

MERENSKY BIBLIOTEE  
 UNIVERSITEIT VAN PRETORIA  
 April  
 17 JUL 1962  
 Registrernommer P. 62/38

# Pretoriana



## VERKEERSPLAN — PRETORIA — TRAFFIC PLAN

*Tydskrif van die Genootskap Oud-Pretoria  
 Verskyn in April, Augustus en Desember.*

—o—

*Magazine of the Old Pretoria Association  
 Published in April, August and December.*

**Prys : 20c : Price.**



**Raadslid/Councillor**  
**T. H. JANSE VAN VUUREN**  
**Burgemeester van Pretoria — 1960-1962 — Mayor of Pretoria**

*Members of the Association Old Pretoria, their friends, other interested persons and a number of candidates for the Municipal election attended a special general meeting of the Association on Friday, 23rd February, 1962 in the MacFadyen Hall. The meeting was devoted to a discussion of significant developments that are impending in the centre of Pretoria, in particular to the future of Church Square — matters that are of concern to the whole community of Pretoria.*

*His Worship the Mayor, Councillor T. H. Janse van Vuuren, explained the City Council's policy and also mentioned the progress of the plans.*

*Dr. G. W. Eybers presided at the meeting and Dr. Punt spoke on behalf of the Association. A number of candidates in the recent Municipal election also gave their views on this important matter.*

*Na sy toespraak wat hieronder gepubliseer word, het die Burgemeester tenslotte kommentaar gelever op al die menings wat in die loop van die leersame byeenkoms deur dr. Punt en die ander sprekers uitgespreek is . . .*

# **PRETORIA SE VERKEERSPLAN**

**VERDUIDELIK DEUR DIE  
BURGEMEESTER, RAADSLID**

# **PRETORIA'S TRAFFIC PLAN**

**EXPLAINED BY THE  
MAYOR, COUNCILLOR**

**T. H. JANSE VAN VUUREN**

Mnr. die Voorsitter, dames en here,

U, mnr. die Voorsitter, het my gevra om vanaand aan die vergadering die een en die ander oor Pretoria se huidige verkeersplan te vertel.

Hierdie plan het as sy fondament die straat. Met ander woorde, die pad van die stad. Waar die vorige eeu die tydperk van die kronkelpad van die ossewa was, die eerste paar dekades van die huidige eeu die fase van die treinspoor was, is ons huidige tydsgewrig die epog van die reguit en breë straat. Meer as honderdmiljoen motorvoertuie het die treinspoor van sy troon getuimel en die nuwe tyd van die straat geskep: die straat waarop 'n groot gedeelte van die mensdom elke jaar, baie ure deurbring. In sy verskeie vorms het die straat tot 'n nuwe lewensruimte vir die mense geword—van die eenvoudigste amper doodse dorpstraatjie tot die moderne supersnelweg met sy hoogtepunt van volmaking in die Duitse Autobahn en die Amerikaanse „super highway”.

Die straat is so oud soos die mens self. Dit was nie geweldige betonmengers en monstertagtige skopgrawe wat die straat geskep het nie, maar

die uitroeiende en voortbeurende mens. 'n Nek in 'n berg het die eerste bergpas geword. Al langs die dale en riviertjies het die bergpaaie opgekronkel, en vandag volg baie van die moderne motorpaaie daardie vroeëre handelsweë.

Die straat is een van die wonderlikste skeppings van die mens. Dit het hom deur die jaarduise van sy ontwikkeling begelei, het hom gehelp om nuwe lewensruimte te verower, uit te brei en met die lewensruimte van ander volkere te verbind.

Daar was mense wat die straat liefgehad het. Op hul manier het hulle dit as heilig beskou, het altare langs die pad gebou en het gevra dat hul grafte langs die pad moes wees. En daar was ook mense wat die pad vermy het, wat ontuggeld vir straatbou gebruik het, en huise vir siekes langs die straat opgerig het sodat epidemies deur pelgrims met die straat verder gedra kon word.

Tans het beide die mens en sy moderne voertuig meer ruimte nodig. Die gebrek daaraan veroorsaak ophoping van beide mense en voertuie en lei tot onwenslike maar, in die omstandighede, onvermydelike vertraging.

En vandag is Pretoria, met die twintigste eeu as agtergrond, besig om sy strate op die fondament deur die Voortrekkers gelê, uit te bou, te verbreed en daaroorheen te bou.

Dit is een van die pligte van die Stadsraad om alles in die werk te stel om aan die geweldige eise wat hieruit voortspruit, te voldoen. Waarnemings wat deur tegnisi dwarsdeur die wêreld gedoen word, bewys dat massavervoer nie die oplossing van die stedelike verkeersprobleme verskaf nie. Dit is veral die geval in Pretoria waar die digtheid van bevolking so laag is. Pretoria se residensiële ontwikkeling noodsaak die gebruik van privaatmotorvoertuie meer as dié stede met 'n hoër bewoningsdigtheid. In dié opsig sal die munisipale busdiens 'n meer doeltreffende bydrae kan maak wanneer daar van deurweë gebruik gemaak kan word. Sommige het moltreine as 'n oplossing genoem, maar Pretoria kan so 'n stelsel, vanweë sy hoë koste, nie oorweeg nie.

Die verkeersplan wat tans deur die Stadsraad oorweeg word, berus op 'n sorgvuldige verkeersopname 'n paar jaar gelede. Die doel daarvan is om voorsiening te maak vir die bykomende voertuie wat met die groei van die stad en die bevolkingstoename, asook met inagneming van die steeds groeiende aantal nie-blanke motorvoertuigeienaars, verwag word.

