



**Gemeente
Haarlem**

Ontwikkelingen in de Haarlemse straatrichting 1850-1930

Februari 2019
Isanne Damen
Team Erfgoed

Inhoudsopgave

Inleiding	5
Het stedelijk weefsel in de negentiende eeuw	5
Bestrating	7
Standaardprofiel	7
Aanleg en onderhoud	7
Standaardmaterialen	8
Nieuwe materialen	9
Asfalt 10	
Stoepen en trottoirs	10
Bestrating in beeld	13
Standaardprofiel	13
Aanleg en onderhoud	22
Voorzieningen	25
Keien en klinkers	28
Puinbestrating	31
Nieuwe materialen	33
Stoepen en trottoirs	38
Grachten en kades	47

Stadsbomen	50
Stadsbomen in beeld	51
Publieke boomaanplant	51
Particuliere boomaanplant	65
Straatverlichting	69
'Gloeiende spijkerkoppen'	69
Een revolutionair licht	69
Een lamp in de hoogte	71
Eenheid van stijl	72
Particuliere verlichting	73
Straatverlichting in beeld	74
Conclusie	86
Bronnen	87
Literatuur	87
Noord-Hollands Archief (NHA)	87

Inleiding

Op negentiende-eeuwse foto's van de Haarlemse binnenstad lijkt een stilte over de straten van de stad te zijn gevallen. De afbeeldingen tonen een eenvoud in straatinrichting die één geheel vormt met de omringende gebouwde omgeving. Begin twintigste eeuw begint dit beeld echter te vertroebelen en raken ontwikkelingen in de Haarlemse straatinrichting in een stroomversnelling. Maar waardoor werd dit rustige straatbeeld precies gecreëerd? Welke nieuwe weg werd er ingeslagen in de vormgeving van de Haarlemse openbare ruimte?

Deze analyse van de straatinrichting tracht een beeld te schetsen hoe men de openbare ruimte gebruikte en inrichtte aan het einde van de negentiende en begin twintigste eeuw. In dit tijdsframe ondergingen de straten van Haarlem een grote transformatie. Onder druk van een grote bevolkingsgroei en nieuwe verkeersvormen werden in deze periode eeuwenoude principes van straatinrichting losgelaten en moderne, snel elkaar opvolgende, inzichten omarmt. De jaren twintig en dertig van de vorige eeuw luidden een nieuw tijdperk in op het gebied van straatinrichting. Dit tijdperk wordt daarom in deze analyse als eindpunt van de transformatieperiode aangehouden. Naast een restrictie in tijd is ook gekozen om een beperkt gebied te analyseren, namelijk enkel de Haarlemse binnenstad. De analyse belicht voornamelijk de transformatie van al bestaande wegen en straten, en niet op de nieuwe uitbreidingswijken van de negentiende en begin twintigste eeuw.

Omdat deze analyse zicht richt op overkoepelende principes in de inrichting van de Haarlemse straten, zijn losse elementen op straat grotendeels buiten beschouwing gelaten. In plaats daarvan worden drie constante factoren onderzocht die vrijwel overal in de openbare ruimte voorkomen: de aanleg van de straat zelf, waaronder het straatprofiel en de materialisering, de boomaanplant en de straatverlichting.

¹ *Stadsgezicht Haarlem, 1990, p. 3.*



Kaart van Haarlem in 1822, west boven, W.C. van Baarsel en F.J. Nautz, 1829, [NHA NL-HlmNHA_51000390-4_G].

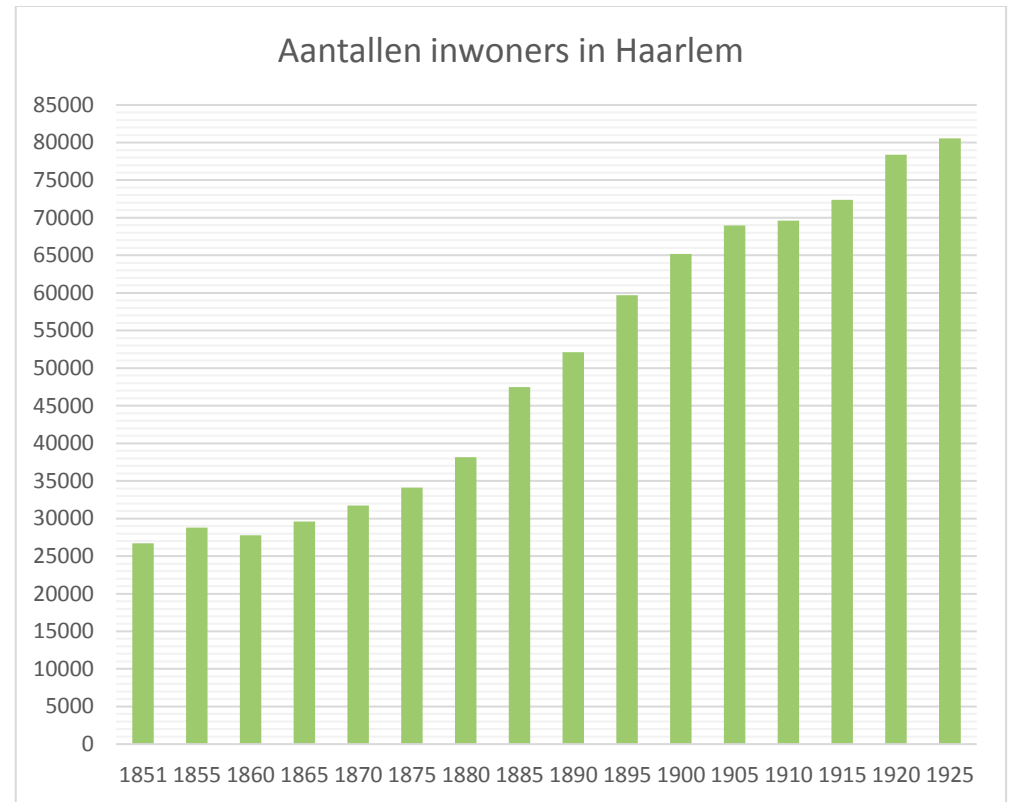
Het stedelijk weefsel in de negentiende eeuw

In de negentiende eeuw onderging Haarlem enorme veranderingen op het gebied van ruimtelijke inrichting en bevolking. Aan het einde van de zestiende en begin zeventiende eeuw kende de Haarlemse linnenindustrie een grote opleving.¹ Het gevolg daarvan was dat het inwoneraantal van de stad binnen 50 jaar meer dan verdubbelde naar bijna 40.000 inwoners. Op dat moment lag de hele stad nog binnen haar middeleeuwse ommuring, maar knapte bijna uit haar voegen.² Daarom werden er voorbereidingen getroffen voor een uitbreiding naar het noorden, toen die echter gereed kwam tegen het einde van de zeventiende eeuw bleek de stad op haar retour en was er weinig animo om de nieuwe straten en grachten te bebouwen. De economische terugval zorgde ervoor dat het inwonersaantal van Haarlem in de

² *Stadsgezicht Haarlem, 1990, p. 6.*

achttiende-eeuw weer halveerde.³ Pas vanaf circa 1830 krabbelde de stad weer op en begon men met de bouw van de kenmerkende villaparken en het station in de noordelijke zeventiende-eeuwse uitbreidingswijk. De trein en de nieuwe industrie gaven de stad in de negentiende eeuw een nieuwe impuls.⁴

Net als in andere Nederlandse steden groeide de bevolking van Haarlem aan het einde van de negentiende eeuw exponentieel, tot een stad van circa 80.000 inwoners in 1925. Onder deze enorme bevolkingsdruk werden er grote ingrepen gedaan in de ruimtelijke indeling van de stad. Vanaf 1799 begon de afbraak van de oude stadsmuren, in de daaropvolgende eeuw volgden bijna alle stadspoorten.⁵ Om de hygiëne en leefkwaliteit in de stad te verbeteren werden halverwege de negentiende eeuw vele stadsgrachten met stilstaand en stinkend water gedempt. Deze twee ontwikkelingen betekenden dat er in Haarlem nieuwe ruimte gecreëerd werd en nieuwe lanen en straten werden aangelegd met voor die tijd ongekennd grote breedtes.



Deze grafiek geeft de enorme bevolkingsgroei van Haarlem in de negentiende en begin twintigste eeuw weer. De grafiek toont dat de snelste bevolkingsgroei zich in Haarlem voordeed tussen 1875 en 1900.

³ *Stadsgezicht Haarlem, 1990, p. 7.*

⁴ *Stadsgezicht Haarlem, 1990, p. 8.*

⁵ *Stadsgezicht Haarlem, 1990, p.7.*

Bestrating

Onder invloed van het verkeer, een opkomende winkelende middenklasse en een flinke bevolkingsgroei veranderde de inrichting van de straten in de negentiende eeuw in rap tempo. Uit beeldmateriaal uit die tijd komt naar voren dat men in Haarlem zoekt naar een nieuwe straataanleg. Er wordt geëxperimenteerd met materialen en er worden ingrepen gedaan voor een goede doorstroom van allerlei (nieuwe) verkeersvormen. In dit hoofdstuk komen de grote veranderingen in bestrating en straatprofielen van de Haarlemse binnenstad in de eind negentiende en begin twintigste eeuw naar voren.

Standaardprofiel

Tot de tweede helft van de negentiende eeuw is in Hollandse steden een vrij uniform straatprofiel aan te wijzen, zo ook in Haarlem. Op foto's van grachten, straten en stegen is een middenstrook van keien te zien met aan weerszijden voetpaden van klinkers. Het geheel lag ingeklemd tussen particuliere stoepen, die in de negentiende eeuw nog goed vertegenwoordigd waren in de Haarlemse binnenstad. De keien- en klinkerstroken werden aangelegd op hetzelfde niveau. Door deze vlakheid lijken de straten extra breed en pleinen leeg en weids. Deze effenheid werd in stand gehouden door het goede onderhoud van de straten. Op afbeeldingen uit de negentiende eeuw zijn vrijwel geen gaten of kuilen te vinden in het straatoppervlak.

Het materiaalgebruik in het standaardprofiel en de kleur van het materiaal gaf een duidelijke scheiding van gebruik aan. De rijweg van keien was beter bestand tegen zwaarder verkeer dan de zachtere klinkerstroken aan weerszijden, die waren aangelegd als voetgangerspaden. In de praktijk was het gebruik van de straat echter meer fluide. In afbeeldingen is te zien dat voetgangers vrij gebruik maken van het hele straatoppervlak en in enkele straten rijuigen geparkeerd staan op de klinkerstrook.

Uitgebreide beschrijvingen over de aanleg van straten en aankoop van materialen kan men vinden in jaarverslagen van de gemeente Haarlem, die na de Gemeentewet van 1851 ieder jaar werden opgesteld. In het jaarverslag van 1881 wordt over enkele hoofdstraten, de Jansweg, Korte Veerstraat, Lange Margarethastraat, Groot Heiligland en Grote Houtstraat, vermeld dat hier een

⁶ *Verslag van den toestand der gemeente, 1881, p.80.*

keienstrook van tussen de 3 en 4 meter breed is aangelegd.⁶ Uitschieters naar boven en beneden zijn dat jaar een keienstrookje op de Baljuwslaan met een breedte van 1,25 meter en een gedeelte van de Gedempte Oude Gracht met een vlak keien van 15 meter breed.

De breedte van klinkerstroken was daarentegen bijna nergens exact hetzelfde. Klinkers werden namelijk gebruikt voor voetgangersstroken maar in sommige gevallen ook voor de aanleg van hele straten. In 1881 werd er bijvoorbeeld op de Grote Houtstraat een klinkerstrook aangelegd van 1,5 meter breed. Op de Jansweg werd een strook van 2,5 meter breed met klinkers bestraat en aan de Nieuwe Gracht een strook van 3 meter breed. De Schotersingel en de Grote Markt vormden in dit jaar de uitschieters, met klinkerstroken van respectievelijk 6 en 1,3 meter breed.

In smalle straten of stegen werd van het standaardprofiel afgeweken. Hier koos men vaak voor een bestrating uit één materiaal, enkel klinkers of keien. Ook hele brede straten, die in Haarlem ontstonden door het dempen van grachten, kregen vaak een andere indeling dan het standaardprofiel. Bijvoorbeeld door de aanleg van een verhoogde middenberm. Tegen de twintigste eeuw, beginnen zich steeds meer uitzonderingen voor te doen in inrichting van de straat en het materiaalgebruik. Met name door de intensivering van het verkeer, de komst van openbaar vervoer en de aanleg van trottoirs.

Na de demping van de Achternieuwegracht in 1869, werd op die plaats bij de aanleg van de nieuwe Parklaan afgeweken van het standaardprofiel. Deze nieuwe straat werd bestraat met een rijstraat van 5 meter breed langs de huizen en verhoogde bestrate 'voetstraten' van 3 meter breed langs de beplante middenberm.⁷ Het midden van deze laan werd ingericht als groene wandelstraat.

Aanleg en onderhoud

Een goede straataanleg was van groot belang voor het aanzien van de stad maar ook het functioneren van het economisch apparaat en voor de efficiënte verplaatsing van goederen. De Haarlemse straatvegers waren verplicht om defecten aan het wegdek te melden, zodat de gemeente daar direct op kon reageren. De stad was zelf verantwoordelijk voor het onderhoud, de inkoop van materiaal en had zelf ambachtslieden in dienst voor de bestrating. In het jaarverslag van 1865 wordt vermeld dat het stadsbestuur zelfs twee stratenmakers uit Brussel heeft laten

⁷ *Verslag van den toestand der gemeente, 1869, p.35.*

overkomen, omdat zij zeer geoefend zijn in het bestraten met keien.⁸ De lieden worden enkele jaren aangehouden omdat men zeer tevreden is met hun werk. Grotere of ingewikkelde projecten, zoals het asfalteren van straten, werden uitgevoerd via aanbesteding.

De keien en klinkers werden in het standaardprofiel altijd op dezelfde wijze gelegd, in rechte rijen naast elkaar over de breedte van de straat, met een afsluitende rij keien tussen de kei- en klinkerstroken. Het leggen van sierbestrating, zoals visgraatmotieven en diagonale vlakken, begon pas tegen de twintigste eeuw in gebruik te raken. In Haarlem was deze sierbestrating in de meeste gevallen te vinden in de invulling van trottoirs en de bestrating van hofjes. Het jaarverslag van 1863 vermeldt dat in de Magdalenastraat en Jacobijnenstraat de gemeente de “steenen diagonaalsgewijze hebben doen zetten”.⁹ Wat men hiermee bedoelt blijft gissen, maar mogelijk werden er diagonale vlakken aangelegd of een visgraatmotief. In een foto van de Magdalenastraat van vijftig jaar later zijn inderdaad vlakken met diagonaal gelegde klinkers te zien, maar de kans bestaat dat de straat in die tussentijd een keer flink op de schop is gegaan (zie foto p. 24).

Vanaf het midden van de negentiende eeuw werd er in snel tempo een netwerk van gas- en waterleidingen en riolen onder het straatoppervlak gelegd. De aanleg van deze nutsvoorzieningen en van de trambaan betekende veel voor de aanleg van straten. Hele of delen van straten werden opengebroken en opnieuw ingericht en bestraat. De gemeente zorgde in dit geval voor een nette straataanleg maar verhaalde de jaarlijkse kosten hiervoor op de gasfabriek, Duinwaterleiding-maatschappij en Hollandse IJzeren Spoorweg-Maatschappij.

In de jaren 60 van de negentiende eeuw, kreeg het departement Openbare Werken steeds meer gebrek aan middelen voor een goed onderhoud van de straten. Door het dempen van grachten en het verharderen van onverharde wegen vielen de kosten ieder jaar hoger uit dan gedacht.¹⁰ Bovendien werd het onderhoud van de straten een steeds grotere klus, door het toenemend “vertier” en uitbreiding van de

gemeente.¹¹ In 1866 wordt de wens uitgesproken om de Grote Markt van een nieuwe bestrating te voorzien, maar deze klus blijft steeds liggen vanwege geldgebrek.

Standaardmaterialen

De boodschappenlijstjes voor straatstenen, opgesomd in de jaarverslagen van de gemeente, werden naarmate de negentiende eeuw vorderde steeds ingewikkelder. In het midden van de negentiende eeuw bestonden ze nog voornamelijk uit straatkeien en klinkers. In 1859 werden er in totaal 40.000 straatkeien geleverd, voor een prijs van gemiddeld f 52,50 per duizend stuks.¹² Een jaar later werden er nog eens 40.000 keien ingeslagen om een oppervlakte van 16.000 vierkante ellen, ofwel 16.000 vierkante meters, te bestraten.¹³ Uit de jaarverslagen blijkt dat er ieder jaar tussen de 30.000 en 40.000 straatkeien werden geleverd, ondanks dat de prijs sterk kon fluctueren van 50 gulden per duizend stuks in 1859 tot 94 gulden per duizend keien in 1865.¹⁴ De prijs van klinkers was in die tijd beduidend minder, men kocht in 1868 een grote partij “waalklinkermoppen” voor f 16 en IJsselklinkers voor gemiddeld f 6 per duizend stuks.¹⁵ Ondanks dit grote prijsverschil tussen keien en klinkers is het toch opvallend dat het merendeel van het straatoppervlak werd ingevuld met keien. De keien waren beter bestand tegen zwaarder verkeer en gingen daarom langer mee. Maar mogelijk had het ook te maken met het aanzien van de straat.

