centre of Pretoria. Would not the surface entrances for vehicles and access stairways for pedestrians prove unsightly and disturbing to the unity of the Square? Would the dignity of the Square be enhanced by an inevitable concentration of traffic in the plumb centre of the City? In seeking a reasonable solution to these and other related problems your Society hopes to contribute to a reconciliation of different schools of thought that will satisfy progress and sentiment alike.

A. M. DAVEY,
Secretary, Old Pretoria Society.

Inhoud / Contents

MNR./MR. T. H. JANSE VAN VUUREN (Burgemeester/Mayor): *Pretoria se Verkeersplan/Pretoria's Traffic Plan.*

DR. J. J. N. CLOETE: *Konsep vir die Genootskap Oud-Pretoria oor Verkeersplan.*

STADSKLERK VAN PRETORIA: *Die voorgestelde parkeergarage onder Kerkplein. (Brief a/d Genootskap).*

MNR. P. R. BOTHA: *Die toekoms van Kerkplein.*

MR. C. J. BEANES: *The origin of the name Colbyn.*

MNR. H. M. REX: *Wierdabrug oor Sesmyspruit.*

“THE PRETORIA NEWS”: *Joint traffic plan to be drawn up for Pretoria.*

MR. A. M. DAVEY: *City planning: Our Society's role.*

Genootskap Oud-Pretoria

(Gestig: 22 Maart 1948)

Association Old Pretoria

(Founded: 22 March, 1948)

Ons doel: Om te waak oor die geskiedenis van ons stad en distrik.

Our aim: To preserve the past for the future of our city and district.

BESTUUR:

EXECUTIVE COMMITTEE:

Ere-President — DIE BURGEMEESTER VAN PRETORIA — *Honorary President*

THE MAYOR OF PRETORIA.

Voorsitter — DR. G. W. EYBERS — *Chairman*.

Ondervoorsitter — Mnr./Mr. NORMAN EATON — *Vice-Chairman*.

Penningmeester — Mnr./Mr. G. RISSIK — *Treasurer*.

Sekretaris — Mnr./Mr. A. M. DAVEY — *Secretary*.

Hulpsektaris en Sakebestuurder / *Assistant Secretary and Business Manager*

Mnr./Mr. T. E. ANDREWS.

Redakteur — Mnr./Mr. H. M. REX — *Editor*.

Argivaris — Dr. N. A. COETZEE — *Archivist*.

Lede — Dr. W. PUNT — *Members*.

Dr. T. S. VAN ROOYEN.

Dr. J. J. N. CLOETE.

Mnr./Mr. J. F. PRELLER.

Verteenwoordiger van die Stadsraad / *Representative of the City Council:*

Mnr./Mr. E. SMIT.

Burgemeester / *Mayor*.

Bydraes moet asb. gestuur word aan: Die Redakteur „Pretoriana”, Frans Oerderstraat 107, Groenkloof, Pretoria.

Contributions to be sent to: The Editor “Pretoriana”, 107 Frans Oerder Street, Groenkloof, Pretoria.