Dit is onwenslik om die bestaande strate veel wyer te maak. In die geval van sekere strate, soos bv. Parkstraat, sou dit die verwydering van 'n groot aantal van ons pragtige bome tot gevolg hê. Daarbenewens sal dit in baie gevalle noodsaaklik wees om 'n groot aantal bestaande geboue te sloop. Afgesien van u genootskap se besondere belang in hierdie aspek van die saak, veral met inagneming van die historiese waarde van sulke geboue, sal dit 'n uiters duur proses wees. Maar selfs as dit gedoen word, sal die bykomstige dravermoë van 'n straat wat verbreed is, nie die koste regverdig nie en sal so 'n skema daarbenewens ook nog uit 'n veiligheidstandpunt

ondoeltreffend wees. Deurweë, daarenteen, sal bestaande strate aanvul en is die mees praktiese manier om 'n hoë dravermoë en verkeersveiligheid op 'n mees ekonomiese wyse te verskaf.

The two main aspects of the traffic plan are the provision of a central ring road and of throughways. The main function of the ring road is to connect the throughways coming from the various directions. The throughways, with strategically situated parking areas as an additional factor, will result in eliminating the necessity of through-traffic having to cross the congested central area. It will also be possible to make better use of the north-south streets because the on- and off-ramps will be situated mainly along Skinner and Bloed Streets.

The all-day parker who, during peak hours, when he comes to work or goes home, contributes much to the traffic congestion, will also greatly disappear because he will be able to make use of the parking facilities on the periphery of the central area and along the throughways.

The throughways themselves will, as far as possible, be situated in open excavations about 20 feet below ground level. Sunken throughways are desirable so as to permit the purely local traffic to cross them by means of bridges. In this way the through-traffic does not impede the local traffic, and vice versa. Traffic noise and its resultant nuisance to residents of properties facing on to streets will be greatly eliminated and reduced to a minimum, because the through-traffic moves at such a low level.

However, such sunken throughways are not possible everywhere. At a few places where of necessity they have to be constructed above ground level, neat and elegant concrete bridges will be used, with a pleasing appearance, of flowing lines and with a minimum of pillars. The whole planning and construction thereof will be aimed at ensuring a neat and appealing appearance.

Speaking generally, I would observe that as far as the Council and its officials are concerned, I can assure you that they are continuously striving to retain untarnished the beauty of the city and its historical structures. But, in the case of a city, just as in that of a family, costs also play an important role and this is an aspect which must be carefully considered. In order to keep these costs as low as possible, the traffic plan was drawn up to provide at minimum cost an integrated system of throughways, freeways and arterial roads. The plan is in every respect supplementary to, and an adjustment of, the existing street programme and only a minimum change and widening of existing streets are envisaged.

Talking about costs, I should mention that the whole scheme, spread over 25 years, will cost some R50,000,000. For the current financial year, the State Treasury authorised loan moneys for this purpose totalling R1,250,000 for the purchase of properties required for the scheme. The amount spent on the acquisition of suitable properties from 1st July, 1961, until the middel of this month amounted to R580,900.

In a number of other cases agreement has already been reached between the owners and the City Council for buying their properties and the amount to be paid for these properties totalled R192,400. The total amount spent up to date during the current year is R773,000.

Another feature of the traffic plan is a deliberate attempt to provide sufficient off-street parking at strategic places, both by way of additional definite parking areas, as well as by off-street parking facilities. This is most essential if the urgent requirements of motorists requiring either short or long-term parking, or both, are to be met.

The central ring road, for use by through-traffic and by means of which traffic generating from the various throughways will reach the central area and disperse from there, will partially be situated in excavations along Skinner Street and Bloed Street, or on raised or partially raised sections of walls or on structures with a bridge-like appearance, along the Apies River and Steenhoven Spruit.

All told there are six throughways which join the central ring road at various points. The throughway starts from East Lynne, along Michael Brink Street, up to the southern boundary of Rietfontein, turning southwards along Soutpansberg Road to join the inner ring road.

To implement this scheme, other streets in that area, such as Frates Road in Villieria, Soutpansberg Road, Michael Brink Street, and Fred Nicholson Street will have to be developed, as well as a junction southwards with Voortrekker Road up to the south spruit, along this spruit and 15th Avenue to join the throughway near Ella Street and Frates Road.

Without a map, it is virtually impossible to visualise exactly how these throughways are linked to each other. For this reason I will give you only the names of the five others, without going into detail.

They are the north-western throughway, starting at Wonderboompoort; the eastern throughway, towards the west from the municipal boundary near Park Street; the southern or Fountains throughway, from the municipal boundary near Kloofsig, underneath the Harmony Street sub-way; the the south-western throughway from the municipal boundary near the Swartkop Aerodrome on the existing Johannesburg road and along Potgieter Street, and the western throughway, an adaptation of the existing main road to Krugersdorp, along Kwagga Road to Church Street.

Die verkeersplan wat ek in breë trekke vir u geskets het, is in beginsel deur die Raad aanvaar, onderworpe aan wysigings wat nodig mag blyk.

Ter uitvoering daarvan het die Raad langs die noordekant van Skinnerstraat alreeds ongeveer 30 persent van die benodigde persele aangekoop, en langs Bloedstraat ongeveer 15 persent tot 20 persent. Langs die Apiesrivier is so te sê al 90 persent van die eiendomme aangekoop, hoofsaaklik ingevolge die aanbevelings wat in die Holford-verslag vervat is. Meeste

van die grond aan Steenhovenspruit is munisipale eiendom met die uitsondering van 'n paar erwe in Goedehoop.

Vir die noordwestelike pad, wat deel is van die noord-suid-deurroete, is minstens 90 persent van die benodigde grond al aangekoop.

Die tempo waarteen die eiendomme aangekoop word, hang tot 'n baie groot mate af van die beskikbaarstelling van fondse deur die Staatstesourie omdat die hele bedrag nie in een jaar nóg aangewend nóg beskikbaar gestel kan word nie. Dus sal dit egter nog etlike jare duur voordat al die benodigde grond aangekoop is.

Wat parkeergarages betref, het die Raad alreeds besluit dat sodra die huidige Mark na die nuwe terrein verskuif word, Markplein gedeeltelik as 'n parkeerterrein gebruik sal word tot tyd en wyl planne vir die ontwikkeling van die perseel as geheel voltooi is. Voorts het die Raad opdrag gegee dat met sulke ontwikkelingsplanne, oorweging verleen moet word aan die verskaffing van ondergrondse parkering en ander fasiliteite.