Uit de jaarverslagen blijkt dat in Haarlem met een grote verscheidenheid aan soorten en formaten keien werd gewerkt. In 1900 kocht de stad een partij ‘grèskeien’ (zandstenen kinderkoppen) van 14 x 16 cm in voor een bedrag van f 123 per duizend stuks.¹⁶ Een jaar later bestelde men naast de eerste soort ook melaphyrkeien en porfierkeien (stollingsgesteenten).¹⁷ In 1905 werden er porfierkeien in twee formaten, namelijk 10 x 17 en 10 x 12 cm, ingekocht voor de keibestration.¹⁸ Deze keien werden gebruikt om in meerdere straten de versleten klinkerbestration weer te vervangen voor een keibestration. In 1910 werden er naast porfierkeien ook granietkeien besteld.¹⁹ Naast de aanschaf van nieuwe keien werden straatstenen, zowel keien als

⁸ *Verslag van den toestand der gemeente, 1865, p.45.*

⁹ *Verslag van den toestand der gemeente, 1863, p.42.*

¹⁰ *Verslag van den toestand der gemeente, 1867, p.33.*

¹¹ *Verslag van den toestand der gemeente, 1865, p.44.*

¹² *Verslag van den toestand der gemeente, 1859, p. 15. Melaphyrkeien, porfierkeien en granietkeien zijn alle drie stollingsgesteenten.*

¹³ *In 1820 werd in Nederland het metriek stelsel ingevoerd en de el gelijkgesteld aan de meter. Vanaf 1869 werden pas de oude benamingen afgeschaft.*

¹⁴ *Verslag van den toestand der gemeente, 1865, p.45.*

¹⁵ *Verslag van den toestand der gemeente, 1868, p.31.*

¹⁶ *Verslag van den toestand der gemeente, 1900, p.67.*

¹⁷ *Verslag van den toestand der gemeente, 1901, p.91.*

¹⁸ *Verslag van den toestand der gemeente, 1905, p. 70.*

¹⁹ *Verslag van den toestand der gemeente, 1910, p.103.*

klinkers, zo veel mogelijk hergebruikt.

Over de typen klinkers die de gemeente Haarlem in het midden van de negentiende eeuw gebruikte is weinig bekend. Bovendien bestonden er grote verschillen in gebruik van terminologie in de jaarverslagen als men over klinkers sprak. In de jaren 60 van de negentiende eeuw werden in de jaarverslagen meerdere malen een straataanleg van 'moppen' of 'waalklinkermoppen' benoemd.²⁰ Het zou hier kunnen gaan om een andere term voor waalklinkers, een groot formaat klinkers.²¹ Deze term kwam twee decennia later echter al niet meer voor in de jaarverslagen, vanaf toen begon men de term (straat)waalklinkers te gebruiken. Naast de aanleg van straten met 'waalklinkermoppen', bestelde de gemeente in de tweede helft van de negentiende eeuw ook IJsselklinkers (16 x 4 x 7.5 cm).²² In 1870 werden er IJsselklinkers gebruikt bij de verstrating van het Zuider Buiten Spaarne, in combinatie met waalklinkers.²³ De gele IJsselklinkers werden meestal op voetpaden of trottoirs gelegd, als alternatief voor de rode waalklinkers. In 1879 werd bijvoorbeeld in de Tulpenstraat het trottoir verhard met IJsselklinkers.²⁴

Waalklinkers werden rond 1900 steeds meer gebruikt voor de bestrating van de rijweg, de standaardbestrating van keien met klinkerstroken leek in die tijd steeds meer te vervagen.²⁵ Het ene jaar werd er meer gebruik gemaakt van klinkers en in het andere jaar werden klinkers elders weer vervangen door keien. Vooral de nieuwe straten rondom het centrum werden bestraat met klinkers. Een mogelijke verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat klinkers veel goedkoper waren dan keien en de aanwas van nieuwe straten in een steeds hoger tempo plaatsvond. Bovendien was het gebruik van klinkers flexibeler, ze zijn een makkelijk opvulmateriaal omdat de stenen in iedere gewenste grootte te slaan zijn. Ook in het centrum werden echter in 1900 een aantal rijwegen aangelegd met klinkers in plaats van keien, bijvoorbeeld aan de Bakenessergracht.²⁶ Toch werd er op de hoofdstraten nog gebruik gemaakt van keien, de keibestration van de Gedempte Oude Gracht werd verbreed en een gedeelte van de keien op de Grote Markt, de Oude Groenmarkt, de Korte Veerstraat en de

²⁰ *Verslag van den toestand der gemeente, 1865, p. 45.*

²¹ *In 1863 werd een deel van de Bakenessergracht bestraat met moppen, Jaarverslag 1863, p.42. In 1865 werd met hetzelfde materiaal de Nieuwe Gracht tussen de Kruis- en Jansstraat en een gedeelte voetpad langs de Singel tussen de Grote en Kleine Houtstraat bestraat. Verslag van den toestand der gemeente, 1865, p.45.*

²² *Bot, Vademecum, p. 59.*

²³ *Verslag van den toestand der gemeente, 1870, p.33.*

²⁴ *Verslag van den toestand der gemeente, 1879, p.37. De Tulpenstraat lag voorheen in de wijk Rozenprieel.*

²⁵ *Verslag van den toestand der gemeente, 1900, p. 71.*

Smedestraat vervangen.²⁷

In 1867 wordt voor het eerst vermelding gedaan van de aankoop van trottoirbanden en "Escauzijnsche steen", ofwel Belgisch hardsteen, voor het afwerken van ronde hoeken aan trottoirs.²⁸ Volgens Bot werden trottoirbanden in Nederland eerst uitgevoerd in porfier en na 1900 in beton.²⁹ De jaarverslagen van de gemeente Haarlem vernoemen wel trottoirbanden van een nieuw en een oud model, maar lijken nog langer gebruik te maken van natuursteen. In 1920 bestelt de gemeente zelfs eenmalig trottoirbanden van basalt.³⁰

De wegen buiten de binnenstad en hoofdwegen de stad uit hadden vaak een puinbestration. Dit was een vorm van bestrating waarbij steengruis op zand werd gestort en ingereden door de passerende voertuigen. De weg langs de Zomervaart en de Dreef had midden negentiende eeuw bijvoorbeeld een puinbestration.³¹ Maar ook het Stationsplein was tot 1868 bepuind, in dat jaar werd deze bestrating echter vervangen door 'waalklinkermoppen' met keien voor de ingang.³²

Nieuwe materialen

Tegen de eeuwwisseling werd het aanbod van materialen voor bestratingen in Nederland een stuk uitgebreider.³³ In Haarlem begon men kleine partijen afwijkende materialen in te slaan en hiermee te experimenteren. Vanaf circa 1900 werd er echter ook veel beter gedocumenteerd wat voor soorten stenen er voor de straataanleg in de stad werden gebruikt.

Een nieuw materiaal dat ten tonele kwam was de Scoria Brick. Deze steen werd van hoogovenslakken, ofwel ijzerslakken, gemaakt die vloeibaar in een vorm werden gegoten.³⁴ De steen had een blauwachtige glimmende kleur en het meest voorkomende formaat was 20 x 9 x 13 cm. De stenen werden uitgevonden in Engeland en waren een nevenproduct van enkele hoogovenbedrijven. Desalniettemin was het

²⁶ *Verslag van den toestand der gemeente, 1900, p.69.*

²⁷ *Verslag van den toestand der gemeente, 1900, p.72.*

²⁸ *Verslag van den toestand der gemeente, 1867, p.31.*

²⁹ *Bot, Vademecum, p. 569.*

³⁰ *Verslag van den toestand der gemeente, 1920, bijl. 33, p.46.*

³¹ *Verslag van den toestand der gemeente, 1866, p. 48.*

³² *Verslag van den toestand der gemeente, 1868, p.30.*

³³ *Bot, Vademecum, p.23.*

³⁴ *Bot, Vademecum, p.566.*

geen koopje, de stad Haarlem kocht deze steensoort in voor f 82 per duizend stuks.³⁵ In 1900 werden de oude keibestrating en de voetstraten in de Schagchelstraat vervangen voor dit type steen (zie foto p. 33).³⁶

Een andere nieuwkomer genoemd in de jaarverslagen was de 'straatklinkerdrieling', ofwel een klinker van een klein formaat (18 x 4.5 x 8 cm). Die net iets goedkoper, maar ook kleiner, was dan de waalklinker (21 x 5.5 x 10.5 cm).³⁷ Drielingen werden meestal gebruikt bij het bestraten van voetgangersstroken en trottoirs. In 1900 werd bijvoorbeeld in de Grote Houtstraat, tussen de Cornelissteeg en de Grote Houtbrug, de voetstraat langs de keibestrating vervangen door drielingen.³⁸

Vijf jaar later, in 1905, werd er nog een grotere verscheidenheid aan materialen besteld. Zo werden er 65.548 ijzersteentegels besteld voor f 96,- per duizend stuks. Deze tegel werd ook wel Iron Brick genoemd en is een soortgelijk product als de Scoria Brick, namelijk een steen van industrieslakken die in een mal zijn gegoten. Het zijn zwarte rechthoekige trottoirtegels met groeven in de vorm van ruitjes als antislip.

De toestroom van nieuwe materialen blijft doorgaan als er in 1910 Quenasttegels worden besteld voor f 1,40 per m².³⁹ Deze tegel bestaat uit een mengsel van Quenastgruis, ofwel gruis van Belgisch Porfier, en cement.⁴⁰ In Dordrecht werd dit product als eerste gebruikt voor het bestraten van trottoirs, Haarlem volgde enkele jaren later.

De hierboven genoemde materialen werden, hoewel het uitzonderingen bleven, toch steeds gedurende een langere periode besteld en gebruikt. Maar de gemeente Haarlem heeft zich ook met enkele eendagsvliegen gebezigd. Zoals de electrasteen met bijbehorende verbandsteen die in 1903 besteld werden. Hiermee werd in dat jaar een gedeelte van de rijstraat van de Wagenweg bestraat.⁴¹

³⁵ *Verslag van den toestand der gemeente, 1900, p.67.*

³⁶ *Verslag van den toestand der gemeente, 1900, p.72.*

³⁷ *Bot, Vademecum, p. 59.*

³⁸ *Verslag van den toestand der gemeente, 1900, p.71.*

³⁹ *Verslag van den toestand der gemeente, 1910, p. 103.*

⁴⁰ *Bot, Vademecum, p. 568.*

Asfalt

Vanaf de jaren tien van de twintigste eeuw werden er in Haarlem op enkele plaatsen Macadam wegen aangelegd. De komst van dit type bestrating betekende een enorme revolutie. In plaats van te verharderen met losse keien, klinkers of tegels kon men straten aanleggen van een aaneengesloten vlak asfalt. Dit type bestrating werd in 1835 uitgevonden door de Engelsman John McAdam en bestond uit steengruis, samengehouden door een mengsel van teer en bitumen.⁴² In 1870 werd met dit procedé al geëxperimenteerd in Amsterdam, Haarlem volgde pas in 1912 toen men een aanbesteding uitschreef voor het "asphalteeren van den rijweg van de Barteljorisstraat".⁴³ Een jaar later werd ook de Anegang geasfalteerd. In andere steden werd het asfalt voornamelijk tussen de keien gegoten, om een egalere oppervlak te creëren. In de gemeenteverslagen is echter niet terug te vinden of dit in Haarlem ook gebeurd is. Uit fotomateriaal blijkt dat de bestrating met dit materiaal vanaf 1912 in een stroomversnelling komt, in de jaren 20 zijn de meeste hoofdstraten in de binnenstad verhard met asfalt.

Stoepen en trottoirs

Het standaardprofiel, een keistrook met aan weerszijden klinkers, lag in de negentiende eeuw niet direct ingeklemd tussen de gevels van de huizen. Particuliere stoepen vormden de overgang tussen het huis en de straat. De aanleg van deze stoepen, op gemeentegrond, gebeurde al in de zestiende eeuw maar werd vooral populair in de achttiende eeuw.⁴⁴ Om dit enigszins in goede banen te leiden stelde Haarlem regels op hoe diep en breed deze privéruimtes mochten zijn en moest men een verzoek tot aanleg indienen bij de plaatselijke overheid.⁴⁵ Het jaarverslag van de gemeente uit 1851 vermeldt dat het toezicht op de "kleine steenen", ofwel particuliere stoepen, bij de gemeente lag, maar het onderhoud door de huiseigenaren zelf moest worden verzorgd.⁴⁶ Bovendien bleef de grond eigendom van de gemeente.

De meeste stoepen bestonden uit een aantal harstenen platen voor het huis

⁴¹ *Verslag van den toestand der gemeente, 1903, p.74.*

⁴² *Bot, Vademecum, p. 564.*

⁴³ *Verslag van den toestand der gemeente, 1914, bijl. EE, p.4.*

⁴⁴ *Starkenburger, De leegte ontleed, p.20.*

⁴⁵ *Brouwer, Stoepen, stoepplaten en stoephekken, p. 21.*

⁴⁶ *Verslag van den toestand der gemeente, 1851, p.8.*

met een bankje, muurtje of een hekje er omheen om het verkeer op een afstand te houden. Rijke stoepen hadden vaak hoge trappen of geornamenteerde hekken en bij hoekhuizen werden stoepen extra breed uitgevoerd.⁴⁷ In eerste instantie speelde zich op stoepen een groot deel van het openbare leven af, men dreef er handel en ontmoette elkaar. Muurtjes dienden als bankjes en luifels beschermden het koopwaar voor het weer. Later werden stoepen steeds meer omheind en dienden ze vooral als sier en als afscherming van de straat.

Op fotomateriaal is te zien dat in het midden van de negentiende eeuw in de Haarlemse binnenstad vrijwel ieder huis over een stoep beschikte. In smalle straten waren deze natuurlijk aanzienlijk smaller dan aan hoofdstraten of grachten. Enkel in hele smalle stegen of poorten kwamen geen stoepen voor.

Tegen het einde van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw werden de particulieren stoepen in Haarlem in een snel tempo vervangen door trottoirs. Waarschijnlijk om de druk op de rijweg te verlichten en voetgangers te beschermen tegen het verkeer. Haarlem was er snel bij met deze nieuwe vorm van straataanleg, slechts zes jaar later dan de Nederlandse primeur in Rotterdam.⁴⁸ De eerste vermelding van een Haarlems trottoir is te vinden in het jaarverslag van 1863, toen er in de Jacobijnenstraat (en mogelijk ook Magdalenastraat) een bestraat trottoir werd aangelegd.⁴⁹ Een jaar later maakte de “welwillendheid van de eigenaars der huizen” het mogelijk om nog een gedeelte van de Jacobijnenstraat, tussen de Koningstraat en het Prinsenhof, van trottoirs te voorzien.⁵⁰ Hieruit lijkt door te schemeren dat de gemeente in feite het beheer van de particuliere stoepen terug van de gebruikers overnam voor het aanleggen van trottoirs. Maar dat dit niet in alle gevallen zonder slag of stoot verliep. Voor veel particulieren was deze overgang echter enkel gunstig, omdat zij liever van de kosten voor het onderhoud van hun stoep af waren. Opvallend genoeg werden de eerste trottoirs in Haarlem niet aangelegd in de meest prominente straten maar in de smalle Jacobijnenstraat, de Korte Veerstraat en het Houtplein.⁵¹

In alle nieuwe Haarlemse buurten werden vanaf de jaren 60 van de negentiende eeuw direct brede straten met brede trottoirs aangelegd, veel breder dan in de binnenstad.⁵² Het standaardprofiel werd hierbij losgelaten. De rijstrook van keien of klinkers grensde voortaan aan de trottoirs, die op hun beurt direct tegen de gevels

van de huizen lagen. Hetzelfde gold voor straten die in hun geheel flink op de schop gingen. Het Kennemerplein werd bijvoorbeeld in 1869 geheel verstraat, daarbij werd een verhoogd schelpenpad aangelegd, afgezoomd met een rollaag van gebakken stenen.⁵³

Trottoirs werden altijd omzoomd met een hardstenen trottoirband of een rollaag van klinkers. Afgaand op fotomateriaal lijkt dit heel erg door elkaar te zijn gebruikt. Maar men kan zich voorstellen dat in winkelstraten en straten met aanzien hardstenen banden en in woonstraten banden van klinkers passender waren. In 1870 werden de trottoirs aan de Grote en Kleine Houtstraat afgezet met hardstenen trottoirbanden.

Vanaf 1880 werd er grote inhaalslag van de aanleg van trottoirs gemaakt. In dat jaar en het jaar daarop werden in de meeste hoofdstraten aan beide zijden, of in enkele gevallen één, trottoirs aangelegd. Dit plan omvatte (delen van) de Barteljorisstraat, Kruisstraat, Kruisweg, Jansstraat, Koningstraat, Verwulft, , Zijlstraat, Kleine Houtstraat, Lange Veerstraat, Anegang, Damstraat, Gierstraat, Hoogstraat, Smedestraat, Grote Houtstraat en de westzijde van de Grote Markt.⁵⁴ Opvallend is dat de meeste van deze trottoirs in hele kleine delen werden aangelegd, bijvoorbeeld enkel op de hoek van de straat, voor een bepaald gebouw, of op het gedeelte tussen twee straten in. Hieruit blijkt dat de verspreiding van trottoirs nog best een lastig karwei was en stap voor stap verliep. In eerste instantie werd bij de aanleg van de trottoirs de breedte van de stoepen aangehouden, wat een heel smal trottoir gaf. Bovendien werden de trottoirs op vele plaatsen nog onderbroken door particuliere stoepen waardoor het eerder hindernisbanen leken dan een veilige bescherming tegen het verkeer. Op foto's is dan ook te zien dat de voetgangers minimaal gebruik maakten van deze trottoirs. Naarmate er steeds meer particuliere stoepen verdwenen werden de trottoirs echter breder en beter begaanbaar voor voetgangers.