'n Paar maande gelede het die Raad dan ook besluit dat twee persele in die middestad gekoop moet word vir die oprigting van parkeergarages. Ingevolge die besnoeiing van die bedrae wat die Raad vir hierdie doel by die Staatstesourie vir goedkeuring voorgelê het, het die Raad hiervan afgesien en besluit om slegs een perseel in die huidige boekjaar aan te koop. Die Raad het ook deur die Pers 'n beroep gedoen op belanghebbendes om sentraalgeleë erwe geskik vir parkeergarages aan die Raad te koop aan te bied.

'n Basiese beginsel van enige deurwegstelsel is dat die deurweë op 'n vlak òf hoër òf laer as die bestaande straatstelsel sal loop om sodoende die gewone straatkruisings, waar verkeersknope gewoonlik ontstaan, uit te skakel. Daar is baie min gevalle waar 'n deurweg op grondvlak gebou kan word en plaaslike strate deur middel van duikers of brûe bo-oor of onderdeur die deurweg geneem kan word. Uit die oogpunt van doeltreffendheid en koste, is die gesonke weg gewoonlik voordeliger.

Alhoewel geen bepaalde Raadsbesluit ten opsigte van gesonke weë as sulks aanvaar is nie, is bogenoemde grondbeginsel van die verkeersplan wel duidelik aanvaar.

Mnr. die Voorsitter, volledigheidshalwe moet ek nog een faset van die verkeersplan aanvoer wat baie openbare belangstelling uitgelok het. Ek verwys na die voorstel — en ek sê voorstel omdat hierdie deel nog nie finaal deur die Raad goedgekeur is nie—om 'n ondergrondse parkeergarage onder Kerkplein te bou.

Vir 'n sentraalgeleë parkeergarage is Kerkplein, volgens die mening van sommige, ongetwyfde die heel geskikste plek. Hieroor, so sê hulle, kan daar by enige redelike persoon met 'n gesonde verstand geen twyfel wees nie en ek wei dus nie verder oor hierdie aspek uit nie. Wat my eie mening betref, sal ek dit duidelik ter gelegener tyd stel.

Die voorstel is om die grootste gedeelte van Kerkplein — d.w.s. noordwaarts vanaf omtrent die eindpunt van die voetgangertrappe aan die suidekant van die Plein — uit te hol. Die voorgestelde diepte van die uitholling is sowat 20 voet wat vir 'n dubbelverdieping ondergrondse parkeergarage voldoende sal wees.

Toegang vir voertuie tot die boonste verdieping sal deur middel van 'n ingang agter die wagkamer en toiletgeriewe in die suidwestelike hoek verskaf word, en 'n soortgelyke uitgang agter die Publisiteitskantoor aan die suidoostelike hoek. In- en uitgange vir voertuie direk na die onderste verdieping sal in Mutuallaan en Parlementstraat geplaas word. Verbinding tussen die twee kelderverdieping sal binne die garage voorsien word. Klein trappe sal oorkant elkeen van die vier hoofstraattoegange, vanaf die sypaadjie van die Plein, afgaan om toegang vir voetgangers tot die garage te verleen.

Hierdie plan is egter, benewens die goedkeuring van die Raad wat, soos reeds gesê, nog nie finaal daaraan gegee is nie, ook afhanklik van die goedkeuring van die Regering ingevolge die skenkingsvoorwaardes wat deur die Regering met die oordrag van Kerkplein aan die Stadsraad daaraan geheg is.

Ek wil egter u aandag pertinent daarop vestig dat daar nie aan die Krugerstandbeeld „getorring” sal word nie. Indien die plan deur die Stadsraad en die Regering goedgekeur word, sal daar, voordat enigiets anders gedoen word, 'n sloot ietwat dieper as die voorgestelde kelderuitgraving vir die parkeergarage rondom die Krugerstandbeeld gegrawe word. Hierdie sloot sal met gewapende beton gevul word en alleen nadat hierdie beton ten volle verhard het, sal die uitgraving begin. Die standbeeld sal dus ongesteurd op sy eie oorspronklike stukkie grond van Kerkplein bly rus.

Na voltooiing sal 'n laag grond, om aan die vereistes van die Direkteur van Parke te voldoen, oor die „dak” van die garage teruggeplaas word vir die aanplanting van grasperke en struie op die bestaande grondvlak. Die enigste waarneembare verandering aan die Plein — afgesien van die verwydering van die ligusterbome wat, soos u almal weet, die gevolg van 'n heeltemal ander stel omstandighede was — sal die klein voetgangertrappe vanaf die sypaadjie op die vier kante van die Plein wees.

Die verkeer op die Plein sal nie aansienlik vermeerder nie aangesien die garage hoofsaaklik deur korttydperk-parkeerders gebruik sal word wat deurentyd geleidelik kom en gaan.

Mnr. die Voorsitter, u en die lede van u genootskap moet besef dat die Stadsraad nie ligtelik so 'n skema aanpak nie. Nòg die raadslede, nòg die Raad se amptenare is behep met die idee om alles wat mooi en oud en skoon is te vervang met wat moontlik 'n moderne monster kan wees. Die Raad en sy amptenare tel hulself met trots onder diegenes wat die stad en sy skoonheid in al sy vertakkings lief het.



Aan die anderkant groei die stad en moet die Raad rigting en sin aan daardie ontwikkeling gee en dit in die regte bane stuur. Lief soos ouers hul klein kinders het, bly hulle nie klein kinders nie. Lief soos die Stadsraad die stad van weleer het, is Pretoria vandag nie meer die stad van pres. Kruger soos hy dit geken het nie, nòg die stad van enige gegewe tydperk nie, maar die stad van vandag.