Vanaf circa 1900 werden de meeste trottoirs bestraat met klinkerdrielingen, als uitzondering daarop werden in enkele gevallen ook Waalstraatklinkers gebruikt. Er werd echter ook geëxperimenteerd met nieuwe soorten materialen. In 1905 werden de trottoirs aan de Grote Markt en het Houtplein bijvoorbeeld bestraat met ijzersteentegels.⁵⁵ Dit was een zwarte tegel met ruitvormige groeven, gemaakt van restproducten van de hoogovenindustrie. Vanaf 1910 werden er voornamelijk

⁴⁷ Brouwer, *Stoepen, stoepalen en stoephekken*. P. 24-27.

⁴⁸ Bot, *Vademecum*, p.561.

⁴⁹ *Verslag van den toestand der gemeente, 1863*, p.42.

⁵⁰ *Verslag van den toestand der gemeente, 1865*, p.46.

⁵¹ *Verslag van den toestand der gemeente, 1867*, p.31.

⁵² *Verslag van den toestand der gemeente, 1868*, p.30.

⁵³ *Verslag van den toestand der gemeente, 1869*, p. 34.

⁵⁴ *Verslag van den toestand der gemeente, 1881*, p.78.

⁵⁵ *Verslag van den toestand der gemeente, 1905*, p.72.

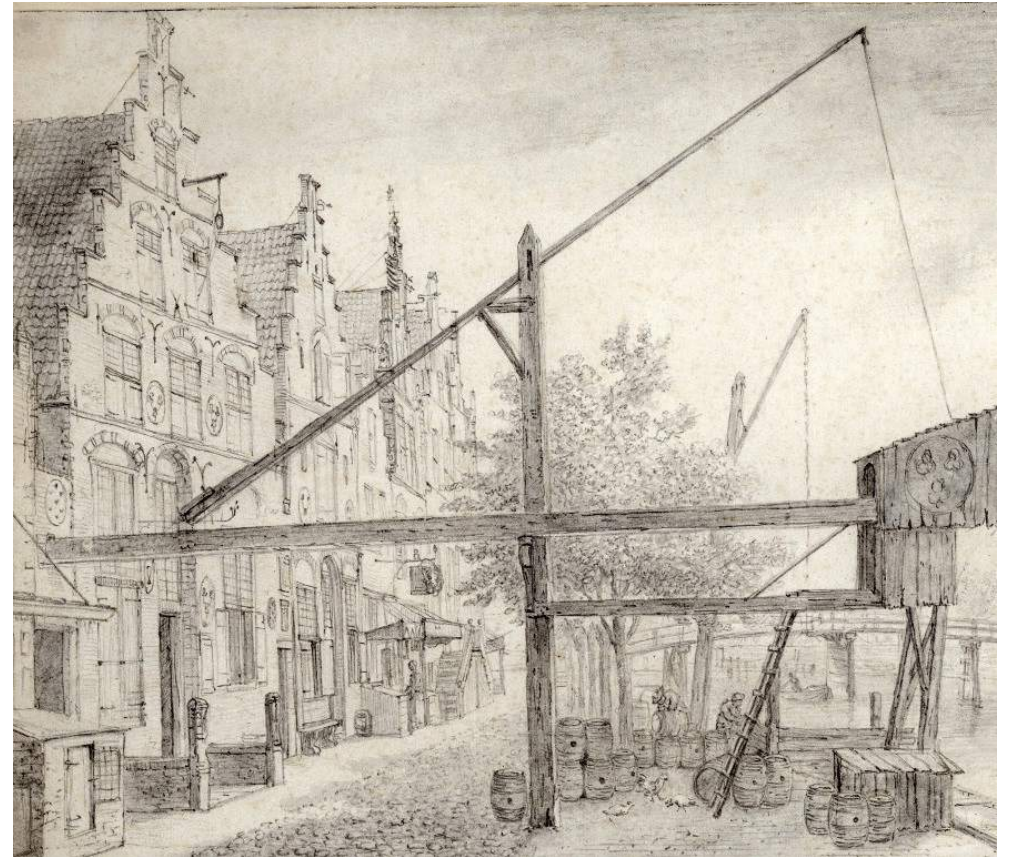
Quenasttegels gebruikt.⁵⁶ Deze tegels van cement en steengruis kwamen in een vlakke uitvoering of met groeven als antislip, in de standaardmaat van 30 x 30 cm.

Inmiddels zijn in Haarlem de meeste stoepen verdwenen in de opmars van het trottoir. De meeste particuliere stoepen die nog in de stad aanwezig zijn hebben de aanleg van trottoirs overleefd omdat ze uit één of meerdere treden bestaan, waardoor ze noodzakelijk zijn het pand te kunnen betreden. In de hoofd- en winkelstraten hebben ze het echter vrijwel allen afgelegd, enkel in de stegen daar omheen vind men af en toe nog hardstenen platen van een stoep in de bestrating.

⁵⁶ *Verslag van den toestand der gemeente, 1910, p. 104.*

Bestrating in beeld

Standaardprofiel



Spaarne, gezien richting Lange Brug, detail tekening Anthonie Beerstraten, ca. 1660, [NHA NL-HImNHA_53000276_M].

Op deze zeventiende-eeuwse tekening is de rijweg aan het Spaarne bestraat met keien, met aan weerszijden een klinkerstrook. Dit was en bleef eeuwenlang het standaardprofiel in Hollandse steden. Aan de kant van het Spaarne loopt de klinkerbestrating door tot aan de kademuur. De extra brede kade wordt deels benut voor de opslag van materiaal en de aanleg van schuiten. Voor de huizen zijn verschillende soorten particuliere stoepen te herkennen. Van links naar rechts: een pothuis, muurtjes als erfafscheiding of als rustplek, een bankje, een vrouw die handel verkoopt onder een luifel en een hoge trap. Geen enkele stoep is aan de voorkant omheind, wat later een gebruik wordt.



Burgwal, gezien richting Antoniebrug, aquarel F.A. Milatz, 1812, [NHA NL-HlmNHA_53000339_G].

Aan beide zijden van deze tekening van de Burgwal is een duidelijke driedeling in de bestrating te zien, keien met aan weerszijden gele IJsselklinkers, volgens het standaardprofiel. De klinkers aan de rechterkant om het pothuis heen gelegd, aan de linkerkant verkoopt een vrouw groenten op de klinkerstrook. De IJsselklinkers lopen helemaal door tot de gemetselde kademuur die grotendeels is afgezet met natuurstenen banden. Onder de brug zijn hele grote moppen gebruikt aan de walkanten, met houten stootpalen op de hoeken. Op de kade zijn enkele paaltjes voor het afmeren van schuiten afgebeeld en twee grote bomen in het midden van de klinkerstrook.



Klein Heiligland, ziende naar het noorden, Munnich Ermerins, ca. 1860, [NHA NL-HlmNHA_Hrlm_13781].

Op deze foto is weer duidelijk het standaardprofiel te herkennen, ingeklemd tussen simpele particuliere stoepen, een enkeling met hekjes of bankjes aan de zijkanten. De keienstrook is van de klinkerstrook gescheiden door een rechte lijn keien, zoals ook bij alle andere straten terug te zien is.



Kerkstraat, gezien richting de Nieuwe Kerk, ca. 1870, [NHA NL-HImNHA_5400VH43].

Zelfs in een smalle straat als de Kerkstraat is het standaardprofiel toegepast, weliswaar met smalle voetgangersstroken om genoeg ruimte voor voertuigen over te laten. Langs de (schaarse) particuliere stoepen loopt een smal gootje voor de afvoer van water.



Kerkstraat, gezien richting de Nieuwe Kerk, ca. 1910, [NHA NL-HImNHA_54007276].

In vergelijking met de foto op de vorige pagina, van ongeveer veertig jaar daarvoor, is het profiel van de Kerkstraat in de tussentijd flink veranderd. De keien van het standaardprofiel zijn vervangen door een klinkerbestrating, zonder scheiding van gebruik. Het wegdek loopt af in goten met putten.



Jansweg, ziende naar het noorden, ca. 1870, [NHA NL-HlmNHA_54001324].

De brede Jansweg heeft eind negentiende-eeuw een brede centrale rijweg van keien met aan weerszijden een in verhouding erg smal voetpad. De rijweg was breed genoeg voor twee voertuigen om elkaar met gemak te kunnen passeren. De klinkerstroken zijn bestraat met gemêleerde gebakken stenen. Vrijwel alle huizen aan weerszijden van de Jansweg beschikken over een particuliere stoep.



Smedestraat, op de achtergrond de Grote of St. Bavokerk, ca. 1870, [NHA NL-HlmNHA_54009015].

Zoals op deze foto te zien is, werden de klinkerstroken eind negentiende eeuw ook gebruikt als parkeerplek en daarmee onbegaanbaar voor voetgangers. De voetgangersstrook aan de Smedestraat staat hier vol met koetsen en karren. Langs de particuliere stoepen is een smal gootje aangelegd voor de afvoer van water.



Grote Houtstraat, gezien richting de Grote Markt, Charles Binger, ca. 1870, [NHA NL-HlmNHA_54000443].

In de Grote Houtstraat is het standaardprofiel in stand gehouden, ondanks de komst van de trambaan, die tussen de keien is aangelegd. Op de foto maken straatvegers de straat schoon en wordt de straat in de volle breedte gebruikt door voetgangers. Het standaardprofiel gaf een soort scheiding van functies aan voor rijtuigen en voetgangers, maar uit fotomateriaal blijkt dat men zich hier niet zo rechtlijnig aan hield.



Grote Markt, gezien vanaf de Riviervismarkt, Jacques Chits, ca. 1860, [NHA NL-HlmNHA_54006099].

Op deze foto komt de weidsheid of leegte van de strakke negentiende-eeuwse straataanleg duidelijk naar voren. De hele Grote Markt is bestraat met een vlak oppervlak van keien. Langs de randen omringen smalle klinkerstroken de particuliere stoepen.



Gedempte Oude Gracht, ca. 1890, [NHA NL-HlmNHA_54VH1484].

Aan de brede Gedempte Oude Gracht wordt van het standaardprofiel afgeweken. Het middengedeelte van de straat is verhoogd en bestraat met klinkers. Deze middenberm wordt omsloten door hardstenen banden en er staan bomen langs de rand. Aan weerszijden van de middenberm is een rijweg van keien aangelegd, inclusief een voetgangersstrook erlangs. Bij straten die ontstaan waren door het dempen van grachten werd vaker van het standaardprofiel afgeweken dan in de rest van de stad.



Mr. Klaasen Oliepoort, zijsteegje van de Gravinnesteeg, ca. 1900, [NHA NL-HlmNHA_Hrlm_13440].

In smalle stegen en poorten, zoals te zien op deze foto, werd logischerwijs gekozen om met één materiaal te bestraten. In dit geval is een bestrating van klinkers te zien met aan weerszijden een smal gootje.



Kerkhofstraat, 1907, [NHA NL-HlmNHA_54015861_02].

Ook de Kerkhofstraat werd enkel bestraat met klinkers, in dit geval met een bredere goot in het midden van de straat. Bovendien is in deze smalle en armoedige straat geen particuliere stoep te bekennen.



Tuchthuisstraat, Berend Zweers, 1907, [NHA NL-HlmNHA_54000315].

In dit geval is er in de Tuchthuisstraat, een vrij smalle straat, gekozen voor een keienbestrating met aan weerszijden hele smalle klinkerstroken die eigenlijk niet meer als voetgangersstroken gebruikt kunnen worden. Aan de voet van het tuchthuis zijn schuine kanten aangebracht om de gevel te beschermen tegen verkeer.



Kruisweg, gezien richting de Parklaan, 1907, [NHA NL-HlmNHA_Hrlm_02037].

De Kruisweg is onderdeel van de zeventiende-eeuwse uitleg van de stad. Het valt direct op dat deze straten een stuk breder zijn dan die in de Middeleeuwse binnenstad. De rijweg van keien is overal even breed en wordt ingeklemd door trottoirs, deze trottoirs passen zich overal aan de breedte van de rijweg aan. Bovendien ziet men dat het trottoir maar spaarzaam door voetgangers gebruikt wordt, de meeste mensen lopen op de rijweg.



Schalkwijkerbrug, gezien richting Schalkwijkerstraat, jaren dertig, [NHA NL-HlmNHA_OW_0000D49-12].

De twintigste-eeuwse uitbereidingswijken en straatvernieuwingen staan in een groot contrast met de smalle middeleeuwse straten van de binnenstad. Bij de vernieuwing van de Schalkwijkerbrug eind jaren twintig is de smalle brug vervangen door een riante brug. Tot aan het brugdek is de straat bestraat met keien. Het verkeer wordt gereguleerd door een druppelvormige verhoogde middenberm met twee bomen erop. Aan weerszijden van de brug zijn brede trottoirs aangelegd, op het moment van deze foto bekalkt met vierkiezingsleuzen.



Kleverlaan, hoek Marnixstraat, 1927, [NHA NL-HImNHA_54007371].

De nieuwe straten in Haarlem Noord zijn ook veel ruimer van opzet dan in de binnenstad. Op de Kleverlaan heeft men nog wel het standaardprofiel aangehouden, aan weerszijden van de rijweg van keien zijn klinkerstroken en brede trottoirs aangelegd. Particuliere stoepen worden niet meer gebouwd maar in dit geval zorgen voortuintjes voor een overgang tussen straat en huis.

Aanleg en onderhoud



Botermarkt, 1907, [NHA NL-HlmNHA_54006079].

Op deze afbeelding is de strakke, rechte wegaanleg die in de meeste straten voorkwam duidelijk zichtbaar. Zowel de keien als klinkers werden in kaarsrechte lijnen gelegd over de breedte van de straat.



Sint Antoniesteeg, ca. 1900, [NHA NL-HlmNHA_Hrlm_14339].

Rommelige straten zijn vrijwel niet terug te vinden in fotocollecties maar bestonden begin twintigste-eeuw logischerwijs wel. Deze foto is een schaars voorbeeld daarvan. De klinkerbestrating van de Sint Antoniesteeg zit vol met gaten en kuilen en putdeksels steken boven het wegoppervlak uit. Het trottoir bestaat uit verschillende materialen met een smal gootje erlangs.



Grote Markt, Dirk Verrijk, 1765, [NHA NL-HlmNHA_53001660_M].

Op deze (en andere) afbeelding(en) van de Grote Markt is een keienbestrating te zien met enkele opvallende sierstroken. Dit is een schaars voorbeeld van sierbestrating in de achttiende-eeuwse stad. De aanleg van sierbestratingen raakte pas in de twintigste eeuw wijdverspreid. De vlakheid van de bestrating geeft het plein bovendien een enorme weidsheid. De aanleg in hoofdzakelijk één materiaal met smalle klinkerstroken en stoepen langs de pleinwanden draagt daar aan bij.



Magdalenastraat, oefening van het Rode Kruis, 1912, [NHA NL-HImNHA_54034908].

In deze twintigste-eeuwse foto van de Magdalenastraat is een andere toepassing van sierbestrating te zien. De klinkerbestrating is hier in diagonale vlakken naast elkaar gelegd.



Zuiderstraat, hoek Gasthuisstraat, 1912, [NHA NL-HImNHA_54033321].

Een andere, vandaag zeer veel gebruikte, vorm van sierbestrating is het visgraatmotief. Aan het begin van de twintigste eeuw werd dit spaarzaam gebruikt voor de aanleg van straten maar kwam vaker voor bij de bestrating van trottoirs.

Voorzieningen



Kruisweg, hoek Kennemerplein, gezien richting spoorbaan, ca. 1880, [NHA NL-HlmNHA_54033549].

Eind negentiende eeuw begonnen allerlei voorzieningen een duidelijke stempel te drukken op het straatbeeld. De veelheid van objecten op straat wordt duidelijk als men deze foto van links naar rechts analyseert. Links staat een hoge telefoonpaal met vlak daarnaast, en aan de overkant van de straat, een mast, mogelijk voor de ondersteuning van elektriciteitskabels. Op de achtergrond staat het station, een opvallend en nieuw type openbaar gebouw met een hoge trap over de perrons heen, en de daarbij horende spoorwegovergang. Rechts op de voorgrond is het laatste stuk van de tramrails te zien. De trambanen van Haarlem lagen in de negentiende en begin twintigste eeuw nooit in het midden van de straat, zoals in de meeste steden vandaag de dag, maar altijd aan de zijkant van de straat.



Grote Markt, ca. 1900, [NHA NL-HImNHA_54006106_01].

De aanleg van voorzieningen als de tram brachten ook veranderingen in het profiel te weeg. Op de Grote Markt werden verhoogde bermen of perrons aangelegd van klinkers, deels afgezet met een rollaag en een hardstenen band.



Kennemerbrug, ca.1920, [NHA NL-HImNHA_54002388].

Op deze foto van de Kennemerbrug komen allerlei nieuwe verkeersoorten samen. De elektrische tram, met de tramrails uit het midden, rijdt een fietser achterna en wordt gevolgd door een auto. Aan de overkant van de straat loopt een man met een kar. De fietsers gebruiken alle delen van de straat, er is immers ook nog geen wegmarkering.



Schalkwijkerbrug, Adrianus Peperkamp, ca. 1925, [NHA NL-HImNHA_54013436].

Ondergrondse nutsvoorzieningen komen heel af en toe ook boven de grond tevoorschijn. In deze foto loopt er een rioolbuis langs het wegdek van de brug.

Keien en klinkers



Hooimarkt aan het Spaarne, zicht op Molen De Adriaan en de Grote Kerk, H. Kleinmann, ca. 1890, [NHA NL-HlmNHA_54035552].

Op de onbestrate Hooimarkt liggen een hoop klinkers en keien klaar voor bestrating.



Turfmarkt, gezien richting het noorden, 1891, [NHA NL-HImNHA_54002460].

De meeste straten waren bestraat met keien, maar daar waren ook een flink aantal uitzonderingen op. Drukke kades als de Turfmarkt werden vaak bestraat met klinkers, zoals te zien op bovenstaande foto.



Oude Groenmarkt, ca. 1895, [NHA NL-HImNHA_54003886].

Ook de Oude Groenmarkt is hier bestraat met klinkers, met in het midden een goot. Het hek links op de foto was waarschijnlijk voor het vastbinden van vee. Wat ook een mogelijke verklaring kan zijn voor het aanbrengen van een goot, om na een marktdag makkelijker de straat weer schoon te boenen.



Jansstraat, 1929, [NHA NL-HImNHA_54013469].

Op deze foto wordt de trambaan in de Jansstraat opgevuld met klinkers.

Puinbestrating



Fonteinlaan, links de Koningin Wilhelminalaan, Marius Nicolaas Frederik Rotteveel, ca. 1870, [NHA NL-HlmNHA_54000423].

Veel brede straten om de Haarlemse binnenstad heen hadden in de negentiende en begin twintigste eeuw nog een puinbestrating, zoals de Fontleinlaan op deze foto. Opvallend is dat vanaf het tweede huis van links wel een verhard trottoir met een rollaag van bakstenen is aangelegd.



Dreef, bij Frederikspark, gezien richting het zuiden, Gerrit Adrianus Vernout, ca. 1880, [NHA NL-HlmNHA_54009273].

Ook de Dreef had eind negentiende eeuw nog een puinbestrating.



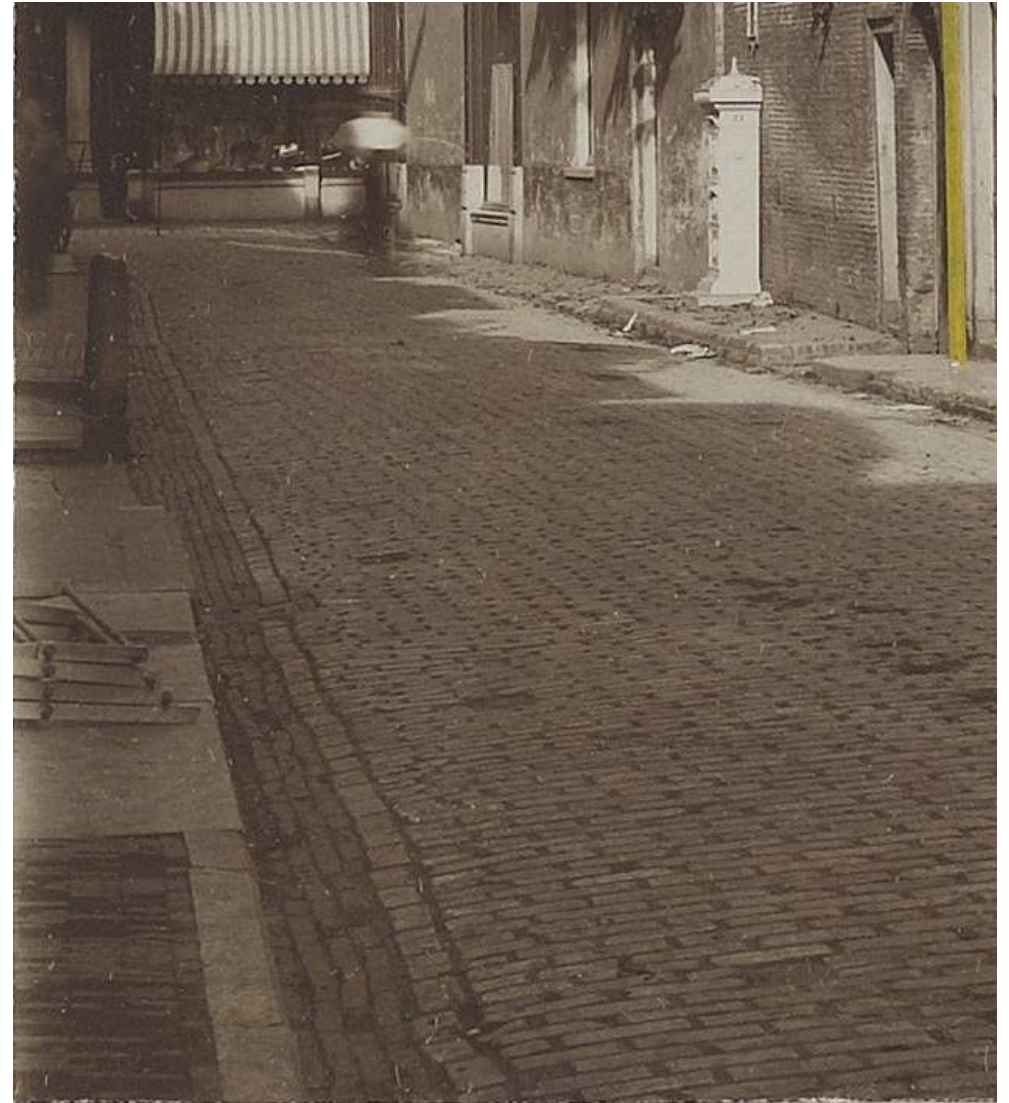
Brouwerskade bij Hasselaersplein, gezien richting het westen, Cornelis H.W. ten Bruggencate, 1903, [NHA NL-HlmNHA_54000830].

Zelfs de rijweg van de Brouwerskade, in de net nieuw aangelegde Leidsebuurt, had begin twintigste eeuw nog een puinbestrating. Nets als op de Fonteinlaan was er wel een bestraat trottoir aangelegd zodat voetgangers niet in de modder hoefden te lopen bij nat weer.

Nieuwe materialen



Een voorbeeld van de Scoria Brick



Schagchelstraat, detail van foto, 1908, [NHA NL-HlmNHA_54035992].

In 1900 werd de keibestrating van de Schagchelstraat vervangen door Scoria Bricks. De bestrating op deze foto lijkt gemaakt van klinkers, maar de stenen hebben net een groter formaat, die wel overeenkomt met het formaat van de Scoria Brick.



Barteljorisstraat, detail van foto, 1913, [NHA NL-HImNHA_54015828].

In 1912 werd, als eerste straat in Haarlem, de rijweg van de Barteljorisstraat geasfalteerd. Deze foto van een jaar later toont die revolutionaire vlakke vorm van wegaanleg. Op de trottoirs liggen cementtegels, ofwel Quenasttegels zoals ze in die tijd werden genoemd.



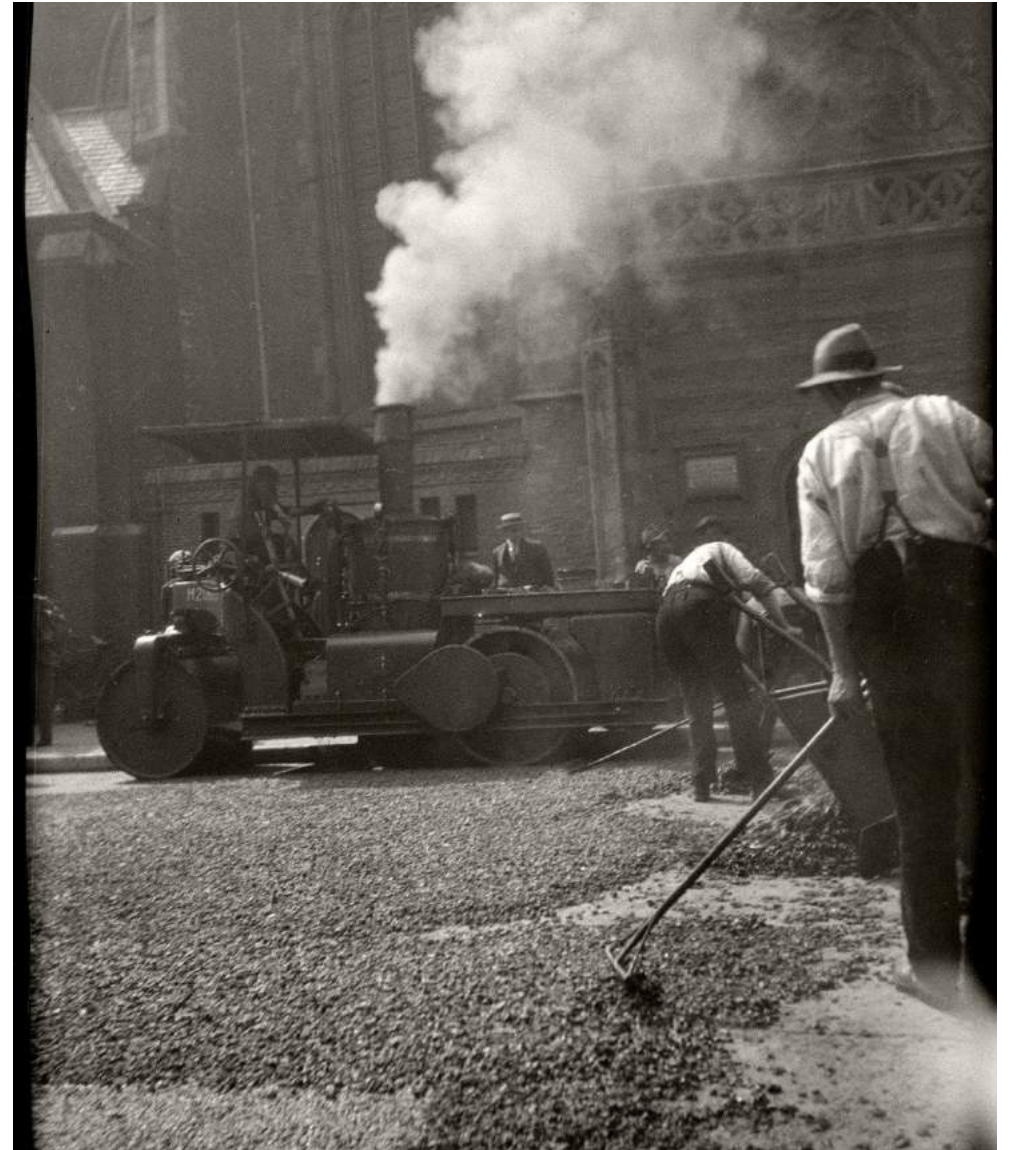
Lange Veerstraat, hoek Korte Veerstraat, ca. 1920, [NHA NL-HImNHA_54023850_02].

Na een eerste proef met asfalt in de Barteljorisstraat en Anegang werden de meeste hoofdstraten in de Haarlemse binnenstad in rap tempo geasfalteerd. Straten die onder handen werden genomen waren onder andere de Grote Markt, Kleine Houtstraat, Grote Houtstraat, Gierstraat, Spaarnwouderstraat en Lange Herenvest. Deze foto toont de asfaltbestrating in de Lange Veerstraat. In het midden van de straat ligt een vierkante metalen putdeksel. De trottoirs zijn met de nieuwe Quenasttegels bestraat.



Klokhuisplein, gezien richting Lange Begijnestraat, Leonard Baruch, jaren twintig of dertig, [NHA NL-HlmNHA_Baru_0045].

Het bestraten van wegen met klinkers en keien werd door werklieden in dienst van de gemeente zelf uitgevoerd. Maar het asfalteren van wegen bracht een nieuw specialistisch werk met zich mee, dat grote en zware machines vereiste. Deze grote klussen werden dus uitbesteed. Op deze foto zijn werklieden bezig het asfalt rond achter de Grote Kerk af te werken met een stoomwals.



Klokhuisplein, Leonard Baruch, jaren twintig of dertig, [NHA NL-HlmNHA_Baru_0053].

De eerste asfaltwegen werden ook wel Macadam wegen genoemd, omdat ze werden uitgevoerd volgens een procedé uitgevonden door John McAdam. In zijn uitvinding werd steengruis samengebonden met teer en bitumen. Op deze foto wordt het steengruis uitgespreid over het Klokhuisplein.



Grote Houtstraat, hoek Gierstraat, ca. 1925, [NHA NL-HImNHA_54VH1435].

Met het oprukken van asfalt in de jaren twintig van de twintigste eeuw werd ook het straatprofiel steeds meer losgelaten. Op veel plekken in Haarlem werden verhoogde middenbermen aangelegd om het verkeer in een bepaalde richting te leiden. Zoals op deze foto op de hoek van de Grote Houtstraat en Gierstraat te zien is. Deze middenberm fungeerde tegelijkertijd als tramhalte, aan de lantaarnpaal hangt een haltebordje, en het bood plaats aan een reclamezuil en een mast voor de bovenleiding van de tram.



Grote Markt, ca. 1930, [NHA KNA006006167].

De Grote Markt onderging begin twintigste eeuw een enorme metamorfose. Er werd een middenberm aangelegd lijkend op een rotonde, waar men langs de randen auto's kon parkeren. Een smal strookje verhoogd trottoir bood plaats aan de tramhalte. Op deze foto is nog weinig te herkennen van de weidse leegte van de negentiende-eeuwse Grote Markt, bestraat met keien (zie p.17).



Grote Markt, 1928, [NHA NL-HlmNHA_54VH626].

Het toppunt van de nieuwe verkeersdrukte in de jaren twintig wordt mooi uitgedrukt in deze foto. De Grote Markt staat compleet vol met auto's van bloembollenhandelaren tijdens de Bloembollenbeurs van 1928.

Stoepen en trottoirs



Zuiderstraat, ca. 1890, [NHA NL-HlmNHA_54017982].

Tot in de negentiende eeuw werden voor vrijwel ieder huis particuliere stoepen aangelegd op gemeentegrond. Ongeacht hoe smal of breed de straat was. Enkel in de armste arbeidersbuurten en smalle stegen werden geen stoepen aangelegd. De rijkdom van de stoep kon erg verschillen, de vormgeving rijkte van een hardstenen plaat omringd met imposante stoeppalen of een hoge natuurstenen trap tot een klein plateau van klinkers. Stoepen vormden de overgang van de private naar de publieke sfeer en beschermden de gevel tegen het verkeer. Bovendien werden ze gebruikt om samen te komen, te zitten, te handelen of zich even te onttrekken van het verkeer op straat.



Jansstraat, gezien vanaf de Nieuwe Gracht, ca. 1890, [NHA NL-HImNHA_54007331].

Particuliere stoepen konden in allerlei verschijningsvormen worden aangelegd, met verschillende breedtes en dieptes. Op enkele plaatsen is er een opvallende eenheid in de aanleg van stoepen te vinden, zoals deze prentbriefkaart van de Jansstraat toont. Alle stoepen aan de Jansstraat hebben dezelfde diepte, ongeveer dezelfde hoogte en zijn bijna allen afgezet met stoeppalen.



Frankestraat, gezien richting Anegang, 1898, [NHA NL-HImNHA_54001439].

In een smal en druk straatje zoals de Frankenstraat boden particuliere stoepen bescherming tegen passerende karren en andere voertuigen. Maar het bood de inwoners van Haarlem ook een moment van rust, om niet in de stroom van verkeer mee te gaan maar om rustig tegen de vensterbank te hangen en bij te kletsen.



Grote Houtbrug, gezien richting Grote Houtstraat, ca. 1865, [NHA NL-HImNHA_54008950].

Vanaf de jaren zestig van de negentiende eeuw begon de gemeente stoepen in de binnenstad te vervangen voor trottoirs. Deze moesten meer ruimte geven aan de voetganger, die op de rijweg steeds meer in de verdrukking kwam door het vele verkeer. De particuliere stoepen waren niet goed begaanbaar voor voetgangers door hun verschillende hoogtes en omheiningen. Om geen ruimte te verliezen konden deze dus het beste worden vervangen door trottoirs. In eerste instantie werden trottoirs aangelegd op bruggen, in nieuw aangelegde wijken en in enkele straten van de binnenstad. De Jacobijnenstraat kreeg in 1863 als eerste straat in de binnenstad een trottoir. In enkele gevallen, zoals op deze foto, werd het standaardprofiel met een rijstrook van keien en klinkerstroken aangehouden en waren de trottoirs een toevoeging. Op andere plekken werden de voetgangerstroken opgeheven en de functie daarvan opgevangen door het trottoir.