Vat Kerkplein self. Sou u die ou stowwerige, modderige, grasbedekte, onnette en met tye misbevuilde Plein van die vroegste dae wil behou, of sou u die Plein van die vroegste dae van hierdie eeu wil behou met sy verbrokkelende en uitmekaarvallende huise, met sy perde-„cabs” en sy perdetrems? Sou u ver wag het dat die voormalige republikeinse regering die ou grasdak-volksraadsgebou en die sinkplaat Hotel European moes laat staan, of was dit noodsaaklik, ter wille van ontwikkeling, om daardie geboue te sloop om plek te maak vir die Raadsaal waarop ons vandag almal so trots is en wat seer sekerlik een van die besienswaardigste, geproklameerde, nasionale monumente in ons stad is?

Mnr. die Voorsitter, ek pleit met u en die lede van u genootskap om met die oorweging van hierdie besondere saak, maar ook in die algemeen, redelik te bly en nie die perspektief te verloor nie. Indien daar geskilpunte is of sou ontstaan, laat ons soos lede van ’n gesin die saak in der minne skik en nie soos ’n veronregte kruisvaarder ’n veldtog op tou sit, gebaseer op verwronge en gedeeltelik onjuiste veronderstellings nie.

Noem my nog een plaaslike owerheid wat meer doen as Pretoria vir die behoud van sy natuur- en historiese skatte. Wie het nog, soos Pretoria, baie duisende morge vir natuurbewaring beskikbaar gestel? Watter ander plaaslike owerheid sou bereid wees om ’n uiters waardevolle stuk grond, al is dit dan op die oomblik voorwaardelik, aan ’n vereniging soos u s’n vir ’n opelugmuseum beskikbaar te stel? Terloops gesê die waarde van die grond is om en by een kwartmiljoen rand.

Mnr. die Voorsitter, ek wil afsluit deur u en die lede van u genootskap te bedank vir die aktiewe belangstelling wat u in die geskiedenis van ons stad stel, asook vir u medewerking in die behoud van ons historiese skatte. Ek waardeer die geleentheid wat u my gegun het om u, al is dit in baie kort trekke, ’n uiteensetting van die verkeersplan te gee. Met die deurvoering daarvan sal daar onvermydelike geskilpunte in verband met die daarstelling van die nuwe ten koste van die oue ontstaan. Laat ons egter hierdie geskilpunte soos verstandige mense benader en die sakies, met inagneming van alle betrokke aspekte, oorweeg.

Wat die Stadsraad betref, wil ek hier onomwonde verklaar dat hy ten alle tye verantwoordelik en met volle pligsbesef optree.

Mnr. die Voorsitter, aan u en die lede van u genootskap alles van die beste.

*Onderstaande memorandum oor die veelbesproke verkeersplan vir Pretoria is in Junie 1960 deur dr. J. J. N. Cloete van U.P. vir die Genootskap opgestel. Die memorandum was bedoel as 'n voorlopige konsep wat na bestudering, op 'n bestuursvergadering van die Genootskap in Augustus 1960 deeglik bespreek is.*

# **KONSEP VIR DIE GENOOTSKAP OUD-PRETORIA OOR VERKEERSPLAN**

**KOMMENTAAR OOR 'N VERKEERSPLAN VIR DIE STAD VAN  
PRETORIA GEDATEER 1 FEBRUARIE 1960**

## **INLEIDING :**

1. Die Genootskap Oud-Pretoria het kennis geneem van die voorge-noemde verkeersplan wat deur amptenare van die Stadsingenieur aan die Stadsraad voorgestel is. Op versoek van die Burgemeester gedoen tydens die bespreking wat 'n afvaardiging van die Genootskap op 24 Mei 1960 met verteenwoordigers van die Stadsraad gehad het, word onderstaande kommentaar vir oorweging aan die Stadsraad voorgelê.
2. Uit die staanspoor moet gekonstateer word dat die Genootskap die pogings van die Stadsraad en die amptenare om die beter funksionering van die stad te verseker, hoog op prys stel. Daar moet dan ook beklemtoon word dat die Stadsraad op die ondersteuning van die Genootskap kan staatmaak vir enige skema of plan wat daarop gemik is om die wyslyn van die stad en die gemeenskap in die algemeen te bevorder.
3. Daar sal besef word dat die Genootskap Oud-Pretoria nie oor die praktiese kennis, ervaring of fasiliteite beskik om oor die besonderhede en tegniese aspekte van die voorgestelde verkeersplan menings uit te spreek nie. Byvoorbeeld: Oor die finansieringsvoorstelle mag daar heelwat geredekawel kan word, maar uiteindelik is dit 'n saak waaroor die verkose raadslede sal moet besluit en die kiesers die finale seggenskap sal uitoefen. Die kommentaar sal dus hoofsaaklik tot algemene beginselaangeleenthede beperk word.

## **DIE VOORSTELLE VAN DIE AMPTENARE :**

4. Sover uit die verslag van 1 Februarie 1960 afgelei kan word, is die voorgestelde verkeersplan daarop gemik om:
  - (i) motorvervoer — hoofsaaklik private motorvoertuie — na, uit en deur die middestad te vergemaklik; en
  - (ii) parkeerfasiliteite vir private motorvoertuie in die middestad te verskaf.Die voorstelle gaan uit van die standpunt dat die ekonomiese voor-spoed van die middestad hoofsaaklik afhanklik is van die geredelike toe-

lating daartoe van die grootste aantal private motorvoertuie waarvan die meerderheid gedurende werkure in die stad geparkeer sal word. Die strate moet dus verbeter word om die groot aantal private motorvoertuie te kan dra en parkeerfasiliteite moet verskaf word — alles omdat die „gemak en gerief” van die motoris dit vereis. Die verslag stel dit immers duidelik dat die verkeersplan voorgestel is om in „die toekomstige behoeftes en begeertes” ten opsigte van motorvoertuiggebruik voorsiening te maak.

5. Daar word aangevoer dat die onderhawige plan op die „deeglikste feite” gebaseer is. Daaraan word volstrek nie getwyfel nie, maar die „feite” is slegs daardie wat op motorvoertuiggebruik betrekking het. Die feite is dan blykbaar ook op daardie aangeleentheid toegespits omdat uitgegaan is van die standpunt dat „stede van die wêreld hoofsaaklik as sentrums vir die vervoer van persone en goedere ontwikkel het.”

6. Die gevolg van die voorgenoemde benadering is dat die voorgestelde verkeersplan eintlik as ’n losstaande aangeleentheid opgestel en aangebied is. In die verslag is daar weinig blyke daarvan dat die voorstelle met die menigvuldige ander fasette van die plaaslike gemeenskap rekening gehou het en daarby ingeskakel is. Die leser van die verslag word daartoe gedwing om tot die gevolgtrekking te geraak dat die Stadsraad van Pretoria oor geen omvattende plan beskik waaruit duidelik sal blyk wat met die stad en die metropolitaanse gebied as geheel en in alle rigtings beoog word nie.

## **DIE STANDPUNT VAN DIE GENOOTSAP :**

7. Met die voorgestelde verkeersplan is dit die doel sover vasgestel kan word om fasiliteite te skep sodat die grootste aantal private motorvoertuie na, deur en uit die middestad sal beweeg. Die voorkoms van die stad moet in sekere opsigte gewysig word om aan hierdie vereiste te voldoen. Daarvoor moet sekere opofferings deur die gemeenskap gemaak word. Ten eerste is daar die groot geldelike opoffering waaroor hier, soos reeds verklaar, nie uitgewei sal word nie. Ten tweede sal sekere historiese geboue en pleine in die gedrang kom, bv. die Staatsmodelskool, Kerkplein, die Markplein en die Fonteine. Ten derde kan met ’n redelike mate van sekerheid aanvaar word dat die vreedsame aard van die stad, soos onder andere deur die boomryke strate gekenmerk, aangetas sal word. Die voorgestelde verkeersplan sal dus tot ontwikkelinge lei waardeur die aard en voorkoms van die strate van weleer sal moet swig word die strewe na ’n polsende ekonomiese sentrum wat op tegniese doeltreffendheid ingeskakel is.

8. Miskien is dit nodig om in hierdie stadium daarop te wys dat die verslag geen duidelike uiteensetting verstrek van die opofferings (behalwe die geldelike) wat deur uitvoering van die voorgestelde verkeersplan meegebring sal word nie. Met die fasiliteite en tyd tot sy beskikking kon die Genootskap Oud-Pretoria tot dusver ook nie ’n volledige inventaris van die betrokke opofferings onderneem nie. Daar word egter vertrou dat die Stadsraad so ’n opname sal verkry voordat oor die voorgestelde verkeersplan besluit sal word. Die feite in hierdie opsig sal immers ook verkry

moet word voordat so'n belangrike beleidsaak afgehandel kan word. Slegs wanneer die volledigste inligting ook oor hierdie ander terreine verkry is, kan aandag geskenk word aan *alternatiewe voorstelle wat terloops nie volledig in die verslag beredeneer is nie*, bv. die vraag of Skinnerstraat nou inderdaad die aangewese straat vir die sirkelpad sal wees en of Visagie- of Jacob Marestraat nie dalk beter daarvoor sal dien nie.

9. In die voorgaande paragraaf is daarop gewys dat die voorgestelde verkeersplan as 'n belangrike beleidsaak beskou moet word. Die hoofsaak in hierdie verband is dan ook of 'n plan wat daarop gemik is om die grootste moontlike aantal private motorvoertuie na en deur die stad te trek inderdaad die aangewese rigting is waarin Pretoria ontwikkel moet word. Hierbo is reeds daarop gewys dat die voorkoms en die aard van die stad ongetwyfeld daardeur aangetas sal word. Die Genootskap Oud-Pretoria is dan ook daarvan oortuig dat dit die noodwendige ontwikkeling sal wees dat Pretoria op maatskaplike en kulturele gebied deur die beoogde verkeersplan geskaad sal word alhoewel die uitvoering van die voorgestelde skema moontlike ekonomiese voordele mag meebring.

10. Die vraag kan dan wel ook gestel word of die verkeersprobleme in die middestad inderdaad deur die voorgestelde verkeersplan opgelos sal word. Die gesonde verstand en ook die ervaring in die Verenigde State van Amerika leer dat verbeterde beheer van die verkeer, verbeterde parkeerfasiliteite en dergelike maatreëls almal daartoe bydra om slegs groter getalle motoriste na die middestad te lok. Die gevolg is dat die middestad steeds voor verkeersprobleme te staan kom niesteenstaande die groot finansiële en ander opofferings om verbeterde fasiliteite aan te bring. Daarom het stadsbeplanners in die Verenigde State van Amerika reeds tot die gevolgtrekking geraak dat die verkeersprobleme van die middestad slegs opgelos kan word deur private motorvoertuie uit die stad te weer in plaas van om hulle aan te lok. Die aangewese alternatiewe stap sou dan wees om die openbare vervoerdiens, wat in elk geval 'n voortdurende verlies wys, te ontwikkel en te propageer sodat dit deur die publiek sowel as die stadsamptenare as die beste oplossing vir die stad se verkeersprobleme aanvaar word.

11. Die opstellers van die onderhawige verkeersplan het wel na die ontwikkeling van die openbare vervoerdiens as 'n alternatiewe oplossing verwys. Hierdie alternatiewe oplossing is blykbaar ietwat ligtelik verwerp. Daar is byvoorbeeld nie daarop gewys dat die ondervinding in die Verenigde State bewys het dat 'n gewone openbare bus wat 45 passasiers kan vervoer ongeveer 25 keer soveel passasiers as 'n private motorvoertuig vervoer nie terwyl die bus slegs tweekeer soveel straatruimte as 'n passasiersmotor opneem nie. Openbare passasiersvoertuie vereis ook nie spesiale parkeerfasiliteite nie. Openbare vervoer is in elk geval ook veel goedkoper as private motorvervoer. Die nadele van passasiersbusse is natuurlik dat hulle die verkeer vertraag soos dan ook deur die opstellers van die verkeersplan aangedui word.