Damstraat, hoek Klokhuisplein, detail foto, 1891, [NHA NL-HImNHA_54000359].

In 1880 werd er een plan opgesteld om bijna twintig straten in de Haarlemse binnenstad van trottoirs te voorzien. In de praktijk bleek deze verspreiding van trottoirs in de stad echter vrij moeizaam te gaan. Op veel plaatsen werden alleen enkele meters trottoir tussen bestaande stoepen ingelegd. Uit fotomateriaal blijkt dat deze overgangperiode van stoepen naar trottoirs meer dan een halve eeuw heeft geduurd. Op bovenstaande van de Damstraat worden de stoepen afgewisseld door kleine stukjes trottoir en in hun geheel omsloten door een trottoirband. Op de hoek van de straat houdt het trottoir plotsklaps op, het lijkt hierdoor voor de voetganger meer een hindernisbaan dan een veilige wandeling opgetild van de rijweg.



Spaarne, bij de Turfmarkt, gezien richting het noorden, 1924, [NHA NL-HImNHA_54000269].

De overgang van stoepen naar trottoirs zette zich voort tot na de jaren twintig van de twintigste eeuw. Deze foto toont nogmaals de moeilijkheid om de aanleg van trottoirs volledig door te voeren. De voetgangers lopen midden de straat terwijl een wagen hen probeert in te halen.



Jacobijnestraat, hoek Prinsenhof, 1907, [NHA NL-HImNHA_54015857_02].

Bij de vroege aanleg van trottoirs werd meestal de bestaande diepte van de stoepen overgenomen. Dit leidde echter dikwijls tot ontzettend smalle trottoirs, die hun eigen doel voorbij leken te gaan. In de Jacobijnenstraat werd de voetganger halverwege een wandeling zelfs gehinderd door een stoephekje van een overgebleven particuliere stoep. De trottoirs in deze straat zijn afwisselend afgezoomd met een brede rollaag van klinkers en met een brede hardstenen trottoirband.



Lange Raamstraat, gezien richting Wolstraat, 1911, [NHA NL-HlmNHA_54003028].

Slecht onderhoud aan particuliere stoepen maakte trottoirs op sommige plaatsen geen overbodige luxe. In dit voorbeeld van de Lange Raamstraat zijn veel gebroken en verzakte stoeplaten te zien. Dit geeft de straat geen verzorgd uiterlijk en voor voetgangers is het wederom niet makkelijk begaanbaar.



Anegang, hoek de Grote Houtstraat, eind negentiende eeuw, [NHA NL-HlmNHA_54009232].

Het bleek echter niet altijd onmogelijk om een net, egaal en doorlopend trottoir aan te leggen aan het einde van de negentiende eeuw. Dit trottoir in de Anegang is bestraat met tegels met een ruitmotief, ijzersteentegels of cementtegels met een groef tegen het uitglijden. De trottoirs zijn afgezet met brede natuurstenen trottoirbanden. De rijweg is volledig ingevuld met keien en de klinkerstroken zijn verdwenen.



Detail van foto.



Grote Houtstraat, Berend Zweers, detail foto, ca. 1920, [NHA NL-HImNHA_54VH1165].

Vanaf de jaren twintig van de twintigste eeuw werd er afgeweken van het gebruik om trottoirs even diep te maken als de voormalige stoepen. Dit voorbeeld laat duidelijk zien dat men de moderne trottoirs breder aanlegde en om stoepen van particuliere eigenaren heen, wanneer die hun stoep niet wilden afstaan.



Gedempte Oude Gracht, hoek Drossestraat, ca. 1920, [NHA NL-HImNHA_54VH0027].

Waar de ruimte dat toestond werden in de loop van de twintigste eeuw bredere trottoirs aangelegd. In dit geval aan de Gedempte Oude Gracht. Het trottoir is bestraat met Quenasttegels en afgezet met smalle trottoirbanden, waarschijnlijk ook van cement. Op de achtergrond staat een symbool van het oprukkende nieuwe verkeer, een benzinepomp van Shell.



Ripperdapark, Jacques Chits, ca. 1880, [NHA NL-HImNHA_54008619].

In nieuwe (statige) buurten werden in de tweede helft van de negentiende eeuw direct brede straten en trottoirs aangelegd, in plaats van particuliere stoepen. Boven een voorbeeld van een trottoir die zelfs op de hoeken nog breed is, terwijl er genoeg ruimte voor verkeer is om de bocht te maken.



Jansstraat, begin twintigste eeuw, [NHA KNA006006251].

Op veel plaatsen werden de nieuw aangelegde trottoirs onderbroken bij ingangen van bedrijven en dergelijke, waar karren of verkeer naar binnen moesten kunnen rijden.



Barteljorisstraat, 1895, [NHA NL-HImNHA_54001515].

De komst van het trottoir verdrong op de meeste plaatsen het standaardprofiel, maar zorgde wel voor een nieuwe overzichtelijkheid in de straat. Door de verdwijning van de particuliere stoepen werd op meeste plaatsen de rijweg breder, een goot langs het trottoir zorgde voor een goede waterafvoer en de trottoirs toonden veel netter dan de stoepen.



Damstraat, gezien richting Grote Markt, ca. 1890, [NHA NL-HImNHA_54VH1652].

Trottoirs werden vaak bestraat met klinkers, recht gelegd of in een visgrat, zoals op deze foto van de Damstraat te zien is. In dit geval is rijweg ook bestraat met klinkers, en de tramrails afgezet met een rand stenen in een afwijkende kleur.



Grote Houtstraat, hoek Verwulft, detail foto, ca. 1910, [NHA NL-HlmNHA_5400VH49].

Voor de bestrating van trottoirs werden veel verschillende materialen gebruikt, zelfs naast elkaar of door elkaar. Vanaf 1910 werd er veel gebruik gemaakt van een gladde Quenasttegel, een soort cementtegel van 30 x 30 cm. Ook een klein formaat klinkers werd veelvuldig gebruikt. Op deze foto is te zien dat de trottoirs in de Grote Houtstraat zijn bestraat met cementtegels en direct aan de keibestrating grenzen. Op de hoek komt dit trottoir echter samen met dat van de Gedempte Oude Gracht die met klinkers is bestraat. Bovendien grenst daar het trottoir aan het klassieke standaardprofiel. In de beginjaren van het trottoir was er dus zeker nog geen vaste standaard bereikt in het materiaalgebruik.



Hoek Frankestraat en Anegang, detail foto, 1910, [NHA NL-HlmNHA_54015834].

Eind negentiende en begin twintigste eeuw waren er trottoirtegels op de markt diagonale groeven, tegen slipgevaar. Deze werden of uitgevoerd in cement of in ijzerslakken, een restproduct van de hoogovenindustrie. De stad Haarlem kocht van deze laatste, de ijzersteentegel, meerdere partijen in aan het eind van de negentiende eeuw. Mogelijk op de trottoirs op deze foto te zien.

Grachten en kades



Oude Gracht, tijdens demping, 1859, [NHA NL-HlmNHA_54007015].

De meeste kademuren werden eind negentiende en begin twintigste eeuw aangelegd met bakstenen, afgezoomd met een bakstenen of natuurstenen rand. Opvallend is dat op vele grachten waar veel bedrijvigheid te vinden was, opstapplaatsen met trappetjes te zien zijn.



Gasthuisvest, tussen Grote Houtstraat en Klein Heiligland, ca. 1880, [NHA NL-HlmNHA_54012735_05].

Aan de houten kade van de Gasthuisvest is een simpele aanlegsteiger van hout aangelegd.



Bakenessergracht, gezien vanaf de Korte Jansbrug, ca. 1905, [NHA NL-HlmNHA_54013747].

Ook aan de Bakenessergracht lag een klein trappetje om te laden en lossen. Aan de andere kant van de gracht werd het water afgeschermd door een hek.



Westergracht, 1914, [NHA NL-HlmNHA_54032326].

De Westergracht kende een hele unieke kadeaanleg, schuin aflopend naar het water. Vermoedelijk een spijkerglooiing van Quenastplaten, ofwel gezeekerde cementplaten.

Stadsbomen

Haarlem staat bekend om haar negentiende-eeuwse villaparken en groenaanleg van de Zochers en Springer. Over deze gebieden zijn vele studies verschenen en ze kennen nog steeds een hoge waardering in de stad. Maar hoe zit dat met het meer alledaagse groen, ofwel met de boomaanplant in de Haarlemse straten?

In het negentiende-eeuwse Haarlem was de meest voorkomende groenaanplant in de openbare ruimte de boom. Lange bomenrijen flankerden de grachten en op markten, pleinen en straten werden ook vaak enkele of dubbele bomenrijen aangeplant. Daarnaast vond men langs de wegen de stad uit meestal imposante bomenrijen, soms zelfs in dubbele rijen. Bomen beschermden de gebruikers van de straat, opgeslagen goederen en koopwaar tegen zon, wind en regen. Bovendien zorgden ze voor schone lucht en dienden de wortels als een fundering voor kades, een beplante kade verzakt minder snel. Bovendien werden bomen geplant om hun esthetische waarde.

Het planten van bomen in regelmatige rijen was niet zozeer specifiek voor de negentiende eeuw, dit gebeurde in de eeuwen daarvoor al. De aanleg van brede straten en lanen met bomenrijen wél. Dit fenomeen raakte erg in de mode als onderdeel van het negentiende-eeuwse gedachtegoed van stadsverfraaiing, die in alle grote steden van Europa rondwaarde. Stadsbesturen stelden als beleidsdoel om de stad 'mooier' te maken, naar de smaak van de welgestelde burgerij. Dit hield vooral de aanleg van zichtassen met indrukwekkende gebouwen en veel groen in. Men keek naar voorbeelden van andere steden, zoals de aanleg van de brede boulevards met hun vele bomen in Parijs.⁵⁷ Bomen gaven een straat aanzien. Een brede straat met veel bomen betekende rijke bewoners, een smalle straat waar geen ruimte voor bomen was het tegenovergestelde.

Bomen en planten voor de inrichting van de openbare ruimte kwamen in Haarlem grotendeels uit de eigen stadskwekerij, die zich vanaf 1865 vestigde in de tuin van het 'stadsarmenhuys', het tegenwoordige Dolhuys.⁵⁸ De gemeente had zelf werklieden in dienst die het groen en de bomen in de stad aanplantten en onderhielden. Iepen besloegen ruim het overgrote deel van de boomaanplant in de stad. Daarnaast noemen de jaarverslagen ook populieren en linden en bij hoge uitzondering kastanjes, beuken, esdoorns en sparren.

⁵⁷ Rooijen, *De Groene Stad*, p.25

⁵⁸ *Verslag van den toestand der gemeente, 1866*, p.46.

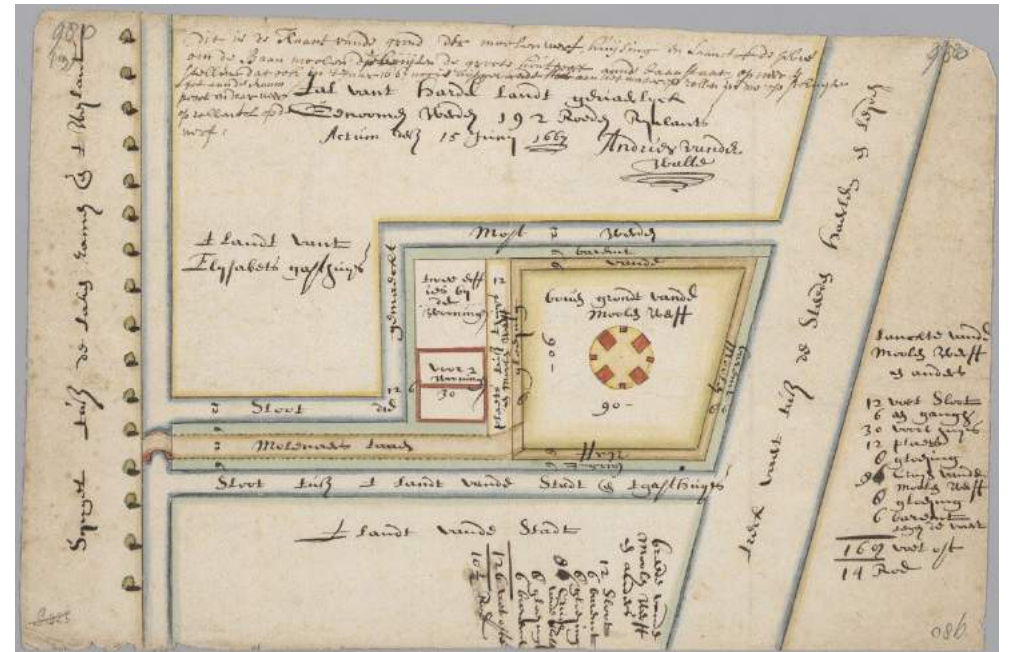
De bomen in de stad stonden meestal slechts zo'n vijf à zes meter uit elkaar.⁵⁹ Om dit mogelijk te maken en te voorkomen dat de takken de gevels zouden raken, werden een bepaalde snoeitechniek toegepast; kandelaberen. De hoofdtakken van de bomen werden hierbij afgezaagd waardoor de boom meer in de hoogte als in de breedte groeide. Door deze uniforme wijze van snoeien, de regelmatige afstand en de uitlopers van de bomen die elkaar net raakten ontstond er aan grachten en straten een imposant groen scherm. Enkel op drukke kades, waar men veel in de weer was met laden en lossen, stonden geen of weinig bomen.

Naast boomaanplant van stadswege plantten ook particulieren op meerdere plaatsen in de stad bomen aan. Dit gebeurde meestal heel dicht tegen het huis aan, op de particuliere stoep. Om te zorgen dat de takken de gevel niet raakten of beschadigden werden deze bomen tot platte vlakken gesnoeid. Deze particuliere boomaanplant kwam voornamelijk voor bij gevels gericht op het zuiden. Ze fungeerden als zonnescherm, om het huis koel te houden en te beschermen tegen fel zonlicht.

⁵⁹ Starkenburg, *De leegte ontleed*, p.68.

Stadsbomen in beeld

Publieke boomaanplant



Kaart voor ontwerp het van een nieuwe molen met werf aan de Leidsevaart, zuid boven, Andries van der Walle, 1667, [NHA NL-HlmNHA_51000980].

Langs het grachtje in de buurt van de Leidse Vaart is op deze zeventiende-eeuwse tekening een zeer regelmatige boomaanplant ingetekend. De bomen op deze kaart staan heel dicht op elkaar en in een vast patroon. Uit alle volgende afbeeldingen blijkt dat deze vorm van aanplanting tot de twintigste eeuw de norm was. In de loop van de twintigste eeuw, met de komst van de auto en parkeerplekken, raakte dit gebruik echter steeds meer op de achtergrond.



Houtplein, gezien richting de Grote Houtpoort, tekening Jacob Elias la Fargue, 1758, [NHA NL-HImNHA_53002560_M].

Deze achttiende-eeuwse tekening van het Houtplein toont aan beide zijden een dubbele bomenrij. Zowel de bomen langs de huizen als langs de weg staan dicht op elkaar geplaatst in een onveranderde ritmiek. Tussen de bomen langs de weg zijn struiken aangeplant, een fenomeen dat na de versterking van de Haarlemse straten niet meer te vinden was.



Jansweg, bij het Hofje van Staat, gezien richting het zuiden, tekening Gerrit Toorenburgh, ca. 1760, [NHA NL-HImNHA_53000348_K].

Deze tekening van de Jansweg toont een hele specifieke vorm van boomaanplant, het bladerdek van de bomen zijn in cilindervormen gesnoeid.



Oude Gracht, tijdens demping, 1859, [NHA NL-HImNHA_54007015].

De bomen op deze foto staan veel dicht op elkaar dan we vandaag de dag gewend zijn, namelijk slechts enkele meters. Bovendien valt op dat veel van de bomen in deze foto van de Oude Gracht een verschillende ouderdom hebben. Om de continuïteit in het straatbeeld te behouden werden bomen meestal per enkeling vervangen, als ze dood of ziek waren. Slechts in sommige gevallen werd een hele straat of gracht gerooid en opnieuw aangeplant. De gerooide bomen werden door de gemeente verkocht en brachten een klein geldbedrag op.



Spaarne, zicht op de Damstraat, ca. 1860, [NHA NL-HImNHA_54000008_01].

Langs kades werd altijd op een plaats van veel bedrijvigheid, of in dit geval op de plaats van een kraan, een uitsparing in de bomenrij gemaakt.



Nieuwe Gracht, gezien richting Kruisbrug, detail stereofoto, ca. 1870, [NHA NL-HlmNHA_54037170].

De bomen aan de Nieuwe Gracht staan zo dicht op elkaar dat er nog maar net plek tussen is voor twee wachtershuisjes, zonder de regelmaat te verstoren. De stammen creëren een duidelijk ritme en het bladerdek vormt een groen scherm langs het water. Bovendien valt het op negentiende foto's op dat bestrating helemaal tot aan de stam is doorgelegd. Het ontbreken van hoogteverschillen en losse objecten, de eenvoud van materialen en de strakke repetitie zorgt op deze gracht voor een heel rustig en overzichtelijk beeld.



Nieuwe Gracht, gezien vanaf de Jansbrug richting de Kruisbrug, ca. 1890, [NHA NL-HlmNHA_54018522].