12. Dit is nie die bedoeling van die Genootskap om al die alternatiewe oplossings vir die verkeersprobleme van die middestad te beredeneer nie. Soos reeds verklaar, beskik die Genootskap nie oor die masjinerie om so'n taak te onderneem nie. In die voorgaande paragraaf is egter na die ontwikkeling van die openbare vervoerdienste as alternatiewe oplossing verwys, nie omdat die Genootskap dit noodwendig verkies nie, maar omdat dit op die beplanning van die middestad as 'n beginselsaak betrekking het. Verwerping van die ontwikkeling van die openbare vervoerdienste as 'n oplossing vir die verkeersprobleme beklemtoon as voorbeeld dat daar voorrang verleen word aan private motorvoertuie en dat die stadsbeplanning teen wil en dank aan die „gemak en gerief” van die motoris onderwerp word. Verder beteken dit dat die middestad as 'n hegte en hoogsgekonsentreerde sentrale *sakesentrum* ontwikkel moet word. Hierdie ontwikkeling sal noodwendig tot die grootste hoogte gevoer moet word om die groot uitgawe, wat aan die sirkelpad verbonde gaan wees, lonend te maak.

13. Terloops mag vermeld word dat die ontwikkeling van die voorgestelde sirkelpad en die daarmee gepaardgaande straatontwikkeling nie die openbare vervoerdiens sal uitskakel nie. Die openbare vervoerdiens sal behou moet word en, indien op die verlede gelet word, teen 'n verlies voorgesit moet word. Dit beteken dat die gemeenskap die openbare vervoerdiens sal moet subsidieer alhoewel reeds soveel geldelike opofferings vir die verbetering van die sirkelpad en die strate gemaak moes word.

14. Die vraag ontstaan nou of dit gewens is om die middestad van Pretoria soos hierbo aangedui te laat ontwikkel. Is dit van deurslaggewende belang vir Pretoria dat

- (i) die middestad as die hoogsgekonsentreerde *sakesentrum* moet dien en dat
- (ii) die „gemak en gerief” van die private motoris — veral die werknemers wat langtermynparkering vereis — die voorgestelde verbeterde strate en parkeerfasiliteite sal afdwing en dit ten koste van ander dinge waaraan waarde geheg word, bv. historiese geboue, strate met bome wat ook dien as 'n versiering en as oop ruimtes om lig en lug toe te laat, oop ruimtes wat tot versiering van die stad en as ontspanningsplekke kan dien, geboue wat hulle vir parkering en hulle eie tuine voorsiening maak soos byvoorbeeld die nuwe buitemuurse gebou van die Universiteit van Pretoria?

## GEVOLGTREKKINGS EN AANBEVELINGS :

15. Daar sal opgemerk word dat hierbo nie na enkele geboue, strate, pleine of ander besonderhede verwys is nie. Die strewe was om die voorgestelde verkeersplan as 'n beginselsaak te benader en te probeer bepaal in watter mate dit die stad gaan beïnvloed. Hierdie benadering moet nou volstrek nie vertolk word as 'n aanduiding dat die Genootskap Oud-Pretoria nie oor besonderhede bekommerd is nie. Intendeel, die Genootskap het met ontsteltenis verneem van byvoorbeeld die aanbou van parkeerplekke onder

Kerkplein en op die Markplein, die skending van die perseel waarop die Staatsmodelskool gebou is en die aanbou van 'n grootpad deur die Fonteinedal om maar enkele voorbeelde te vermeld. Die Genootskap wil in hierdie stadium nie die behoud van die voorgenoemde plekke op 'n individuele of *ad hoc*-grondslag bepleit nie. Die Genootskap beoog dat die Stadsraad 'n omvattende beleid sal aanvaar waardeur die historiese en gedenkwaardige geboue en pleine beskerm sal word.

16. Die Genootskap is wel bewus van die noodsaaklikheid vir verbeterings aan die strate om die toenemende verkeer te kan dra. Daar word dan ook aanvaar dat die Stadsraad vir sodanige verbeterings sal sorg, maar dan moet die saak versigtig en omsigtig benader word.

17. Die Genootskap wil hiermee 'n dringende en ernstige beroep op die Stadsraad doen om nie die voorgestelde verkeersplan te aanvaar nie voordat:

- (iv) 'n memorandum aan belanghebbendes beskikbaar gestel is waarin die praktiese implikasies en uitwerking van uitvoering van die voorgestelde verkeersplan eenvoudig en duidelik uiteengesit is;
- (ii) breedvoerig ondersoek ingestel is na alternatiewe planne of skemas om die verkeersprobleme van die middestad op te los; en dat in hierdie verband aandag geskenk word aan
- (iii) die aanvaarding van 'n duidelike beleid oor die toekomstige ontwikkeling van die middestad en dat hierdie beleid ook vir ander aangeleenthede as die verkeers- en ekonomiese belange voorsiening sal maak vgl. paragraaf 14 hierbo; en dat
- (iv) vir die doeleindes van die beleidbepaling alle belanghebbende groepe, verenigings en ondernemings sowel as vooraanstaande deskundiges die geleentheid gegun word om hulle sienswyses ahangig te maak.

— J. J. N. CLOETE.

---

*Onderstaande brief is op 17 Februarie 1962 deur die Stadsklerk van Pretoria aan die Genootskap Oud-Pretoria geskrywe om die Genootskap in te lig oor die oogmerke wat die Stadsraad van Pretoria i.v.m. 'n ondergrondse parkeergarage op Kerkplein in gedagte het.*

## **DIE VOORGESTELDE PARKEERGARAGE ONDER KERKPLEIN**

Die Stadsraad beoog 'n skema vir die verskaffing van parkering onder bedekking binne die sentrale besigheidsgebied. Sodanige parkering is uiters noodsaaklik ten einde voorsiening te maak vir die persone wat meer tyd verlang as die uur wat deur die meters toegelaat word, m.a.w. diegene wat

sê van twee tot vyf uur lank wil parkeer. By die uitvoering van hierdie skema sal die Raad sekere private grond moet aankoop en dit moet oorweeg om sy eie grond, bv. Markplein, Schoemanstraat, Skinnerstraat en Kerkplein, te gebruik.

Die laasgenoemde (Kerkplein) is ongetwyfeld die beste terrein vir 'n ondergrondse parkeergarage omdat dit sentraal geleë is en die winkelgebied onmiddellik rondom die plein asook die nuwe Provinsiale Gebou, die Raadsaal, die Sentrale Goewermentsgebou, die Poskantoor, die Paleis van Justisie, die Reserwebank en baie private geboue sal dien.

Op hierdie stadium is dit miskien goed om te beskrywe wat presies ten opsigte van Kerkplein voorgestel sou word. Die gebied sou tot 'n diepte van omtrent 20 voet uitgegrawe word, 'n dubbelverdieping-beton-garage sou dan gebou en *die oppervlakte van die plein herstel word, presies soos dit tans is*. Voertuiguitgange uit die garage sou agter die Publisiteitskantore en in Parlementstraat wees. Ingange sou tussen die Raadsaal en die openbare toiletgebou aan die westekant van die plein en in Mutualstraat wees.

Die enigste sigbare verandering op die oppervlakte van die sentrale deel van die plein sou vier trappe wees wat aan voetgangers toegang tot die garage sou verleen.

Die bou van so 'n garage sou ook ander voordele inhou benewens sy oorspronklike doel. By geleentheid soos 31 Mei laaslede, wanneer groot getalle mense ornag daar saamkom, kan die garage tydelike skuling teen ongure weer bied. Die vraagstuk van tydelike latrinegeriewe by sulke groot byeenkomste word ook al moeiliker namate die omliggende gebied bebou word. Hierdie probleem kan in die garage opgelos word.

Die kwessie van die behandeling van die Krugerstandbeeld sou vir u genootskap van oorwegende belang wees en ek wil dadelik sê dat daar nie beoog word om dit enigsins aan te raak nie. 'n Sloot sou om die fondament en tot die volle diepte van die garage gegrawe word. Dit sou dan met doelmatige gewapende beton opgevolg word. Die standbeeld en sy voetstuk sou dan op sy eie steunpilaar rus en die hoofuitgrawingswerk sou daarna voortgaan.

Daar word verwag dat die bou van die garage sowat twee jaar sou duur maar die ontsaglike voordele wat behaal sou word wanneer die oppervlakte tot sy huidige voorkoms herstel is, sou seker vir almal klaarblyklik wees.

Ek mag byvoeg dat, indien die Raad nie die plein kan gebruik nie, 'n ander sentrale terrein teen 'n koste van ongeveer R400,000 net vir die grond aangekoop sou moet word.

Planne en 'n model is by die kantoor van die Stadsingenieur, Vanderstelgebou, beskikbaar en kan te eniger tyd per reëling besigtig word.

Op hierdie stadium sou die Raad graag die versekering van u Genootskap se steun wil erlang voordat daar verder op die skema ingegaan word. Ek sal dus bly wees as u die saak aan u Genootskap vir sy kommentaar wil voorlê.

# Die Toekoms van Kerkplein

*Toespraak deur argitek P. Roelf Botha op die jaarvergadering van die Genootskap Oud-Pretoria op 21 November 1961 in die Culemborg Hotel.*

'n Oop ruimte as kern van die stadsentrum is van onskatbare waarde vir enige stad. Pretoria en sy inwoners is gelukkig genoeg om in Kerkplein so 'n oop ruimte te besit.

Kerkplein is geografies uiters strategies geleë as die kern van 'n snel-ontwikkelende besigheidsentrum en die ewe snelgroeïende groter stedelike gebied daaromheen. Daarbenewens is Kerkplein met sy ryke geskiedenis die historiese sentrum waaromheen die hele Pretoria sedert sy dae as hoofstad van die ou Transvaalse Republiek gegroei en uitgebrei het. Die geskiedenis van die stad is ineengevleg met die lotgevalle van Kerkplein. Veel meer het Kerkplein vandag simbool en uitgangspunt geword van die groei, selfstandigwording en Republiekwording van Suid-Afrika. Kerkplein het in der waarheid vandag ook volksbesit geword.

As geografiese en historiese sentrum bied Kerkplein nie alleen aan die stad nie maar ook aan die land as geheel geweldige moontlikhede. Dit is die plig van Pretoria en van sy Stadsvaders om hierdie moontlikhede wat Kerkplein bied nie alleen terwille van die stad self nie maar ook terwille van ons land in die algemeen te benut, uit te bou en vir die nageslagte as 'n sieraad te ontwikkel.

Met die oog daarop word die volgende oorwegings genoem wat die toekoms van Kerkplein behoort te bepaal.

I. Dat Kerkplein beskou sal word as kern vir die middestad en groter-Pretoria gebied wat sal dien as vergaderplek vir georganiseerde en spontane byeenkomste. Aangesien die huidige uitleg van Kerkplein homself nie hieraan leen nie is dit ons oorwoë mening dat Kerkplein her-ontwerp moet word met inagnam van die volgende:

1. Die beskikbare oop ruimte moet hoofsaaklik vir voetgangers beskikbaar gestel word.
2. Om as stadskern te dien waarheen mense vir passiewe ontspanning sowel as sosiale verkeer getrek sal word moet die uitleg voorsiening maak vir die opelugbediening van verversings, vir blomme-verkopers-stalletjies, vir opeluguitstallings, opelug orkes- en konsertuivoerings, dramatiese voorstellings ens.
3. Dit moet 'n plek wees waar byeenkomste soos politieke vergaderings en die studente se jool pleinfunksies gehou kan word. Optogte moet daar kan begin of eindig.
4. Voorsiening vir openbare byeenkomste van godsdienstige aard moet gemaak word.
5. Dit moet as vergaderplek vir byeenkomste van landswye belang dien en daarom groot getalle kan bevat met goeie uitsig van oral op die



fokuspunte waar sprekers sal staan. Dit is die aangewese plek vir Republiekdagvierings, Krugersfeeste en ander volksfeeste.