Een overzichtsbeeld van de Nieuwe Gracht toont nog duidelijker het belang van de strakke repetitie en de korte tussenpozen waarin de bomen zijn geplant. Daarnaast stonden in de negentiende-eeuwse binnenstad van Haarlem veel hele grote bomen, die een monumentaal uiterlijk geven aan deze gracht.



Spaarne, zicht op het Hodshonhuis, tegenwoordig de Koninklijke Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen, foto Ch. Binger & Co, ca. 1870, [NHA NL-HImNHA_54007203].

Voor het huis Spaarne 17 wordt het strakke ritme van bomen onderbroken. Een verklaring hiervoor valt te vinden in de ambities van de opdrachtgever van dit pand, Keetje Hodshon. Hodshon had goede contacten bij het stadsbestuur en diende in 1795 een verzoekschrift in om de zes bomen voor haar huis te laten kappen, omdat deze haar uitzicht belemmerden.⁶⁰ Het stadsbestuur vond in dit geval het utilitaire belang van de kadebeplanting blijkbaar ondergeschikt en willigde haar verzoek in. De kapkosten vielen echter wel voor haar eigen rekening. De Koninklijke Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen beriep zich begin twintigste eeuw weer op dit besluit toen er iepen van behoorlijke omvang voor het huis aan het Spaarne stonden.

⁶⁰ Kloek en Hell, *Keetje Hodshon*, p. 57 en 154.



Spaarne, 1909, [NHA NL-HImNHA_54006468].

Deze foto toont het Hodshonhuis in 1909, nog steeds zonder bomen voor de voordeur.



Turfmarkt, gezien richting het noorden, ca. 1870, [NHA NL-HlmNHA_54000668].

Om ruimte te bieden voor alle karren en het laden en lossen van schepen is de kade van de Turfmarkt hier niet beplant met bomen. Enkel langs de rijweg is een dichte bomenrij met flinke bomen te zien.



Gasthuissingel met paardenwed, gezien vanaf de Grote naar de Kleine Houtbrug, ca. 1890, [NHA NL-HlmNHA_54VH0082].

Dit voorbeeld van de Gasthuissingel toont een dubbele bomenrij aangeplant op de ruime en licht hellende noordelijke kade.



Burgwal, gezien richting de Hagebrug, ca. 1910, [NHA NL-HlmNHA_54001700].

Niet langs alle kades in Haarlem stonden echter bomen. De Burgwal bleef leeg, mogelijk omdat het een arbeidersbuurt betrof. Bomen waren naast een goede fundering van de kade ook een statussymbool. Aan een straat met imposante bomenrijen woonden rijke burgers. Op deze foto siert slechts één gigantische boom de kade, op de kruising met de Hagestraat.



Dreef, gezien vanaf het Houtplein, ca. 1880, [NHA NL-HlmNHA_54006101].

Niet alleen langs kades vond men in de negentiende en twintigste eeuw bomen. Deze foto toont imposante bomenrijen langs de Dreef aan het eind van negentiende eeuw. Het lijkt hier te gaan om drie rijen die overgaan in het Frederikspark. Net als aan de kades zijn de bomen dicht op elkaar geplaatst, waardoor in dit geval een mooi tunneleffect gecreëerd wordt.



Fonteinlaan, hoek Wilhelminalaan, Marius Nicolaas Frederik Rotteveel, ca. 1870, [NHA NL-HlmNHA_54000423].

Op deze foto is de scheiding tussen privé en publieke ruimte zeer fluïde. Enkele bomen op de Wilhelminalaan staan namelijk midden op het terras van het hoekhuis, terwijl de bomen op de Fonteinlaan net buiten het hekje groeien.



Kleine Houtweg, gezien vanaf de Kleine Houtbrug, 1884, [NHA NL-HlmNHA_54000415].

Enkele Haarlemse wegen werden maar aan één kant van een straat beplant, zoals te zien in dit voorbeeld van de Kleine Houtweg. Aan de oostzijde van de straat stond een rij grote bomen dicht op elkaar, vlak langs de rand van de voetstraat. Aan de andere kant van de weg is rij van straatlantaarns geplaatst in een vast patroon.



Raaks, hoek Gedempte Oude Gracht, Berend Zweers, 1915, [NHA NL-HImNHA_54018154].

Zelfs in de smalle Raaks had de gemeente bomen aangeplant. Deze foto toont een ritmische bomenrij aan één kant van de straat, vlak langs de rijweg geplaatst.



Houtplein, gezien vanaf de Gasthuisvest, ca. 1900, [NHA NL-HImNHA_54VH0169].

Het Houtplein kende rond 1900 een voor die tijd vrij rommelige indeling met veel hoogteverschillen. Langs de gevels was een voetpad aangelegd, aan één zijde afgesloten met bomen en aan de andere kant door paaltjes, daarnaast lagen verhoogde trottoirs met ertussen een rijweg. Niet lang na deze foto werd de inrichting van het Houtplein echter aangepast.



Houtplein, gezien vanaf Grote Houtbrug, ca. 1915, [NHA NL-HImNHA_54VH0170].

Deze foto, ongeveer 15 jaar later genomen als de foto op de vorige pagina, toont de aangepaste inrichting van het Houtplein. De rijweg is verbreed en de voetpaden langs de gevels zijn vervangen door verhoogde trottoirs. Aan de randen hiervan staat een regelmatig bomenrij. Hiermee is er een overzichtelijkheid in de straat teruggekeerd.



Wilhelminastraat, gezien vanaf het Wilsonplein, 1891, [NHA NL-HImNHA_54007023].

In de nieuwe brede straten met imposante huizen werden in de negentiende eeuw meestal direct bomenrijen aangeplant. Deze foto van de Wilhelminastraat toont hele jonge boompjes, dicht op elkaar geplant en beschermd door een houten hekje.



Detail foto van Spaarne, Marius Nicolaas Frederik Rotteveel, ca. 1880, [NHA NL-HImNHA_54VH1663].

De bestrating werd in de negentiende en begin twintigste eeuw vrijwel altijd doorgetrokken tot de stam van de boom en afgesloten door een rollaag of een andere band van steen vlak om de stam.



Oranjkade, gezien vanaf het Wilsonplein, detail foto Cornelis H.W. ten Bruggencate, ca. 1910, [NHA NL-HImNHA_54000889].

De bomen langs de Oranjkade stonden echter in plaats van tussen tegels of bakstenen in een groen gazonnetje.



Gedempte Oude Gracht bij Schagchelstraat, ca. 1890, [NHA NL-HImNHA_54VH1484].

De meeste bomen in de stad kon men eind negentiende en begin twintigste eeuw vinden aan het water. Maar men vond ook langs de zijkanten van lanen en straten bomenrijen. Dit voorbeeld toont flinke bomen op de middenberm van de Gedempte Oude Gracht. De brede straten op de gedempte grachten van Haarlem gaven nieuwe mogelijkheden van boomaanplant op straat. De Parklaan had een soortgelijke aanleg. Met de opkomst van de auto en de regulering van het verkeer werden er steeds vaker middenbermen aangelegd waarop plaats was voor één of twee bomen.



Klokhuisplein, gezien richting Riviermarkt, 1905, [NHA NL-HImNHA_54006667].

Op pleinen en markten werden vaak ook enkele bomen geplant. Deze bomen konden uitgroeien tot flinke exemplaren, zoals in dit voorbeeld van het Klokhuisplein.



Botermarkt, 1922, [NHA NL-HImNHA_54007348_02].

De bomen op de Botermarkt waren vlak langs de rand van de verhoogde middenberm aangeplant.



Verwulft, gezien vanaf de Grote Houtstraat, 1929, [NHA NL-HImNHA_54009293].

Net als op de Botermarkt stonden aan het Verwulft ook bomen aan de rand van de middenberm. In combinatie met de tram, lantaarnpalen en ander verkeer werd dit echter een vrij krappe bedoening.



Grote Houtstraat, hoek Gierstraat, ca. 1925, [NHA NL-HImNHA_54VH1437].

Vrijwel overal in de Haarlemse binnenstad stonden bomen in rijen of series aangeplant. Er kwamen echter natuurlijk ook uitzonderingen op deze regel voor. Op de hoek van de Grote Houtstraat en Gierstraat stond begin twintigste eeuw bijvoorbeeld een gigantische kastanjeboom, als eenling.



Raamvest met de Grote Houtbrug, ca. 1928, [NHA NL-HImNHA_54034648].

Op schuine kades werd er een enkele keer voor gekozen om de bomen niet in rechte lijnen aan te planten maar eerder 'lukraak', zoals in dit voorbeeld van de Raamvest te zien is.

Particuliere boomaanplant



Grote Markt, detail ets Cornelis van Noorde, 1764, [NHA NL-HlmNHA_53005602_M].

Langs de huizen aan de noordzijde van de Grote Markt zijn op deze ets kleine boompjes te zien. De boompjes staan heel dicht op de gevels, op de particuliere stoep, en zijn volledig plat gesnoeid. Deze vorm van beplanting diende waarschijnlijk als zonnescherm. De gevels van deze huizen staan pal op het zuiden gericht en dit is ook de enige kant van de Grote Markt waar een dergelijke boomaanplant voorkomt.



Grote Markt, ca. 1880, [NHA NL-HImNHA_54001620].

Deze foto, een eeuw later gemaakt dan de vorige afbeelding, toont nog steeds hetzelfde fenomeen. Ook hier staan aan de noordzijde van de Grote Markt plat gesnoeide bomen dicht tegen de gevels van de huizen aan.



Zijlstraat, gezien richting Grote Markt, detail foto Adolphe Braun, ca. 1865.

Op deze foto van de Zijlstraat is duidelijk te zien dat de bomen op en in de buurt van de Grote Markt op de overgang van de particuliere stoep en de straat geplaatst zijn. Deze boompjes werden waarschijnlijk aangeplant door de huiseigenaren zelf. De meeste bomen in Haarlemse openbare ruimte werden echter aangeplant door de gemeente.



Hoek Barteljorisstraat en Zijlstraat, ca. 1880, [NHA NL-HlmNHA_54VH1508].

Voor het hoekpand op deze foto zijn wederom zeer plat gesnoeide bomen dicht op de gevel geplant. Waarschijnlijk zijn deze aangeplant door een particulier en zullen ze op de particuliere stoep van de eigenaar gestaan hebben. In dit voorbeeld is deze stoep echter al getransformeerd tot een trottoir, wat de bomen een vreemde plaatsing geeft. Eén staat midden op het trottoir en de andere twee vlak langs het randje.



Grote Houtstraat, zicht op de Spekstraat, Charles Binger, 1879, [NHA NL-HlmNHA_54VH1445].

Niet alle particulieren leken hun bomen even goed te onderhouden en snoeien, zoals te zien op deze foto. De gevel naast het hoekpand verdwijnt bijna in zijn geheel achter het bladerdek van drie boompjes.



Pieterstraat, hoek Korte Wijngaardstraat, 1912, [NHA NL-HlmNHA_54020420].

Zelfs op hele kleine pleintjes kwam boomaanplant voor. In dit geval waarschijnlijk door een particulier geplant aangezien de bomen heel dicht op de gevel van het hoekhuis staan. Het pothuis van het hoekhuis bestaat tegenwoordig nog, maar de bomen zijn verdwenen.

Straatverlichting

Een cruciaal onderdeel van de inrichting van een straat is een goede straatverlichting. In de negentiende eeuw spurtte de verlichtingstechniek in reuzestappen vooruit, waardoor het steeds comfortabeler en veiliger werd om zich over straat te bewegen. Tegenwoordig zijn alle straten elektrisch verlicht, maar welke weg heeft Haarlem afgelegd om daartoe te komen?

‘Gloeiende spijkerkoppen’

Tot ver in de negentiende eeuw werden de straten en pleinen van Haarlem verlicht door olielantaarns. In 1663 verscheen in Amsterdamse straten een vooruitstrevende olielantaarn, ontwikkeld door de kunstenaar en uitvinder Jan van der Heyden.⁶¹ Deze nieuwe olielantaarn zou in vele Nederlandse steden maar liefst twee eeuwen dienst doen. De ‘Van der Heyden-lantaarns’ brandden op raapolie, dit gaf het helderste licht. In de wintermaanden zorgde de toevoeging van lijnolie ervoor dat de olie niet bevroor.⁶² De armatuur (het bovenste deel van de lantaarn) was gemaakt van glas in een vierkanten tinnen frame, aan de bovenkant iets wijder om schaduwvorming te beperken. De armatuur werd geplaatst op een vierkante houten paal of op een houten arm die men aan gevels kon bevestigen. Luchtgaten in de bodem van de armatuur en een schoorsteentje bovenop zorgen voor een goede zuurstofaanvoer en dat de rook van de vlam makkelijk kon ontsnappen. Al deze ingrepen zorgden ervoor dat de nieuwe lampen langer brandden en helderder licht gaven dan de kaars- en olielantaarns van daarvoor.⁶³

Hoewel de Van der Heyden-lantaarn een grote verbetering was op de eerdere kaars- en olievlamplichting, kon er van een echt goede verlichting van het straatoppervlak niet gesproken worden. De lantaarns dienden vooral als oriëntatiepunten en werden ook wel ‘gloeiende spijkerkoppen’ genoemd.⁶⁴ De olielantaarns werden zo strategisch mogelijk geplaatst, op de scheiding van de rijweg en klinkerpaden, en benadrukten kruisingen en belangrijke gebouwen.⁶⁵ In smalle straten werden de armaturen op een

arm aan de gevel geplaatst, zodat het wegdek vrij van obstakels bleef.

Alle Haarlemse olielantaarns, en latere vormen van straatverlichting, werden iedere avond binnen een kwartier aangestoken, door een team van lantaarnopstekers. In Haarlem, net als in andere steden, brandde enkel een klein aandeel van de lantaarns de hele nacht, het andere deel werd op een bepaald uur ‘geblusht’.

Een verbetering op de lantaarn van Van der Heyden was de reverbère. Deze lantaarn gaf meer licht en verspreidde het licht beter omdat in één armatuur meerdere pitten werden geplaatst en reflectoren.⁶⁶ Dit model werd vaak toegepast op hoofdstraten en pleinen en kon aan touwen boven de weg worden gehangen, zodat de grond zelf daadwerkelijk verlicht werd. Ondanks de voortdurende verbeteringen was olievlamplichting een veeleisende en bewerkelijke techniek, waarvan de kosten bepaald werden door de wisselende oogsten. De laatste olielantaarns van Haarlem werden in 1878 van de straten verwijderd.



Jan van der Heyden, ontwerp voor een lantaarn, 1674-1679, Rijksmuseum Amsterdam.

Een revolutionair licht

De uitvinding van de gaslamp bracht een grote verandering teweeg, dit nieuwe licht was niet te vergelijken met de flauwe olielichtjes. Voor het eerst flakkerde de vlam niet rond een pit, maar brandde er iets onzichtbaars. Bovendien bevond de brandstof zich niet meer in een reservoir in de directe nabijheid van de vlam, maar werd dit aangevoerd via een leiding vanuit de fabriek. Tot in de twintigste eeuw werd gas gewonnen uit steenkolen. De aanwezigheid van gas in steenkolen was al langer bekend, maar eind achttiende eeuw werd dit pas in verband gebracht met verlichting. De eerste gasverlichting in de openbare ruimte was te bewonderen in Londen in 1807, toen Pall Mall ter gelegenheid van de verjaardag van koning George III met gaslampen

⁶¹ Besselaar, *Het Licht Der Lamp-Lantaren*, p. 11.

⁶² Lintsen, *Geschiedenis van de techniek in Nederland*, p.96.

⁶³ Besselaar, *Het Licht Der Lamp-Lantaren*, p. 11.

⁶⁴ *Haarlem's Dagblad*, 25 december 1900, p. 6.

<https://nha.courant.nu/issue/HD/1900-12-25/edition/0/page/6>

⁶⁵ Starkenburg, *De leegte ontleed*, p. 44.

⁶⁶ Starkenburg, *De leegte ontleed*, p. 44.

werd verlicht.⁶⁷ Het zou echter tot 1814 duren voordat een gehele Londense stadswijk door middel van gas zou worden verlicht. Een reisbeschrijving van datzelfde jaar, opgetekend door een jonge Hollander, geeft de enorme verandering die dit gaslicht teweegbracht weer: "Dit licht is bij uitnemendheid helder en sterk, zich tot op een verre afstand van het gewone licht onderscheidende door eene groote, heldere en steeds flikkerende vlam, die zich met fierheid op zijne pijp verheft en het beste licht van olie of kaarsvet trotseert. Ik houde mij verzekerd dat één gaslicht meer schijnsel geeft dan tien van de hier in gebruik zijnde lantaarns."⁶⁸ Het gebruik van het nieuwe gaslicht verspreidde zich in de daaropvolgende decennia vanuit Engeland over het continent. Amsterdam was er met de eerste gaslantaarn in 1816 al heel vroeg bij, aangestoken ter ere van het bezoek van de aanstaande koning Willem II.⁶⁹

In 1835 opende in Haarlem de eerste gasfabriek haar deuren, als dochteronderneming van de Imperial Continental Gas Association (ICGA) uit Londen. Binnen twee jaar, op 1 januari 1837, liet deze maatschappij voor het eerst een gedeelte van de stad verlichten door 92 gaslampen.⁷⁰ Hiermee was Haarlem de tweede stad in Nederland waar gas gebruikt werd voor de openbare verlichting. De Nederlandse primeur, Rotterdam, was slechts anderhalf jaar eerder.