6. Die historiese karakter en betekenis van die Plein moet erken en uitgebou word.

II. Omdat Kerkplein nou reeds bloot 'n groot verkeersirkel is, en nog meer in die toekoms sal word, isoleer dit die ruimte van die Plein self en maak dit onbruikbaar vir die doel soos hierbo aangetoon. Daarom word dit voorgestel dat die her-uitleg van Kerkplein voorsiening sal maak vir die uitskakeling van private voertuigverkeer daaromheen soos dit nou bestaan.

1. Hierdie voorstel kan aansluit by die breë voorstelle vir die toekomstige verkeer van Pretoria soos vervat in die verkeersplan vir Pretoria van 1960.

Soos hierin voorgestel sal 'n ringpad rondom die middestad voorsiening maak vir deurgaande en omgaande verkeer sodat hierdie funksie van die pad rondom Kerkplein verval. Daarbenewens sal die verval van die pad rondom Kerkplein geen verlies aan parkeerplek meebring nie omdat geen of min lang of korttermyn straatrandparkering op die oomblik vir private voertuie daar voorsien word nie.

2. Die verkeer in die strate wat direk op die Plein afloop moet hiermee saam her-oorweeg word. In hierdie verband kan Mutual- en Bankstrate



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.

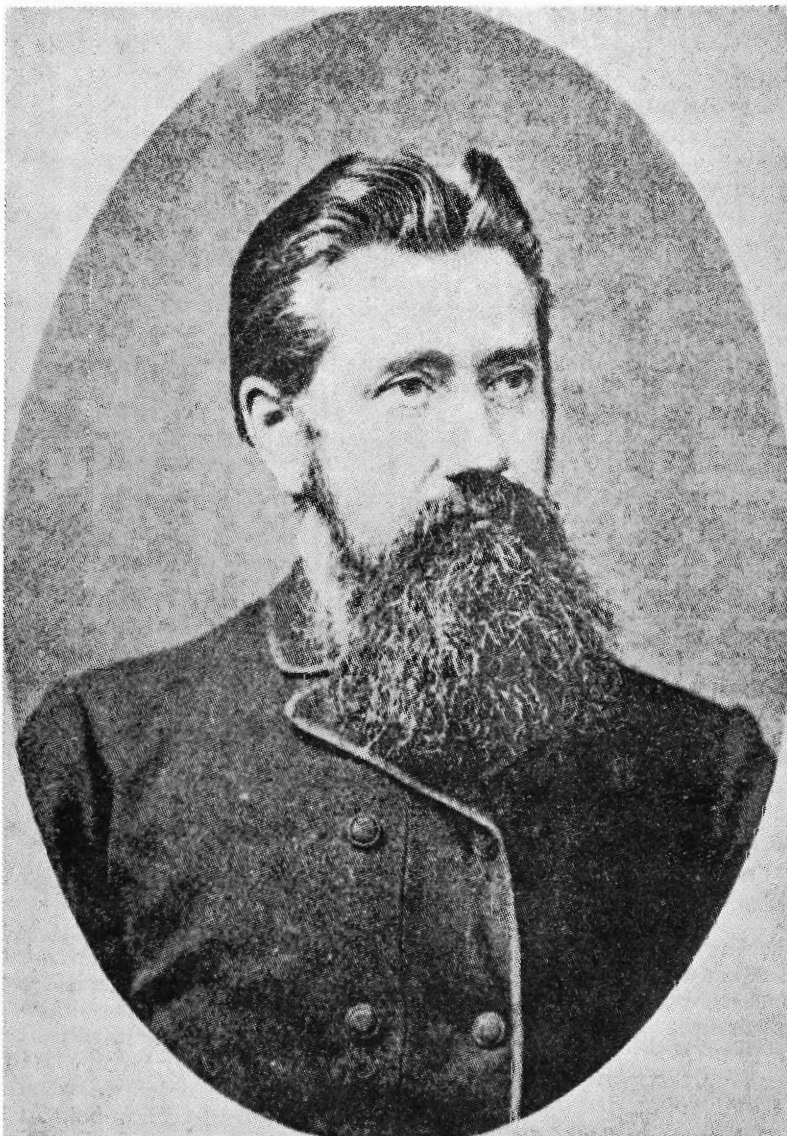
Die Wierdabrug wat in 1891 voltooi is, was egter nie die eerste brug wat op dieselfde plek totstandgekom het nie. Toe daar in 1889 met die bou van die eerste brug oor Sesmyspruit 'n aanvang gemaak is, was dit die derde brug wat deur Sytze Wierda, die Gouvernements Ingenieur en Architekt, in die omgewing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

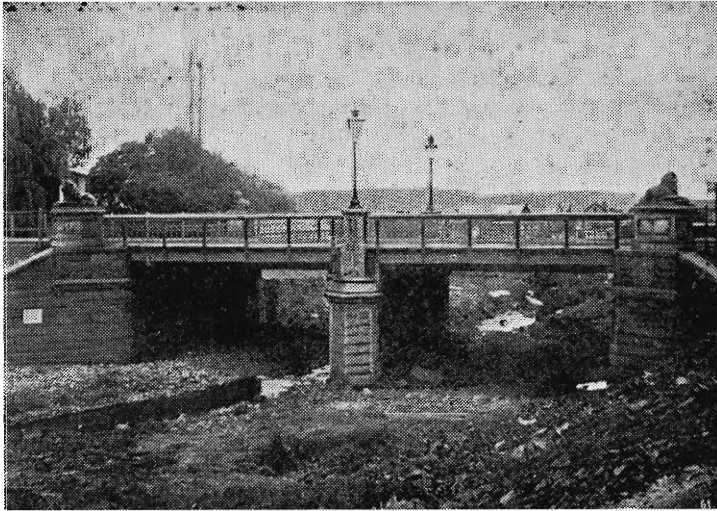
Voor die voltooiing van die twee Apiesrivierbrûe het Wierda op 12 Julie 1888 die Staatsekretaris herinner „dat toen ik deze bruggen ontwierp was ik hier maar slechts enkele dagen en kon toen nog niet genoegsaam oordeelen over de verschillende toestanden der rivieren, daar dié toestanden in Holland geheel 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 uitgraving 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*.

*Hulpsekretaris 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.