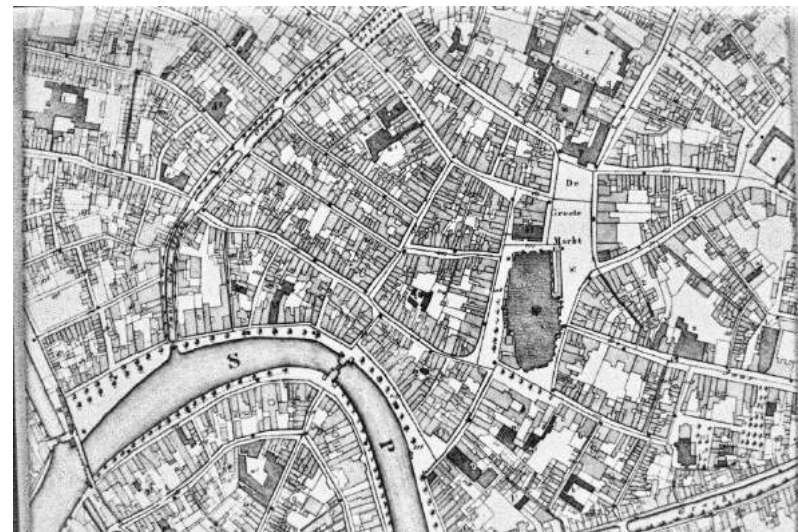
De uitvinding van het gloeikousje zorgde ervoor dat gaslicht decennia lang, tot diep in de twintigste eeuw, de concurrentiestrijd met elektrisch licht aan kon. Dit gloeikousje bestond uit een cilindervormig weefsel, vastgeknoopt aan de bovenkant, dat in een chemisch mengsel gedrenkt werd.⁷¹ Vervolgens werd dit gedroogd en uitgloeid zodat er enkel een skelet van het weefsel overbleef. Wanneer sterk verhit straalde het gloeikousje een helder licht uit, een stuk feller dan de tot dan toe in gebruik zijnde gasverlichting. Bovendien verbruikte deze techniek veel minder gas en kon het gas van een veel mindere kwaliteit zijn. Het gas werd immers enkel gebruikt voor verhitte van de gloeikous, niet voor een lichtende vlam.⁷² In Londen werd het gloeikousje in 1895 voor het eerst toegepast in de straatverlichting. Amsterdam volgde één jaar later met een proef in een deel van de stad. Maar ook Haarlem was er als de kippen bij, in 1900 had de stad al vele oude lantaarns vervangen door gloeilichten.⁷³

Na het midden van de negentiende eeuw voerde gaslicht nog een kleine

concurrentiestrijd met petroleumlampen. Deze openbare verlichting, brandend op petroleum, hield het echter minder dan 25 jaar vol en verdween in 1875 voorgoed uit de Haarlemse straten. De laatste gaslamp van deze stad doofde daarentegen, ter vergelijking, pas 90 jaar later, in 1965.⁷⁴

Met de komst van de gaslantaarn, en daarmee een feller licht, veranderde de plaatsing van straatlantaarns. De gaslantaarns dienden niet langer enkel als oriëntatiepunten vlak langs de rijweg, zoals de olielantaarns, maar werden dicht tegen de gevel of vlak langs de rand van trottoirs geplaatst. In het geval van een bomerrij vormden zij een eigen lijn.⁷⁵

Rond 1875 werd in Haarlem een groot plan uitgerold om de gasleidingen in de stad te verlengen en het aantal gaslichten flink uit te breiden. Uit de bijbehorende kaart blijkt dat de meeste lantaarns op hoeken van straten of ingangen van stegen werden geplaatst. Natuurlijk als markering van de hoek maar ook als lichtend baken aan het einde van een steeg.



Uitsnede van kaart waarop de plaatsing van straatlantaarns is ingetekend, 1874.

⁶⁷ Lintsen, *Geschiedenis van de techniek in Nederland*, p. 105.

⁶⁸ Lintsen, *Geschiedenis van de techniek in Nederland*, p.91, verwijzend naar: 'Schets van Londen, in den winter van het jaar 1814. Beschrijving uit die stad zelve, door een jongen Hollander, geschreven aan een vriend', in: *Vaderlandsche Letteroefeningen*, 1819(II), 227.

⁶⁹ Besselaar, *Het Licht Der Lamp-Lantaren*, p. 18.

⁷⁰ Sliggers, *Haarlem bij gaslicht*, p. 37. *Haarlem's Dagblad*, 6 mei 1922, p. 13.

<https://nha.courant.nu/issue/HD/1922-05-06/edition/0/page/13>

⁷¹ Lintsen, *Geschiedenis van de techniek in Nederland*, p. 131.

⁷² Lintsen, *Geschiedenis van de techniek in Nederland*, p. 132.

⁷³ *Verslag van den toestand der gemeente*, 1900, p.89.

⁷⁴ Sliggers, *Haarlem bij gaslicht*, p. 7.

⁷⁵ Starkenburg, *De leegte ontleed*, p. 44.

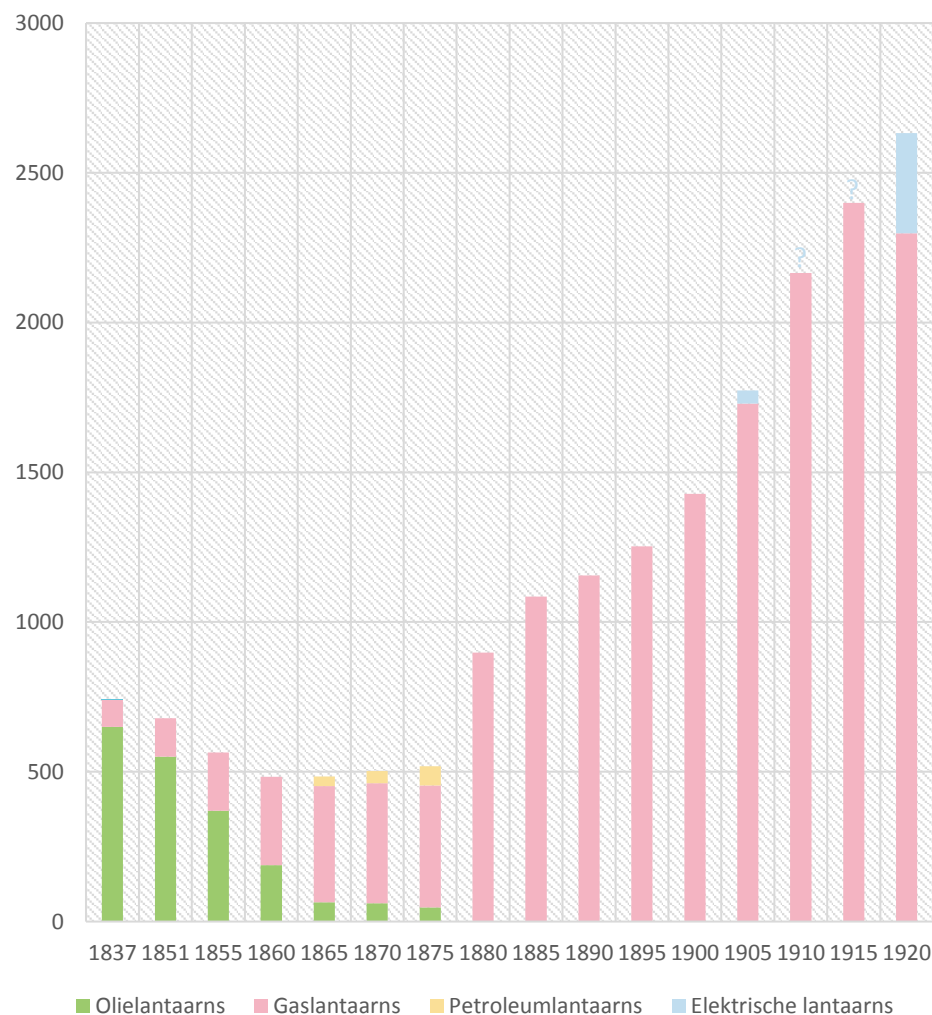
Een lamp in de hoogte

Eind negentiende eeuw verscheen weer een nieuwe techniek voor straatverlichting ten tonele, de elektrische lamp. In Haarlem werden op 1 augustus 1902 voor het eerst 44 elektrische booglampen voor openbare verlichting ontstoken.⁷⁶ De stad was met deze ontwikkeling vroeger dan bijvoorbeeld Leiden, die pas in 1908 de eerste elektrische straatverlichting plaatste.⁷⁷ De elektrische booglamp gaf een heel fel licht waardoor deze wel 8 à 9 meter boven de grond aan een mast of kabel kon worden gehangen, om een groot oppervlak te kunnen verlichten. Deze nieuwe lichtmasten verschenen enkel op de hoofdstraten en -pleinen, waaronder het Stationsplein, de Grote Markt, de Grote Houtstraat en aan het Spaarne.⁷⁸ Net als met de komst van de reverbère werd door de exclusiviteit van dit licht een hiërarchie in straten geschept.⁷⁹ De masten gaven de straat bovendien aanzien door hun hoogte en fraaie versiering met krullende plantmotieven.

Het licht van de elektrische booglamp werd opgewekt door een elektrische stroom die door de punten van twee werd staven geleid. Hierdoor ontstond tussen deze punten een hete en felle boog van licht, ofwel een vlamboog. Deze techniek werd echter al snel verdreven door de komst van de elektrische gloeilamp, die tot ver in de twintigste eeuw aan terrein bleef winnen.⁸⁰

Na de invoering van de gaslantaarn in 1837 waren er opeens veel minder lantaarns nodig in de stad, zoals getoond wordt in bijgaande grafiek. Omdat het gaslicht een stuk feller was dan olielantaarns, waren er bij vervanging van olie naar gas minder lichtpunten nodig om het zelfde resultaat te bereiken.⁸¹ De grafiek toont ook een verschuiving tussen 1915 en 1920. Het aantal gaslampen begint in deze jaren af te nemen en het aantal elektrische lantaarns flink toe. Een aannemelijke reden daarvoor is dat aan het eind van de Eerste Wereldoorlog kolen, en daarmee het gas, steeds duurder werden. Om deze prijsstijging te omzeilen werden veel gaslampen vervangen door elektrische lantaarns.⁸²

Aantallen straatlantaarns in Haarlem 1837-1920



⁷⁶ Verslag van den toestand der gemeente, 1902, p. 69 en bijlage GG p. 10.

⁷⁷ Starkenburg, De leegte ontleed, p. 62.

⁷⁸ Verslag van den toestand der gemeente, 1902, bijlage GG p. 10.

⁷⁹ Starkenburg, De leegte ontleed, p. 45.

⁸⁰ Besselaar, Het Licht Der Lamp-Lantaren, p. 41.

⁸¹ Starkenburg, De leegte ontleed, p. 45.

⁸² Besselaar, Het Licht Der Lamp-Lantaren, p. 44.

Eenheid van stijl

Het negentiende-eeuwse straatmeubilair lijkt op foto's allemaal naadloos bij elkaar aan te sluiten, omdat achter de vormgeving dezelfde principes schuilgingen. Zowel in de materiaalkeuze, de vormtaal als de opbouw waren overeenkomsten te vinden. Vrijwel al het straatmeubilair werd in de negentiende eeuw vervaardigd uit gietijzer en in de decoratie werd gebruikt gemaakt van plantmotieven. De modellen van de lantaarns, maar ook ander straatmeubilair, werden overgenomen uit catalogi van Nederlandse gietijzerfabrikanten, waaruit gemeenten kant-en-klare lantaarns konden bestellen.⁸³ Het kwam ook voor de fabrikanten combinaties van verschillende modellen lantaarns in productie namen op speciaal verzoek van een bepaalde stad.

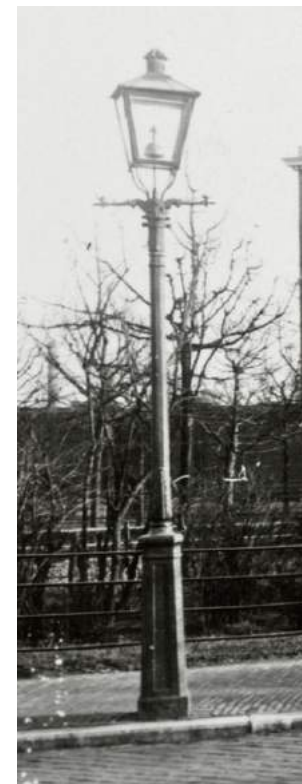
Haarlem kende twee dominante modellen lantaarns. Het eerste, vaakst voorkomende model, was een slanke lantaarn met een zeskantige voet, daarboven een paal afgezet met een decoratie van grote bladeren en een dwarsbalk met krullen en plantmotieven. In de meeste gevallen was het gedeelte boven de voet witgeschilderd. Replica's van dit model staan vandaag de dag weer op verschillende plaatsen in de binnenstad. Het tweede model, dat aanzienlijk minder vaak voorkwam, was strakker en minder frivool. Deze lantaarn had een stevige vierkante voet, daarboven een schacht met ingetogen bladversieringen en een rechte simpele dwarsbalk. Deze dwarsbalken werd gebruikt om een ladder tegenaan te zetten om makkelijk bij de lamp te kunnen. Beide lantaarnpalen werden bekroond met een vierkante armatuur met een schoorsteentje bovenop. Met de komst van elektrische verlichting was voor het eerst geen schoorsteentje op de armatuur nodig voor afvoer van dampen. Maar meestal bleef dit onderdeel echter gehandhaafd voor de sier of herkenbaarheid van de lantaarn, zonder technisch nut.

De openbare verlichting op bruggen werd in de negentiende eeuw meestal als een integraal onderdeel van de brug ontworpen. De lantaarns vormden daarmee een geheel met de brug zelf, maar door de overeenkomende vormgevingsprincipes ook met hun omgeving. Men ontwierp altijd een voet, een middengedeelte en een armatuur, versierd met plantmotieven. Hetzelfde gold voor de vormgeving van de nieuwe elektrische lichtmasten, de opbouw en versieringen bleven overeenkomen, enkel de schaal werd vergroot.

Net als de twee meest voorkomende modellen straatlantaarns hadden de elektrische lichtmasten, maar ook veel van het andere straatmeubilair, dezelfde opbouw. De armatuur met de booglamp zelf, ofwel de top, hing aan een hoge mast,



Het meest veelvoorkomende model gaslantaarn in negentiende-eeuws Haarlem.



Het tweede standaardmodel gaslantaarn in Haarlem.



Een nieuw model elektrische lantaarns, sober en strak.

het middengedeelte, die werd ondersteund door een voet. Deze driedeling kwam overeen met klassieke principes van de architectuur, het gebruik van een basement, middengedeelte en top. Hierdoor had het straatmeubilair een duidelijke herkenbaarheid en paste het goed bij de gebouwde omgeving.

Het gebruik van een nieuwe vormtaal en nieuwe materialen liet vanaf het tweede decennium van de twintigste eeuw deze eenheid in het straatmeubilair vervagen. Sobere en strakke lantaarnpalen, met een armatuur bestaande uit een los

⁸³ Starkenburg, *De leegte ontleed*, p. 56.

peertje met een kapje erboven, verschenen in de Haarlemse straten. Deze vormgeving stond in sterk contrast met de negentiende-eeuwse gietijzeren meubelen met plantmotieven, een klassieke opbouw en een duidelijke vierkante of ronde armatuur. De nieuwe lantaarns verschenen zowel in de historische binnenstad, waar ze een contrast met de omgeving vormden, als in de nieuwe wijken, waar de vormgeving paste bij de modernere strakkere architectuur.

Particuliere verlichting

Naast openbare verlichting konden particulieren ook een eigen lantaarn aan de gevel of voor hun huis plaatsen.⁸⁴ In de zeventiende eeuw waren deze huisdeurlantaarns een statussymbool en wedijverden de rijken met elkaar om wie de mooiste en rijkst versierde lantaarn had. Voor een bepaald bedrag werden deze lantaarns door de lantaarnopstekers van de gemeente meegenomen in hun dagelijkse ronde. Ook in de negentiende eeuw hadden bepaalde panden nog hun eigen verlichting op straat, vaak rijk versierd maar wel passend bij de vormgeving van de andere straatverlichting.

⁸⁴ Besselaar, *Het Licht Der Lamp-Lantaren*, p. 13.

Straatverlichting in beeld



Grote Markt, tekening toegeschreven aan A. Storck, ca. 1690, [NHA NL-HlmNHA_53000384_K].

Nadat Jan van der Heyden midden zeventiende eeuw een nieuwe olielantaarn had ontwikkeld voor Amsterdam, verspreidde deze techniek zich snel naar andere steden in Holland. Op deze tekening is een olielantaarn te zien op een gevelarm aan de Vishal op de Grote Markt.





Hoek Kruisstraat en Krocht, detail van aquareel, C.van Noorde, 1769, [NHA NL-HlmNHA_53002430_M].

Een eeuw later is nog steeds hetzelfde soort lantaarns op gevelarmen in gebruik, zoals te zien op deze achttiende-eeuwse aquareel.



Raamgracht, gezien naar het noorden, ca. 1860, [NHA NL-HImNHA_54000380_02].

Tot 1875, ruim twee eeuwen na hun introductie, waren er in Haarlem nog steeds olielantaarns in bedrijf. Deze foto van de Raamgracht toont vrijstaande olielantaarns aan beide zijden van de gracht. Het glas van de armaturen is gevat in zware sponningen en het geheel wordt ondersteund door vierkante houten palen.





Grote Markt, detail van foto, 1878, [NHA NL-HImNHA_JosF20100903_496].

Het meest veelvoorkomende model lantaarn in het negentiende-eeuwse Haarlem was deze vrijstaande ranke lantaarn. De paal was gemaakt van gietijzer, versierd met ingetogen plantmotieven en een uitbundige krullerige dwarsbalk. In de meeste gevallen was de lantaarn in twee kleuren geschilderd, licht boven en donker onderaan. De paal ondersteunt een vierkante, taps toelopende armatuur met een schoorsteentje bovenop. Een groot verschil met de Jan van der Heyden-lantaarn zijn de smalle sponningen en grote glasoppervlakken van de armatuur, om zo min mogelijk schaduw te veroorzaken. In sommige gevallen werden lantaarns ook gebruikt als een soort wegbewijzing. In dit geval staat er een grote '2' op het glas van de armatuur, mogelijk om perron nummer twee aan te duiden.



Amsterdamse Poort, ca. 1920, detail van foto, [NHA NL-HImNHA_54012959].

Een ander voorbeeld van een dubbele functie van de straatlantaarn, als bewegwijzing, is te zien bij de Amsterdamse Poort. Op het glas van de armatuur staat geschreven 'verboden toegang'.



Grote Houtstraat, gezien richting de Grote Markt, foto Charles Binger, ca. 1870, [NHA NL-HImNHA_54000443].

Vrijstaande lantaarns werden zo geplaatst dat ze de weggebruiker het minst tot last waren, door in de weg te staan, maar wel voldoende licht op de juiste plaats konden werpen. Zodoende werden deze lantaarns of vlak langs de gevel geplaatst, zoals links te zien, of op de rand van het trottoir, zoals rechts op de foto te zien is. De plaatsing van lantaarns werd per situatie beoordeeld.



Vlamingstraat, detail van foto, 1910, [NHA NL-HImNHA_54015877].

Een ander veelvoorkomend model vrijstaande lantaarn is te zien op deze foto van de Vlamingstraat. Dit model is veel ingetogener en strakker. De vierkante voet ondersteunt een smalle paal met rechte dwarsbalk. Het geheel heeft een hele terughoudende plantversiering. De armatuur is hetzelfde als die van het eerdergenoemde frivole model lantaarn. In deze foto is de lantaarn vlak langs de gevel geplaatst, zo veel mogelijk uit de rijweg.



Dreef, gezien vanaf het Houtplein richting het zuiden, detail van foto, ca. 1880, [NHA NL-HImNHA_54006101].

In het geval van een bomenrij werden de straatlantaarns niet tussen de bomen geplaatst, maar op een eigen lijn. Zoals in deze foto van de Dreef te zien is.



Grote Markt, gezien vanaf de Riviervismarkt, detail foto Jacques Chits, ca. 1860, [NHA NL-HImNHA_54006099].

Naast vrijstaande lantaarns werden er op vele plaatsen in de stad, zowel in smalle als bredere straten, lantaarns op gevelarmen geplaatst. Zij kwamen zelfs voor in combinatie met vrijstaande lantaarns, waarvan op deze foto nog een glimp van op te vangen is. De foto toont twee ranke en simpele gevelarmen, die iets van elkaar verschillen qua model. De voorste armatuur wordt halverwege door de arm ondersteund en de achterste armatuur van onderen. Op het schoorsteentje van de voorste lantaarn is een wijzertje te zien, waarschijnlijk kon men hiermee de luchttoevoer naar de gasvlam regelen.



Prinsenhof, hoek Jacobijnenstraat, 1905, [NHA NL-HlmNHA_54006333].

Naast de simpele gevelarmen van de vorige foto, hingen op vele plaatsen in de Haarlemse binnenstad ook rijk versierde modellen. In dit voorbeeld een ver over de straat uitstekende arm met krullerige plantmotieven die een vierkante armatuur ondersteund.



Gedempte Oude Gracht, hoek Kleine Houtstraat, ca. 1895, [NHA NL-HlmNHA_54001026].

Eind negentiende eeuw werden er op enkele plaatsen in de stad straatlantaarns geplaatst met een luxere armatuur. Deze armatuur was een stuk groter dan het standaardmodel, met grotere glasoppervlakken en dunnere sponningen, om het licht nog beter te kunnen verspreiden. Hoewel deze armatuur op meerdere pleinen in de stad te vinden was werd het nooit een standaardmodel. Toen het elektrische licht haar intrede deed verdween dit model in snel tempo uit het straatbeeld.



Grote Houtstraat, bij de Grote Houtbrug, gezien richting het noorden, foto Cornelis H.W. ten Bruggencate, 1903, [NHA NL-HImNHA_54001074].

Toen in 1902 de elektrische straatverlichting haar intrede deed in Haarlem, werden er lantaarns aan kabels boven de straat gehangen. Dit werd mogelijk omdat het elektrische licht zo fel was dat het op grotere hoogte kon, of eigenlijk moest, worden opgehangen.



Stationsplein, detail van foto, ca. 1910, [NHA NL-HImNHA_54007238].

Aan de hoofdstraten en -pleinen werden vanaf 1902 elektrische lichtmasten geplaatst. In de eerste jaren van de elektrische verlichting was de mast op deze foto, met een getrapte voet, ranke plantmotieven op de top en een armatuur in de vorm van een druppel, het standaardmodel. De luxe mast gaf een hiërarchie aan de straten in de binnenstad omdat deze enkel op de belangrijkste plaatsen verscheen.



Papentorenvest, gezien richting molen 'De Adriaan', ca. 1920, [NHA NL-HlmNHA_54003055].

In diezelfde jaren dat het elektrische licht haar intrede deed in Haarlem kwam er ook een nieuwe armatuur op de markt, de Ritterlantaarn. Deze armatuur had een ronde in plaats van een vierkante glasmantel. Hierdoor waren er geen verticale sponningen meer nodig en was er minder schaduwval.⁸⁵ Deze Ritterlantaarn werd een standaardmodel en verving op vele plaatsen de vierkante armaturen.

⁸⁵ Lintsen, *Geschiedenis van de techniek in Nederland*, p. 132.



Grote Houtstraat, gezien richting het noorden, detail foto Gerrit Adrianus Vernout, ca. 1880, [NHA NL-HlmNHA_54009234].

Aan weerszijden van de Grote Houtbrug zijn op deze foto ranke lantaarns te zien die een integraal ontwerp vormen met het hek. In de meeste gevallen werden bij bruggen de lantaarns meegenomen in het ontwerp, ze bleven echter in alle gevallen wel goed bij de andere lantaarns en hun omgeving passen.



Kruisbrug, 1925, [NHA NL-HlmNHA_54001661].

Ook op de Kruisbrug werden de lantaarns opgenomen in het totaalontwerp. De paal is rijkelijk versierd en draagt een unieke veelhoekige armatuur.



Nieuwe Groenmarkt, ca. 1900, [NHA NL-HlmNHA_54006089].

Op een enkele plaats in de binnenstad kwamen unieke ontwerpen lantaarns voor. In dit voorbeeld op de Nieuwe Groenmarkt vormen een monumentale waterpomp en lantaarn samen een eenheid.



Zijlstraat, bij de Grote Markt, detail van foto Adolphe Braun, ca. 1865, [NHA NL-HImNHA_54001298].

In de negentiende eeuw hadden bepaalde panden, van particulieren of bedrijven, hun eigen lantaarns. Op deze foto van de oude rechtbank aan de Zijlstraat staan twee rijk geornamenteerde lantaarns op de stoep naast de ingang van het pand. Particulieren konden de stad lantaarngeld betalen zodat de lantaarnopsteker hun lantaarn meenam op de dagelijkse rondes.



Verwulft, gezien richting de Botermarkt, detail van foto Adrianus Peperkamp, 1929, [NHA NL-HImNHA_54017031].

Ondanks de vele verschillende soorten straatlantaarns die Haarlem in de negentiende en begin twintigste eeuw kende, getoond op de vorige pagina's, pasten alle ontwerpen binnen een bepaald vormgevingsprincipe. Zowel het materiaal, gietijzer, als de opbouw en de versieringen kwamen overeen. Over het algemeen waren vrijstaande lantaarns opgebouwd uit een bredere voet met daarboven een paal met plantmotieven, afgetopt met een ronde of vierkante glazen armatuur. In de jaren twintig van de twintigste eeuw verscheen er echter een radicaal andere lantaarn op de markt. De foto hierboven toont deze strakke, sobere en simplistische lantaarn. De rechte paal draagt een klein kapje met daaronder een peertje. De lantaarn past goed bij de eigentijdse bebouwing, zoals in de volgende afbeelding te zien is, maar staat in groot contrast met zijn omgeving in de binnenstad.



Marnixplein, hoek Berkenstraat, foto Jack Lensselink, ca. 1930, [NHA NL-HImNHA_54017229].

Net zoals in het hoofdstuk over de bestrating is aangetoond, vormen de jaren twintig van de twintigste eeuw een overgangperiode in de straatinrichting. Waar op de voorgaande foto de moderne lantaarn wringt met haar omgeving past de nieuwe elektrische lantaarn in deze foto perfect bij de strakke lijnen van het schoolgebouw, gebouwd in dezelfde tijd.

Conclusie

Hoewel een netwerk van straten doorgaans sterk verankerd is in het stedelijk weefsel en eeuwenlang onveranderd blijft, verandert de inrichting van deze straten op maaiveldniveau regelmatig. Het aantal veranderingen aan de Haarlemse openbare ruimte heeft vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw een grote vlucht genomen. Deze conclusie kan men trekken uit de bestudering van zowel afbeeldingen, archiefstukken als literatuur. De combinatie van deze bronnen toont in de voorgaande hoofdstukken aan dat vanaf circa 1850 de inrichting van de straten in de Haarlemse binnenstad op drie hoofdpunten, bestrating, boomaanplant en straatverlichting, van een overzichtelijke continuïteit transformeert naar een experimenteerdrang. De jaren 20 van de twintigste eeuw vormen daarin het absolute kantelpunt. Vanaf dan beginnen de moderne technieken, materialen en verkeersvormen de boventoon te voeren op straat.

Wanneer men zeventiende- en negentiende-eeuwse afbeeldingen van de Haarlemse binnenstad met elkaar vergelijkt, valt direct de sterke gelijkenis in straatindeling op. Eeuwenlang is er in Hollandse steden een standaardprofiel gehanteerd, bestaande uit een rijweg met keien en aan weerszijden voetpaden van klinkers. Het geheel werd ingeklemd tussen particuliere stoepen. Onder de druk van nieuwe verkeersvormen en een snel veranderende maatschappij, werd dit herkenbare standaardprofiel ingewisseld voor losstaande situatiegerichte oplossingen. De vervanging van stoepen voor trottoirs en de opkomst van middenbermen veranderde het vlakke en simpele standaardprofiel tegen de twintigste eeuw naar een profiel met veel hoogteverschillen. Bovendien begon men naast het bestraten met strakke rijen van keien en klinkers te experimenteren met nieuwe materialen, zoals asfalt, en sierbestrating.

In tegenstelling tot de bestrating maakte de boomaanplant in de stad van de negentiende naar de twintigste eeuw geen grote verandering door. Die kwam pas in de loop van de twintigste eeuw tot stand. Uit afbeeldingen blijkt dat in de negentiende en twintigste eeuw, maar ook in de eeuwen daarvoor, vrijwel altijd ritmische bomenrijen werden aangeplant op kades. De grote, monumentale bomen langs de Haarlemse grachten werden heel dicht op elkaar geplaatst, waardoor de uitlopers van de takken een groen scherm vormden langs het water. Deze bomen werden aangeplant door de stad, grotendeels afkomstig uit de eigen stadskwekerij. Ook langs straten en op pleinen werden bomen aangeplant, aan beide zijden of in een enkel

geval aan één zijde. Net zoals aan de grachten, stonden de bomen aan deze straten ook dicht op elkaar en in een onveranderde ritmiek. Naast de openbare boomaanplant zag men ook veel particuliere bomen op straat, dicht tegen de gevel en fungerend als een zonnescherm, of op de stoep voor het huis.

De ontwikkeling van de straatverlichting in Haarlem combineerde een bepaalde simpelheid van vorm met een snelle ontwikkeling in techniek. In het negentiende-eeuwse Haarlem werden maar liefst vier verschillende technieken straatverlichting toegepast. Licht werd opgewekt door gebruik van olie, petroleum, gas en als laatste elektriciteit. Veel verschillende technieken betekende ook een groot scala aan soorten en modellen straatlantaarns. Al deze verschillende modellen lantaarns sloten echter verrassend goed aan bij elkaar, bij het overige straatmeubilair en bij de gebouwde omgeving. Dit werd bereikt door een grote stilistische eenheid in hun vormgeving. Ten eerste werd voor alle straatlantaarns, en al het andere straatmeubilair, hetzelfde materiaal gebruikt; gietijzer. Ten tweede kwam de decoratie met plantmotieven vrijwel overal terug. En als laatste lagen achter de opbouw van de straatlantaarns en gebouwde omgeving dezelfde architecturale principes schuil. Tot de jaren twintig van de twintigste eeuw bezaten alle lantaarnpalen een voet met daarop een slanke schacht, afgetopt met een glazen armatuur. Deze klassieke architecturale indeling van een basement, middengedeelte en top zorgde ervoor dat het straatmeubilair een duidelijk leesbare opbouw had die refereerde aan de omliggende bebouwing.

Al met al blijkt dat vanaf het midden van de negentiende tot het begin van de twintigste eeuw de lange lijnen in de inrichting van de openbare ruimte worden verbroken. Het heldere systeem van het standaardprofiel en de eenheid in vormgeving van het straatmeubilair vervaagt. Enkel de wijze waarop de bomen in de stad zijn aangeplant, dicht op elkaar in strakke ritmische rijen, blijkt de snelle veranderingen in de maatschappij te doorstaan.

Bronnen

Literatuur

Besselaar, Herman. Het Licht Der Lamp-Lantaren: Kleine Geschiedenis Van De Straatverlichting. Eindhoven: Eidor, 1969.

Bot, Piet. Vademecum: Historische Bouwmaterialen, Installaties En Infrastructuur. Alphen aan de Maas: Veerhuis, 2009.

Brouwer, T. Stoepen, Stoeppalen, Stoephekken. Zutphen: Walburg, 1986.
Kloek, Els, en Maarten Hell. Keetje Hodshon [1768-1829]: Een Rijke Dame in Revolutietijd, Nijmegen: Vantilt, 2017.

Lintsen, H., & Bakker, Martijn. Geschiedenis van de techniek in Nederland: De wording van een moderne samenleving 1800-1890 Dl. 3 Textiel, gas, licht en elektriciteit, bouw. 's-Gravenhage: Stichting Historie der Techniek, 1993.

Magdelijns, Hans, Maarschalkerwaard, R.A. Van, and Post, S.M. Het Staat Op Straat: Straatmeubilair in Nederland. 's-Gravenhage: VNG-Uitgeverij, 1990.

Rooijen, Maurits . De Groene Stad: Een Historische Studie Over De Groenvoorziening in De Nederlandse Stad. 's-Gravenhage: Cultuurfonds van de Bank voor Nederlandsche Gemeenten, 1984.

Sliggers, Bert. Haarlem Bij Gaslicht (1837-1914). Den Haag: Kruseman, 1977.
Stadsgezicht Haarlem: Toelichting op het besluit tot aanwijzing van Haarlem tot beschermd stadsgezicht. Rijksdienst voor de Monumentenzorg: April, 1990.

Starkenburg, Esther. De leegte ontleed: Een historische analyse van het Leidse straatbeeld. Unit Monumenten & Archeologie Gemeente Leiden, 2010.
<https://www.leidseregioin kaart.nl/pdf/pdf/New%20Folder/LR HR Web versie De leegte ontleed.pdf>

Noord-Hollands Archief (NHA)

Gemeentebestuur Haarlem; Verslag van den toestand der gemeente Haarlem over het jaar 1851 [t/m 1925] door burgemeester en wethouders uitgebragt aan den gemeenteraad. Toegangsnummer 2295; 610-686.

Haarlem's Dagblad | 1900 | 25 december 1900 | pagina 6
<https://nha.courant.nu/issue/HD/1900-12-25/edition/0/page/6>

Haarlem's Dagblad | 1922 | 6 mei 1922 | pagina 13
<https://nha.courant.nu/issue/HD/1922-05-06/edition/0/page/13>

Alle afbeeldingen gebruikt in deze analyse zijn afkomstig uit de Beeldbank van het Noord-Hollands Archief.

De twee grafieken zijn gemaakt door de auteur en gebaseerd op cijfers uit de gemeentelijke jaarverslagen.

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
14 februari 2019

Tekst: Isanne Damen

Omslagfoto: Zijlstraat, ca. 1890, Noord-Hollands Archief, NL-HlmNHA_54008905

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl