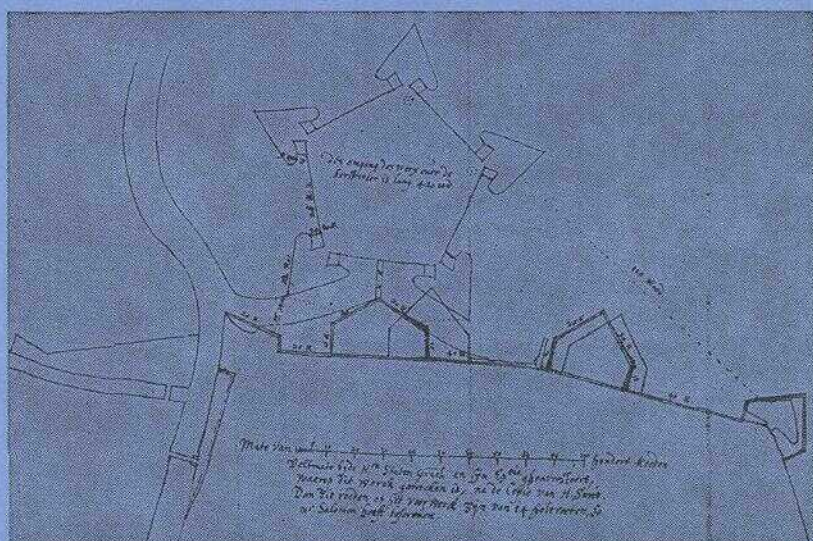


JAARGANG 81 | DECEMBER 1982



Inhoud

R. MENS

Van ideaal naar werkelijkheid in de 17de-eeuwse
stadsuitleg van Groningen 187

WIES VAN LEEUWEN

Drie visies op het herstel van de historische stad 211

Boekbesprekingen 217

Archeologisch Nieuws 229

Bulletin KNOB

Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond, tevens Orgaan van de Rijksdiensten voor de Monumentenzorg en voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek.

REDACTIE dr. J. A. Bakker, ir. A. van Drunen, drs. E. Elzenga, drs. M. de Haas, drs. G. Hoogewoud, mr. J. Korf, drs. A. J. C. van Leeuwen, prof. dr. J. G. N. Renaud, drs. C. Rogge, drs. A. G. Schulte (van wege de Rijksdienst voor de Monumentenzorg), drs. C. H. Slechte, dr. D. P. Snoep, drs. H. Stoepker, prof. dr. ir. C. L. Temminck Groll, dr. H. A. Tummers, drs. C. C. S. Wilmer.

REDACTIESECRETARIAAT Bureau KNOB, Huis de Pinto, St. Antoniesbreestraat 69, 1011 HB Amsterdam. Tel. 020-277706.

Het *Bulletin KNOB* verschijnt in vier afleveringen per jaar. *Aanmelding als lid*, opgave van *adreswijziging* of van beëindiging van het lidmaatschap voor 1 december te zenden aan de *secretaris* van de KNOB: Huis de Pinto, St. Antoniesbreestraat 69, 1011 HB Amsterdam.

Het *lidmaatschapsjaar* loopt van januari tot en met december. *Jaarlijkse contributie* (Bulletin inbegrepen):

lid KNOB f 50,—;
instelling, vereniging, enz. lid KNOB f 75,—;
jeugdlid tot 27 jaar f 30,—.

De leden ontvangen in het begin van het jaar een acceptgirokaart. Betaling bij voorkeur met deze kaart. Postgiro 140 380 ten name van de KNOB te Utrecht.

Advertenties in het Bulletin.

Tarieven op aanvraag bij Bureau KNOB, Huis de Pinto, St. Antoniesbreestraat 69, 1011 HB Amsterdam.

Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond

Oppericht 17 januari 1899

BESCHERMVROUWE *H.K.H. Prinses Juliana*

VOORZITTER *S. Buddingh'*

SECRETARIS *drs. P. Nijhof,*

*p/a Huis de Pinto, St. Antoniesbreestraat 69,
1011 HB Amsterdam*

PENNINGMEESTER *mr. L. A. H. J. M. Quant,*

Wilhelminapark 60, 3581 NP Utrecht

Drs. A. L. L. M. Asselbergs, drs. B. Bakker,

dr. J. H. F. Bloemers, drs. F. H. M. Bosch-Kruimel,

drs. P. L. van Dishoeck, mr. F. L. M. de Gou,

jbr. mr. L. M. Michiels van Kessenich,

drs. I. W. L. Moerman, ir. W. B. J. Polman,

drs. M. A. Prins-Schimmel, ir. N. C. G. M. van de Rijt,

drs. H. Sarfaty, dr. D. P. Snoep.

Afbeelding op de omslag:

„Aftreckinge van bolwerken aende
zuytzijde van de stad Groningen”,
1606, pentekening. Gemeentearchief
Groningen 666r.

VAN IDEAAL NAAR WERKELIJKHEID IN DE 17de-EEUWSE STADSUITLEG VAN GRONINGEN

R. MENS*

Het verloop van de Tachtigjarige oorlog rond 1600 was van beslissende invloed op de omvang en structuur van de stad Groningen. Als belangrijkste stad in het noorden nam Groningen in de reeks van frontiersteden, die de belangen en de veiligheid van de Verenigde Provinciën moesten verdedigen, een bijzondere plaats.

Onder leiding van de prinsen van Oranje, Willem, Maurits en Frederik Hendrik werden sinds de herovering van Alkmaar op de Spaanse landvoogd (1573), tal van Nederlandse steden volgens de nieuwste inzichten voorzien van een uitgebreid verdedigingssysteem. De meest complete, zuiver militaire vestingen Coevorden, Bourtange en Willemstad ontstonden in het begin van de jaren tachtig van de zestiende eeuw. In opdracht van de prins ontwierpen ingenieurs de plattegrond, waarbij een meetkundige regelmatigheid, rechte rooilijnen van de straten en een regelmatig veelhoekige omwalling, compleet met vooruitspringende bastions, de belangrijkste militair-technische uitgangspunten waren.¹ Dergelijke beginselen werden over het algemeen ontleend aan 15de- en 16de-eeuwse Italiaanse handboeken over de architectuur, waarin op theoretisch niveau zowel de stedenbouwkundige idealen en denkbeelden, alsook

de eisen voor en de ontwerpen van fortificatiestelsels ieder een eigen onderdeel vormden.

Rond het midden van de zestiende eeuw had de vestingbouwkunde zich in Italië ontwikkeld tot een zelfstandige discipline naast de civiele architectuur, welke in talloze, meest rijk geïllustreerde tractaten in drukvorm werd gepresenteerd.² Daar bleef evenwel een samenhangende stedenbouwkundige theorie over de inrichting van nieuwe steden of stadsdelen bij ten achter. In architectuur handboeken van Cataneo (1554), Palladio (1570) en Scamozzi (1615) kreeg het probleem van de inrichting van een stad de nodige aandacht en werd de achterstand goeddeels ingelopen.³ Zij poogden met hun voorstellen de militaire en civiele eisen, gesteld aan een nieuwe stad of een stadsdeel, met elkaar in overeenstemming te brengen.

De vorm en inrichting van het noordelijk stadsdeel van Groningen binnen de zeventiende eeuwse vesting hangt nauw samen met de toen heersende denkbeelden over de inrichting van een stad volgens een tevoren ontworpen plan. Welke deze ideeën waren, van wiens hand, hoe dit stadsdeel aan de oude stad werd gevoegd en werd ingericht, moet duidelijk worden uit de ontstaansgeschiedenis van de fortificatie en van

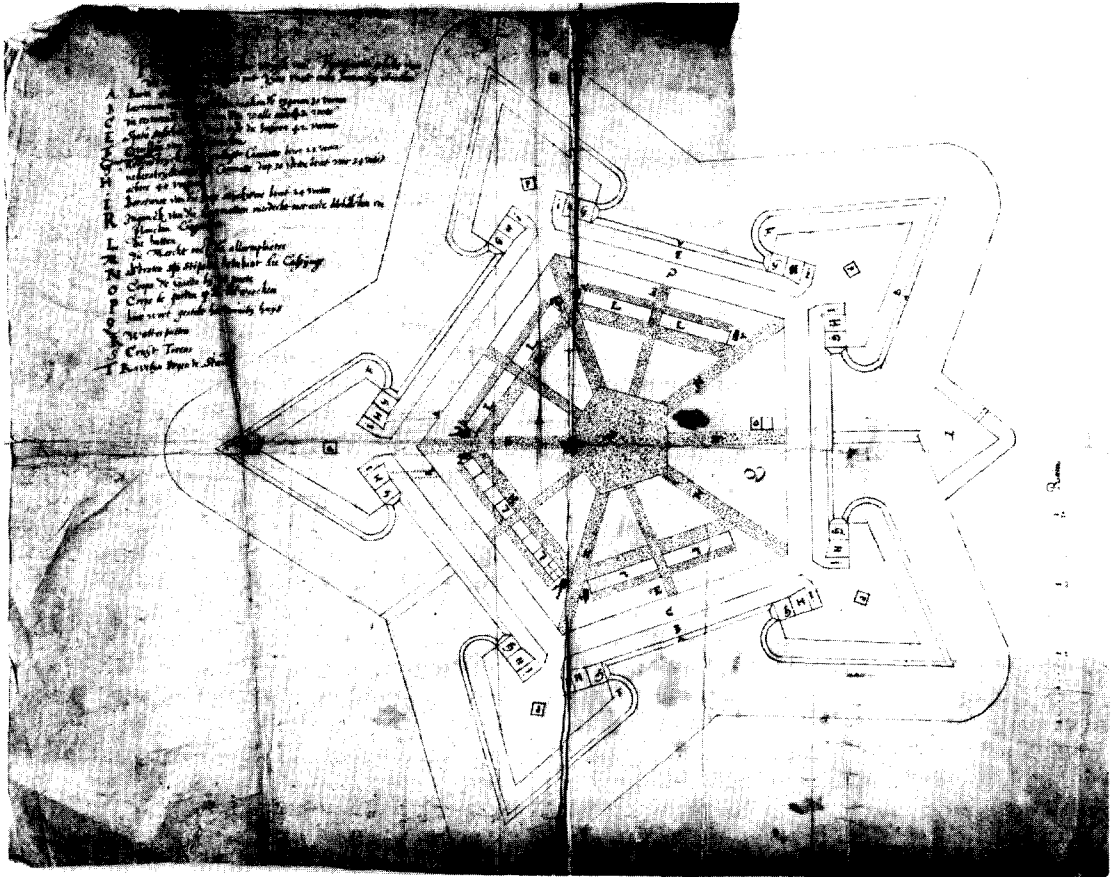
* Robert Mens (1953) studeerde kunstgeschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen, met architectuurgeschiedenis, historische stedenbouw en planologie als specialisaties. Afstudeerscriptie over de uitbreidingsplannen van Amsterdam en Haarlem in het begin van deze eeuw en de problematiek van de invoering van de Woningwet (1901).

¹ Voor de rol van de Oranjes in de stichting van een volwaardige ingenieurs- en landmeteropleiding, met het accent op vestingbouwkunde, zie E. R. M. Taverne, *In 't land van belofte: in de nieuwe stad. Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek 1580-1680*, Maarssen, 1978; hoofdstuk III, De geleerde krijger, de faam en de betekenis van de „Duytsche Mathematique”.

Peter Karstkarel te Leeuwarden en Kees Verploeg te Groningen dank ik voor hun waardevolle aanmerkingen op het manuscript. De heer D. F. Kuiken van het Gemeente Archief Groningen bleek een uiterst behulpzame leraar in een snelcursus oud-Nederlands schrift.

² Hier worden enkele belangrijke en invloedrijke militaire tractaten genoemd: Giorgio Maggi, *Della fortificazione delle città*, Venezia, 1564. Daniël von Speckle, *Architectura von Vestungen*, Strassburg, 1589. Francesco de Marchi, *Della architettura militare*, Brescia, 1599.

³ Pietro Cataneo, *I quattro primi libri di architettura*, Venezia, 1554. Andrea Palladio, *I quattro libri dell'architettura*, Venezia, 1570. Vincenzo Scamozzi, *L'idea della architettura universale*, Venezia, 1615.



Afb. 1. „Plan representerende het Werck van Fortificatie gelecht van die Stadt Groeningen met Zijne vuyt ende Inwendige Wercken”, Johan van Rijswijck, 1606, pentekening, 700 × 520 mm. Algemeen Rijksarchief, Kaartenafdeling, VTH, 3565.

de stadsuitbreiding van Groningen, kort na 1600.

DE VERDEDIGINGSWERKEN 1607-1624

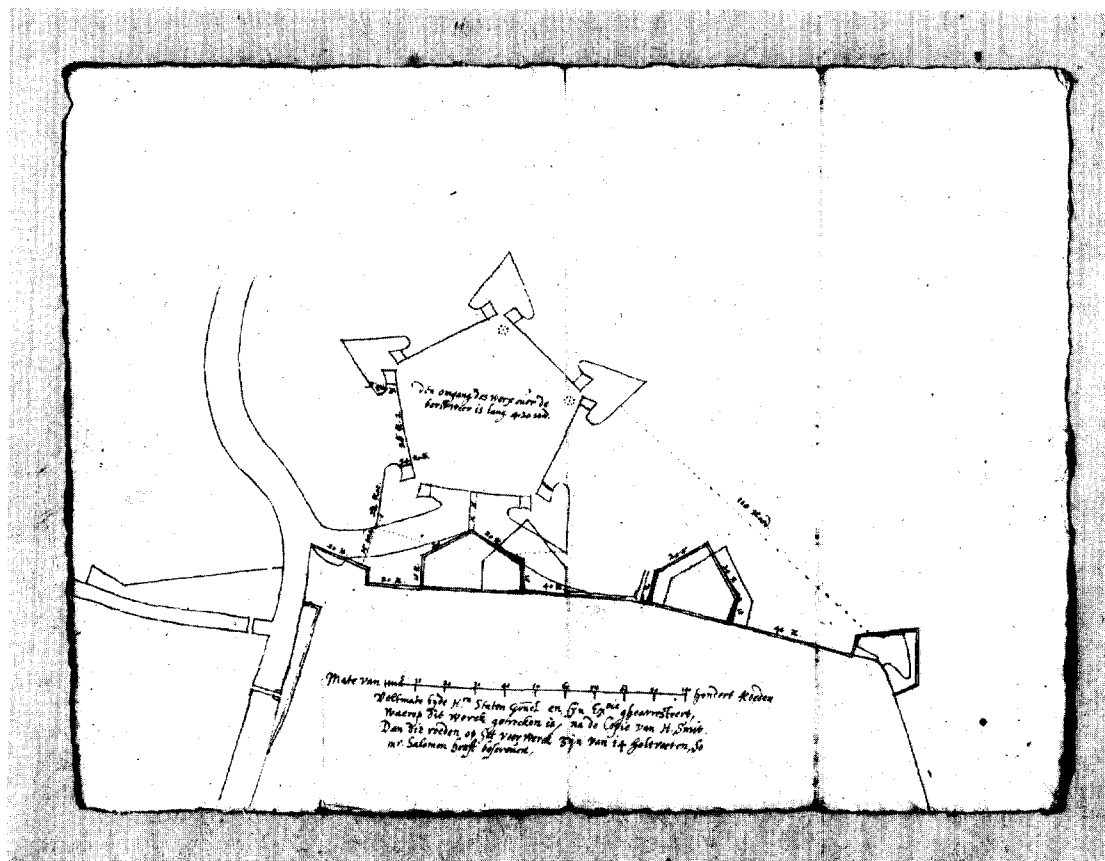
Bij de belegering en inname van de stad Groningen door prins Maurits in 1594 bleken de merendeels middeleeuwse stenen stadsmuren niet bestand tegen het geweld van de moderne aanvalsmethoden. Vooral de zuidkant van de stad liep grote schade op.

Het initiatief om de stad te voorzien van een nieuw verdedigingsstelsel werd genomen door Maurits, de machtige strateeg van de Verenigde Provinciën. Al in 1596 werd in Den Haag, de zetel van de Staatse regering, besloten „...

dat men eenen ingenieur sal committeren om de gelegenheyt ende gesteltenisse van fortificatien der voorssegde stadt te visiteren en de heeren Staten [Generaal] te onderrichten van de nootlichste wercken.”⁴ De gebeurtenissen op het gebied van de fortificatie worden in het tiental jaren daarna gekenmerkt door de moeizame financiering van het project, waarbij de grenzen van de invloed en de verantwoordelijkheden van de prins en de stedelijke autonomie bijzonder met elkaar vervlochten bleken.⁵ Vooral het plan van de aanleg van een dwangburcht, de plaats en de wijze van aansluiting op de stadsmuur aan de zuidkant van de stad buiten de Heerepoort, leverde veel weerstand bij het

⁴ Gemeente Archief Groningen (: GAG), 787r d.d. 14 sept. 1596. Alle hieronder genoemde stukken zijn afkomstig uit het Oud Archief.

⁵ Voor de bekostiging van de werken, zie: J. A. Feith, „Wandelingen door het oude Groningen”, *Groningsche Volksalmanak*, (: GVA) 1898, 13 e.v.



Afb. 2. „Aftreckinge van bolwercken aende zuytzijde van de stad Groningen” (1606), pentekening, 250 × 350 mm. Gemeentearchief Groningen, 666r.

stadsbestuur op (afb. 1). De herinnering aan terreuracties ten tijde van de Spaanse hertog van Alva, die vanuit een dergelijke inmiddels afgebroken burcht werden ondernomen, leefde bovendien nog sterk.

Aanvankelijk richtten de ontwerpactiviteiten van meester Hilbrant Smit, ingenieur van de prins, onder supervisie van ingenieur Johan van Rijswijk, zich dus op de versterking van de kwetsbare zuidkant van Groningen.

Op nadrukkelijk verzoek van het stadsbestuur werd behalve een dwangburcht ook een tweetal bastions aan de zuidflank bij de Heeren Oosterstraat geprojecteerd⁶ (afb. 2). Onder

de druk van een nieuwe Spaanse dreiging kwam dit plan in 1607 en 1608 ten uitvoer, terwijl al in 1605 een gewichtige Groningse commissie bij de prins de noodzaak had bepleit van een veel omvangrijkere verbetering van de verdedigingswerken.⁷ In 1606 gaf de stad op eigen initiatief aan twee ingenieurs, Arent Arents en Salomo Antoni, de opdracht om een raming the maken, „...wat die fortificatie so voor Ooster ende Heerpoorten, als voor Botteringe ende Ebbingpoorte ten naesten bij solden kosten...”⁸ In 1606 werd in de plannen van het stadsbestuur ook de noordzijde van de stad betrokken. In dat jaar waren er terplaatse al enige activiteiten;

⁶ GAG 666r, Oude Stukken 1603-1616, „Aftreckinge van bolwercken aende zuytzijde van de stad Groningen”.

⁷ Het betrof hier een burgemeester, de stadssyndicus (: rechtsgeleerde), maar liefst tien raadsheren en drie taal-

mannen (: woordvoerders), GAG, raadsresolutie (: RR), 29 aug. 1605.

⁸ RR 6 juni 1606.

besloten werd een nieuwe brug voor de Boteringepoort te slaan en dat vandaar „...die strate volgens in 't noordnoordwesten doer die hoven (daer all redes die palen geslagen) hem na die Moelenstraten geleydet ende also op 't tegenwoordige strate gebrocht sall worden...”⁹ Of deze weg in samenhang met het plan van meester Arent is aangelegd is niet na te gaan, omdat het niet bewaard is gebleven.

In de raadsresolutie van 13 februari 1607 wordt, na de vermelding van de prinselijke goedkeuring van het plan van meester Hilbrant Smit voor het kasteel aan de zuidzijde van de stad, opgemerkt, dat de prins „...die wijdere fortificatien voer Ebbinge ende botteringe poerten angaende, verklaert die jongste plante van m. Arent best tho behagen.” Hieruit mag de supervisie van de prins over de plannen blijken.

In het voorjaar van 1608 bleek de aanleg van de dwangburcht zulke technische bezwaren op te leveren, dat alweer een Groningse commissie naar Den Haag werd gezonden, nu met een uitgebreide instructie. Twee nieuwe deskundigen, meester Hans van den Buss (ook wel: Bousch), ingenieur en meester Garwer Peters, „glasemaker”, presenteerden hun „pourtrait”, waarin de verschillende planonderdelen in een beter verband waren gebracht.¹⁰ Garwer Peters zou nog gedurende twintig jaar een belangrijke rol spelen in de geschiedenis van de stadsuitbreiding van Groningen. Op 19 mei 1608 bekrachtigde het stadsbestuur „...het nieuwe besteck, door mr. Garwer.”¹¹ Dit in Groningen verbeterde plan is in de jaren daarna uitgevoerd met Garwer Peters als opzichter. Deze werd in 1612 uit die functie ontslagen, omdat de werken aan de zuidzijde van de stad, inmiddels bijna voltooid, wegens geldgebrek waren stopgezet.¹² In

⁹ RR 28 aug 1606.

¹⁰ RR 27 apr 1608.

¹¹ GAG 227-2, Regesten van Bestuurlijke Beslissingen, 1 januari 1601-1614. Waar de „erbaren en ervaren” Garwer Peters als glazenier zijn kennis op het gebied van de vestingbouw zou hebben opgedaan is niet bekend. Hij moet zijn gezag echter snel hebben gevestigd, terwijl de stadsbouwmeester Wolter Luytens niet sterk betrokken lijkt te zijn geweest. Wolter was tot 1608 in dienst van de stad. Zijn opvolger Jacob Jacobs wordt in de archieven slechts zelden vermeld. Als „fabrykmeester” ofwel onderbouwmeester en als stadsingenieur na zijn bevordering in 1617, had Garwer Peters de leiding over de vestingwerken in de periode van 1608 tot zijn dood in november 1629. Op 18 april 1623 was hij Jacob Jacobs opgevolgd als stadsbouw-

meester. Daarop volgden Johan Isenbrants (1629-1647) en ingenieur Egbert Haubois (1648-1650).

dat jaar gaf de Generaliteit gehoor aan het verzoek om een ruimere subsidie, zodat de werken konden worden voortgezet. Nadat in 1613 en 1614 het voor de betrokken grondeigenaren belangrijke besluit was gevallen om de gronden aan de nieuwe straten voor vijftig jaar te verpachten en een vergoeding te geven voor in de werken afgegraven gronden,¹³ werd in de zomer van 1614 het overleg met de prins over de noordelijke verdedigingswerken op gang gebracht. Op 14 juli 1614 had de Brede Raad, vier burgemeesteren, twaalf raadsheren, bijgestaan door de gezworenen en hun taalmannen (woordvoerders), zich gebogen over „...de plante van des statsfortificatie bij Sijn Excell. ontworpen mit het neger [d.i.: nadere] besteck van Mr Garwer Pieters gedaen...”¹⁴ De laatste kon op 2 augustus na zijn bezoek aan Den Haag rapporteren, „...dat sijn Excell. deselviger geapprobiert heeft.”¹⁵ Het ontwerp van de noordelijke verdedigingswerken was dus ook ditmaal het resultaat van de samenwerking tussen de prins en Garwer Peters. Op 25 maart 1615 nam de raad de gewichtige beslissing, „... dat de fortificatie op de grote form ende plante bij sijn Excell. geapprobiert sal worden angelegt.”¹⁶ Bij dezelfde gelegenheid sprak de bijzonder voortvarende raad zich er voor uit, „...dat de luiden soo haer landen aldaer worden afgegraven behoorlijck sullen worden gecontenteert.”¹⁷

Op de plattegrond van Nicolaas Geelkercken (afb. 3) is het volledige vestingplan aangegeven. Goed is te zien hoever de werken in 1616 waren gevorderd. De grondtransacties en de regeling van de pachten waren in dat jaar in volle gang en meester Garwer en de stadsbouwmeester Jacob Jacobs kregen opdracht voor de uitvoering

meester. Daarop volgden Johan Isenbrants (1629-1647) en ingenieur Egbert Haubois (1648-1650).

¹² RR 15 feb 1612. Korte tijd later werd Garwer Peters weer in dienst genomen.

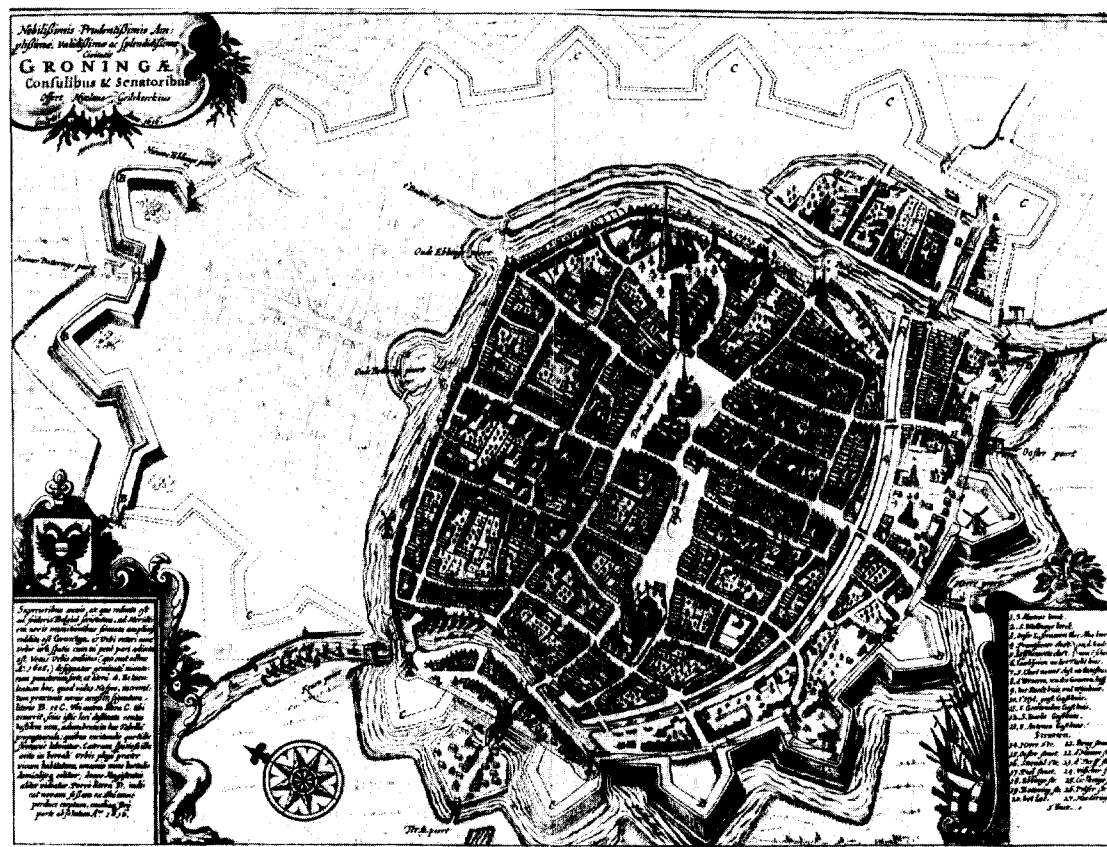
¹³ RR 6 sept 1613 en RR 15 feb 1614.

¹⁴ RR 14 juli 1614.

¹⁵ RR 2 aug 1614.

¹⁶ RR 25 maart 1615. Hieruit is wellicht af te leiden, dat een ander vestingplan van mindere omvang níet verkozen werd.

¹⁷ RR 25 maart 1615. Enkele weken later werd de vergoeding als volgt vastgesteld: „...met sovele geltsrente jaarlyx als het lant to huire gedaen, te lossen tegens 6 ten hondert...”, RR apr 1615.



Afb. 3. Nicolaas Geelkercken, „Groningae”, 1616, kopergravure, 265 × 345 mm, uit: Ubbo Emmius, *Rerum Frisicarum historia*, 1616.

van de graafwerkzaamheden een zestigtal zandkarren te huren.¹⁸ In december 1616 konden de nieuwe Boteringe- en Ebbingepoorten met hun bruggen volgens het gemaakte bestek worden aanbesteed.¹⁹ Geelkercken laat in zijn plattegrond zien dat de oude stadsmuur binnen het Zuiderdiep al is gesloopt. Een bescheiden strook grond is binnen de vijf zuidelijke dwingers getrokken; buiten de Oosterpoort lag het inmiddels afgegraven kasteel. Aan de westzijde van de stad, buiten de A-poort en de Kranepoort zijn enkel de waterwerken gereed en aan de oostzijde is de buitenmuurse nederzetting van de ‘schuittenschuivers’ nog intact, compleet met een gracht. De beide noordelijke rondelen van de oude Ebbinge- en Boteringepoort hebben nog hun functie, evenals de stenen muur met de

aangebouwde muurhuizen. Bijna 600 m noordelijker zijn aan weerszijden van de belangrijkste hoge zandweg naar de Ommelanden, de nieuwe Boteringestraat, twee dwingers opgeworpen, als onderdeel van de nieuwe vestingwerken.

Bij de aanleg van de verdedigingswal en de bastions werden kosten noch moeite gespaard. In 1622, toen de voltooiing nabij was, werd verordend, „...dat diegene dewelcke selvest mit het lichaem niet arbeiden op seker gelt gestellet daermede het warck verveerdigt mach worden.”²⁰ Aan de betrokken grondeigenaars werden nu rentebrieven uitgegeven tegen 11 Embder guldens voor ieder gras land (ruim een halve hectare) en drie Brabantse stuivers de roede tuingrond (bijna vier meter).²¹

¹⁸ RR 5 dec 1616, respectievelijk RR 8 apr 1616.

¹⁹ RR 21 dec 1616.

²⁰ RR 30 jan 1622.

²¹ RR 15 juni 1617.

Als in 1624 gelast wordt de oude Boteringepoort af te breken en alle zeventien dwingers van namen te voorzien zijn de fortificatiewerken ten uitvoer gekomen.²² Buitenom gemeten had de wal een lengte van vier en een halve kilometer. Het grondgebied van de stad was zo met liefst vier en vijftig hectaren haast verdubbeld.

Het is niet duidelijk waarom het stedelijk gebied van Groningen in tegenstelling tot een reeks van andere steden aan het begin van de zeventiende eeuw met bijna 100 procent werd uitgebreid. Hollandse steden zoals Amsterdam en Leiden, waar in dezelfde tijd een grote ontwikkeling in de handel en nijverheid was gestart, voerden hun uitbreidingen bijzonder omzichtig en steeds op bescheiden schaal uit.

In Groningen vestigden zich weliswaar veel plattelanders, op de vlucht voor muitende Spaanse troepen. De hout-, graan- en turfhandel maakten een gunstige ontwikkeling door. Anderzijds eiste de pest herhaaldelijk veel slachtoffers.

De omvang van het fortificatieplan en bijgevolg ook van de stadsuitleg lijkt vooral verband te houden met het feit, dat de Staten Generaal bij de toekenning van de subsidie, in ruil waarvoor zij zekere eisen konden stellen, de stad Groningen bestempelden als „...een van de importantste frontierplaetse van den Lande, als namentlyck van Vrieslandt, Overijsel ende Drenthe.”²³ Een ruime uitleg bood immers plaats aan een groot garnizoen.

De Gewestelijke Staten van Groningen, de Ommelanden die voor hun bescherming verplicht waren de enorme lasten van de stadswerken mede te dragen, noemden de stadsuitleg in een smalend betoog „wijdlopig” en aangelegd „...aan die zijde, daar apparentelijk geen grote force van de vijand is te verwachten [...] dat de stad zo wijd geextendeert is, dat zij niet vermoedelijk gepopuleert kan worden.” Bijzonder pikt is het verwijt, dat de kosten van de fortificatie gedrukt hadden kunnen worden „...wanneer, om enige tuinen van particulieren te ruïneren niet te zeer bekommerd hadde geweest.”²⁴

DE INRICHTING VAN DE ‘NIEUWE STAD’ 1617-1645

Het gebied ten noorden van de oude stad werd vooral in beslag genomen door moestuinen met meest houten tuinhuizen. Verder waren er ook bedrijven gevestigd, verschillende molens en steenbakkerijen (afb. 4). Een beperkt stelsel van onverharde wegen, met daarlangs wellicht enige bebouwing, ontsloot het toenmalige gebied buiten de stad. Duidelijk herkenbaar is de loop van Nieuwe Boteringestraat in noordelijke richting.

De inrichting van het gebied binnen de nieuwe omwalling kwam in 1617 definitief op gang, toen de Burgemeesteren en de Raad, nu geheel op eigen gezag, hun goedkeuring hechtten aan een „...Caerte van d’affbakinge der straten, marckten ende ander affgebackede plaetsen buiten d’olde Botteringepoort binnen de nieuwe fortificatien...”²⁵ Tevens werd afgekondigd, dat „...allen dengenen, dewelcke eenige moelens, huisingen, bomen ende plantagen aldaer binnen de gemaecte royungen hebben, bevolen zal worden omme deselve [...] wech te nemen ende uyth te royen.”²⁶ Met dit jammergenoeg niet bewaard gebleven rooilijnenplan kon allereerst worden vastgesteld welke ‘impedimenta’ (obstakels) eigenhandig vóór april 1618 moesten worden opgeruimd, om plaats te maken voor pleinen en openbare wegen, met daarlangs aan beide zijden een strook bouwerven van vijf roe diep. Essentieel voor de zeggenschap van het stadsbestuur over de bestemming van de gronden in de Nieuwe Stad was het al eerder op 5 december 1616 genomen raadsbesluit om alle grond te onteigenen en een regeling met de eigenaars te treffen; „...heemsteden, hovingen tuinen ende andere landerïeën, gelegen buiten de Olde Botteringe ende Ebdin-gespoorten op ’t nije wark te handelen nopende de huiren derselve grunden, mitsgaders met desselve egeners t’accorderen omme den egedoom van voorsseide grunden voor dese stadt...”²⁷

In de archieven worden de naam en de instructie van de ontwerper van het plan van de stadsuitleg niet vermeld, mogelijk omdat een

²² RR 4 mei 1624 en RR 1 mei 1624.

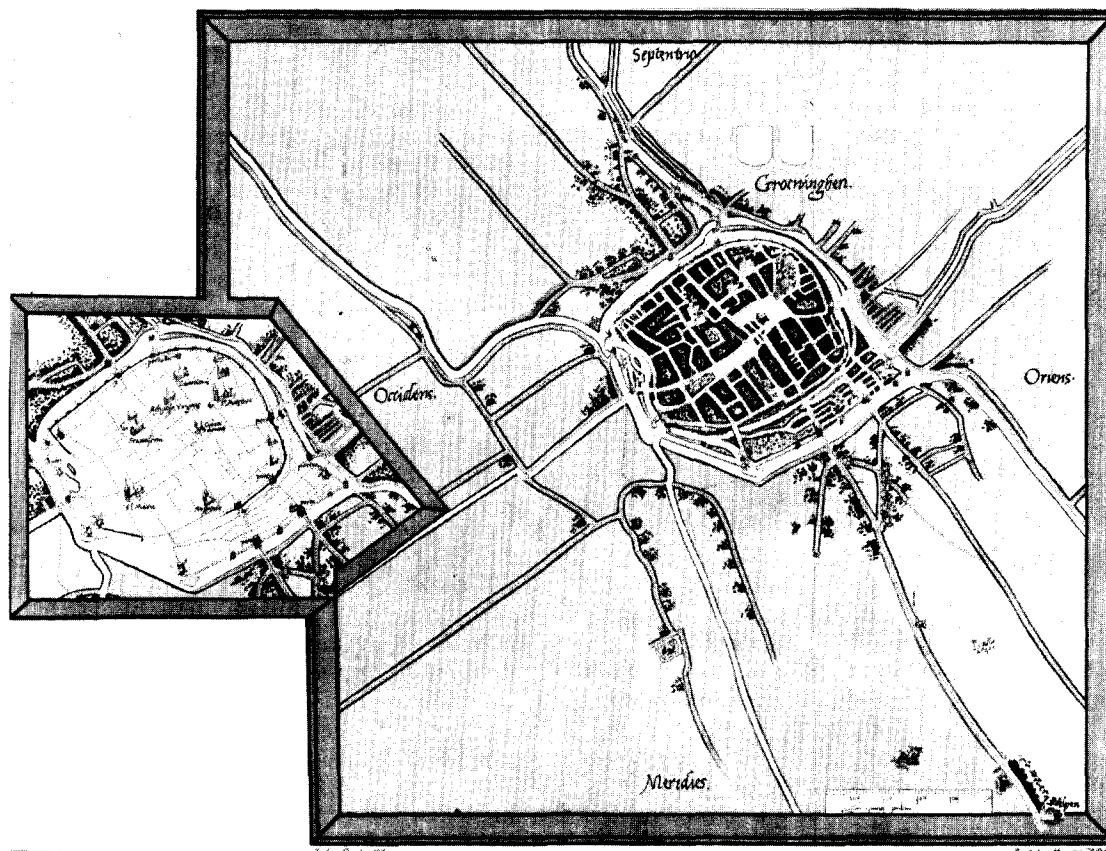
²³ GAG 306r, register van Resolutien der Staten Generaal, d.d. 9 maart 1618.

²⁴ GAG 553r, register op de Resolutien der Gewestelijke Staten, d.d. 21 sept 1616, p. 193.

²⁵ RR 27 nov 1617.

²⁶ RR 27 nov 1617.

²⁷ RR 5 dec 1616.



Afb. 4. Jacob van Deventer, „Groninghen”, ca. 1565, gekleurde pentekening. Gemeente Archief Groningen, rood 1152.

dergelijke stedenbouwkundige activiteit in het begin van de zeventiende eeuw nog niet door één persoon in zijn specifieke functie werd verricht. Wel is het waarschijnlijk dat ‘fabriekmeester’ Garwer Peters, sinds 1617 als de ingenieur van de stad Groningen vermeld, met de stadsfabriek grote invloed heeft gehad op de vormgeving van de plattegrond.²⁸ De stadsfabriek was een stedelijk apparaat van de bij de bouwnijverheid betrokken gilden, de metselaars, steenhouwers en timmerlieden, die in onderling overleg en op beperkte schaal de (stede)bouwkundige werken voorbereidden én uitvoerden.

Kort na de vaststelling van het rooilijnenplan werd een commissie van twee raadsheren, de

rentmeester, mr. Garwer en de stadsbouwmeester Jacob Jacobs belast met de inventarisatie van alle braakliggende en in gebruikzijnde gronden, opdat „...d’ onbetimmerde plaetsen so veel als mogelijk betimmer tot sulcken fine vercofft ofte verpacht [...] ende de huiren van de gronden de welcken noch gebruickt worden alle sonder onderscheit an der stadt rentemester betaalt mogen worden.” De ontruiming vlotte blijkbaar niet erg: „Lasten en Committeren mede de voornoemde heeren omme te procureren, dat alle plantagen ende timmeringen staande op de marckten, straten ende andere publicque plaetsen mit alder eerste gelegenheit wechgenomen, ende de voorseide plaetsen daarvan gesuivert worden.”²⁹

²⁸ Hieronder zal o.a. op grond van een vergelijking met plattegronden van Deense steden, eveneens uit het begin van de 17de eeuw, op een mogelijke betrokkenheid van de

uit Friesland afkomstig ingenieur en landmeter Johan Sems worden gewezen.

²⁹ RR 6 jan 1619.

De stad was er alles aan gelegen haar grondgebied zo spoedig mogelijk en liefst bebouwd in exploitatie te brengen. Een deugdelijk straten- en verkavelingsplan kon ter aanmoediging dienen van hen die zich in de nieuwe stad wilden vestigen. De grote sommen gelds en het renteverlies vanwege de stadsgronden drukten zwaar op de stadsrekening.

Uiteindelijk is binnen het jaar, ná 4 december 1619 de eerste landmetersspade de grond in gegaan. Op die dag gingen de burgemeesteren en de raad accoord „...Mr Garwer Pieters Ingenieur t'ordonneren omme sonder vertoch buiten d'olde Botteringe ende Ebdinge poorten alle straten, marckten, kerckhoven ende de plaetsen dewelcke bij der stad wal ledig sullen leggen bliuen aff te baken ende kijnspitten [: greppels graven], 't selve weert verstaen van de plaetsen daer de haven wesen sal, item daer de huizen and recht doorgaende straten zullen staen tot vijff roeden in de lengte an beide siden van de selve straten...”³⁰ In het voorjaar zouden alle wegen en pleinen verhard moeten worden.³¹

Op dezelfde dag in 1619 werden mr. Garwer en mr. Wiebe Timmerman belast met het toezicht op het bouwen, opdat vooral de rooilijnen nauwkeurig „...ende mit de minste ongeregelheit” werden aangehouden.

Ook werd besloten de bolwerken „...te bepoten en te verciereen na de maniere ende ordre geobserveert binnen de stad Bredae [...] als haer tot miesten profijt ende ornament der stad zullen bevinden te behoiren.”³²

In 1620 hadden de werken een zodanige omvang genomen, dat mr. Garwer, de stadsbouwmeester en mr. Wiebe Timmerman in samenwerking met het stadsbestuur een 'overslag' of raming moesten maken van alle werken, die het komende jaar zouden worden verricht, alsook van de kosten en de datum van aanvang.³³ Ook werd een 'Commissie tot het Generael Beleijd der Wercken' ingesteld, die toezicht hield op de inkoop van de materialen en zorgde voor een wekelijkse afrekening.³⁴ Drie raadsleden wer-

den bevoegd verklaarden om geregeld 'ocularen inspectie' te doen van alle nieuw gebouwde huizen, hun plaatsing aan de rooilijnen en hun deugdelijkheid.³⁵ Welke maatstaven hierbij werden gehanteerd is niet bekend; in de Groningse archieven is van een officiële verordening op het bouwen nergens sprake. Voor het eerst werden de bouwactiviteiten van stadswege door een terplaatse toezichthoudende commissie gecontroleerd. Haar werd niet minder vergund, dan „...sulikx [te] ordonneren, als deselve tot oirbaer van de stad zullen bevinden te behoiren”.³⁶ Dit ruime mandaat en de organisatie van de stadsuitleg wijzen op het grote belang dat de stad hechtte aan de snelle en consequente uitvoering van het tevoren uitgestippelde plan.

BOUWEN

Op 16 december 1620 zijn de eerste 22 roeden grond buiten de oude Ebbingepoort door de stad verkocht. Het betrof de verkoop van een 'huisstede' aan stadstimmerman mr. Wiebe.³⁷ Aanvankelijk volgden de grondtransacties elkaar snel op, waarbij de dichtst bij de oude stad gelegen erven het eerst in aanmerking kwamen. Aan de discussie binnen het stadsbestuur over de vraag of niet eerst enkel aan de rechtdoorgaande hoofdstraten gebouwd moest worden, werd een eind gemaakt met het besluit „...dat deselve dwarsstraeten mede geruimt zullen moeten worden, ende is hiervan d'executie den Bouwmester anbevolen.”³⁸ Als gevolg hiervan werd het gebied van de nieuwe stad in zijn geheel ontsloten door een bijna regelmatig systeem van elkaar rechthoekig kruisende straten, waarvan de drie noord-zuidelijke assen een breedte kregen van circa 16m en de dwarsstraten bijna 12m (afb. 5). Voor de tussen gelegen bouwblokken, het overgrote deel van de beschikbare bouwgrond, kon in 1621 een 'pertinente staet' (: definitief register) worden opge maakt van alle grondeigenaars, die nu door de stad waren onteigend tegen een vergoeding in

³⁰ RR 4 dec 1619.

³¹ Een opvallend nieuw gegeven in de formulering van dit besluit is, dat in 1619 kennelijk besloten is tot de aanleg van een kerkhof. In het raadsbesluit van 27 november 1617 komt zo'n term niet voor.

³² Zie ook: J. Belonje, „Beplantingen op vestingwerken,” *Bulletin K.N.O.B.*, 70 (1971), 91-97.

³³ RR 2 maart 1620.

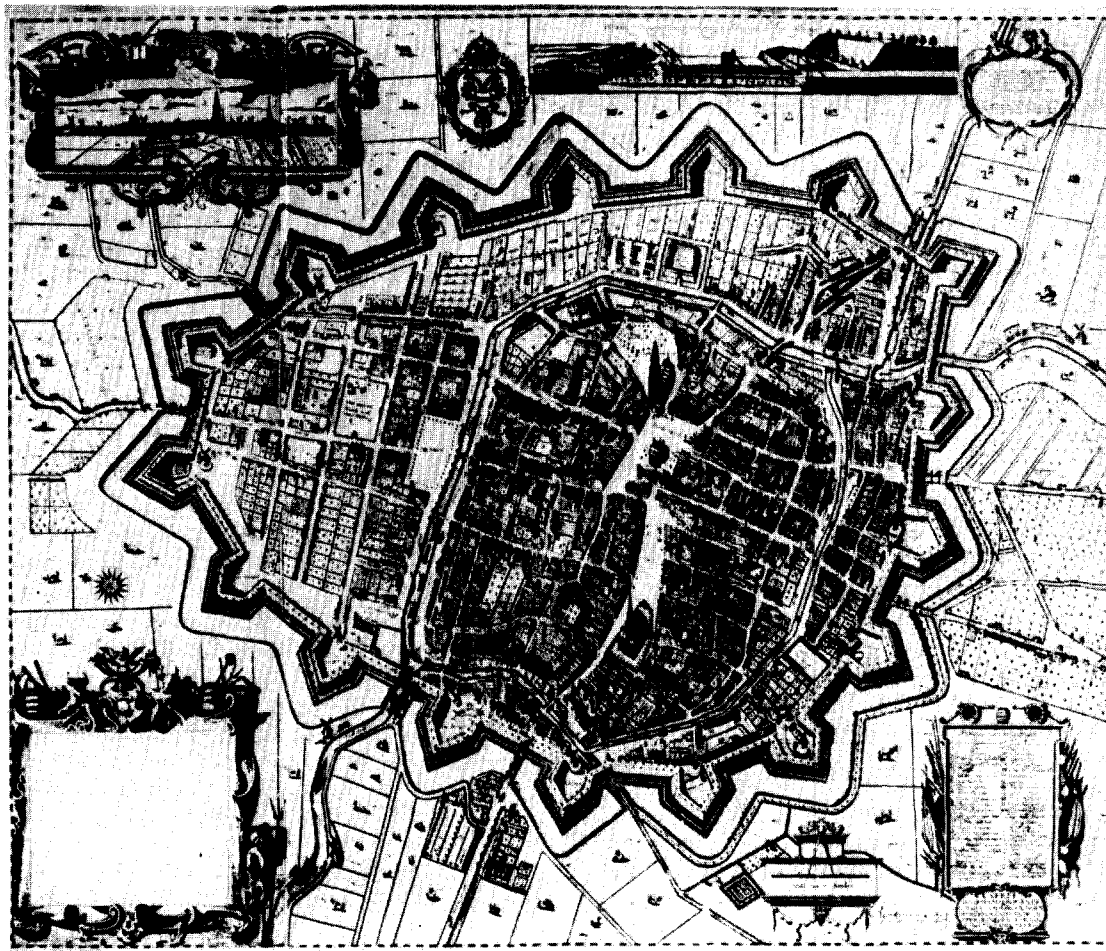
³⁴ RR 7 maart 1620.

³⁵ RR 25 maart 1620.

³⁶ RR 25 maart 1620.

³⁷ De grond bracht 10 daler per roede op. Volgens de heer W. A. Hofman te Groningen, die de eerste grondtransacties nauwgezet reconstrueerde en localiseerde, betreft het hier de hoek van de Nieuwe Ebbingestraat en het Spilsluizen.

³⁸ RR 6 jan 1621.



Afb. 5. Egbert Haubois, „Caerte van de vermaerde ende antique stad Groeningen”, ca. 1648. Gravure.

de vorm van rentebrieven op basis van de marktwaarde.³⁹ Sommige percelen aan de Ebbingestraat werden daarentegen gelast te worden gesplitst „...ende voorts ten hogesten prijzen vercopen offte verpachten.”⁴⁰ De hoogte van de prijs werd bepaald door de meestbiedende op de veiling. In de regel werden grote erven aan de hoofdstraten en aan de pleinen verkocht en de kleine in erfpacht uitgegeven.

In 1623 werden twee belangrijke open stedelijke ruimten aangelegd, terwijl een derde al in gebruik blijkt te zijn als marktplein. Op de plaats van het geslechte rondeel buiten de oude

Ebbingepoort, die inmiddels zijn functie had verloren, werd „een vierkanten plaetse” aangelegd.⁴¹ Het betreft hier de vroegere Steenmarkt, aan de kop van het Boterdiep, waaraan talrijke steenbakkerijen waren gevestigd (afb. 5). De markt was gelegen tussen twee waterlopen met verschillende waterhoogten en deed dienst als overslagplaats van goederen.

Tegelijkertijd werd besloten „...het nieuwe kerckhoff buiten botteringe poort te plaineren ende bemuiren...”⁴² Aan een kerkhof bestond met een sinds 1622 toenemend aantal pestslachtoffers grote behoefte. In de ordonnantie,

³⁹ RR 1 aug 1621; voor een koeweide (ruim een halve hectare) grond 220 Embder guldens en per roede tuingrond 2 daler.

⁴⁰ RR 3 juli 1621.

⁴¹ RR 15 maart 1623.

⁴² RR 15 maart 1623.

een gedrukt voorschrift van stadswege, van 5 mei 1623, „ter voorkoming van besmetting door lijken” luidde het negende artikel: „Die ghene welcke gheen eyghen graven hebben sulen voortaan op 't Nije Kerckhoff buiten die ol botteringe Poorte accomdieert sullen worden.”⁴³ Het kerkhof werd in 1623 door een bijna manshoge muur omgeven, met op de vier zijden rijk bewerkte poorten, naar het ontwerp van de kort daarvoor tot stadsbouwmeester gekozen Garwer Peters⁴⁴ (afb. 6).

De derde open ruimte in de nieuwe stad, waarvan in 1623 al sprake is, is een „...plaetse bij de olde Botteringe poort”, de huidige Ossenmarkt, vanwaar de „...de mest ende vuylnisse [...] geremoveert mach worden.”⁴⁵ Blijkbaar bezorgden de hier aangevoerde beesten nogal wat ongerief. Een geregelde vuilafvoer per schip en de inrichting van „dreckfaelten” moesten de toestand verbeteren. In 1626 werd het plein definitief ingericht en „tot een beestenmarkt geappropriert.”⁴⁶ De grondtransacties en de bouwactiviteiten concentreerden zich rond het jaar 1625 langs de boorden van het Spilsluizen en Lopende Diep en aan de Ossenmarkt. Dit gebied werd in vier zogenaamde ‘eilanden’ verdeeld, waarvan de gronduitgifte nauwkeurig werd geregistreerd.⁴⁷

In de loop der jaren werd ook een reeks van straten volgens het vastgestelde plan aangelegd. Van 1626 dateert het besluit tot aanleg van „de straet an de noortsijt van 't diep streckende van

de Ebbingepoorte aff tot an de kranepipe.”, de huidige Noorderhaven, noordzijde.⁴⁸ In dezelfde tijd werd de zuidelijke walkant van de voormalige stadsgracht gefatsoeneerd, om het jaar daarop, na de afbraak van de stadsmuur en twee torens, tot een brede loskade, de Noorderhaven Z.Z., te worden omgevormd, zodat „de strate van Botteringe poort voor bij het Jat gaende bij st Jacob Gasthuis nae den haven doorgebroken zal worden.”⁴⁹

In 1628 werd de „Noorderkerckestraet” verhard en de „Suidestrate” aangelegd.⁵⁰ Ook voor het stadsgroen werd gezorgd, blijkens de aankoop van een partij linden „...tot bepotinge van het Nije Kerckhoff off ander plaetse.”; om de dwingers werd stekelige hagedoorn geplant.⁵¹

Op grond van de raadsresoluties kan worden vastgesteld, dat de nieuwe stad volgens een plan van rooilijnen van 1619 onder leiding van Garwer Peters is ingedeeld. Aan de in het veld met grenspalen en scheidsgreppels uitgezette straten bouwde men wat de plaatskeus betreft naar believen. Als de bebouwing langs een straat voldoende was gevorderd, zorgde de stad voor de bestrating. Het algemene plan van de uitleg werd zo in de loop der jaren in een reeks van raadsresoluties uitgevoerd, waarbij het ‘getimmerte’ onder toezicht van een commissie van raadsleden stond.

Het tempo van de bouw moet het stadsbestuur na een tiental jaren tot bezorgdheid

⁴³ Jhr. mr. H. J. Trip, *Geschiedenis der ziekten die in de 17de, 18de en het begin der 19de eeuw algemeen geheerscht hebben te Groningen, Bijdragen tot de Geschiedenis en oudheidkunde inzonderheid van de Provincie Groningen*, deel 4, 1867, 170. Op 24 juli 1623 werd de eerste dode op het Nieuwe Kerkhof begraven, zie: *GVA.*, 1900, 53.

⁴⁴ RR 18 apr 1623; zie ook: A. T. Schuitema Meyer, „Mr Garwer Peters en de Groningse bouwkunst in het eerste deel der zeventiende eeuw”, *Bulletin K.N.O.B.*, 65, (1966).

In 1624 en 1625 is Garwer belast met de reorganisatie van het plein voor het Raadhuis en Wijnhuis, alsook met het „Façon ende besteck” van de nieuwe trappen voor het raadhuis, RR 18 dec 1624 en RR 27 jan 1625.

⁴⁵ RR 15 maart 1623.

⁴⁶ RR 12 maart 1626, zie: *GVA* 1912, p. 84. De naam „Ossenmarkt” wordt voor het eerst gebruikt in de raadsresolutie van 24 september 1625.

⁴⁷ RR 21 okt 1626: „Omme een ligger te formeren van

het eerste eilant gelegen tusschen d'olde Botteringe en Ebbinge poorten...” Voor de periode van 1622 tot 1628 werden de verkavelingen bijgehouden in de stadsrekening, daarna in speciale Registers van de Pachten „in deser Stadt nije fortificatie Warcken”.

⁴⁸ RR 18 maart 1626.

⁴⁹ RR 21 apr. 1627. Bij raadsresolutie 23 april 1628 werd de visvrouwen verboden haar vis naar de oude Vismarkt te brengen. Een nieuw verkooppunt was toen blijkbaar gereed op de brede kade van het diep bij de Oude Botteringe-straat.

⁵⁰ RR 23 mei 1628; „*Kerckstraet*; Op de requeste van jhr Ernst Zhum wegens de Noorderkerckestraet, de heren gecommiteerde tot het Generale Beleyt der Wercken worden gelast om de eerde vooreerst te laten wechbrengen, mitsgaders dese noorderkerckestraet te laeten straeten als de Suidestrate gemacket sall werden.” Voor een interpretatie van deze gegevens, zie hieronder.

⁵¹ RR 10 maart 1629.



Afb. 6. „de Nieuwe Kerk te Groningen”, naar Cornelis Pronk, 1754. Gekleurde pentekening.

hebben gestemd.⁵² Terwijl in 1629 toestemming werd verleend om een erf aan de Leliestraat aan een particulier te verkopen en wel „...om in desen sulx te doen ende disponeren soo als zij [de gecommiteerden] tot der stat mieste profijte sullen raetsam vinden”⁵³, moest in datzelfde jaar een waarschuwing uitgaan naar grondeigenaars, die aarzelden hun kavels te bebouwen. De sanctie was niet mals: „...desertie ende dat deselve [grond] weder aen de stadt sullen komen.”⁵⁴ Steeds vaker voelde het stadsbestuur de noodzaak het belang van een snelle uitvoering van de stadsuitleg door aanzegging kracht bij te zetten. Met tuinen en tuinhuizen, die een wei-

nig stedelijke aanblik boden, werd geen genoegen genomen. Bovendien was de stad ten zeerste gebaat bij een snelle afwenteling van de hoge rentelasten, die de niet-geëxploiteerde stadsgronden met zich meebrachten.

Aanvankelijk werden de erven zoveel mogelijk ten profijte van de stad verkocht, terwijl overigens de grondprijzen stegen van 10 daler per roede in 1620 tot 25 daler in 1633.

In latere transacties gaat het om verpachting van gronden, waarbij de pachter voor de tijd van drie tot tien jaar werd vrijgesteld van betaling van de pachtsom, meestal onder de gelofte een huis te zullen bouwen.⁵⁵ In 1639 werd afge-

⁵² Onderzoek van de heer W. A. Hofman te Groningen wijst uit, dat van het zogenaamde vierde „eylant”, tussen de Ossenmarkt, de Marktstraat en het Nieuwe Kerkhof, de helft van de erven in 1633 nog niet was verkocht.

⁵³ RR 23 apr 1629.

⁵⁴ RR 25 apr 1629.

⁵⁵ RR 8 mei 1632, „de hh Borgemrn ende Raedt ordeneren Hero Henckens Lode om sijn angenomen grondt bij het nieuwe marckt te betimmeren ende daarmede in 't warck te treden tusschen dit ende ankommende maendach”, zulks opstraffe van wederaantasting. De raadsresolutie van 14 mei 1631 heeft een gelijke inhoud.

kondigd, „dat alle nije huizen soo voortaan in desen stadt op onbetimmerden plaetsen worden gestelt ende getimmerd vrij sullen sijn van de oirdinaire wacht voor de tijd van vier achtereenvolgende jaren, te rekenen van des dags dat de eerste steen daarvan sall wesen gelegd.”⁵⁶ In een ander geval werd de grond uitgegeven „onder voorwaarde elf huizen te setten: minstens 2 beunen [: verdiepingen] hoog.”⁵⁷ Een dergelijke versoepeling van de voorwaarden had tot doel de aantrekkelijkheid van het bouwen te verhogen. Dat het hieraan bleef schorten blijkt uit een besluit, waarmee de stad haar grondbeleid radicaal wijzigde en verordonneerde, dat alle onbebouwde percelen tussen „de Olde Ebbingepoorte tot an het West Indisch Packhuis, sullen verhuurt worden niet minder als de roede tegen 30 stuiver.”⁵⁸

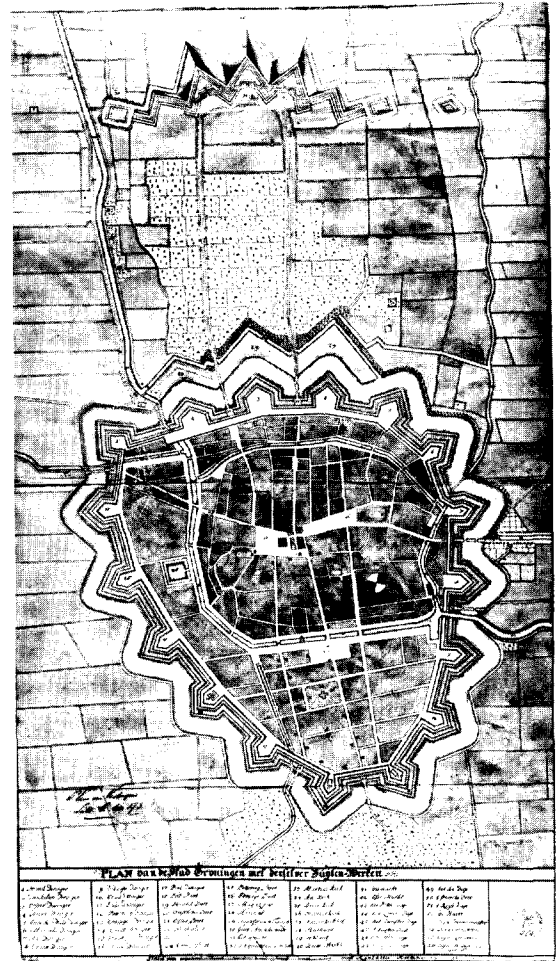
De gedetailleerde stadsplattegrond van Egbert Haubois van omstreeks 1645, geeft met zijn vele open plekken in de bebouwing een duidelijke illustratie van de hierboven geschetste gang van zaken bij de stadsuitleg⁵⁹ (afb. 5). Deze situatie zou tot ver in de negentiende eeuw ongewijzigd blijven.

DE RECHTHOEKIGE STADSPLATTEGROND EN DE PLEINEN

Na het feitelijke relaas van de totstandkoming van het nieuwe stadsdeel in de kwart eeuw ná de vaststelling van het rooilijnenplan, zullen nu de stedenbouwkundige theorieën en idealen die eraan ten grondslag hebben gelegen aan de orde komen.

Voor het eerst in de geschiedenis van de stad Groningen werd de opgaaf van een stadsuitleg op een dergelijke schaal en volgens plan ondernomen. De oude Ebbinge- en Boteringepoorten met hun bruggen over de stadsgracht waren belangrijke uitgangspunten voor de plattegrond van de Nieuwe Stad (afb. 7). Een derde brug werd vanzelfsprekend voor de Kijk in 't Jatstraat geslagen. De twee noordelijke uitvalswegen, de Nieuwe Ebbinge- en de Boteringestraat werden lijnrecht naar de nieuwe

⁵⁶ RR 26 okt. 1639; Op het verzoek om de grond ten noord-oosten van het Nieuwe Kerkhof te mogen betimmeren, zónder pacht te betalen, wordt door Burgemeesteren en Raad ingegaan en zij verlenen „...de vrijheid van dese gront voor de tijd van 10 jaren nae de omme komst van welke jaren de behoerlike pacht sall worden betaelt. adidem [...] wegens de betimmering van enige gront tusschen de nije Jads en de botteringe straten.” RR 16 feb 1639.



Afb. 7. „Plan van de Stad Groningen met derselve Buytenwerken”, anonym, 2de helft 17de eeuw. Algemeen Rijksarchief, Kaartenafdeling OPV, G 263.

stadspoorten aangelegd. Om vestingbouwtechnische redenen lagen deze poorten op het midden van de ‘courtine’, de wal tussen twee bastions. Vanaf de nieuwe Boteringepoort voerde een hoge weg richting Selwerd, terwijl bij de Ebbingepoort ook de waterloop van de

⁵⁷ RR 18 feb 1645.

⁵⁸ RR 25 juli 1642.

⁵⁹ Voor een uitvoerige bespreking van de kaart van Egbert Haubois, zie: C. H. Peters, Caerte van de vermaerde ende antique stad Groeningen (etc.), *Groningsche Volksalmanak*, 1906, 115-196.

Kleysloot, of Boterdiep, binnen de stadswal werd gebracht. De derde noord-zuidas van de Kijk in 't Jatstraat had geen eigen poort in de wal. De richting van deze straat ligt exact in het verlengde van de Oude Kijk in 't Jatstraat en wijkt daarmee enigszins af van de beide andere assen.

De drie belangrijkste dwarsstraten staan haaks op de hoofdstraten en lopen evenwijdig. Hun onderlinge afstand hangt nauw samen met de gewenste diepte van de bouwblokken, welke ongeveer 70 m bedraagt, ofwel 2×35 m voor twee erven ruggelings.

Anders dan in de geleidelijk verlopen ontwikkeling van de middeleeuwse stadskern, valt de helderheid van het schaakbordachtige patroon van de Nieuwe Stad dadelijk in het oog. Deze eigenschap, rechtlijnigheid, was het gevolg van het belang dat werd gehecht aan een gemakkelijk en volledig te verkavelen plattegrond, zonder het probleem van scheve en minder gewaardeerde bouwerven. Een dergelijke bouweconomisch motief ging bovendien samen met architectonische en esthetische idealen. In deze periode van de Hollandse Renaissance, waarin de 'wiskonst' en andere exacte wetenschappen een hoge vlucht namen, werden allerlei regels geformuleerd volgens welke de ideale schoonheid en inrichting van een stad konden worden bereikt. Een belangrijk nieuw principe voor de vorming van een ideaal stadsbeeld was de rechte rooilijn, welke met de reeks van aaneengesloten huizen een effect van uniformiteit veroorzaakt; de ruimtelijke beleving van de straten en pleinen wordt er door bepaald.⁶⁰

Ook het streven naar symmetrie in de plattegrond speelde een grote rol in het concept van de zeventiende-eeuwse ontwerper. Dergelijke eigenschappen kunnen goed geïllustreerd worden aan de hand van met wiskundige precisie geconstrueerde perspectieven van de uit Fries-

land afkomstige architect, schilder en wiskundige Hans Vredeman de Vries (afb. 8). De onderdelen vormen, niet gehinderd door praktische beperkingen en zorgvuldig op één lijn gesteld, een ideaal Hollands stadsbeeld, compleet met een brug over de gracht.

In dit verband moet ook gewezen worden op de destijds bijzonder actuele stedebouwkundige verhandeling van Simon Stevin, „Vande oirde-nigh der steden”, welke kort voor 1594 werd geschreven.⁶¹ Stevin, een veelzijdig wetenschapsman en docent van prins Maurits, stelde als eerste het probleem van de stedebouw en de stadsinrichting, toegespitst op de lage landen, op een zo praktische en brede wijze aan de orde.⁶² In het vierde hoofdstuk „Vande Form der steden” komt de inrichting en de vorm van de omtrek van zijn ideaal-stad (afb. 9) ter sprake: „De viersydige rechthouck op een plat even landt is myn bedunckens der Steden bequaemste Form, om daer in te crijgen geschickte rechthouckige blocken, erven, huysen, hooven, marcten en plaetsen, welke in andere formen soo niet vallen en connen.”⁶³ Dit argument voor een rechthoekige plattegrond hanteert Stevin later in zijn betoog nogmaals, als hij zich verzet tegen de stelling, dat gekromde straten een schoner en afwisselender aanblik zouden bieden, : „In dese form sijn over al langhe rechte straten geteyckent: En hoewel an sommige de cromme ghevalen, achtende vermakelick te sijn datmen al voortgaende t'elckens verandering van Ghestichten [: huizen; gebouwen] siet, soo mochtmen daer op antwoorden: Ten eersten dat veel schoone ghestichten t'seffens te sien, aenghenamer int ghesicht ghelaet, dan weynich: Ten anderen dat cromme straten ongheschickte formen van huysen en erven veroirsaken.”⁶⁴ Zo verkiest Stevin ook op esthetische gronden de rechte straat boven de kromme. Bovendien stelt hij nog eisen aan de straat-

⁶⁰ Over de veranderde waardering en functie van de straat in de structuur van de stad merkt K. Forster op: „While one has in the late medieval communes a sense of the street being what is left among the dense block of houses, the High Renaissance concept of the street, tentatively projected in the 15th and realized early in the 16th centuries, reverses this relationship and gives priority to the street. Thereby, the buildings acquire one principal side: The façade which in turn links in with other façades to form a continuous screen along the street. The streets make a system of ambulation that cuts through the city, both dividing and connecting its parts.”, K. W. Forster, „From 'Roc-

ca' to 'Civitas': Urban planning at Sabbioneta”, *L'Arte*, 5 (1969), 17.

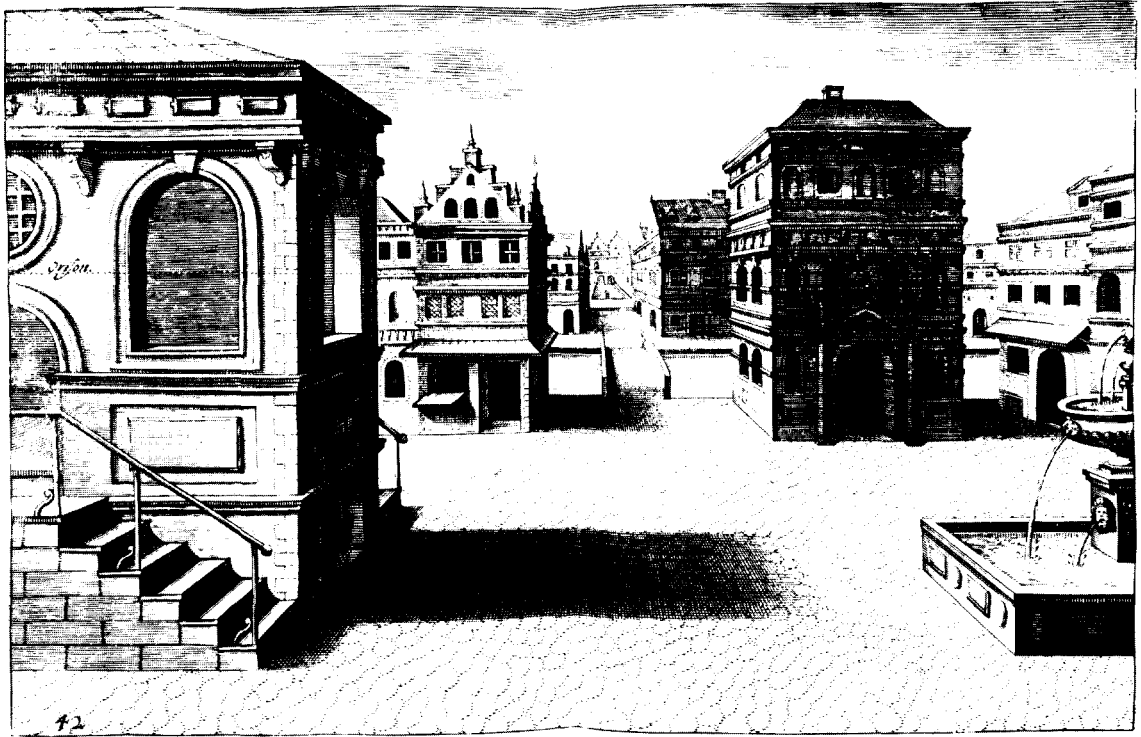
⁶¹ Stevins zoon Hendrik publiceerde het manuscript in 1649 als onderdeel van: *Materiae politicae: burgherlicke stoffen, etc.*, Leyden, (1649).

⁶² Voor een inzicht in de verhouding van Simon Stevins theorie tot vijftiende- en zestiende eeuwse Italiaanse en Duitse tractaten, zie: Taverne, *o.c.*, 35 e.v.

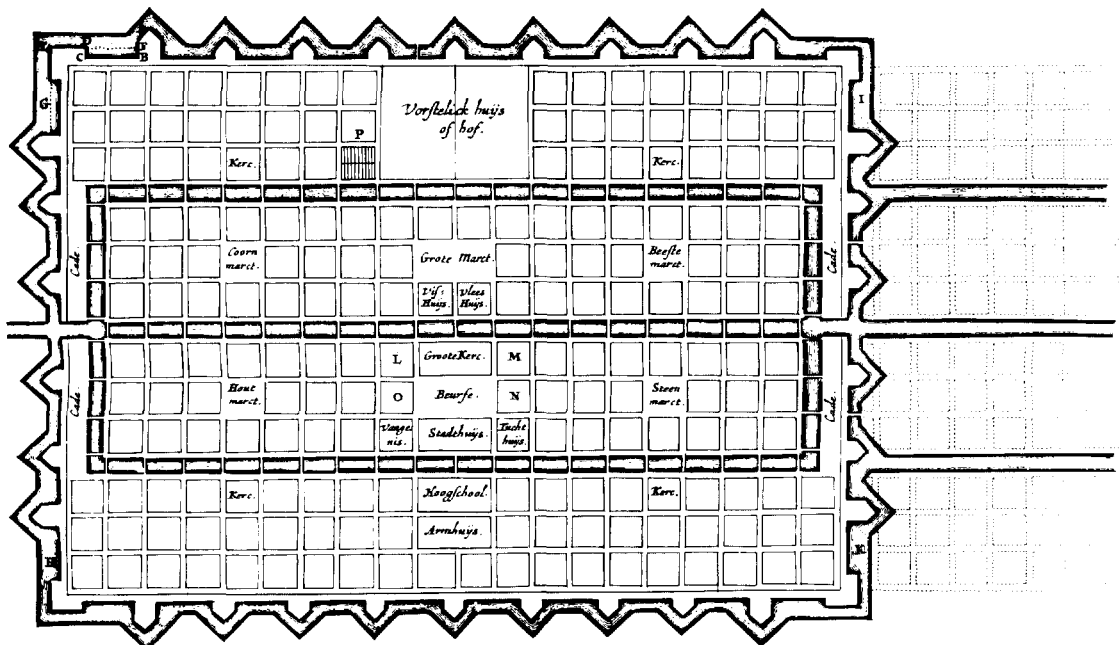
⁶³ Simon Stevin, *Materiae politicae: burgherlicke stoffen, etc.*, Leyden, (1649), 25.

⁶⁴ *Ibid.*, 30.

DE 17DE-EEUWSE STADSUITLEG VAN GRONINGEN



Afb. 8. Hans Vredeman de Vries, Perspective I, Leiden, 1604. Gravure.

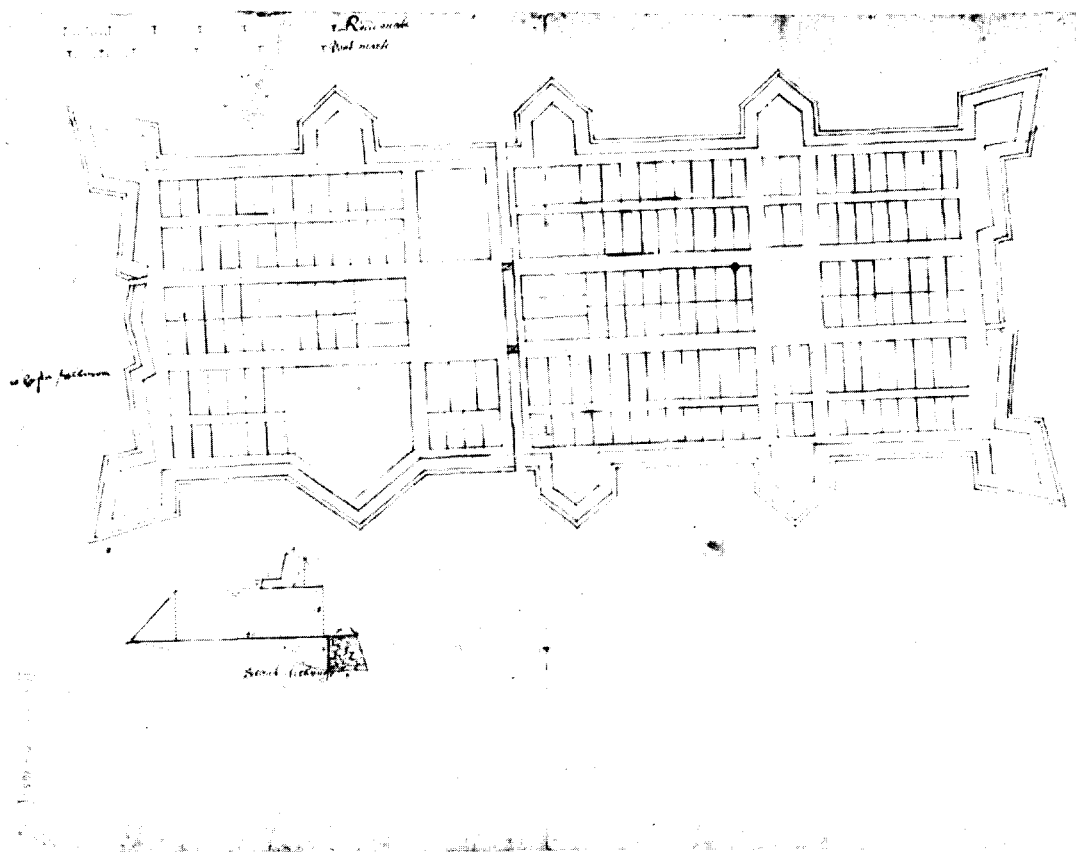


Afb. 9. Simon Stevin, grondplan „Cittadella murata”, uit: Vande Oirdeningh der Steden (ca. 1600), kopergravure.

breedte: 60 voet; 20 m. De bouwblokken in Stevins plattegrond zijn vierkanten van 360 voeten, „'t welck ick in groote steden voor bequame langhde houde, om twee erven van huysen ruggelingh teghen malcander to commen.”⁶⁵ Het puur Hollandse karakter van Stevins plan blijkt uit het uitgebreide systeem van kanalen en kaden, met daaraan de belangrijkste stichtingen, het stadhuis, de kerken en de gildehuizen. Een adequate beheersing van het grondwaterpeil in laaggelegen bouwterreinen was een van de belangrijkste problemen waarvoor Stevin een oplossing bood. Daar kwam nog bij de mogelijkheid tot vrachtvervoer en vuilafvoer langs de kanalen.

GRONINGEN — JOHAN SEMS — KOPENHAGEN
Taverne wijst in zijn studie van het ideaal en de praktijk van de stadsuitleg in de Republiek op de grote invloed van Stevins ideeën en ontwerpen op de landmeters- en ingenieursopleiding aan de Leidse Academie en na 1600 aan de „Duytsche Mathematique”, door Maurits gesticht.⁶⁶ Hij benadrukt de belangrijke rol van in Leiden geschoolde ingenieurs in de ontwikkeling en vormgeving van verschillende steden in het buitenland, met name Scandinavië.

Bezien we de plattegronden van het Deense Christiansstad (1616), (afb. 10) en vooral die van Christianshaven (1617), (afb. 11) bij Kopenhagen, beide ontwerpen verbonden aan de



Afb. 10. Johan Sems, ontwerp voor Christiansstad, 1616/17 pentekening, 410 × 527 mm, Kopenhagen, Koninklijke Bibliotheek.

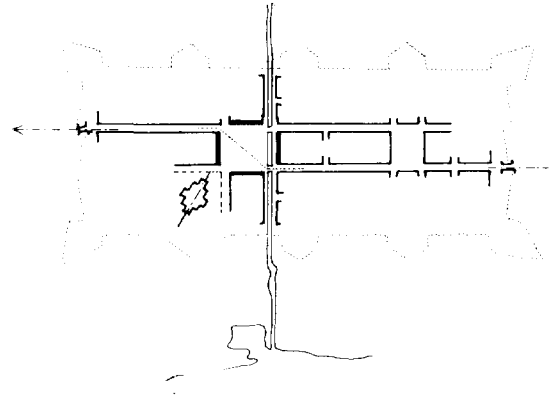
⁶⁵ *Ibid.*, 26.

⁶⁶ Voor een uitvoerige bespreking, zie: Taverne, *o.c.*, 49-51.

naam van de uit Friesland afkomstige landmeter en ingenieur Johan Sems (1572-1635), dan moge blijken dat Stevins ideeën in het buitenland directe navolging vonden. Een nauwkeurige vergelijking echter van deze plattegronden met die van de Groningse Nieuwe Stad wetigt het vermoeden dat deze ideeën niet slechts in het buitenland, zoals Taverne suggereert⁶⁷, maar eerder al in Groningen waren toegepast. Johan Sems was o.a. in Leiden aan de Duytsche Mathematique opgeleid en werd in 1602 als „geometer bij den Hove van Vrieslant” aangesteld.⁶⁸ In die functie was hij tevens belast met het toezicht op de Groninger schansen, waarvoor Friesland mede onderhoudplichtig was. In 1614 werd het buitendijkse land van Pieterburen, Nieland en Wierhuizen door Sems opgemeten en in kaart gebracht. Van 7 december 1614 en dit is een belangrijk nieuw gegeven, dateert zijn verzoek, waaraan gehoor werd gegeven, om als landmeter te worden beëdigd in de stad Groningen.⁶⁹

De naar de maker genoemde ‘Sems-linie’, de grenslijn tussen de provincies Groningen en Drenthe werd in 1615 uitgezet.⁷⁰ Daarna verliet Johan Sems het land en was sinds april 1616 in dienst van de Deense koning Christian IV. Het stedenbouwkundig ontwerp van Christiansstad, van welke werken hij de verantwoordelijke opzichter was, is vermoedelijk van de hand van Johan Sems.⁷¹ In navolging van Simon Stevins ideaalstad is het gebaseerd op een rechthoekige plattegrond (afb. 10). Diens uitgebreide grachtenstelsel is teruggebracht tot een enkel betrekkelijk smal kanaal, zonder havenfunctie, dwars door de stad. Een opvallend nieuw verschijnsel in het ontwerp van Christiansstad is het vier-

kante stadsplein in *directe* samenhang met de kanten aan weerszijden van de gracht (afb. 11). De omvang van de percelen langs het plein duidt op een bestemming van deze gronden voor een stadhuis en patriciershuizen. Op het vijfhoekige plein dat ermee in en een ruimtelijke relatie staat, werd in de jaren 1618 en 1624 een protestantse kerk naar het voorbeeld van de Amsterdamse Zuiderkerk gebouwd.⁷²



Afb. 11. Reductietekening van het plan van Johan Sems voor Christiansstad. Uit: Kopenhagen dubbelstad. Een bewerkte reisindruk, R. Geurtsen en L. Bos, Wonen TABK, 10/11/12, 1981.

Een nijpend ruimtegebrek in de hoofdstad Kopenhagen, de slechte organisatie van het havenbedrijf en de scheepswerven en de noodzaak van een fortificatie brachten Christian IV ertoe aan Johan Sems het ontwerp van een nieuwe stad in opdracht te geven. Voor dit project werd ruimte gevonden op een tegenover de oude stad

⁶⁷ Taverne, *o.c.*, 51: „Het blijkt dat militaire ingenieurs, onder Maurits' leiding geschoold, vertrouwd waren met vrij gekompliceerde stedenbouwkundige patronen (radiaalsteden), met monumentale aksenten in de vorm van pleinen, openbare en uniforme bouwblokken die hun weerga in de stadvergrotingen in de Republiek zelf niet hebben.”

⁶⁸ Rijksarchief Friesland, Archief Staten van Friesland, Commissie- en Instructieboek uit het Archief van het Mindergetal, m 11b, register A fol. 81. De biografische gegevens van Johan Sems zijn grotendeels ontleend aan: F. Westra, *Johan Sems 1572-1635*, Groningen, 1980; doctoraalscriptie geschiedenis Rijksuniversiteit Groningen.

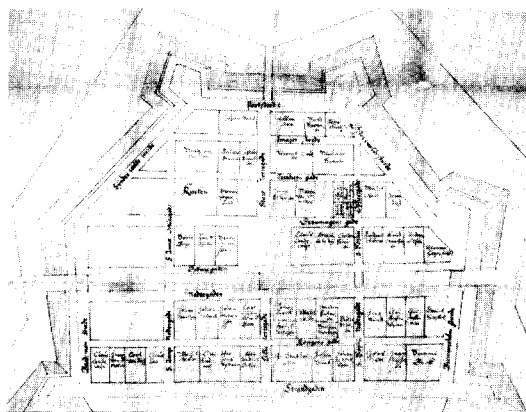
⁶⁹ Rijksarchief Groningen, Archief Hoge Justitiekamer 848, fol. 608 vs. Of Johan Sems als beëdigd landmeter ook bevoegd was tot stedenbouwkundige ontwerpactiviteiten is

niet duidelijk; Was hij daartoe niet bevoegd, dan zou dat een verklaring kunnen inhouden voor het ontbreken van zijn naam als de werkelijke auteur van het Groningse plan van uitleg. Zijn werk zou dan onderhands zijn betaald. In september 1614 staat Johan Sems ook ingeschreven in het Ledematenboek van de Hervormde Kerk in Groningen.

⁷⁰ Voor een kaart, zie: GAG Kaartenverzameling 536g. In verband met deze grenslijn wordt Johan Sems, „...thans als landmeter en ingenieur in dienst van de koning van Denemarken” in 1618 verzocht een getuigenis af te leggen, Algemeen Rijksarchief, S.G. 7239 (minuut).

⁷¹ Taverne, *o.c.*, 84.

⁷² F. Vermeulen, *Handboek tot de Geschiedenis der Nederlandse Bouwkunst*, II, Den Haag, 1931, 494-496.



Afb. 12. Johan Sems, ontwerp voor Christianshaven, kort voor 1624. Pentekening, Rijksarchief Kopenhagen.

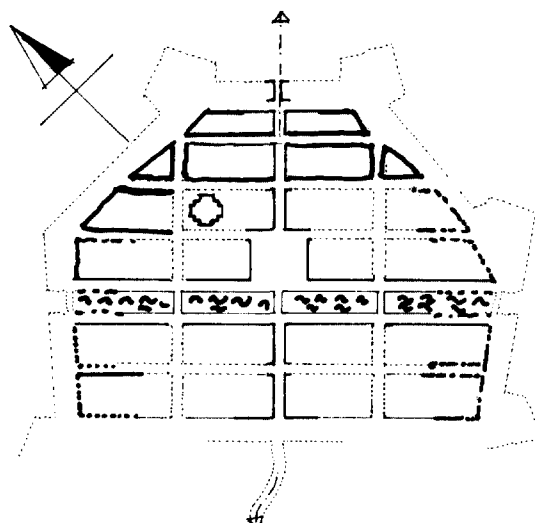
liggend eiland.⁷³ Het contract van Johan Sems met de koning, waarin de technische aspecten van de grondwerken, alsook de financiering van het werk werden vastgelegd, dateert van 7 december 1617.⁷⁴ De bijbehorende tekening is enkel in een versie van kort vóór 1624 bewaard gebleven (afb. 12). Waarschijnlijk betreft het hier een verkavelingsplattegrond voor administratieve doeleinden.⁷⁵ Onder de eigenaars waren talrijke Nederlanders, kooplieden, maar ook Johan Sems zelf en zijn collega Abraham de la Haye, ongetwijfeld uit winstbejag.

De plattegrond van deze vijfhoekige havenstad wordt beheerst door een rechthoekig systeem van brede, rechte straten en de brede as van de gracht met de kenmerkende kaden aan weerszij, die dwars door het gehele plan loopt. Direct aan het water en centraal in de plattegrond is andermaal een stadsplein geprojecteerd met daar doorheen een tweede as, die haaks op het kanaal de totale plattegrond symmetrisch deelt. De opzet van dit helder plan, het plein, de gracht met havenfunctie, de kaden en de rechthoekige

⁷³ Voor een bespreking en afbeelding van een eerder door Johan Sems gemaakt en door Christian IV afgekeurd plan (dd september 1617), zie: Taverne, *o.c.*, 85 en 429-430. Vergelijk: J. W. Konvitz, *Cities and the Sea*, Baltimore, USA, 1978, 38: „The planner, a Dutchman named Semp, suggested a layout reminiscent of the ideal military camp with its radial-concentric grid. Modified only by a canal leading from the harbor to the central square, the plan would have been difficult to extend...”

⁷⁴ F. Westra, *Johan Sems 1572-1635*, Groningen, 1980 (doctoraalscriptie), 25 en Bijlage 5, pp. 64-65.

⁷⁵ Origineel in het Rijksarchief te Kopenhagen. De date-



Afb. 13. Reductietekening van het plan van Johan Sems voor Christianshaven, 1617. Uit: Kopenhagen dubbelstad. Een bewerkte reisdruk, R. Geurtsen, L. Bos, Wonen TABK, 10/11/12, 1981.

bouwblokken beantwoorden in hoge mate aan het gestelde doel: de ontwikkeling van een representatief, maar bovenal winstgevend handelscentrum, als onderdeel van een groeiende havenstad.⁷⁶

De formele kwaliteiten en het karakter van het plan van Christianshaven maken het aannemelijk dat ingenieur Johan Sems, enkele jaren eerder in het Groningse actief, in een beslissend stadium en op directere wijze dan tot nog toe werd vermoed, betrokken is geweest bij het ontwerp van de Groningse Nieuwe Stad. Voor het Groningse plan typische stedenbouwkundige elementen, zoals het aan de gracht gelegen plein van de Ossenmarkt, met daar doorheen de symmetrie-as van de Boteringstraat en de rechtgetrokken stadsgracht met de drie brug-

ring van deze kaart, waarop Johan Sems als grondeigenaar voorkomt, is afgeleid uit het feit dat Johan zijn percelen in 1624 verkocht heeft, zie: H. Gamrath, *Christianshavn grundlaeggelse op aeldste bybygningsmaessige udvikling, Historiske Meddelelser om København*, 1968, 33 en 65.

⁷⁶ Het ontbreken van een vierde bastion in de noordflank van een verdedigingswal van Christianshaven wordt verklaard door de verwachting van een toekomstige uitbreiding in noordelijke richting. De aanleg van een bastion werd bespaard en het stratennet en de gracht konden gemakkelijk worden doorgetrokken.

gen, keren alle op overeenkomstige wijze terug in plan van Christianshaven van Johan Sems.

In 1615, toen het fortificatieplan „...bij Sijn Excell. ontworpen met het reger besteck van Mr Garwer Pieters gedaen” werd goed gekeurd, waarmee het tracé van de vestingwal werd vastgelegd, was tevens de stedenbouwkundige inrichting van de Nieuwe Stad onderwerp van studie geworden: Johan Sems, in datzelfde jaar in Groningen geregistreerd en als beëdigd ingenieur daartoe bevoegd, kan daarbij de officieel verantwoordelijken van deskundig advies hebben gediend.

Treffend is bovendien de met Groningen overeenkomstige situatie van een te bouwen kerk. Langs een lange rechte straat is een groot deel van een bouwblok in het plan van Johan Sems voor Christianshaven voor een „kirchen” bestemd (afb. 12, 13 en 5)

Hoewel in de resolutie van de Groningse raad van 4 december 1619, waarin Garwer Peters de opdracht krijgt o.a. het Nieuwe Kerkhof af te bakenen, over de bouw van een kerk niet wordt gesproken, lijkt het zeer waarschijnlijk dat de bijna vierkante ruimte van het kerkhof (90 × 120 m), sinds 1623 als zodanig in gebruik, vanaf het stadium van de planvorming bestemd was als bouwplaats van een protestantse kerk, de eerste nieuwgebouwde in Groningen.⁷⁷ Als vroegste schriftelijke aanduiding hiervan moet de resolutie van 23 mei 1628 gelden over de bestrating van de „Kerckestraet”, waarbij het kennelijk noodzakelijk was een onderscheid te maken tussen de „Noorderkerckestraet” en de „Suiderstrate”. De logica verhinderde een straatnaam als de *ZuiderKerkstraat* bij een toekomstige Noorderkerk!⁷⁸

In 1636, zestien jaar eerder dan tot nu toe bekend was, is de vroegste daadwerkelijke voorbereiding voor de bouw van de kerk getroffen. In

de resolutie van 1 april 1636 zegde het stadsbestuur toe, „dat het nije kerckhoff voortaan vergunt sal worden aen discipelen van de latijnsche school om in ferien aldaer te mogen spelen en dat buiten tijds de deuren daarvan gesloten ende tot begrafenissen der dooden wederom geopend worden door sekeren persoon daertoe te eligeren.” Voortaan gold een in dit verband uiterst interessante beperking in de plaatskeuze der graven, want de resolutie vervolgt: „De Bouwmeester Isenbrants wort gelastet een plaetse tot [onleesbaar] af te palen op 't Nije Kerckhof teneinde aldaer geene doden werden begraven [onleesbaar] in futurum onderfunderlijk de fundamenten van een kercke mogen worden gelecht.”⁷⁹ Het is voor de hand liggend dat het hier een ruimte centraal op het kerkhof betrof.

DE NIEUWE- OF NOORDERKERK

Zo kon in Groningen een stedelijke ruimte ontstaan die vergelijkbaar is met de zogenaamde Kerkring, het ombouwde vierkante kerkhof in Willemstad in Noord Brabant, met midden daarop de vroegste protestantse kerk van de Republiek (afb. 14). In 1607 werd de bouw voltooid. Deze kerk in de vesting Willemstad, door Willem van Oranje gesticht in 1583 als voorpost in het overigens Spaanse Brabant, kreeg een centrale, achthoekige plattegrond.⁸⁰ De centraalbouw leende zich goed voor de protestantse eredienst, waarin de kansel een bijzondere plaats kreeg toebedeeld en hoge eisen werden gesteld aan de verstaanbaarheid van het gesproken woord.⁸¹

De financiering van de nieuw te bouwen kerk in Groningen bleek voorlopig het grootste struikelblok. In 1646 en 1650 werden achtereenvolgens 15000 en 5000 gulden voor de bouw van de nieuwe kerk gereserveerd.⁸²

⁷⁷ „Reeds bij de uitlegging der stad in het eerste gedeelte der zeventiende eeuw was men erop bedacht om eens ruime plaats open te laten, voor eene begraafplaats, welke daarom het Noorder Kerkhof werd genoemd, waarvolgens ook, wanneer de toenemende bevolking het noodig mocht maken, eene kerk kon worden gebouwd. En binnen weinige jaren werd dit noodig. Reeds den 25 februarij 1654 stelde de voorzittende burgemeester aan den Raad voor, of het niet dienstig zou zijn, dat de fundamenten van eene nieuwe kerk op het noorderkerkhof werden gelegd...”, E. J. Diest Lorgion, *Geschiedkundige beschrijving der Stad Groningen*, Groningen, 1852-1857, 146. Diest Lorgion vermeldt echter nergens zijn bronnen.

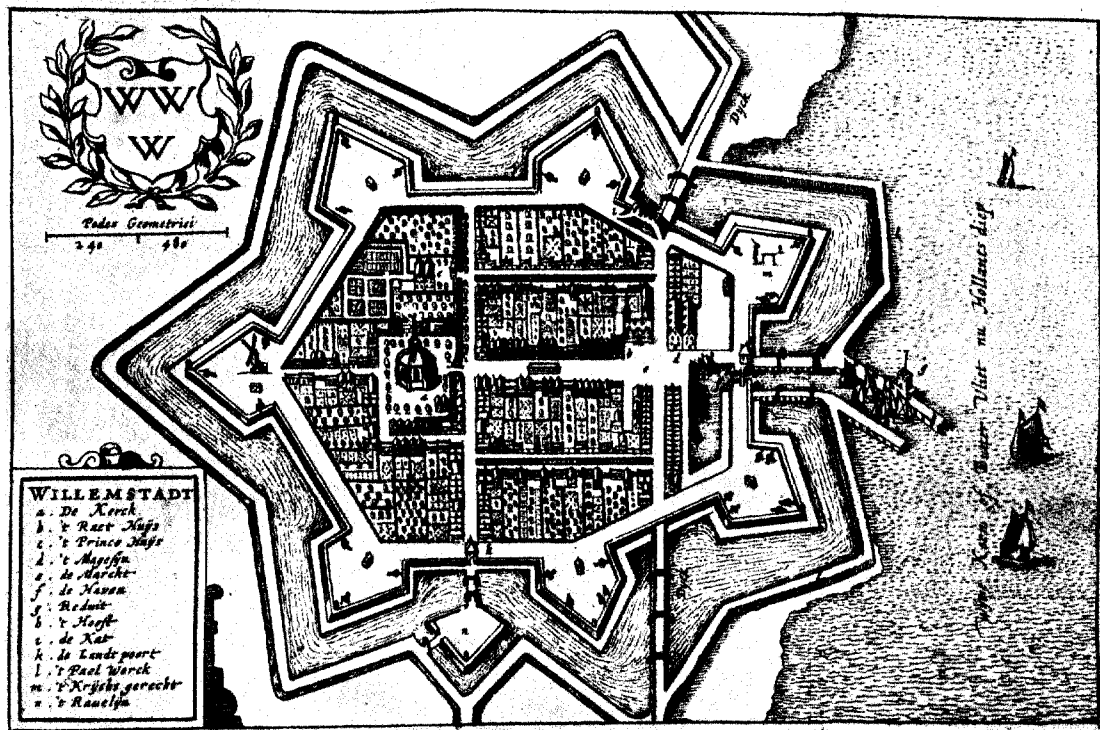
⁷⁸ Voor de volledige tekst van deze raadsresolutie, zie noot 50.

⁷⁹ RR 1 april 1636.

⁸⁰ Met de raadsresolutie van 30 april 1653 werd besloten in het Groningse Sappemeer een kerk te laten bouwen „...na een modelle van de Kercke tot Willemstad”, welke twee jaar later werd voltooid.

⁸¹ Voor een typologische ontwikkeling van de protestantse kerkplattegrond, zie: M. D. Ozinga, *Protestantsche kerken hier te lande gesticht, 1596-1793*, Amsterdam, 1929, 1-11.

⁸² GAG 553r, Statenresoluties fol. 528; 15 december 1646 en 15 november 1650.



Afb. 14. „Willemsstadt” (Noord-Brabant) naar J. Blaeu, 1649, gravure.

In 1654 werd een architect in de voorbereiding van het ontwerp van de Nieuwe Kerk betrokken, toen de raad besloot „...vooreerst met mr Conraet Roeleffs te bespreken, teneinde dieselve een keer nae Holland mach doen, omme een afftekening te maecten van het binnen ende buitenwerck van de nieuwe kercke in 's-Gravenhage ende van de nieuwe ronde kerck tot Leyden; omme sulcx bekomen hebbende naerder over de saecke te delibereeren, resolveren ende doen als tot spoedige bevordering van soo een Godlijck en stichtelijck werck van node sal wesen.”⁸³ Beide genoemde Hollandse kerken golden indertijd als de modernste sacrale bouwwerken, de eerste gebouwd in de jaren 1650-1656 op een gestrekte plattegrond van twee gepaarde centrale ruimten en de laatste voltooid in 1649 als een achthoekige koepelkerk. In 1660, als de stad Groningen voor de bouw van haar kerk enkele Ommelander heerlijkhe-

den heeft verkocht, kon 60.000 gulden worden gereserveerd en werd een bouwcommissie aangewezen „...om mit mr Conraedt over een of ander model te spreken en in de Raedt te presenteren, om daerover geresolveert te worden.”⁸⁴

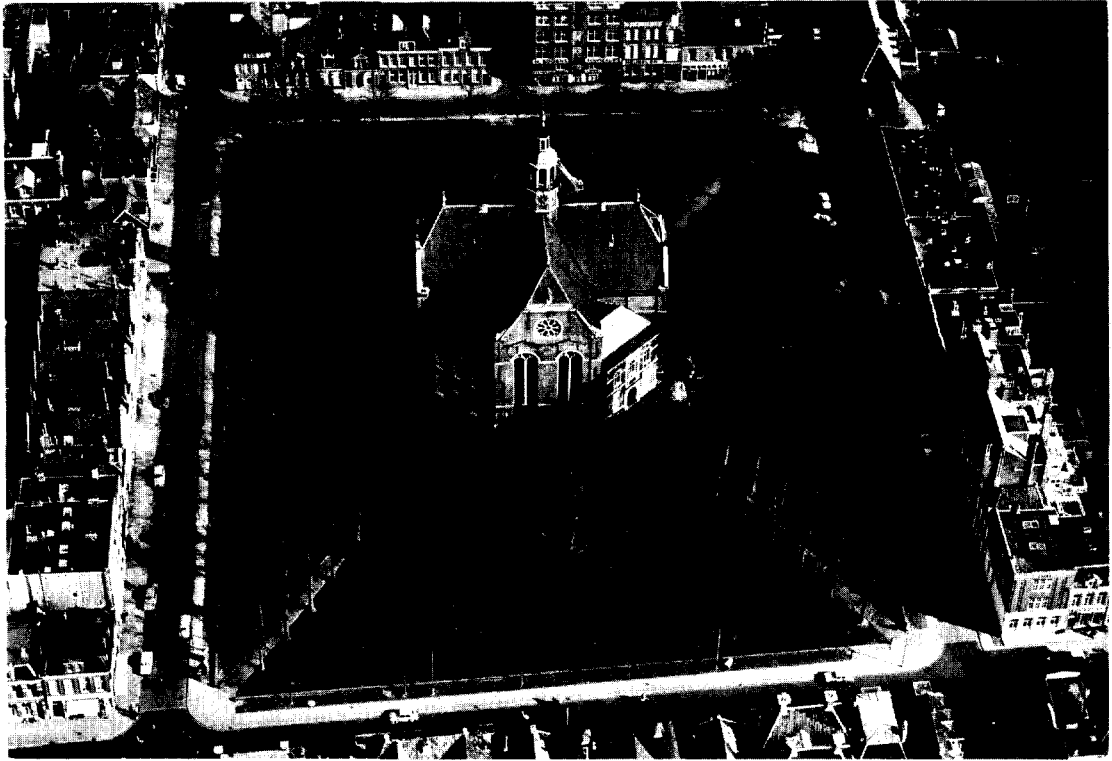
Vier burgemeesteren legden op 2 juni 1660 de vier hoekstenen van een kerk, uiteindelijk naar het model van de in 1623 voltooide Amsterdamse Noorderkerk aan de Prinsengracht, op de plattegrond van een Grieks kruis met ingebouwde hoeken⁸⁵ (afb. 15).

Een vergelijking van de stedenbouwkundige setting van de beide architectonisch nauw verwante kerken brengt een fundamenteel verschil aan het licht. In Amsterdam bestond al kort na de aanleg van de Prinsengracht en de Prinsemarkt in 1616 de behoefte aan een kerk ten behoeve van de dichtbevolkte buurt aan de Haarlemmerpoort. De Amsterdamse Noorderkerk

⁸³ RR 25 feb 1654.

⁸⁴ RR 1 maart 1660.

⁸⁵ Voor een bespreking van het kruisvormige grondplan, zie: M. D. Ozinga, *Protestantsche kerken hier te lande gesticht, 1596-1793*, Amsterdam 1929, 42-45.



Afb. 15. Nieuwe of Noorderkerk te Groningen, 1660-1664. (Foto KLM Aerocarto)

van Hendrick de Keyser leende zich met haar geserreerde plattegrond uitstekend voor het beperkte areaal van de Prinsenmarkt. Als stedenbouwkundig onderdeel van een omvangrijke stadsuitleg is deze markt echter weinig meer dan een uitsparing in een overigens dichtbebouwd stadsdeel (afb. 16). Met de kerk dicht tegen de huizenwand geschoven werd tenminste de suggestie van een heldere, renaissance-aanleg gewekt, waarbij moet worden opgemerkt dat in de zeventiende-eeuwse situatie een ruimere blik op de kerk werd geboden, omdat aanvankelijk een bebouwing op de hoek van de beide grachten ontbrak.

Ozinga merkt aan het slot van zijn studie over de protestantse kerken hier te lande op, dat men „...dan ook de kerken evenzeer als de raadhuzen, poorten, doelen, wagen enz beschouwen [kan] als gedenkteekenen van den

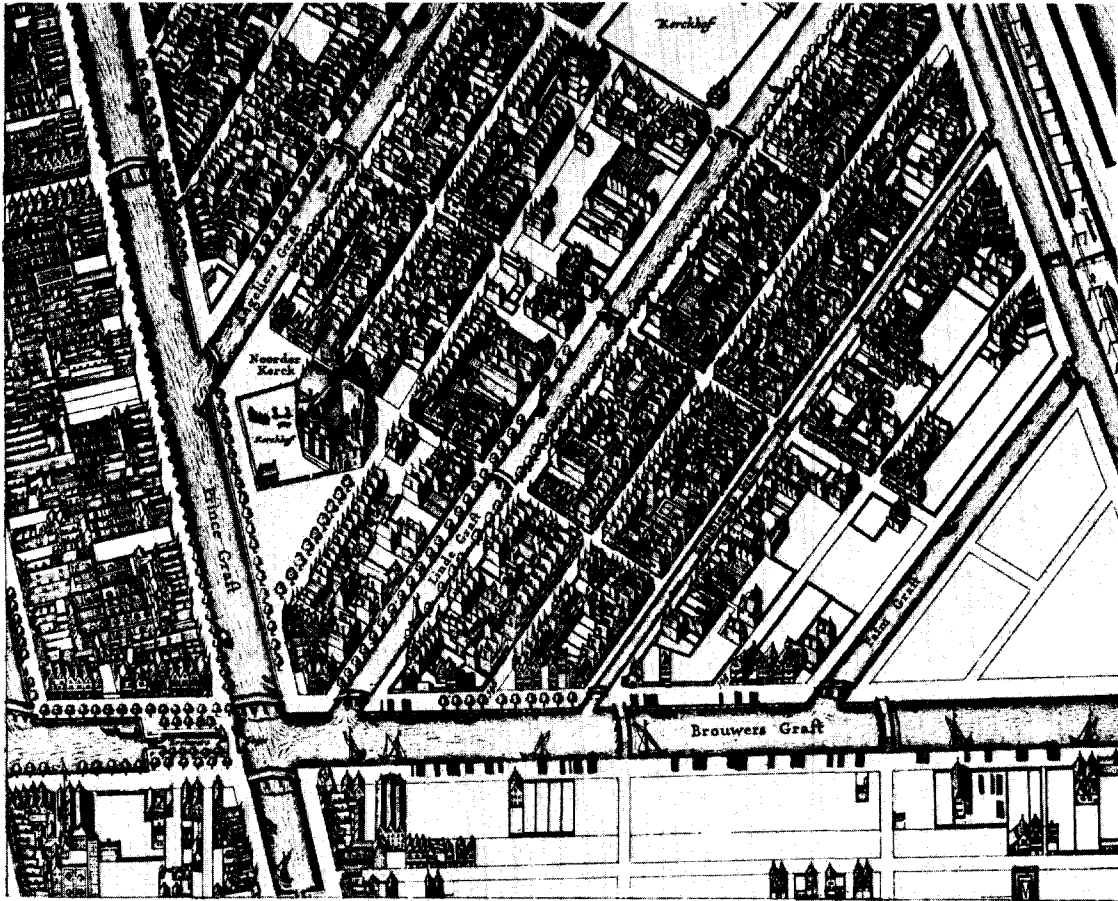
trots en de macht hunner stedelijke en landelijke bouwheren en tevens als het symbool van die innige verbinding van kerk en zowel geestelijk als maatschappelijk leven, welke wel haast de quintessens vormde onzer zeventiende eeuwse samenleving.”⁸⁶ In een pre-industriële, expansieve handelsstad als Amsterdam vonden de verschillende protestants-classicistische kerken weliswaar een plaats in de stadsplattegrond, maar wel werden de eisen van een ideale *setting* ondergeschikt gemaakt aan de functionele en bouweconomische doeleinden van de stadsuitleg; de beschikbare bouwgrond was schaars én duur, niet in de laatste plaats ten behoeve van een bloeiende grondhandel.⁸⁷

In Groningen, waar de grond bij de aanvang van het project in eigendom van de stad was gebracht, blijkt het daarentegen mogelijk te zijn geweest om centraal in de regelmatige platte-

⁸⁶ Ibid. p. 149.

⁸⁷ Voor een uitvoerige reconstructie van de motieven en de gevolgde procedures van de zeventiende uitleg van de

vier grootste Hollandse steden Amsterdam, Leiden, Utrecht en Haarlem, zie: Taverne, *o.c.* (noot 1).



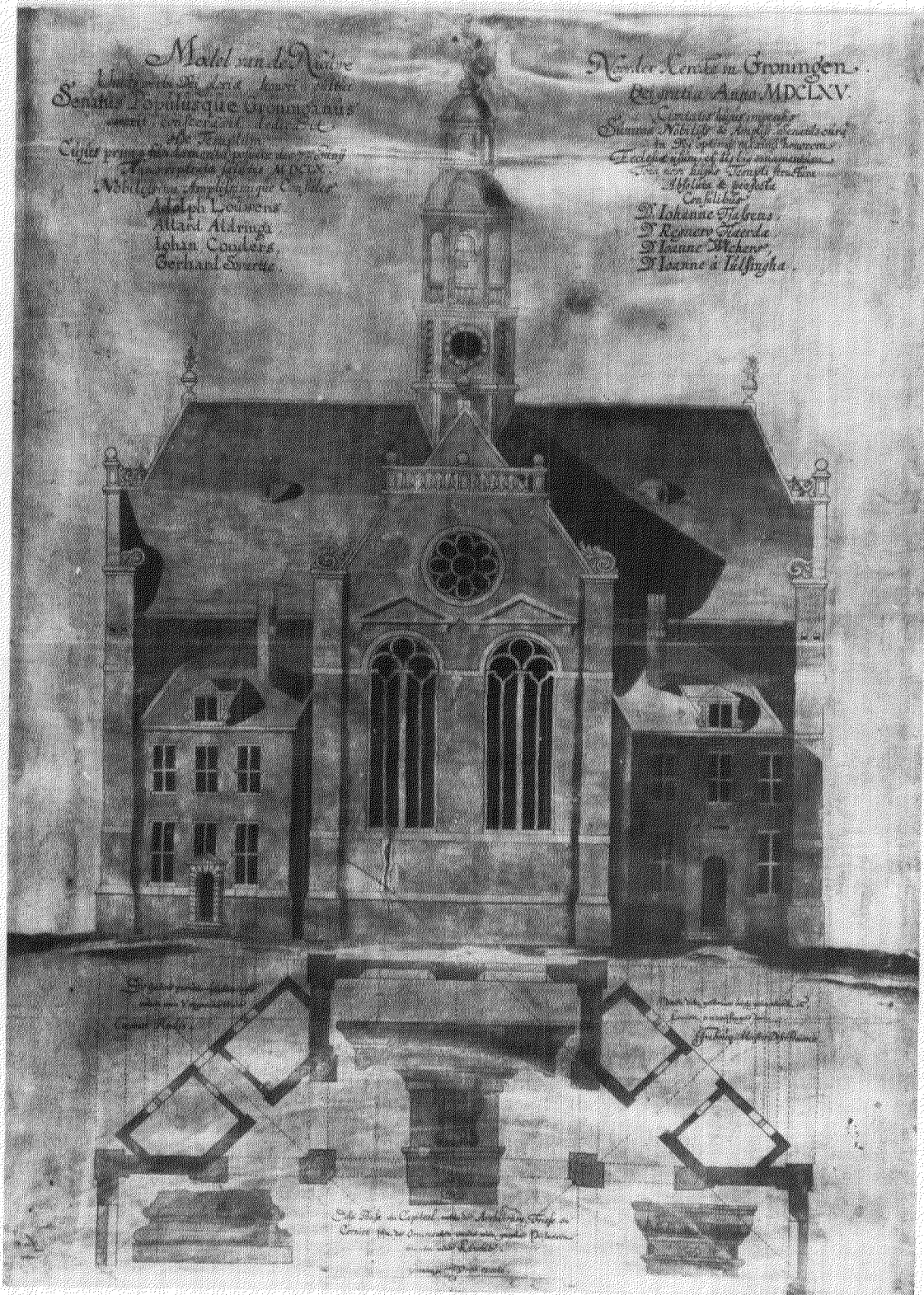
Afb. 16. Amsterdam, detail uit de kaart van Balthazar Florisz, gravure, 1625.

grond van de Nieuwe Stad een rechthoekig en ombouwd terrein, een kerkhof, te reserveren voor een kerk. De Nieuwe Kerk is in een sobere, goed geproportioneerde classicistische stijl uitgevoerd en vormt met haar centrale plattegrond, veertig jaar ná dato verwezenlijkt, het meest ideale sluitstuk van deze vroegzeventiende-eeuwse stadsuitleg.⁸⁸ Het ruimtelijk concept van het Nieuwe Kerkhof met de Nieuwe Kerk, de formele kwaliteiten van de situatie van het plein en de kerk binnen de stedelijke structuur is in de Republiek nergens geëvenaard.

⁸⁸ Voor bouwkundige tekeningen, detailfoto's en de restauratieverslagen, zie: P. L. de Vrieze, „De Restauratie van de Nieuwe of Noorderkerk te Groningen (1952-1977)”, *Kwartaalblad Binnenstadkerken Groningen*, 1, no. 4 en 5 (3de en 4de kwartaal), 1977.

Een Franse diplomaat, die op zijn reis in 1636 ook Groningen bezocht, liet zich in lovende woorden uit over haar ruime pleinen, de kerken en goed onderhouden huizen. Over de Ossenmarkt, toen juist gereed en ombouwd, merkt deze vroege ooggetuige in zijn reisjournaal op: „Het derde en mooiste plein ligt aan de gracht die de stad omzoomt. Nergens heb ik een mooier plein gezien, of het moest de Place Royale te Parijs zijn. In vierkant er omheen heeft men bomen geplant, die wanneer ze wat uitgegroeid zijn, een heerlijke wandeling in de schaduw zullen garanderen...”⁸⁹

⁸⁹ „Tertia ac praestantissima urbis platea est secus canallem qui urbem praeterlabitur. Pulchriorem alibi non vidi nisi illam Parisiensem quae Regiae vocatur: arbores in ea quadrato ordine consitae sunt, quae cum creverint, jucundissimam umbram ambulationemque facient.” (vertaling:



Afb. 17. Coenraet Roelefs, „Model van de Nieuwe Noorder Kercke in Groningen”, 1660. Gekleurde pentekening 855 x 560 mm, Gemeente Archief Groningen.

De bouw van de Nieuwe- of Noorderkerk van Conraet Roelefs, "Fabricqmeester deser Provincie", werd in 1664 voltooid (afb. 17). Op hoger gezag verklaarde de predikant zich in de inwijdingspreek geheel accoord met dit architectonische bouwwerk: „Siet selfs dese kercke waertoe is sij gebouwt ende waerom is sij in een sulcke forme gebouwt als op dat ons de Heere ook daerin leere sijne wegen ende wy sijne leere dies to bequamer hooren?.”⁹⁰

SUMMARY

During the siege of the city of Groningen in 1594 it became apparent that the medieval brick wall around the city was no longer an adequate means of defence. In the same year the government of the Republic of the United Provinces undertook to provide a modern fortification system for this strategically most important city in the northern part of the country. In the first decade of the seventeenth century work was started on the south side of the town with the construction of a citadel, and soon afterward, at the latest in 1606, the north side was included in the plans.

In this planning a decisive role was played by the master glazier and master builder of Groningen, Garwer Peters (d. 1629), in collaboration with others. In 1615 the municipal council decided to execute a very large-scale fortification plan designed by Garwer, which included the north and east sides of the city. In 1624, the seventeen bastions were named. The area within the new walls, which amounted to no less than fifty-four hectares, almost doubled the size of the city.

In 1617, the design for the new part of the city, later lost together with the name of its author, was adopted. After the removal of the obstacles, houses, and trees by order of the municipal authorities, the surveyors could mark off the building-lines according to the design. After the winter of 1619, not only the new streets and the Ossenmarkt on the inner moat had been

Concluderend kan worden gesteld, dat de Nieuwe Kerk als het sluitstuk moet worden gezien van een stedenbouwkundige conceptie, misschien afkomstig van ingenieur Johan Sems, geïnspireerd door de ideeën van Simon Stevin. Een Hollands-classicistische stadsbeeld waarmee Groningen in de Republiek van 1580-1680 zijn weerga niet heeft gevonden.

executed, but also the Nieuwe Kerkhof (the new graveyard), which was named in 1623. This large rectangular cemetery was given a central site and was provided with a surrounding wall with four gates in 1623.

The plan for the Nieuwe Stad (the new town) determined by a number of formal and functional principal elements, i.e., the central axis formed by the Nieuwe Boteringestraat, running from the Ossenmarkt, which is divided into equal parts but visually forms a single unit, along the Nieuwe Kerkhof to the city gate. The location of the Ossenmarkt is closely related to the transverse axis of the inner moat. The rest of the area is divided according to a grid pattern running parallel with these main axes. The rational character and formal and esthetic characteristics of this design must be recognized as the earliest and purest application of the city-planning ideals and theories of the versatile engineer Simon Stevin (1548-1620). He was the first to formulate an integral theory of city planning with an Italian orientation and based on Dutch building practice, in connection with the Leiden school of *Duytsche Mathematique*.

On the basis of an analysis and interpretation of the qualities of the ground-plan for Groningen and new data found in archives, it seems justifiable to conclude that Simon Stevin's ideas found their way to Groningen via the surveyor and engineer Johan Sems (1572-1635), who came from Friesland and was educated in Leiden,

H. M. Zijlstra-Zweens, Paterswolde). Manuscript van het reisdagboek van Charles Ogier, no. 2434, fol. 58, Egerton Collection, British Museum. Voor een bespreking, zie: H. M. Zijlstra-Zweens, „Ogiers Iter Hollandicum, Een reis-dagboek uit de 17de eeuw”, *Spiegel Historiae*, 12, 12, 1977, p.p. 642-650.

Mevrouw Zijlstra ben ik erkentelijk voor de door haar verstrekte gegevens.

⁹⁰ Ch. van Rhijn, *Templa Groningana*, Groningen, 1910, 116.

among other places. In 1614, when the fortification and the city planning activities for the expansion of Groningen had reached a decisive stage, Johan Sems—as inhabitant of Groningen and qualified engineer—must have determined essential elements of the structural character of the new area of the town. This assumption is based on the striking agreement between the form and dimension system of the Groningen plan and that of Christianshaven (1617) near Copenhagen in Denmark, which Johan Sems designed. The plans for and location of the Noorder Kerk (Northern Church) as the nucleus of the plan for Groningen also points in this direction. The earliest indication of the in-

tention to build this church on the Nieuwe Kerkhof has been found to date from a considerably earlier time than had previously been thought. There is reference to the *Noorderkerckstraet* as early as 1628, and the first actual preparations for the construction of the church were undertaken in 1636.

Since 1619, the year of the making of the Groningen urbanistic plan an area was available, that produced, with the wide traffic axes, the market along the canal and the central builded classicistic church as a summit, an ideal Dutch-classicistic urban view, that is rather unique in the history of the Dutch city.

DRIE VISIES OP HET HERSTEL VAN DE HISTORISCHE STAD

WIES VAN LEEUWEN

De nadruk op stadsherstel en stadsvernieuwing in het laatste decennium heeft niet alleen zijn weerslag op de gebouwde omgeving, maar is ook zichtbaar in de overzichten van nieuwe publicaties. Maandelijks verschijnen nieuwe boeken die oplossingen bieden voor de problematiek die wordt gezien vanuit de meest diverse disciplines. Ook kunst- en bouwhistorici houden zich bezig met de stad en de historische stedenbouw, met name in de 19de en vroege 20ste eeuw. De aandacht is verschoven van het monumentale, solitair opgevatte woonhuis naar gehele wijken en structuren die vaak bestaan uit minder „monumentale” componenten die in hun totaliteit een belangrijk ensemble vormen. De eisen die worden gesteld aan het onderzoek voorafgaande aan het beschermen van stads- en dorpsgezichten hebben tot gevolg dat de kunsthistoricus zijn aandachtsveld zeer sterk heeft moeten uitbreiden.

Vanaf 1973 verschenen onder meer drie boeken die zich bezighouden met de stad, in opzet en methodiek verschillen vertonen, maar direct of indirect verbonden zijn met opvattingen over stadsherstel die nog steeds actueel zijn. In 1973 verscheen *Stokstraatgebied Maastricht. Een renovatieproces in historisch perspectief*, in 1978 volgde een aantal door H. M. Goudappel verzamelde bijdragen rond *Tien jaar stadsherstel. Bergkwartier Deventer 1967-1977* en in 1981 liet E. F. van der Grinten *Nijmegen Benedenstad. Beschrijving van een grotendeels verdwenen Stadsdeel aan de Waal* het licht zien.¹

Stokstraatgebied Maastricht heeft een traditionele typografie op kunstdrukpapier met vaak paginavullende zwart-wit foto's en maakt de indruk een officiële uitgave te zijn. *Tien jaren stadsherstel* heeft een kleurig stofomslag en de vormgeving is informeler en populairder: de bijdragen wisselen in lengte en in karakter en worden ge-

scheiden door kleine bijdragen en fotopagina's. *Nijmegen Benedenstad* telt drie kloekke delen met een twekoloms tekst in een wat gewild aandoende typografie in zwart en blauw die ook in het platendeel wordt volgehouden.

De boeken houden zich alle drie bezig met de stad en wel met drie wijken waarin zich een veranderingsproces heeft afgespeeld dat een onderdeel vormt van de algemene stedelijke problematiek die verbonden is aan cityvorming. Verandering van de ontstaansvoorwaarden van een wijk kan leiden tot functieverandering en identiteitsverlies. Dit proces is op grote schaal herkenbaar in steden als Londen en Parijs. Onder meer door verbetering van de communicatielijnen trekken de welgestelden weg uit de oude stad naar de buitenwijken die slechts ingericht zijn op bevrediging van de woonbehoefte. Hier vinden aanzienlijke investeringen plaats. De binnenstad wordt eveneens brandpunt van kapitaalsstromen: ontwikkeling van kantoren, winkels en dure woningen drijft de achtergebleven armere bewoners naar de rand van de binnenstad, terwijl de oorspronkelijke bebouwing verdwijnt of verkrot. De wijken aan de rand van de binnenstad gaan zo ook in status achteruit. Monumentenzorg houdt zich niet bezig met deze processen, hooguit kan zij achteraf corrigerend optreden door monumentale onderdelen van de verkrotte bebouwing door restauratie te redden. Het effect hiervan is echter meestal slechts marginaal. In de Nijmeegse Benedenstad, het Deventer Bergkwartier en de Maastrichtse Stokstraatbuurt heeft een dergelijk proces plaatsgehad.

Het Stokstraatkwartier was in het begin van de 19de eeuw een buiten de verkeersstromen gelegen wijk van gemengd karakter, niet bijzonder voornaam, maar ook niet onderkomen. Na de ontmanteling van de vesting in 1867 en volgende jaren raakt het gebied uit zijn isolement. Na 1850 heeft een verdichting van de bebouwing plaatsgevonden: meerdere gezinnen woonden in een oorspronkelijk patriciërshuis. De nabije haven, die al in de 17de eeuw in be-

¹ Respectievelijk uitgaven van de gemeente Maastricht, Ankh-Hermes te Deventer en Janssen-uitgevers te Nijmegen.

lang afnam, en het sociale niveau van de bevolking vormden de kiemcellen voor een achteruitgang. De opheffing van de vesting versterkte slechts een proces dat al eerder in gang gezet was. De zakenlieden die aanvankelijk domineerden, verdwenen en in 1803 was het niveau al sterk gedaald. Er waren echter al in het verleden meerdere perioden van achteruitgang. In de 16de eeuw werden veel oudere middeleeuwse huizen vervangen, terwijl onder invloed van de Tachtigjarige Oorlog gaten vielen in de bebouwing. Een huurstijging in het midden van de 17de eeuw leidde tot een hernieuwde bouwactiviteit en een bloei die tot omstreeks 1800 doorging. Met behoud van de bestaande vakwerkstructuur werden veel gevels en interieurs vernieuwd. Na 1850 werd de wijk echter meer en meer een eiland in de stad, met een specifiek achterbuurtkarakter.

Het Bergkwartier was al in de 15de eeuw dicht bebouwd. Er waren veel handelaren en kleine bedrijfjes gevestigd. In 1859 bleek het zuidelijk deel veel ambachtelijke bedrijfjes, het noorderlijk deel agrarische bedrijfjes te herbergen. De aanleg van een spoorlijn en de opheffing van de vesting hadden op dit gebied geen negatieve invloed. Enkele opeenvolgende 'ongelukken' hebben tot een achteruitgang geleid: in 1933 sloot de nabije ijzergieterij Nering-Bögel, de activiteiten in de haven werden beëindigd en in 1940 leidde de bouw van de IJsselbrug zelfs tot demping van de haven. In de jaren twintig was een deel van de bevolking vertrokken naar nieuwe sociale woningbouw en oorlogsschade had een negatieve invloed.

De Nijmeegse Benedenstad omvat een aanzienlijk groter gebied dan bovengenoemde wijken: globaal de helft van de middeleeuwse stad Nijmegen. De in dit stadsgedeelte gelegen haven werd in 1853 vervangen door een nieuwe die meer westelijk gelegen was en door de aanleg van de spoorlijn naar Arnhem van de stad werd gescheiden. Na de opheffing van de vesting in 1874 richtte men zich op de comfortabele huisvesting van renteniers die uit alle delen van het land naar de aantrekkelijke nieuwe wijken langs singels en uitvalswegen werden getrokken. De bebouwing in de oude stad verdichtte zich nog sterker dan al het geval was, met name in de Benedenstad. Na de bouw van een verkeersbrug over de Waal in 1936 verdween het laatste doorgaande verkeer met de oude gierpont uit dit stadsdeel. Toen in de Tweede Wereldoorlog een groot deel van de bo-

venstad werd verwoest, richtte men alle aandacht op de opbouw van dit stadsdeel als regionaal verzorgend winkelcentrum en „forum” van de stad, waarbij onder meer alle buurtgebonden winkels en bedrijfjes het veld moesten ruimen.

Alle drie de gebieden waren rond 1940-50 sterk in status gedaald: door een opeenhoping van mensen met afwijkende normen en waarden, die algemeen als asociaal werden bestempeld en door verval van de bebouwing was een toestand ontstaan die algemeen als onhygiënisch werd beschouwd. De gebieden onttrokken zich aan elke vorm van controle door de overheid en voldeden niet aan de ethische, esthetische en gezondheidseisen die men sinds de woningwet van 1902 was gaan stellen.

In Maastricht werd een dergelijke wijk voor het eerst integraal aangepakt. In 1939 werden in de pers de noodtoestanden in het Stokstraatkwartier aan de orde gesteld. Tussen 1954 en 1973 zijn uiteindelijk op basis van een meerdere malen herzien bestemmingsplan de panden gerestaureerd of herbouwd, terwijl de bewoners na een classificatie naar de mate van asocialiteit — tussen volslagen gedegeneerd en normaal — in woonscholen en in „gezonde” nieuwe wijken met een sterk parochiale structuur werden ondergebracht. Aan de levensvatbaarheid van de herstelde wijk in de totale city werd veel aandacht besteed: de nieuwe bewoners, de winkels en kantoren moesten voldoen aan eisen van standing en niveau. Ook de panden werden rigoreus behandeld: de meeste werden geheel herbouwd of ingekort, soms overgeplaatst. Gevels werden gecorrigeerd en panden van na 1900 werden niet herbouwd. De binnenterreinen werden „opgeschoond” en gemeenschappelijk gemaakt waarvoor de meeste panden van hun authentieke achterhuizen werden beroofd. Het totaalbeeld van de wijk heeft door de strenge esthetische normen een zekere mate van uniformiteit gekregen, terwijl de inpassing in de city door middel van open winkelgalerijen een wat gedwongen karakter draagt.

Ging het in Maastricht om een voor die tijd zeer bijzonder overheidsingrijpen op de totale gebouwde omgeving van een oude wijk, met een procesmatige aanpak en controle als betrof het de planning van een nieuwbouwwijk, in Deventer was de houding van de gemeente aanvankelijk zeer terughoudend. In 1966 werd op initiatief van particulieren de Stichting Werk-

groep Bergkwartier opgericht, die een tweetal jaren later een NV. Bergkwartier zou vormen die zich zou gaan bezighouden met het integraal herstel van de hele wijk, met instandhouding van „het verhaal” van de wijk en van de afzonderlijke panden. Men ging uit van wat men noemde een „evenwichtige” bevolkingssamenstelling die het woongebied betere toekomstkansen zou moeten geven: meerdere beroeps- en leeftijdsgroepen moesten vertegenwoordigd zijn: een gezonde wijk met een harmonische opbouw. Men speelde echter vooral in op de woonbehoefte van de rijkere, wat achteraf betreurd wordt. De restauratiepraktijk was moderner dan die in Maastricht, men wilde uitgaan van het specifieke karakter van elk huis op zich en liet het pand „zelf zeggen waar het heen wilde”. Verschillende restauratiestijlen zijn er naast elkaar te zien: gereconstrueerde 17de-eeuwse gevels naast pleistergevels met T-ramen, historiserende nieuwbouw naast nieuwbouw in moderne vormen met traditionele materialen. Naast een voorbeeldig getransformeerde laat 19de-eeuwse koffiebranderij zien we er ook een spiegelbeeldig herbouwd pand dat van elders afkomstig is.

In Nijmegen werd sinds 1929 een aantal ingrijpende sanerings- en reconstructieplannen gepresenteerd, waaronder het S.O.S.-plan van 1939, het „Groene Balkon” van plm. 1955 en het „Vijf Heuvelenplan”. Al deze projecten gingen uit van het behoud van een aantal belangrijke monumenten in een groen woon- en werkgebied, een oase aan de Waal. Daarnaast zou uitgaande van de bovenstad ruimte gegeven worden aan verdere kantoor- en winkelontwikkeling en ontsluitingswegen voorzover nodig. Na de Tweede Wereldoorlog werden binnen het kader van rijksregelingen stelselmatig panden aangekocht en gesloopt. Aan onderhoud en herstel van de bebouwing die visueel een 18de- en 19de-eeuws karakter had, maar een van de grootste concentraties in Nederland vormde van laatmiddeleeuwse en 17de-eeuwse huizen, werd geen enkele aandacht meer besteed, terwijl enkele spectaculaire restauraties als die van de St.-Stevenskerk en de Commanderie van St.-Jan de indruk wekten dat de monumenten goed verzorgd werden. Toen het gebied dan ook in 1974 werd aangemerkt als beschermenswaardig stadsgezicht, waren eigenlijk alleen de aanzienlijke hoogteverschillen en het patroon van de straten en stegen nog aanwezig. Van de bebouwing in de westelijke benedenstad werd zelfs na

dat jaar nog een groot deel gesloopt. De herbouw betekent hier een grootscheepse operatie waarbij binnen de ontwikkelingslijnen die het in 1980 ingeschreven beschermd stadsgezicht biedt, met name wat betreft het „doorfuncioneren” binnen de grenzen van de karakteristiek, een geheel nieuwe wijk wordt opgebouwd met een moderne vormgeving, maar op het oude stratenpatroon en met aanhouding van de globale goot- en nokhoogten. Van een aantal monumenten en beeldondersteunende panden is de toekomst nog onzeker. In tegenstelling tot andere stadsgezichten, bouwt men hier echter woningwetwoningen in het kader van de subsidieregelingen van V.R.O. De bebouwendichtheid is minder dan die in een oude stad en ook visueel houdt het gerealiseerde gedeelte het midden tussen de strokenbouw in een nieuwe wijk en een oude stad met „opgeschoonde” binnenterreinen.

De publicaties over Maastricht en Deventer presenteren de controlerende en corrigerende invloed van een beleid, het boek over Nijmegen houdt zich hiermee echter niet bezig. Bovenstaande beschrijving van de problematiek is dan ook voor rekening van schrijver dezes. Van der Grintens werk vloeit voort uit het besef dat een geheel stadsdeel, een brok stadshistorie, zonder enig onderzoek verloren is gegaan. In die zin is het boek een poging die geschiedenis alsnog op te roepen op een moment dat de herbouw in volle gang is.

Stokstraatgebied Maastricht behandelt in een viertal bijdragen aspecten van het renovatieproces. H. Wouters gaat in op de stadsgeschiedenis in het algemeen en op de wijk in het bijzonder, J. Bloemers schetst 130 jaar oudheidkundig onderzoek, R. Meischke beschrijft de bouwgeschiedenis van het gebied met als aanhangsel door H. Zantkuyl getekende plannen en doorsneden en tenslotte beschrijft J. van de Venne voorbereiding en uitvoering van de renovatie. Uit deze detailschetsen moet de lezer zelf een totaalbeeld vormen. Opvallend is dat het bodemonderzoek niet verder is gegaan dan de Romeinse tijd: de gelegenheid tot onderzoek van de ondergrond van de gehele wijk heeft men gemist. Meischke beschrijft ontstaan en verandering van de bebouwing, maar de onder de grond verborgen voorgeschiedenis ontbreekt. De parcelering, de veranderingen in de tijd voor de gehele wijk en voor de afzonderlijke huizen komen wel goed naar voren. Minutieus bouwhistorisch onderzoek van afzonderlijke

panden schijnt echter niet verricht te zijn, hetgeen hier zeker betreuenswaardig is, daar de huizen vaak geheel herbouwd of verplaatst zijn, waarbij alle subtiele sporen van veranderingen in de tijd zijn verdwenen. De helder gestileerde tekenstijl van Zantkuyls afbeeldingen is zo een onbedoelde parallel met de huidige bebouwing: een stilering van een oorspronkelijk gegeven. Procedures en overheidsinstrumenten komen nadrukkelijk aan de orde, het gebrek aan detailinformatie over de panden is typerend voor de pas sinds kort ontstane belangstelling voor de archeologie van de middeleeuwse stad en de bouwgeschiedenis van eenvoudige huizen.

Tien jaren stadsherstel toont zijn nauwe relatie met een beleid veel minder duidelijk. Redacteur Goudappel is stedenbouwkundige en bestuurslid van de Stichting Werkgroep Bergkwartier en heeft een aantal heterogene bijdragen verzameld waarin ook doorgefilosofeerd wordt op stadsherstel en de problematiek ervan. Dit gebeurt met name in de bijdrage „Binnenstadsherstel is meer dan restaureren; sociale aspecten van stedelijke reconstructie” van F. van der Ploeg, „Restaureren, renoveren, invullen en opknappen; veranderende visies op herstel” van H. M. Goudappel en „Stadsherstel in het gemeentelijke beleid” van G. M. Scholten. Ook kritiek op de herstellwijze in het Bergkwartier is hierin vervat. De ontwikkeling van stadsdeel en bebouwing wordt zichtbaar in de bijdragen „De nederzetting op de Heest; historische notities” van A. C. F. Koch, „Het Bergkwartier als situatie in de stedenbouwkundige structuur van Deventer” van H. Th. D. Dijkstra en „Straten en huizen in het Bergkwartier; zes eeuwen historie” van R. Meischke en G. Berends. Het bouwkundig-historisch onderzoek is hier veel gedetailleerder, hetgeen leidt tot interessante observaties over de veranderingen van de panden in de loop der eeuwen en de grote verschillen in gelijktijdig gebouwde panden. Ook hier is het archeologisch onderzoek naar vroegmiddeleeuwse bewoningssporen echter nog achterwege gebleven.

Nijmegen Benedenstad ziet het stadsbeeld als een formeel geheel van structuren en bebouwingsspatronen. Deze worden beschreven in de eerste twee delen en zichtbaar gemaakt in het platendeel. Het stofomslag is een kaart, gebaseerd op de kadastrale kaarten, met een kleurpatroon dat slechts een decoratieve functie heeft. De inleidende hoofdstukken gaan over de beperkte waarde van de — overigens slecht ge-

reproduceerde — stadsplattegronden en de topografische tekeningen. Dit wordt aan de hand van een aantal voorbeelden verduidelijkt. Volgens wordt ingegaan op enkele opvallende visuele veranderingen in architectuur en stadsbeeld. Dan worden de pleinen en straten beschreven. Dit gebeurt per straatwand, waarbij een plattegrond ligging en kadastrumnummers aangeeft. De panden zijn via deze nummers terug te vinden op de 491 afbeeldingen van deel III. Een reconstructie van de verschillende systemen van huisnummering bleek te moeilijk. Het is een gelukkige factor geweest dat de auteur zelf veel foto's heeft gemaakt en daarnaast kon putten uit de verzameling van het gemeentearchief. Hierin bevindt zich onder meer een reeks opnamen van de benedenstad die in 1939 door ir. Deur in het kader van het S.O.S.-plan werd gemaakt. Zo bleek het mogelijk een vrijwel volledig beeld te geven van alle straatwanden in de benedenstad.

Het boek behandelt de straatbeelden en de afzonderlijke panden als waren het schilderijen: de formele kenmerken van de facades worden geduid door middel van een „beschrijvings-taal”, die zodanig verfijnd is dat alle kenmerken van 19de-eeuwse gevels in taal vastgelegd kunnen worden. Het fundament van dit instrumentarium is gelegd in zijn eerdere publicatie *Een eeuw aan de weg getimmerd* uit 1974. Deze biedt een stilistische ontwikkeling van de Nijmeegse gevels tussen 1780 en 1880, waarbij van een aantal panden aan de hand van de verleende vergunningen een exacte datering en toeschrijving gegeven kon worden. *Nijmegen Benedenstad* is echter door de minutieuze beschrijvingen zeer moeilijk leesbaar geworden. De beschrijving van de als autonome eenheden geziene gevels is voor de leek vermoeiend, terwijl de deskundige in een oogopslag ziet waar de auteur vele woorden voor nodig heeft. Het concept van de kenner die de ondeskundige aan de hand door een nieuwe wereld leidt en met hem ontdekkingen doet is wel wat al te ver doorgevoerd. De auteur heeft zich van elke interpretatie van zijn materiaal onthouden en geeft geen ontwikkeling van de geveldecoratie in Nijmeegse straten en geen inzicht in de status- en reclameoverwegingen achter de geveltransformaties. De dateringen zijn schattingen op basis van het vormenapparaat dat in *Een eeuw aan de weg getimmerd* opgebouwd was. Van de op fiches per straat geordende kartotheek van bouwvergunningen in het gemeente-archief is blijkbaar weinig ge-

bruik gemaakt. Dit kaartstelsel bevat bijvoorbeeld van de meeste panden in de Grotestraat dateringen. Aangezien de oude en recente huisnummers niet overeenstemmen is een herleiding nodig, die niet gemakkelijk is. Een aantal panden is echter van tekeningen herkenbaar. Het is jammer dat in het kader van deze omvattende publicatie dit werk niet ondernomen is. Dan zouden de dateringen wat exacter geweest zijn en zou misschien ook duidelijk kunnen worden hoe lang bepaalde decoratieve vormen hebben voortbestaan, of bepaalde bouwkundigen een specifieke eigen vormentaal hanteerden en of er grote verschillen waren tussen bouwheren en architecten uit hogere en lagere klassen. Van een aantal bekende jongere panden zijn geen nauwkeuriger gegevens vermeld. Het grote pand van Vroom en Dreesmann aan de Grote Markt wordt door Van der Grinten eind twintiger jaren gedateerd en is in werkelijkheid in 1924 en volgende jaren door Oscar Leeuw gebouwd. De neogotische kapel die rond 1870-80 aan het merkwaardige kasteel van Hallo zou zijn gebouwd, blijkt in juli 1892 te zijn ontworpen door H. J. H. van der Waarden. Dat van laat 19de-eeuwse gebouwen wel degelijk exacte gegevens voorhanden zijn blijkt bijvoorbeeld uit de recente bijdrage „De vestinggrond buiten de voormalige Molenpoort” in het jubileumboekje *Een up to date modern bedrijf achter een gevel van 100 jaar oud* van de Nijmeegse drukkerij Thoben. De lezer moet van dit lijvige boek geen totaalbeeld van de benedenstad verwachten. Van der Grinten houdt zich exact aan zijn taakstelling, namelijk: „uitgaande van de toestand tussen 1930 en 1940 te trachten straat- en stadsbeeld van de benedenstad van Nijmegen te reconstrueren.” De auteur pleitte in 1963, in zijn rede bij de aanvaarding van zijn hoogleraarschap te Nijmegen, met nadruk voor een kunsthistorische aanpak die het gebouw niet in een plat vlak maar driedimensionaal moest zien, en daarbij gebruik moest maken van plans, doorsneden en projecties. Dit uitgangspunt heeft hij in dit boek niet kunnen waarmaken. Dergelijke gegevens ontbreken bij sommige „topmonumenten” nog steeds, en waren zeker niet beschikbaar voor gewone woonhuizen. Daarom kan de auteur niet verder gaan dan het gevelvlak: alleen hier en daar indiceert hij een mogelijke oudere kern. Dit illustreert hij aan de hand van het pand Smidstraat 2-4, waar achter een 19de-eeuwse gevel een 14de- en 15de-eeuws pand schuilging. Hierdoor wordt onbedoeld het — ook bij pro-

minente gemeentebestuurders aanwezige — obligate beeld dat de monumentaliteit van een gebouw niet verder gaat dan de gevel, bevestigd. Met name bij de beschrijving van Grotestraat 31 t/m 49 had vermeld kunnen worden dat bij het onderzoek van G. Berends bleek dat achter laat-18de-eeuwse en vroeg 19de-eeuwse gevels 15de en 16de eeuwse huizen met authentieke balklagen, kappen en details schuilgingen. Bij de beschrijving van perceel 5195, de Berkopassage in de Lange Burchtstraat, blijkt niet dat het plat afgedekte achterhuis nog 15de-eeuws is en dat het 15de-eeuwse perceel 5169 aan de St.-Anthoniusplaats 17de-eeuws wordt genoemd is ook jammer. Het duidelijk omschreven uitgangspunt van de auteur ontkracht dergelijke kritiek eigenlijk al bij voorbaat. Bij het bezien van het lijvige werk met het uitgebreide fotomateriaal komt wel een centrale vraag op! Waardoor werd de vrijwel volledige verdwijning van een geheel stadsdeel binnen enkele decennia veroorzaakt, en waarom is dit geschied zonder enig samenhangend onderzoek? Ondanks het werk van enkele particulieren en instellingen ging een schat aan gegevens over wording en verandering van een stadsdeel verloren. Ook nu nog moet de gemeente Nijmegen een stadsarcheoloog-bouwhistoricus ontberen, waardoor nog dagelijks gegevens verloren gaan.

Het benedenstadsboek van Van der Grinten is eigenlijk een duidelijke illustratie van diens pleidooi voor het verrichten van onderzoek dat verder gaat dan het gevelvlak, dat uitgaande van het bestaande materiaal een totaalbeeld tracht op te bouwen van geschiedenis en functieveranderingen voor en achter de gevels. Want in tegenstelling tot Deventer en Maastricht waar de bebouwing nog associaties wekt met haar ouderdom en geschiedenis, zullen al in Nijmegen straks alleen stratenpatroon, hoogteverschillen en schaal nog herinneren aan wat tussen 1930 en 1970 is verloren gegaan.

Stokstraatgebied Maastricht en Tien jaren Stads-herstel verdedigen en presenteren een beleid waarin een gegroeide, wanordelijke wijk en haar bevolking door de overheid niet werden geaccepteerd. Pas na aanpassing aan de normen en eisen van deze overheid werden de monumentale delen van deze stadsgebieden, wegens het karakter van de vorm, voor nieuwe functies ingezet, binnen het totale ruimtelijk beleid. In Nijmegen accepteerde men zelfs de vorm niet. Aan de Waal verrijst nu een nieuwbouw-

wijk onder controle van overheidsinstellingen, de vorm van wat eens was wordt vastgelegd in de drie delen van *Nijmegen Benedenstad*. Een wijk

bestaat voort op papier. In situ is alleen de massaliteit van de centraal geregisseerde bouwoperatie overal afleesbaar.

SUMMARY

The publication between 1973 and 1981 of three books on urban renewal in the cities of Maastricht, Deventer, and Nijmegen indicates an increasing interest in the historical structure of towns and research on houses.

In Maastricht, the municipal authorities chose demolition and rebuilding in the old form for the Stokstraat district, which had become a slum. Only a few houses were restored with retention of the historical substance. The result of the limited architectural research are reported in a book entitled *Stokstraatgebied Maastricht* (The Stokstraat district of Maastricht).

In Deventer, private individuals took the initiative for the renewal of the Bergkwartier, a district on a low hill. Here, many more of the buildings were retained and the research was much more thorough. The book *Tien jaar stads-herstel* (Ten years of urban renewal) describes the research, and in a number of contributions gives a variety of views on the preservation of monuments and an old town.

In Nijmegen the municipal authorities abandoned the entire severely deteriorated Benedenstad district along the river below the town. The whole area with its medieval and later houses was demolished after 1945 for the benefit of city functions which never led to construction. It was not until 1978 that state-subsidized housing was built, with observance of the old alignment but modern architecture. The book *Nijmegen Benedenstad* reconstructs the appearance of the district on the basis of photographs and descriptions, but no attention is paid to the inside of the buildings, which was only partially and incidentally documented before the demolition. Nijmegen is the only one of the three towns in which some of the original inhabitants returned to the district. Maastricht now possesses an esthetically acceptable scenery, Nijmegen preserved only the street pattern and mass effect. In Deventer the historical substance was saved to a considerable extent.

BOEKBESPREKINGEN

J. F. Heijbroek en C. R. Mönnich, *De Leidse wagenmaker, een bedrijf in beeld*, Uitgeverij Terra, Zutphen 1981.

Als resultaat van nauwe samenwerking tussen de (kunst)historicus drs. J. F. Heijbroek en de fotograaf C. R. Mönnich, is een boekwerk tot standgekomen over de laatste wagenmaker in Leiden. Zoals in de inleiding wordt gesteld, wil het boek een beeld geven van één van de vele stadswagenmakerijen, die er in Leiden tot in de jaren dertig zijn geweest. De lezer zal zich allicht afvragen, waarom er zo nadrukkelijk over een stadswagenmaker wordt gesproken? Men zoekt in de tekst tevergeefs naar een antwoord.

Nu is het niet zo moeilijk te bedenken, dat er op het platteland ook wagenmakers geweest moeten zijn. Blijft echter de vraag, of er onderscheid was en zo ja, in welk opzicht? Het belangrijkste verschil tussen de wagenmaker in de stad en op het platteland was, dat de plattelandswagenmaker tevens landbouwwerktuigen en -gereedschappen maakte. Zo maakte hij eggen, ploegen, landrollen, hooiharken, diverse soorten schoppen, pootlijnhaspels en stelen voor alle in de land- en tuinbouw gebruikte handgereedschappen. De wagenmakers in de stad waren in de regel meer gespecialiseerd, bijvoorbeeld in het bouwen van rijtuigen; het maken van handkarren, hondekarren en kruiwagens, en van allerlei soorten in de stedelijke omgeving gebruikte door paarden getrokken bedrijfswagens. Daarnaast waren er ook wel wagenmakers in de stad, die in voorkomende gevallen landbouwvoertuigen repareerden. Als stopwerk werden wel ladders gemaakt en in de winter schaatshoutjes. De plattelandswagenmaker moest alle in de landbouw gebruikte voertuigen kunnen maken, waaronder sleden. Er waren ook wagenmakers op het platteland, die tevens in staat waren de bij de boeren in zwang zijnde rijtuigen te bouwen. In de slappe tijd maakten zij ook wel kasten en kisten.

Bij een beoordeling van het boek over de wagenmaker J. J. N. de Groot kan van vier verschillende criteria worden uitgegaan.

1. Wat heeft het als bedrijfs-geschiedenis van de rijtuig- en wagenmakerij J. J. de Groot te bieden?

2. In hoeverre wordt de lezer de kunst van het wagenmaken onthuld?

3. Geven de foto's een realistisch beeld van deze wagenmakerij?

4. Wat is de kwaliteit van het geheel als document?

Voorop dient te worden gesteld, dat de auteur niet de bedoeling heeft gehad een strikt wetenschappelijke publicatie te maken. Door de verhouding van 14 bladzijden tekst op 61 bladzijden afbeeldingen, vormt de tekst eigenlijk meer een aanvulling op het beeldmateriaal. Dit blijkt met name uit het feit, dat het als bedrijfs-geschiedenis wat mager is uitgevallen. Er wordt een opsomming gegeven van verschillende soorten wagens en karren, die sinds de stichting in 1905 door de firma J. J. de Groot zijn gefabriceerd. Aan de hand van een drietal foto's uit de jaren twintig krijgt men hiervan een indruk, terwijl ook de afgebeelde bladzijden uit de prijs-courant van de 's-Gravenhaagse wagenmakerspatroons vereniging uit 1917 aanvullende informatie geven. Het beeld van het in de loop van de jaren veranderende economische netwerk, waarin de wagenmakerij van De Groot tot nu toe heeft kunnen functioneren, blijft echter vaag. Ook wordt niet duidelijk gemaakt, wat de verdiensten waren.

Over wat er allemaal bij het vak van de stadswagenmaker komt kijken, worden we uitvoeriger ingelicht. Zo wordt uiteengezet, welke houtsoorten De Groot gebruikt en voor welke onderdelen van een wagen of kar. Daarbij wordt tevens vermeld, van welke houthandelaren hij zijn hout betreft en bij welke leveranciers hij vroeger andere materialen zoals assen en veren bestelde. Dit alles wordt nader geïllustreerd aan de hand van afbeeldingen van oude rekeningen en prijs-couranten. Bij de beschrijving van de verschillende door De Groot gebruikte machines is niet vergeten te vermelden, waarvoor zij dienen. Op diverse foto's is te zien, hoe ze worden gebruikt. De handgereedschappen van de wagenmaker komen slechts aan de orde bij een beschrijving van het maken van een wiel door De Groot. Wie wil weten, hoe een hele wagen of kar gemaakt wordt, kan zich aan de hand van de uitstekende bibliografie achterin het boek verder oriënteren. Het is een verdienste van de

samenstellers, dat zij de moeite hebben genomen om aan de hand van foto's alle verschillende onderdelen van een handkar te benoemen. De beschrijving van het maken van een ladder wordt aanschouwelijk gemaakt door een paar ontwerpschetsen en foto's, waarop we De Groot aan het werk zien. Helaas wordt nergens vermeld, hoeveel tijd de verschillende werkzaamheden in beslag nemen.

Het fotowerk van C. R. Mönnich is zowel technisch als artistiek van hoog gehalte. Men kan tevens vaststellen, dat de fotograaf met veel geduld en piëteit tewerk is gegaan. Op gevoelige wijze is een beeld vastgelegd van de tachtigjarige wagenmaker J. J. N. de Groot in zijn woon- en werkomgeving. In de inleiding verontschuldigt de auteur zich, dat het niet mogelijk was wagenmaker De Groot steeds in reële werksituaties te fotograferen vanwege zijn hoge leeftijd.

Tenslotte dient de vraag beantwoord te worden betreffende de kwaliteit van het geheel.

- a. Voorzover mij bekend is dit tot nu toe de enige beschrijving van een stadswagenmakerij, die is uitgegeven. Er blijkt uit, dat de wagenmakerij vanaf de Eerste Wereldoorlog een gemechaniseerde bedrijfstak was, dit misschien tot teleurstelling van nostalgische bewonderaars van het „aloude ambacht”.
- b. Bij de keuze en de rangschikking van het fotomateriaal hebben de samenstellers zich wel eens meer laten leiden door hun esthetische gevoelens, dan door een oogmerk van documentaire vastlegging. De beelden van de wagenmakerij zijn daardoor hier en daar wat geflatteerd.
- c. Niettemin vormt het boek als geheel een waardevol „document humain”. Voor degenen die daarvoor ontvankelijk is, geeft het in woord en beeld een ontroerende impressie van leven en werken van Jacob de Groot, wagenmaker te Leiden.

W. F. Renaud

- L. van Paddenburgh en J. G. C. van de Meene, *Spoorwegstations in Nederland*, Kluwer, Deventer, 1980.
- J. W. van Dal, *Architectuur langs de rails*, Kluwer, Deventer, 1981.
- H. Romers, *De Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, De Walburg Pers, Zutphen 1981.

J. W. Sluiter, m.m.v. H. Nieweg, *Tram en trein lichtig en grondig bekeken*, Leiden, E. J. Brill, 1981.

Tot voor kort bestond er nauwelijks enige literatuur over de spoorwegarchitectuur. Men moest het doen met een enkel hoofdstuk over v.n. de oudste stations in populaire boekwerken over de spoorweggeschiedenis. Dit in schrille tegenstelling tot het rollend materieel, waarover boekenkasten vol zijn geschreven door en voor (stoom)trein- en tramenthousiasten. Een eerste aanzet voor de ontsluiting van dit braakliggende terrein van de architectuurgeschiedenis vormde „De Nederlandse stations in oude ansichten” (2 delen) van H. G. Hesselink, in de bekende reeks van de Europese Bibliotheek, enkele jaren geleden verschenen.

In het achterliggende jaar is deze achterstand snel ingelopen: tussen december 1980 en december 1981 verschenen maar liefst drie boeken over spoorwegstations. De snel groeiende publieke belangstelling voor de stations heeft kennelijk voor een aantrekkelijke markt gezorgd, nu niet alleen meer van spoorwegfanaten, maar ook van geïnteresseerden in architectuur, monumenten van bedrijf en techniek en de velen onder ons, die hun plaatselijk station met sloop door de N.S. bedreigd zien. *Spoorwegstations in Nederland*, de eerste „aflevering” in deze stationstrilogie, verscheen eind 1980 bij Kluwer in Deventer. L. van Paddenburgh en J. G. C. van de Meene hebben in dit boek ca. 300 nog bestaande stations en haltegebouwen daterend van vóór 1960 langs huidige én voormalige spoorlijnen in zwart-witfoto's vastgelegd. De in chronologische volgorde per type weergegeven stations zijn voorzien van korte onderschriften, die bouwjaar en (in code) de oorspronkelijke spoorwegmaatschappij vermelden. Ook eventuele belangrijke latere ingrepen, als aan- en verbouwingen zijn kort vermeld. De fotodocumentatie wordt voorafgegaan door een summiere inleiding over o.m. spoorwegmaatschappijen en stationsbouw, die bepaald geen inzicht verschaft in het hoe en waarom van de architectuur van de geïnventariseerde stations. De ontsluiting van de fotodocumentaire is daarentegen uitstekend: er zijn ontsluitingen opgenomen naar ontstaansgeschiedenis door de groepering van stations naar spoorwegmaatschappij en een alfabetische index op plaatsnaam.

Kluwer zag kennelijk brood in deze nieuwe markt, want begin 1981 verscheen in hetzelfde

formaat (ca. 22 × 29 cm) en uitvoering (gebonden, met geplastificeerde harde band) als „Spoorwegstations” de publicatie *Architectuur langs de rails* van J. W. van Dal. De ondertitel „Overzicht van de stationsarchitectuur in Nederland” verraadt de pretentie, de eerder geconstateerde leemte in „Spoorwegstations” op te vullen. Niets is echter minder waar. In een tiental qua omvang en diepgang sterk wisselende hoofdstukken worden elementen en objecten uit de stationsgeschiedenis gelicht, zonder dat er een samenhangend inzicht in dé stationsarchitectuur ontstaat. Verwonderlijk is dit niet, daar het in feite een bundeling en bewerking van eerder in het tijdschrift „Technovisie” gepubliceerde serie artikelen betreft. Deze artikelen van Van Dal, dat naar verluidt een pseudoniem is van W. J. van den Heuvel, zijn weer gebaseerd op de bewerking van een scriptie van studenten bouwkunde Dopper en Pontier, in 1978 gepubliceerd in het tijdschrift „Cobouw”. Dit ondoorzichtige proces van overname heeft kennelijk niet tot kwaliteitsverhoging geleid, want naast de geconstateerde onvolledigheid zijn er vele onvolkomenheden en onjuistheden te constateren, die getuigen van een gebrek aan eigen archiefonderzoek. Al met al een vlag, die de lading zeker niet dekt.

Archiefonderzoek is daarentegen de basis van de derde uitgave *De Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938* van drs. H. Romers (kunst-historicus, werkzaam bij de NS), in november 1981 uitgebracht door De Walburg Pers te Zutphen. Basis van dit boek, dat het formaat (oblong, ca. 21 × 30 cm) en de omvang (336 pag.) van een standaardwerk heeft, vormen bestektekeningen uit het Archief van Weg en Werken van de Nederlandse Spoorwegen. De verwachtingen over deze al langer aangekondigde uitgave waren hooggespannen. Aanvankelijk beoogd in 2 delen uit te geven, is uiteindelijk voor één band gekozen, die van bijna alle spoorwegstations in Nederland van vóór 1938 reproducties van oorspronkelijke bestektekeningen van de aanleg en belangrijke verbouwingen bevat, alsmede reproducties van overwegend oude foto's en ansichtkaarten.

De oorspronkelijke tweedelige opzet blijkt daaruit, dat het boek in twee delen uiteenvalt, nl. de periode tot 1900 (hoofdstuk 1-12) en die van 1900-1938. De beschrijvingen gaan tot 1938, het jaar van oprichting van de NS. In elk „deel” zijn de stations gerangschikt per maatschappij volgens het jaar van aanbesteding naar

besteknummer. Bijna alle tot 1938 gebouwde stations worden behandeld, behalve tijdelijke stations, veelal van hout, en dienstwoningen, later ingericht als station, zij het, dat dit theoretische onderscheid niet consequent bleek door te voeren in de praktijk. Ook de stationsgebouwen langs de eertijds vele lokaalspoorlijnen zijn opgenomen. Door deze „tweedeling” zijn bouw en latere uitwendige veranderingen van elkaar gescheiden, maar verwijzingen in de tekst en het alfabetische register van stationsnamen vormen voor het volgen van de ontwikkeling per station afdoende instrumenten.

De aandacht, die aan de stations wordt besteed, is zeer uiteenlopend, en beslaat soms vele pagina's en talloze afbeeldingen, dan weer een enkele regel. Naast architectonische gegevens worden van een beperkt aantal, voornamelijk grotere stations, ook de naam van de architect en aannemer vermeld. Inwendige verbouwingen zijn niet vermeld, uitwendige verbouwingen alleen dan, als deze niet het aanzien van het gebouw sterk wijzigden. Foto's van interieurs, vooral van belangrijke grote stations, zijn daarentegen incidenteel wel opgenomen, zoals stationshallen en wachtkamers, waarbij het relatief sterke accent op het in aantal beperkte Koninklijke Wachtkamers opvalt. Aan stedenbouwkundige aspecten, bijv. een verklaring voor de situering van een station, wordt geen aandacht besteed, tenzij de vormgeving van de stations ermee samenhangt; zoals bijv. de stations uit de jaren 1860' in de (middel)grote steden, die onder de beperkende bepalingen van de toenmalige Vestingwet vielen.

Na deze (te) korte samenvatting, die onrecht doet aan de rijke inhoud, zijn enkele kritische opmerkingen onvermijdelijk. Zo valt ook hier een kloof tussen de vlag en lading te constateren. Het als standaardwerk gepresenteerde boek over *De Spoorwegarchitectuur* vertoont vier leemtes. In de eerste plaats is de titel in zoverre misleidend, en te pretentief, daar de gehele tekst over stations handelt, op één hoofdstuk van nog geen 20 pagina's na, getiteld „Voorbeelden van de overige 19e-eeuwse spoorwegarchitectuur”. Van een systematisch overzicht van alle gebouwen en bouwwerken, opgericht voor spoorwegdoeleinden, is geen sprake. Zoals de auteur in de Inleiding aangeeft, betreft het hier slechts „een keuze, gedaan uit toevallig geziene tekeningen ...”, niet gebaseerd op „... het stelselmatig doorwerken van bestekken ...”. Treffend is o.m., dat het stedenbouwkundig en

architectonisch unieke ensemble van de drie huidige NS-hoofdgebouwen ("HGB'S") te Utrecht, waar de officiële presentatie van het boek plaatsvond, niet is vermeld.

Hier blijft dus nog het nodige werk liggen, te meer daar de auteur met enige verwondering constateert, dat voor deze gebouwen, aanbesteed in min of meer grote aantallen, geen typen zijn ontworpen, kennelijk in tegenstelling tot latere perioden die na het bestreken tijdvak vallen. Niet behandeld zijn voorts de perronoverkappingen, voor vele stations even essentiële onderdelen als de stationsgebouwen. Formeel kan verwezen worden naar de stelling, dat dit staaltjes van ingenieurs- en constructiekunst zijn en geen architectonische scheppingen. Gellet op de onverbreekelijke samenhang tussen gebouw en overkapping had meer aandacht voor de overkappingen verwacht mogen worden in een standaardwerk. Het is te hopen, dat anderen deze leemte eerdaags met publicaties zullen opvullen.

Een derde manco is het ontbreken van een gedegen overzicht en analyse van de spoorwegarchitectuur in de beschreven periode tegen de achtergrond van de ontwikkelingen van en stromingen in de architectuur in algemene zin in en buiten Nederland. Men moet zich behelpen met een tweetal korte hoofdstukken, die de typering van stations naar enkele aspecten en een vluchtige vergelijking van de architectonisch belangrijkste stations met toonaangevende Europese voorbeelden. Met het voorgaande punt hangt samen, dat ook een levens- en oeuvrebeschrijving van (de voornaamste) spoorwegarchitecten ontbreekt. Zelfs een register van de in de tekst vermelde namen van architecten wordt gemist. Hierdoor blijven allerlei vragen onbeantwoord. Bijvoorbeeld, waarom de vele stations langs de „Haarlemmermeerlijn” uit de jaren 1910 zonder uitzondering van een rijk geornamenteerde architectuur zijn en die langs de lijn Ter Apel-Stadskanaal uit de jaren '20 in de toen zeker in die grensstreek progressieve Amsterdamse Schoolstijl zijn gebouwd. Modieuze grillen van een lokaal-spoorwegmaatschappij, of zit er meer achter?

Gebrek aan ruimte kan in een uitgave als de onderhavige geen valide argument zijn, om deze essentiële onderdelen achterwege te laten. Tenslotte: alle beschrijvingen zijn in de tegenwoordige tijd gesteld, omdat volgens de auteur bij een onderscheid tussen afgebroken en bestaande stations verwarring zou kunnen ont-

staan, zodra een als bestaand station omschreven station zou worden afgebroken. Dit argument van de auteur is acceptabel. Echter, door het opnemen van b.v. een register van afgebroken stations met jaar van sloop ten tijde van de afsluiting der beschrijving zou hij lezers, die dit onderscheid wél van belang vinden, een handreiking hebben gedaan. Een jaartal van sloop tussen haakjes achter de namen in het alfabetisch register was afdoende geweest. Nu moet men het zelf maar uitzoeken. Of de afwezigheid van een indicatie „verdwenen of bestaand” duidt op een emotionele relatie tussen auteur en „zijn” onderwerp, is onduidelijk. Verder geeft hij zich alleen op pagina 13 als het ware „verscholen” in het hoofdstuk „Aanwijzigingen voor de lezer” bloot, waar hij stelling neemt tegen het onoordeelkundig verbouwen van stations. Ernstiger dan een slechte verbouwing, die kan worden gecorrigeerd is, dunkt mij, het (nog steeds) veelvuldig slopen van waardevolle stations; een niet-omkeerbaar proces, meer aandacht waard dan een verbouwing.

Als slotopmerking is een laatste manco, dat enig kaartmateriaal ontbreekt. Een kaart met de situering van de beschreven stations was wenselijk geweest: niet iedereen weet waar Kropswolde ligt. Een behoorlijk gedetailleerde kaart van het spoorwegnet had echter beslist niet mogen ontbreken om de draad van het verhaal te kunnen volgen. Van Paddenburgh en Van de Meeën voorzien gelukkig wel in dit manco.

Ter afsluiting een poging tot vergelijking en wegging van deze drie publicaties. „De Spoorwegarchitectuur in Nederland” van Romers is zonder meer de meest belangwekkende uitgave. Gezien de aankondiging als standaardwerk heb ik de meeste aandacht besteed aan deze publicatie. De daarbij geuite kritiek neemt niet weg, dat hier een naslagwerk is vervaardigd, dat door de inhoud en de voortreffelijke kwaliteit van vormgeving en reproducties een waarde bezit, die tijdloos kan worden genoemd. De prijs, hoewel in de huidige tijden ongetwijfeld voor velen hoog, is voor het gebodene zeker niet té hoog, intengedeel.

De belangrijkste kwaliteit van „Spoorwegstations in Nederland” is, dat het op één peildatum een overzicht van (nagenoeg) alle spoorwegstations verschaft. Als zodanig een lijfboek voor de groeiende schare van hen, die zich inzetten voor het behoud van stations. Beide uitgaven vullen elkaar aldus aan en verdienen dan ook bij voorkeur allebei te worden aangeschaft.

„Architectuur langs de rails” valt daarentegen tussen wal en schip: het is geen vlees en geen vis. Een boek, dat na een eerste lezing bij velen vermoedelijk in de boekenkast zal blijven staan.

Na het afsluiten van de voorgaande beschouwing werd ter recensering ontvangen de uitgave *Tram en trein lichtig en grondig bekeken*, samengesteld door ir. J. W. Sluiter. Dit boek op royaal formaat (ca. 24 x 30 cm) is eind 1981 uitgegeven ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen. Het boek is gecentreerd rond zwart-wit luchtfoto's van tram- en treinsituaties, vooral stations, remises en emplacementen. Elke luchtfoto wordt uitvoerig verklaard en toegelicht en voorzien van één of meerdere „grondfoto's”, die bepaalde aspecten gedetailleerder toelichten, met name het rollend materieel. In de bijschriften wordt op evenwichtige wijze aan de verschillende aspecten aandacht besteed.

Er zijn bijna uitsluitend vogelvlichtopnames vanaf beperkte hoogte opgenomen. Met als resultaat, dat ook veel details kunnen worden onderscheiden. „Tram en trein lichtig en grondig bekeken” vormt ook voor geïnteresseerden in spoorwegarchitectuur een belangrijke uitgave. Bestudering van de uitstekend gereproduceerde luchtfoto's verschaft in de eerste plaats inzicht in de stedenbouwkundige aspecten van het spoor- en tramwegwezen: de situering van stations en emplacementen ten opzichte van bestaande terreinen en wegen, het ruimtebeslag, de nabijheid van railgebouwen, industrie; kortom de samenhang met de bredere omgeving. Aspecten, die in het boek van Romers immers zo node worden gemist. Veel opnamen dateren uit de jaren, toen het spoor- en tramwegnet zijn maximale omvang had bereikt en de stoomtractie nog in gebruik was. De luchtfoto's geven daardoor óók inzicht in de spoorwegarchitectuur. Vele typen spoorwegmonumenten, die goeddeels zijn verdwenen, kan men in allerlei variaties bespeuren: locomotief- en rijtuigloodsen, draaischijven, watergebouwen, etc. Daarnaast kunnen industrieel-archeologen hun hart ophalen aan dit boek, dat zicht verschaft op vele verdwenen takken van industrie, vroeger nabij de spoorwegen gelegen.

Al met al een inhoudelijk belangwekkende, technisch goed verzorgde uitgave, die een „must” is voor in spoorwegmonumenten geïnteresseerden. Jammer alleen, dat kennelijk

om commerciële redenen de zwart-witte inhoud verguld moest worden met een overkleurige stofomslag van de museumlijn van Hoorn naar Medemblik.

P. Nijhof

C. J. J. Stal, „*Van stinkput tot stokerij*”. Uit de geschiedenis van de huizen Oude Molstraat 20, 22, 24, 30, 32 en 40”, *Jaarboek Die Haghe* 1981, 37-81. Jan van Dorp, „Hotel des Indes, Lange Voorhout 54-56, Den Haag. Geschiedenis en voorgeschiedenis”, *Jaarboek Die Haghe* 1981, 82-137.

Beide omvangrijke artikelen, opgenomen in het jongste jaarboek van *Die Haghe*, geven aanleiding tot vermelding. De in de verhandeling van Stal besproken huizen, gelegen in een door de gemeenteraad aangewezen rehabilitatiegebied, zijn kort geleden gerestaureerd en het stuk roept dan ook vergelijkingen op met beschouwingen, zoals mej. dr. I. H. van Eeghen die regelmatig in *Amstelodamum* schrijft over de historie van (de bewoners van) pas herstelde Amsterdamse huizen. De Haagse schrijver, medewerker aan het gemeentearchief aldaar, heeft zich een beperking opgelegd: „niet diepgaand (kon) worden ingegaan op de vele bouwtechnische aspecten”, al heeft hij wel technische gegevens van de directeur van Stadsherstel verwerkt. Zo'n restrictie is terecht; ook bij een beperkt onderwerp heeft haast ieder nog eigen beperkingen. „Daar eigenaren en bewoners steeds hun stempel op de huizen en de sfeer van de straat hebben gedrukt, is aan hen () relatief veel aandacht besteed.” Wel „is geprobeerd het verband met de directe omgeving niet uit het oog te verliezen. Hopelijk ontstaat er aldus een beeld van de wijze waarop het karakter van dit stukje straat zich door de eeuwen heen ontwikkeld heeft.” De schrijver is daarin goed geslaagd. Zijn verhaal boeit. De straat komt tot leven. De naaste omgeving komt o.a. aan de orde bij de bespreking van het Pijns(s)enhuis aan de Nobelstraat (vgl. J. van Breen, Een vroeg-zestiende-eeuwse woning te 's-Gravenhage, *Bulletin (K)NOB* 1912, 209-217, waarin „storende onjuistheden”, waarvan Stal er enkele noemt).

Wel zou deze lezer graag wat meer van de bouwkundige kant vernomen hebben, zeker wanneer deze „vele aspecten” heeft. Dit is — zie boven — allerminst een verwijt aan de schrijver. Het is best mogelijk, dat i.c. een

restauratieverslag voor intern gebruik is gemaakt. Een populaire versie hiervan had dan aan het artikel van Stal kunnen worden toegevoegd. Ik raak hier een algemener probleem.

Het zou een volkomen normale zaak bij elke restauratie moeten zijn, dat ze met goede verslagen (meervoud) wordt afgesloten. Daar is vaker om gevraagd, het is ook dikwijls gebeurd, maar bij lange na niet altijd, en meestal onvolledig. De voorwaarden van 1936, waarop het rijk restauratiesubsidie verleent, laat ik maar voor wat ze zijn en in de praktijk betekenen. Is er al een rapport over de bouwkundige toestand vóór het herstel en over het herstelwerk zelf (als het goed is met revisietekeningen; deze zijn belangrijker dan veel woorden), dan ontbreekt wel een verslag van de bouwhistorie. Voorts geeft juist een restauratie alle aanleiding om nu ook eens naar het vroegere gebruik van het huis, naar de eigenaren, gebruikers en bewoners, naar hun wel en wee in die kwaliteiten te speuren en van de vondsten verslag te doen. Als daarbij, zoals hier in het geval van de Oude Molstraat, het verband met de omgeving in het oog wordt gehouden en in de verslaggeving verwerkt, blijft er weinig te wensen over. Drieërlei onderzoek, drieërlei verslag dus: het object (op zichzelf en in zijn context, vanaf de bouw tot de restauratie), de mensen in hun relatie tot het object, het restauratiewerk. Is het te veel gevraagd? Naast bouwkundigen en kunsthistorici vinden beoefenaars der locale historie, ook de amateurs onder hen, hier een, mij dunkt aantrekkelijk, werkterrein. Hier en daar is men in deze zin al doende.

Het artikel van Van Dorp over Hotel des Indes betreft een andersoortige situatie. Niet een restauratie is aanleiding tot het schrijven geweest, maar het honderdjarig bestaan, althans als hotel. Wat Stal alleen bij het van 1877 daterende pand Oude Molstraat 20 kon doen (de geschiedenis verhalen van wat er voordien stond), gaf Van Dorp gelegenheid tot een treffende beschrijving van de historie van alle vier percelen, waarop het hotel verrees. Voor beiden bood het Hofboek over de jaren 1458 tot 1490 de eerste gegevens. De bouwhistorie van de vier, later drie, huizen aan het Lange Voorhout eindigde bij de radicale sloop, in 1857, van de panden tussen de Vos in Tuinstraat en het nu verdwenen Kalkstraatje (is van die sloop niet méér bekend dan het feit alleen?) en het zo niet geheel dan toch goeddeels verdwijnen van het pand westelijk van het Kalkstraatje omstreeks 1892. Een bezwaar, dat ook geldt voor het artikel van

Stal, is het te kleine formaat van de afgedrukte kaartfragmenten, die het, op één onbewuste uitzondering na, ook nog zonder noordpijl moeten stellen. Ook de andere illustraties hadden bij een wat groter formaat gewonnen. Van de bekende litho van dit straatgedeelte van 1836, waarvan trouwens slechts een stukje is afgedrukt, is niet vermeld, dat zij ook voorkomt in het merkwaardige *Panorama van de noordelijke provinciën der Nederlanden* van 1837. Van Dorp geeft vele boeiende bijzonderheden uit de bewoningshistorie van de onderscheidene huizen; de in de ondertitel wat weggeschoven voorgeschiedenis van Des Indes is waarlijk niet het minst belangwekkende deel van het artikel.

In 1858/59 wordt tussen de Vos in Tuinstraat en het Kalkstraatje het kapitale huis van Willem baron van Brien en gebouwd, waarin het latere hotel al te herkennen is. Architect was A. Roodenburg, de man van o.a. de synagoge aan de Wagenstraat. Twee kinderen Van Brien legden de eerste steen met „de zilveren troffel die hun overgrootvader in 1772 had gebruikt bij de eerste steenlegging van het huis van de Van Brienens te Amsterdam”. Details als deze, schijnbaar onbelangrijk, verlevendigen Van Dorps verhaal. (Het bedoelde Amsterdamse huis is niet dat, wat als Huize Van Brien, Herengracht 284, bekend staat, maar het grote pand Herengracht 182.) Het Haagse huis werd in de hotelperiode vergroot: in de breedte in 1892 (zonder architect?); inwendig, door toevoeging van wat eerst de binnenplaats was, circa 1905 (architect F. Kuipers); in de hoogte in 1931 (dezelfde architect). Zo kwam het uiterlijk tot stand, dat wij nu nog kennen. Een verdere verhoging, plan van 1965, is terecht door de gemeente afgewezen. Van Dorp vermeldt de motieven van die afwijzing niet, maar ze zijn te raden. Ten aanzien van het vele, dat over de gasten van het hotel te vertellen is, heeft Van Dorp zich een wijze zelfbeperking opgelegd. Men schrikt bij de woorden, dat het hotelarchief „slechts zeer weinig bruikbaar materiaal (bood), daar in 1971 bij de tijdelijke sluiting van het hotel veel papieren weggegooid zijn.” Een particulier kan met zijn archief doen wat hij wil, zolang hij het niet heeft afgestaan, maar enig besef van de meer algemene waarde der stukken had men in een geval als dit toch zeker mogen veronderstellen.

Goede spijs smaakt naar meer. Is het Lange Voorhout niet belangrijk genoeg om een voorbeeld te nemen aan de al genoemde Amster-

damse gracht, dus om te streven naar de totstandkoming van een Lange Voorhout-boek, dat aan alle huizen en „hun” mensen recht doet, eventueel uit te breiden met andere, aansluitende, delen van de „Paarlenbuurt”? Dit „mooiste plein van Europa”, deze „laan die het hart is van een stad” (D.Ph. M(ees), Dit is het Lange Voorhout, *Maandblad 's-Gravenhage* 15 (1960), nr. 8, 1-8) verdient wel een dergelijke behandeling. Wie durft of durven het aan? De Geïllustreerde Beschrijving is er voorlopig toch nog niet aan toe en mist bovendien uit haar aard het zo aantrekkelijke aspect van „de binnenstad van persoon tot persoon” (I. H. van Eeghen in een recent interview).

Ten slotte, en afgezien van detailcritiek: beide auteurs hebben hun werk zeer uitvoerig in noten verantwoord. Die van Van Dorp bewijzen eens te meer het nut van een goed kranten(knipsel)archief. De door esthetische en geldelijke motieven ingegeven mode om de noten achter de verhandelingen te plaatsen zal, hoop ik, eens verouderen.

Jan Korf.

Joke van der Leeuw-Rood, Guus Rijven, Frank Smit, *Bouwen op Haagse Gronden; zestig jaar wel en wee rond de Haagse bouwonderneming en het gemeentelijk stedenbouwkundig beleid*, Den Haag 1981, onder redactie van C. H. Slechte.

Bouwen op Haagse Gronden is een fraai uitgevoerde uitgave van J. N. Voorhoeve, waarin veel en vaak zeer rake foto's van Guus Rijven zijn opgenomen, die van uitgebreide onderschriften zijn voorzien. De ondertitel zestig jaar wel en wee rond de Haagse Bouwonderneming en het gemeentelijk stedenbouwkundig beleid geeft de tweedeling van dit boek aan. Het is een jubileumuitgave ter gelegenheid van het zestig jarig bestaan van de Haagse Bouwonderneming (HABO), waarvan de geschiedenis zeer leesbaar werd beschreven door de historica Joke van der Leeuw-Rood. Daarnaast werd het Haagse stedenbouwkundig beleid beschreven en in bredere context geplaatst door de Amsterdamse architect Frank Smit.

De geschiedenis van de Habo levert een beeld van een konstante worsteling met tegenwerking en tegenslagen. De oorzaak van deze moeilijkheden moet gezocht worden in het feit, dat de Habo „moest functioneren als een particulier

aannemersbedrijf, dat tegelijkertijd een gemeentelijke overheids-NV was”. Een unieke constructie volgens de autrice; misschien had deze uniciteit van de Habo nog wel wat nader toegelicht mogen worden, waarbij het verschil en de overeenkomst met bijvoorbeeld een Gemeentelijk Grondbedrijf, een Dienst van de Volkshuisvesting en een Dienst Publieke Werken wat nadrukkelijker naar voren had mogen komen.

Wanneer je het hele verhaal gelezen hebt vraag je je af, hoe de Habo toch kans gezien heeft een „gezonde 60-jarige” te worden. De oprichting van de Habo in 1921 valt te verklaren uit de wens van de gemeente Den Haag om de prijzen van de woningbouw te drukken. Deze prijzen werden door onderlinge afspraken tussen particuliere aannemers kunstmatig (te) hoog gehouden. Aan de andere kant koesterde men de hoop, dat de arbeiders zich beter met een semi-overheidsbedrijf zouden kunnen identificeren, waardoor het kon gebeuren, dat zowel „links” als „rechts”, zij het na veel heen en weer gepraat, zich konden verenigen het bedrijf van start te laten gaan. De voornaamste angst van de liberalen was, dat de Habo door zijn tweeslachtig karakter een bevoorrechte positie zou innemen bij het verkrijgen van opdrachten van de gemeente, aangezien het immers een semi-gemeentelijk bedrijf was. Het leek erop alsof deze vrees reeds bij de eerste de beste opdracht werd bewaarheid, toen de verbouwing van een school rechtstreeks, dus niet in concurrentie, van de gemeente werd verkregen.

De gemoederen liepen hoog op toen de met verlies draaiende Habo in 1928 opdracht kreeg een kabel- en buizennet aan te leggen voor de Haagse nutsbedrijven. Dr. W. Drees weet zich in zijn voorwoord nog te herinneren, dat particuliere aannemers die bij deze kabelaanleg waren betrokken, ongecoördineerd te werk gingen en bovendien met ongeoorloofde middelen opdrachten in de wacht probeerden te slepen. Drees heeft als wethouder, gemeenteraadslid en bovendien als commissaris van de Habo de affaires rond de Habo van dichtbij meegemaakt. Deze „kabelnet-affaire”, die de Habo financieel gezond maakte gaf weer aanleiding tot een golf van kritiek op de toch al zo met argwaan gevolgde Habo, omdat de Habo-zaken in de gemeenteraad besproken moesten worden, — één van de gevolgen van de constructie van een semi-overheidsbeleid —, kreeg iedereen en met name de pers ruimschoots gelegenheid zich op

de hoogte te stellen van het wel en wee van dit bedrijf; anders dan dat bij een particulier bedrijf mogelijk was.

Na de Tweede Wereldoorlog was een van de belangrijkste gebeurtenissen in het bestaan van de Habo de uiteindelijke beslissing in 1970, dat de Habo ook buiten de Haagse gemeentegrenzen mocht gaan bouwen, waarmee de Habo niet meer uitsluitend afhankelijk was van de steeds kleiner wordende Haagse bouwmarkt. Inmiddels was echter de belangstelling van de pers voor de Habo getaand, waardoor de grote golven van kritiek van voor de Tweede Wereldoorlog uitbleven.

De hele geschiedenis van de Habo wordt door de autrice zeer helder, zakelijk en uitstekend gedocumenteerd, verteld, waarbij deze ontwikkeling waar mogelijk aan maatschappelijke gebeurtenissen werd gerelateerd. Wel kan men zich afvragen of de Habo nu zo'n benadrukking is van de Haagse pluriformiteit, zoals aan het slot van dit artikel wordt geconcludeerd. Het bedrijf heeft soms meer weg van een door kunstmatige voeding in leven gehouden kind van totaal verschillende politieke ouders.

Het tweede artikel, geschreven door Frank Smit, heeft als titel: „Op zoek naar de gebroken schaal; impressie van de stedenbouwkundige ontwikkeling van Den Haag sinds de woningwet”. Het eerste gedeelte van dit artikel, dat slechts zeer zijdelings aan de ontwikkelingsgeschiedenis van de Habo is gerelateerd, wordt gevormd door een inleiding, waarin de achtergronden van de volkshuisvesting en de stedenbouwkundige ontwikkelingen in Den Haag worden belicht.

Achtereenvolgens wordt verklaard hoe in de moeilijke economische situatie ten gevolge van de Eerste Wereldoorlog de bouwproductie van de volkswoningbouw door de overheid ter hand werd genomen. Het in leven roepen van de Dienst van de Volkshuisvesting in 1919 en van de Habo in 1921 was dan ook bedoeld om mogelijkheden te scheppen om goedkope woningen te kunnen bouwen.

De eerste complexen werden merendeels in de vorm van hofjes ontworpen, die van een sterke beïnvloeding door de Tuinstadgedachte getuigen. Het afwisselen van hoge en lage bouwvolumes, openheid en beslotenheid, poortgebouwen en met name de openbare gebouwen, die als architectonische accenten in een dergelijke wijk fungeren, tonen dat hier architectuur, stedenbouw en groenvoorziening op elkaar werden afgestemd. Hierbij vormde vooral het es-

thetische effect in deze wel traditioneel genoemde stedenbouw het belangrijkste onderdeel.

Aan het eind van de jaren 20 ontstond een nieuwe richting in de stedenbouw, waarbij een meer functionele aanpak uitgangspunt werd. Niet de esthetische benadering stond voorop, maar een grondig sociologisch onderzoek (survey) werd uitgangspunt voor een stedenbouwkundig plan. Op deze manier wilde men bereiken, dat het plan zo goed mogelijk op maatschappelijke veranderingen kon reageren. Bovendien wilde men vooral op ideologische grondslagen de maatschappij trachten te veranderen. Deze uitgangspunten werden met name geformuleerd tijdens de congressen van de CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne).

Na dit vooral analyserende gedeelte volgt daarna een zeer sterk persoonlijke visie. In dit meest interessante gedeelte van het artikel besteed Frank Smit aandacht aan de scherpe confrontatie tussen de twee bovenvermelde stedenbouwkundige uitgangspunten, die zich na de Tweede Wereldoorlog in Den Haag voltrok.

Door de aanleg van de Atlantik Wall en het bombardement door de geallieerden was Den Haag zwaar getroffen. Nog tijdens de oorlog had het gemeentebestuur van Den Haag W. M. Dudok gevraagd voor de getroffen gebieden herbouwplannen te maken. Aangezien in Den Haag de meer traditionele stedenbouw altijd de voorkeur had gekregen lag de benoeming van Dudok in de lijn der verwachting te meer daar Dudok ook voor de oorlog al een uitbreidingsplan voor het Zuid-westelijk deel van Den Haag had gemaakt. Hoewel bij Dudok naast traditionele uitgangspunten ook invloed van de functionele stedenbouw kan worden onderkend, werd deze beslissing van het gemeentebestuur toch door enkele Haagse architecten hevig aangevochten, omdat zij al tijdens de oorlog geheel eigen plannen voor Den Haag hadden gemaakt, die wel duidelijk op functionele basis waren grondvest. Daarnaast voelden zij zich pijnlijk gepasseerd en zetten zij zich af tegen de in hun ogen veel te traditionalistische stedenbouwkundige visie van Dudok. Deze controverse, waarin tevens sterk op de persoon Dudok gerichte argumenten een belangrijke rol speelden, kwam duidelijk naar voren tijdens de tentoonstelling 'Den Haag bouwt op', die begin 1947 in het Gemeentemuseum in Den Haag werd gehouden. Hierin waren ondermeer beide partijen vertegenwoordigd.

In grote lijn kwamen de plannen van de Haagse architecten, met de titel „plan 2000”, neer op een schematisch structuurplan met verkeersaders en suggesties voor de binnenstad, dat in drie fases moest worden uitgevoerd. De laatste fase zou uiteindelijk in het jaar 2000 moeten zijn voltooid. Men had de stad in zeven delen verdeeld, die ieder vijf tot zeven wijken zou bevatten, die door groenstroken en verkeerswegen binnen deze groenstroken zouden worden gescheiden.

Uitgaande van een grondig vooronderzoek (survey) was vooral de opzet van dit plan, dat het zodanig aan maatschappelijke voorzieningen plaats kon bieden, dat de ontwikkeling van de stad niet een aaneenrijging van toevalligheden zou worden. Hoewel het plan 2000, dat door de architecten J. J. Hornstra, J. G. E. Luyt, J. N. Munnink, H. C. P. Nuyten en P. Verhave was opgesteld, wordt gekenmerkt door een groot elan, werd volgens velen, waaronder Dudok, de haalbaarheid en realiteit door een naar omstandigheden veel te grootse aanpak uit het oog verloren. Bovendien zou een dergelijk plan alleen door een gemeentebestuur met een rotsvast vertrouwen in de toekomst en in de plannen zelf kunnen worden voltooid. De aarzeling met betrekking tot dit plan werd zelfs verwoord door Cor van Eesteren, die als inleider voor de discussie over dit plan sprak: „Het plan 2000 is reeël en lijkt utopisch. Ik erken echter, dat het tot schade van het toekomstig Den Haag verwacht kan worden dat het voor een groot deel utopie zal blijven”.

De herbouwplannen van Dudok werden gekenmerkt door invoeging en herschepping. Hoewel Dudok verweten werd, dat hij niet door enig stedenbouwkundig vooronderzoek werd gehinderd, beweerde Dudok zelf dat hij een groter (schetsmatig) plan had gemaakt, waarin hij, — gezien de grote haast en ernst van de situatie —, de herbouwplannen had ingevoegd.

Dit grotere plan werd later door hem in opdracht van het gemeentebestuur tot een structuurplan uitgewerkt. De herbouwplannen bevatten zowel functionele als traditionele uitgangspunten. Met name de openbare gebouwen waren door hun vorm en door hun plaats in de stad duidelijke voorbeelden van Dudoks traditionele opvatting. Bovendien had Dudok in tegenstelling tot het plan 2000 tevens een maquette gemaakt, zodat men zich ook een voorstelling van de derde dimensie kon maken. Vooral de uitvoering van de derde dimensie

kreeg veel kritiek: „eindelozes reeks streepjes en fantasielozes blokken” waren door Frank Smit gebruikte opmerkingen.

Toch moet men hierbij bedenken, dat een mengvorm tussen deze twee stedenbouwkundige visies in die tijd meer voorkwam, waarbij werd getracht de strijd tussen met name de traditionele Delftse School en het Functionalisme te beïnvloeden. Sommigen verleenden aan deze middengroepering enkel hun steun, om weerstand te bieden aan de Delftse School die in deze periode de meeste invloed kon uitoefenen. Bovendien was een zuivere vergelijking tussen het plan 2000 en Dudoks plannen zeer moeilijk, omdat het plan 2000, zoals gezegd, geen richtlijnen gaf voor de derde dimensie.

Ook Frank Smit heeft nauwelijks kans gezien een afgewogen en objectieve analyse van de voor- en nadelen van deze twee plannen te maken. Frank Smit toont een zeer duidelijke voorkeur voor het plan 2000, waaraan het à priori niet eens zijn met Dudoks stedenbouwkundige opvattingen en een sterk afzetten tegen de persoon Dudok ten grondslag blijkt te liggen. Hoewel Dudok in deze fase zeker niet gemakkelijk ten opzichte van zijn collega's zal zijn geweest, kan men zich afvragen in hoeverre een „onvermijdelijk persoonlijk gekleurd verhaal”, zoals in de inleiding valt te lezen, bijdraagt tot de hendaagse architectuurkritiek. Immers door de sterk emotionele betrokkenheid van Smit bij deze controverse, — waarbij vermeld dient te worden dat de afkeer van de persoon Dudok kenmerkend is voor de architectengeneratie, die direct na 1945 zijn opleiding kreeg —, voelt de lezer zich onwillekeurig betrokken bij een verschil in inzicht, waarbij hij zelf niet de gelegenheid krijgt een mening te vormen. Bovendien is de opvatting van Smit kennelijk niet algemeen geldend gezien het feit, dat men op één dag twee tegenovergestelde meningen hieromtrent in de (vak)pers kon tegenkomen.

In een artikel over W. M. Dudok in Wonen-TABK nr. 13 1981 werd uiteindelijk als conclusie gesteld, min of meer in overeenstemming met Frank Smit: „Toont het collectief geheugen zich juist niet zeer mild door Dudok niet te identificeren met de mislukte plannen voor Den Haag” en „iedere werkelijk functionele analyse naast zich neerlegend [heeft Dudok] de plank met het congrescentrum toch volkomen misgeslagen”. Daarentegen kon men in een artikel van Marc Chavannes in de NRC van 11 juli 1981 de volgende uitspraken van de Haagse ar-

chitect Sjoerd Scharnhart tegengekomen: „Wat een verademing, te midden van zo velerlei mistroostig stemmende wederopbouwarbeid in historiserende geest het frisse plan [van Dudok] voor Den Haag te zien. Daarin overheerst de opgewektheid, het is ruim en blij, heeft iets van zwier, de montere sfeer van het vroegere-Oostenrijk. Het wijdt uit elkaar placeren van gracieus gegroepede bouwcomplexen te midden van veel groen, water en brede wegen, geeft een zekere muzikaliteit, iets onzwaarwichtigs aan dit plan. Haast zou men zeggen iets huppelends” en „in het gebied bij het Gemeentemuseum [ontwierp Dudok] een cultureel centrum van grote allure”.

Deze in opzet en detail volledig tegenover elkaar staande opvattingen maakt duidelijk, dat er zeker behoefte bestond aan een sterk analyserend en objectiverend artikel, waarbij de lezer zelf de mogelijkheid werd geboden zich een oordeel te vormen.

Het is dan ook jammer dat het boeiende en een schat aan gegevens biedende artikel in het tweede gedeelte wordt vertroebeld door Frank Smits stellingname. Deze betrokkenheid is op zich niet onjuist, maar door het nalaten van een heldere, op feiten berustende vergelijking van de in opzet en detaillering van elkaar verschillende plannen, wordt daarbij een groot gedeelte van de doelgroep van dit boek buitenspel gezet, aangezien de lezer bij een ruzie op hoog stedenbouwkundig niveau van 40 jaar geleden wordt betrokken. Bovendien geven de weer naar traditie en esthetische aspecten verwijzende tendenzen in de huidige architectuur Frank Smit steeds minder gelijk dan tot voor enige jaren. Juist deze veranderingen hadden Dudoks plannen in een nieuw en boeiender perspectief kunnen plaatsen.

Max Cramer
Hans van Grieken

J. A. L. de Meyere en J. M. M. Ruijter, *Kasteel Batestein te Vianen*, Alphen aan den Rijn 1981.

Deze eerste uitgave van de Stichting Stedelijk Museum Vianen verscheen ter gelegenheid van haar tienjarig bestaan. De eersteling kwam al meteen in een voornaam kleedje ter wereld. Het bandje suggereert min of meer een perkamentomslag, verlevendigd met een titel en wapen in zilver opdruk. Men late zich niet door het ge-

bruikte wapenschild misleiden. Het vertoont namelijk niet de leeuw van Brederode, maar de zuilen van het geslacht van Beusinchem. In zilver drie zuilen van sabel (zwart); zo ziet het gemeentewapen van Vianen er nog steeds uit. „Kasteel Batestein” is waarlijk een jubileumuitgave te noemen, zowel door het verzorgde uiterlijk als om de ruime illustratie: op 73 bladzijden druks zo’n goede 70 afbeeldingen! Hieruit mag men overigens niet de conclusie trekken, dat de schrijvers het zich met „Aspecten uit de historie van het kasteel en zijn bewoners” gemakkelijk gemaakt hebben. De indeling van de bladzijde in twee kolommen maakte het mogelijk een uitgebreid relaas over Batestein en de Brederode’s in het werkje onder te brengen. Zeker, de Brederode’s! Al is Vianen dan ook de middeleeuwen binnengetreden als een stichting van de van Beusinchem’s, toen de erfdochter Johanna van Vianen in 1414 met Walraven I van Brederode trouwde was daarmee een aanvang gemaakt aan een lang en roemrucht Brederode-tijdperk.

Voor sommigen, met de voeten stevig op de grond van het heden, zal de uitgave van dit boekje wat overbodig lijken; van het kasteel Batestein is immers niets meer terug te vinden. Ah, de Hofpoort; tja, maar die is niet meer middeleeuws. Tot onze grote spijt overigens. De beroemde toren St. Pol, de hoofdtoeren van het kasteel, heeft eeuwenlang het silhouet van het stadje gedomineerd. Hij werd helaas tegen het einde van de 18de eeuw afgebroken. Vanaf de Lekbrug springen nu veeleer de kerk en de merkwaardige hardstenen gevel van het stadhuis in het oog. In die kerk weten velen de prachtige graftombe van de renaissance-vorst Reinoud III en de schilderijen op het stadhuis etaleren breed-uit de status van vele generaties Brederode. En wie denkt daarbij niet aan die Hendrik, die men terecht „de grote geus” noemde? Vanuit zijn slot Batestein leidde hij goddeels het verzet tegen de Spaanse overheersing. Op Batestein moet het bekende „Smeekschrift” in elkaar gezet zijn.

Maar niet alleen de beoefenaars van Vaderlandse Geschiedenis van de 16de en 17de eeuw hebben alle reden tot belangstelling, ook de beoefenaars van de middeleeuwse archeologie en speciaal van de kasteel-archeologie voelen iets van herkenning door zich heen gaan, wanneer er sprake is van Vianen. De opgravingen op het Wed hebben — al weer ruim tien jaar geleden — het 13de-eeuwse kasteel van de oorspronke-

lijke heren van Vianen, de van Beusinchem's — aan het licht gebracht. Een heel opmerkelijke aanleg, waarvan men niet zo precies kan zeggen wat er dermate fout aan was, dat de heren van Vianen het rond 1360 zo nodig vonden een nieuw kasteel aan de Westzijde van Vianen te bouwen. De afbraak van het oude kasteel zal wel in de fundering van het nieuwe verwerkt zijn. Misschien, dat een in voorbereiding zijnde publicatie over het onderzoek eerlang treffende gegevens over de oudste burcht bekend zal maken.

De schrijvers van „Batestein” stelden in het vooruitzicht, veel nieuw materiaal in hun verhaal te verwerken. Dat lijkt zeker ten aanzien van de 16de en 17de eeuw te zijn gebeurd. De citaten uit diverse inventarissen doen de wens ontwakken, dat deze archiefstukken nog eens volledig zullen worden gepubliceerd. In het algemeen trouwens wordt de indruk gewekt — naar wij aannemen terecht — dat een uitputtend onderzoek van de beschikbare archiefstukken een dankbaar werk zal blijken te zijn. De nieuwsgierigheid, die men al lezende bij zich voelt opkomen, hebben de samenstellers wellicht bewust gestimuleerd door het gepubliceerde cartografische en iconografische materiaal. Wie ondanks de afbraak van het kasteel toch zou willen trachten een inzicht in de bouwhistorische ontwikkeling te krijgen, schijnt heel wat bouwstoffen uit archieven en verzamelingen te kunnen opdiepen.

Al belijden de schrijvers op dit punt hun onkunde, het blijkt bij nader onderzoek wellicht te achterhalen, wanneer het laat-middeleeuwse kasteel zijn beschermende gordel van versterkingen kreeg. Het meest waarschijnlijke is wel, dat een groot Heer als Reinoud II of Walraven, dan wel een Reinoud III — gezamenlijk een tijdperk van het midden der 15de eeuw tot diep in de 16de eeuw bestrijkende — dit in navolging van hun standgenoten zoals Jan van Glymes (Wouw!!) op hun conto hebben. Ook de Utrechtse bisschop liet immers rond 1500 het kasteel Duurstede met een wal omringen.

Eenmaal aanwezig, zal die buitenste verdedigingsgordel steeds geperfectioneerd zijn. Het bastion met de teruggetrokken flanken (afb. blz. 51 rechts onder) is ongetwijfeld pas in de 16de eeuw ontstaan, evenals de opmerkelijke Westpoort. De schrijvers gaan er m.i. terecht van uit, dat de werkzaamheden van 1566 en 1567 geen betrekking kunnen hebben op de buitenwal, gezien ook de kaart van Jacob van Deven-

ter (blz. 22). Iets meer ook zouden sommigen over de merkwaardige toren „Simpel” (verbastering van St. Pol) hebben willen horen. De toren staat ver buiten het complex van het hoofdkasteel en zou wel eens — aanvankelijk althans — los van de latere vleugel, omringd door zijn gracht, gestaan kunnen hebben. Er zijn voorbeelden van een dergelijk constellatie, juist in dezelfde tijd als de toren St. Pol ontstaan.

De schrijvers van „Batestein” hebben zich kennelijk niet bevoegd geacht diep op de castellogische en bouwhistorische aspecten van het kasteel in te gaan en men kan het met hun eens zijn dat dit in een prettig leesbare tekst wellicht ook niet zó op z'n plaats zou zijn. Misschien goed voor een volgende uitgave van de Stichting. Met een juist gevoel voor dosering hebben zij de lezer niettemin saillante bijzonderheden verschaft over het huis Amaliastein, dat Hendrik van Brederode ca. 1560 voor zijn vrouw Amalia, gravin van Nieuweraar, als buitenverblijf (sic!) liet bouwen. Het werd in een inventaris van 1567 reeds als een „huys van playsance” aangeduid. Uit de 16de en 17de eeuw veel „histoire intime” betreffende de Brederode's. Reinoud III (1492-1556) verschijnt als een echte renaissance-vorst, levend te midden van veel pracht en praal. We zouden hem kunnen vergelijken met Philips van Bourgondië, die op het kasteel Duurstede een vergelijkbare staat voerde.

Het verblijf van Coornhert, de rol van Arend van Buchel, het zijn alle interessante zaken waarmee men geconfronteerd wordt. En ook het einde van de residentie krijgt veel aandacht.

Vanzelfsprekend, dat in de eerste bladzijden een poging gedaan is om de naam „Batestein” te verklaren. Ik vraag mij af, of daarbij het bureau Naamkunde in Amsterdam wel geraadpleegd is.

Een kleine misvatting op blz. 7: Zweder van Beusinchem kreeg van zijn broer Hubrecht een *curtis* oftewel *hof* in leen. Met *hofstede* wordt in de oorkondetaal gemeenlijk het stuk grond, waarop een huis staat aangeduid. Een hinderlijke drukfout op blz. 8 versluiert de bedoeling van de schrijvers. Zij willen ongetwijfeld zeggen, dat Gijsbrecht van Amstel in 1274 bewezen had dat de burcht met succes was aan te vallen. Een opmerking, die overigens wellicht wat te veel kennis van de 13de-eeuwse regionale geschiedenis bij de lezer veronderstelt. De middeleeuwse Brederode's hadden meerdere huizen, zeker (blz. 3), maar het Huys te Kleef verkree-

BOEKBESPREKINGEN

gen zij pas in 1492, terwijl zij al in 1414 op Batestein arriveerden.

De bibliografie hebben de schrijvers wijselijk maar een beknopte genoemd. Men kan over de keuze twisten; niettemin vindt de lezer, die nog wat verder wil zien, achter de horizon van het aangeboden vergezicht, hier nog wel wat van zijn gading.

Voor vele categorieën lezers een boekje om te hebben. Sommigen zullen gelukkig zijn met de

gereproduceerde kaarten en afbeeldingen, anderen met het historisch materiaal. Als uitgave van een Stichting zal het wel niet zo gemakkelijk in de boekhandel te vinden zijn en wie zich snel van een exemplaar wil verzekeren, doet er goed aan te schrijven naar de Stichting Stedelijk Museum Vianen, Mariënhof 79 4133 BN Vianen Zh.

J. G. N. Renaud

VERZOEK AAN ONZE LEDEN

In januari zult U een acceptgirokaart ontvangen t.b.v. het lidmaatschap voor 1983. U wordt vriendelijk doch dringend verzocht om uitsluitend met deze acceptgirokaart te betalen. Bij voorbaat dank voor Uw medewerking.

CORRECTIE

In aflevering 2/3 van deze jaargang is afbeelding 1 op p. 76 helaas gespiegeld afgedrukt. Op p. 118 regel 26 leze men i.p.v. 'brickwork': 'stonework'.

ARCHEOLOGISCH NIEUWS

MEDEDELINGEN VAN DE ARCHEOLOGISCHE INSTELLINGEN IN NEDERLAND

ZUID-HOLLAND

Brielle

Van 2 t/m 6 maart 1982 werd een onderzoek ingesteld op een voor de bouw van woningen bestemd terrein in het oosten van de kern van Brielle, gelegen aan de Fransche Straat en de Lijnbaan. De oudste bebouwing van Brielle wordt verwacht aan de Voorstraat, een polderdijk langs de westkant van een belangrijke in de Duinkerken III-transgressiefase ontstane geul, De Goote. Het Zuider-spui dat langs de Lijnbaan ligt, vormt een rest van deze Goote. De Goote maakte dat Brielle zich als havenplaats kon ontwikkelen.

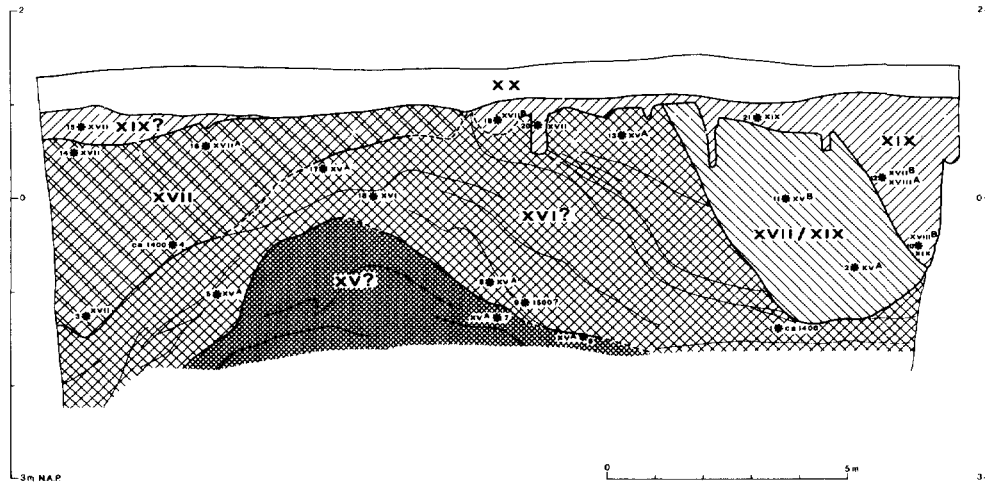
Gezien deze omstandigheden was te verwachten dat het betreffende terrein oorspronkelijk buitendijks gebied was of zelfs deel uitmaakte van de bedding van de Goote. Door aanplempen en ophogen zou het dan uiteindelijk deel zijn gaan uitmaken van het stadsgebied.

Om dit proces te kunnen bekijken werd een sleuf gegraven ongeveer loodrecht op het Zuider-Spui, langs de Fransche Straat. Hoewel door de hoge grondwaterstand niet geheel tot in de natuurlijke ondergrond kon worden gegraven, werd toch een goed beeld verkregen van dit proces. Het oudste in het profiel ontsloten element was een dijkje dat gezien de daaruit af-

komstige vondsten uit de 15de eeuw dateert. De breedte van het dijkje bedroeg ca. 8 m; de hoogte voor zover ontsloten 2 m (afb. 1). Uit het wegduiken van gelaagde pakketten klei ten oosten van het dijkje blijkt dat toen het dijkje nog functioneerde op de plaats van de huidige Lijnbaan nog water van de Goote stroomde. Zowel binnen-als buitendijks werd vooral in de 16de en 17de eeuw het terrein door het opbrengen van lagen klei opgehoogd en aangeplempt. In de 19de eeuw was de hoogte van de onderkant van de in de moderne tijd gestoorde bovengrond bereikt. Aan de stadskant van het dijkje waren inmiddels enkele beerputten, waarvan alleen de ingravingen in het profiel zichtbaar zijn, en een afvalkuil aangelegd (17de en 19de eeuw). Langs de Lijnbaan zijn geheel bovenin nog resten van bebouwing uit de 19de eeuw waargenomen.

Het dijkje is nog goed zichtbaar als verhoging in de Fransche Straat. De bouwmeesters van het arsenaal (1708) hebben bij het funderen van dit bouwwerk te weinig rekening gehouden met de aanwezigheid van het dijkje. Aan weerszijden van de dijk is het gebouw sterk verzakt ten opzichte van het op de dijk gelegen deel. Daardoor zijn grote scheuren in de muren ontstaan.

(ROB, Amersfoort, D. P. Hallewas)



Afb. 1. Profiel langs de Fransche Straat te Den Briel. Ophogingsfasen en vondsten met hun datering.

's-Gravenhage

Uit een bouwput voor een tennishal op het terrein van „De Bataaf” tussen de B. M. Teldersweg en de Ver Huellweg in Den Haag (coörd.: 080.32/457.17) konden door F. B. Simonis en B. v.d. Valk (A.W.N. afdeling Den Haag) een aantal aardewerkfragmenten tezamen met enig bot- en steenmateriaal worden verzameld uit een circa 25 cm dik niveau dat zich vanaf 110 tot 150 cm onder het maaiveld als een donkere band in het Oude Duinzand aftekende. Het aardewerk heeft een dikte van 8 tot 18 mm en is verschraald met witte kwarts en in mindere mate ook granietgruis. Een enkele maal komt naast de minerale verschraling potgruis als mageringsmiddel voor. De verschraling varieert in grootte van 1 tot 5 mm. Op een fragment met een bodemaanzet komen vier verticale nagelindrukken voor in twee verticale (?) rijen. De botfragmenten zijn afkomstig van rund en varken. Het aangetroffen natuursteen, dat ter plaatse van nature niet voorkomt, bestaat voor het merendeel uit brokstukken met een vers breukvlak. Een fragment van een klopsteen kan mogelijk voor dit feit verantwoordelijk worden gesteld. Enkele brokstukken vertonen een glanzend oppervlak, vermoedelijk veroorzaakt door het gebruik als slijpsteen.

Naast Het Geestje bij Monster en Meer en Bosch in Den Haag gaat het hier om de derde vindplaats van Bronstijdaardewerk op de strandwallen ten zuiden van de Oude Rijn.

R. O. B., Amersfoort (R. M. van Heeringen)

Leiden

In het kader van de aanleg van een riool in de Breestraat tussen de Koornbrugsteeg en het Kort Rapenburg kon van 4 tot 15 mei een onderzoek plaatsvinden in de Breestraat ter hoogte van het stadhuis. Deze plek is het hoogste punt in het burgerlijke Leiden. De Burcht aan de overzijde van de Nieuwe Rijn is het hoogste punt in de binnenstad. De kern van het hooggelegen gebied, waarvan dit deel van de Breestraat deel uitmaakt, ligt in een strook langs de Rijn en de Nieuwe Rijn. De hoge ligging van dit gebied kan niet aan eigenschappen van de natuurlijke ondergrond worden toegeschreven. Op grond van het vermoeden dat hier waarschijnlijk gedurende lange tijd accumulatie van afval had plaatsgevonden en op grond van historische gegevens, (Van Oerle, 1975) was het aannemelijk dat hier de resten van de oudste,

waarschijnlijk pre-stedelijke burgerlijke nederzetting Leiden moesten worden gezocht.

Bedoeling van het onderzoek was dan ook een beeld te krijgen van de aard en datering van de aanwezige lagen. Onderzoek van in het lagenpakket mogelijk aanwezige structuren zou wegens de beschikbare tijd en de omvang van de werkput niet diepgaand kunnen zijn. De opbouw van het profiel bestond uit vier hoofdelementen. Van onderen naar boven zijn dit de volgende:

1. De natuurlijke ondergrond, een kleiafzetting die waarschijnlijk uit de Duinkerken III-transgressiefase dateert (11de/12de eeuw). De top van deze afzetting ligt op ca. 80 cm-NAP.
2. Op deze laag is tot ca. 20 cm + NAP een ophogingslaag van tamelijk schone klei aanwezig. In deze laag waren met de schop afgestoken kluiten duidelijk zichtbaar.
3. Een circa 3 m dik pakket van humeuze mest-tot veenachtige lagen met veel huisvuil.
4. Daarboven een ca. 1 m dikke laag zand waarop de huidige straat was aangelegd.

De ophogingslaag met kleispitten (2) was zeer arm aan vondsten. Mogelijk maakt deze laag deel uit van een dijkje langs de Nieuwe Rijn dat in 1978 bij rioolaanleg ter hoogte van het Gangetje werd waargenomen (Vos, 1979, 38). Wegens de omvang van de werkput en omdat een eventueel dijkje door het profiel in de lengterichting zou worden gesneden kon dit niet met zekerheid worden vastgesteld.

De ophogingslagen van mest tot weinig materiaal waren zeer rijk aan vondsten. Hout, bot, leer en zaden waren in deze lagen goed geconserveerd. Aardewerk uit dit pakket is voornamelijk geïmporteerd, het betreft z.g. Pingsdorf-, Paffrath- en Andenne aardewerk. Tot de opmerkelijkste vondsten behoren enkele fragmenten van olielampen van Andenne aardewerk. Daarnaast komt in veel geringere hoeveelheid lokaal vervaardigd kogelpot aardewerk voor. Het lagenpakket kan op grond van deze scherven voorlopig worden gedateerd in de tweede helft van de twaalfde en de eerste helft van de dertiende eeuw. De botvondsten bestaan voornamelijk uit keukenafval. Koe, schaap, varken en vis stonden op het menu. Enkele benen voorwerpen, kaardekammen en glissen werden verzameld. Hoefijzers, een sikkkel, een halve schaar, gespen en fragmenten daarvan maken deel uit van de metaalvondsten. Een bijzondere vondst is een gegoten tinnen (?) speldje, mogelijk een pelgrimsinsigne, waarop een kerk of kapel is afgebeeld.

In de ophogingslagen waren planken, palen, balken en ook resten van vlechtwerk bewaard. In één geval werden liggende balken aangetroffen, die op dikke verticaal staande balken waren gefundeerd. Waarschijnlijk vormden zij een deel van de fundering van een gebouw. Binnen dit gebouw werd een rijtje van een vijftal verticaal staande planken gevonden, die met mes-sing en groef ineen grepen.

Vele plat liggende planken hebben mogelijk deel gevormd van vloeren. Resten die op een weg kunnen wijzen zijn slechts op twee plaatsen gevonden: éénmaal een nogal verstoorde laag schelpgruis geheel bovenin het pakket en éénmaal in het profiel een rij evenwijdig liggende dunne paaltjes, die onderdeel van een knuppelweg zouden kunnen zijn.

Aangezien het ophogingspakket in de 13de eeuw plotseling eindigt en aan de bovenkant scherp van het bovenliggende straatzand is ge-

scheiden, is het niet onmogelijk dat de top van dit pakket is afgegraven. Ook de ingraven van een mogelijk 15de-16de eeuws riool-stelsel kunnen niet hoger dan het mest-veenachtige pakket worden gevolgd. Een bijbehorend niveau ontbreekt. Is onder de straat mogelijk de top van het 12de-13de eeuwse lagenpakket afgegraven, het is dankzij de Breestraat dat de lagenopbouw, behoudens de ingraven van het rioolstelsel, vrijwel geheel ongestoord is gebleven. Een in een stad zeer bijzondere omstandigheid.

R. O. B., Amersfoort (D. P. Hallewas)

Literatuur

H. A. van Oerle, *Leiden binnen en buiten de stadsvesten*, Leiden 1975.

H. H. Vos, „Het bodemprofiel van de Breestraat”, *Bodemonderzoek in Leiden*, 1979, 37-42.

REGISTER

- Ackerman, James S. 139
Adelbold 119, 122, 124, 126, 128
Aerdenhout 67
Aken 126, 127
Alberik 126
Alberts, J. W. 158
Albrecht van Beieren, Hertog 31
Alkmaar 16
 Wildemanshofje 167
Alva 189
Amaliastein, Huis 227
Amersfoort 3, 23, 41
Amsterdam 3, 6, 12, 31, 165, 192, 206
 Herengracht 182, 284
 Kloveniersburgwal 41
 Noorderkerk 205
 Prinsengracht 205
 Prinsenmarkt 205, 206, 222
 Singel 41
 Zuiderkerk 202
Andreas Hl. 112
Antoni, Salomo 189
Antwerpen O.L.V. 164
Archeologische Werkgemeenschap Nederland 12, 16
Arend, J. E. v.d. 51
Arents, Arent 189, 190
Arkel, G. van + W. Weissman: Noord-Hollandse Oudheden 7
Arnhem, Schelmseweg 157
Asch van Wijk, Henricus v. 114

Baarland 71
Babel ds. 87
Balderik 119, 120, 122, 124, 126, 127
Bath Royal Crescent 53
Belfeld, Romeinse nederzetting 73 74
Berends, G. 214, 215
Bergschenhoek 71
Berkel-Enschot, 16e eeuwse munt- en aardewerkvondst 178 181
Bernardus van Clairveaux 161
Bernold, Bisschop 87, 105, 112
Bernt, A.: Das Deutsche Bürgerhaus, boekbespreking door C. L. Temminck Groll 165 166

Beusichem, (Geslacht van) 226 228
Beyer, Jan de 82
Bloemendaal 67
 Aalbrechtsberg 223
Bloemers, J. 213
Bloemers, J. H. F., L. P. Louwe Kooymans, H. Sarfaty: Verleden Land, boekbespreking door H. Stoepker 70 72
Bockelermeer 168
Boertange 157
Bolkestein, N.: Reactie op een antwoord 156 157
Bologna S. Petronio 145
Bond Heemschut 3, 6
Bonifatius 119, 127
Boois, de + van Ooyen, motie van 156
Boot, L. H.: De Middeleeuwse kap van de Nicolai-kerk te Utrecht 149 155
Booz, Paul 139, 144
Borman, R.: Oude beschavingen van de Lage Landen, boekbespreking door H. Stoepker 70 72
Bourgondië, Philips van 227
Bourtange 187
Breen, J. van: Een vroeg 16e eeuwse woning te 's-Gravenhage, Bulletin (K)NOB 1912 209 217 221
Brederode, (geslacht van) 226 228
Bremen 27, 165
Brielle, stadskernonderzoek 229
Briët, P. H. N. 78
Bruno 120
Buchel, Arend van 227
Bucher, François 131, 134, 140
Bunt, v.d. (bureau) 5
Bürgi, Jeanot 114
Buss, Hans v.d. 190

Casanova, Frans 46
Cataneo 187
Catharina van Alexandrië, Hl. 103
Centula 125
Ceram, C. W.: Goden, Graven en Geleerden 70
Cesariano, Cesare 144
Chartres, Kathedraal 131, 142
Chavannes, M. 225
Christiaan IV, koning 202

- Christianshaven 201, 204
 Christianstad 201, 202
 Chrodegang van Metz 165
 Cock, de 17, 18, 20
 Coevorden 187
 Constantijn 127
 Coornhert 227
 Corvey 125
 Cramer, M. + H. van Grieken, boekbespreking: J. v.d. Leeuw-Rood, F. Smit, G. Rijnen: Bouwen op Haagse gronden 223-226
- Dagobert I 119
 Dal, J. W. van: Architectuur langs de rails, boekbespreking door P. Nijhof 218 221
 Daniëls, I. 56
 Delft 12, 29
 Den Slagen, W. F.: Geometrie in de gotische bouwpraktijk 131 147
 Deur, ir. 214
 Deventer 126
 Bergkwartier 211 216
 Deventer, Jacob van 36, 227
 Dopper en Pontier 219
 Dordrecht 29
 Dorp, J. van: Hotel des Indes, Lange Voorhout 54-56, Den Haag, boekbespreking door J. Korf 221-223
 Drees, Dr. W. 223
 Dudok, W. M. 224, 225
 Durach, Felix 139
 Dijkstra, H. Th. D. 214
- Echternach 127
 Eeghen, I. H. van 211, 223
 Eesteren, C. van 225
 Egmond 20, 159
 Enschedé, Johannes II 47
 Enkhuisen, Zuiderzeemuseum 157
 Es, W. A. van: De Romeinen in Nederland 71
 Esch 71
 Etampes, Notre Dame du Fort 155
- Florence 159, 160
 Floris II, Graaf van Holland 22
 Floris III, Graaf van Holland 20
 Floris V, Graaf van Holland 29
 Folcmar (Poppo) 122
 Frankl, Paul 139, 140, 144
 Frederik Hendrik, Prins 187
 Freiburg, Dom 144
 Fulda 125
- Gallen, Sankt 125, 127
- Geelkercken, Nicolaas 190, 191
 Giffen, A. E. van 124, 126
 Giudici, Jan 46
 Goirle, Grafheuvelrestauratie op de Rechte Hei 181 186
 Gooiland, Midden-palcolithische vondsten 176 178
 Gouda 31
 Goudappel, H. M.: Tien jaar stadsherstel, Bergkwartier Deventer 211 216
 's-Gravenhage 22
 Bronstijd aardewerk 230
 Hotel des Indes 221 223
 Kalkstraatje 221
 Lange Voorhout 222
 Nieuwe Kerk 205
 Nobelstraat 221
 Oude Molstraat 221-223
 Pijns(s)enhuis 221
 Vos in Tuinstraat 222
 Wagenstraat (synagoge) 222
 Gregorius, Bisschop 120, 126
 Grieken, H. van: zie Cramer, M.
 Grinten, E. F. v.d.: Nijmegen Benedenstad 211
 Grisanti, Anna Maria 46
 Groningen 16, 23, 165, 187 210
 Boterdiep 199
 Botteringeпоort 189, 190, 192, 194, 196, 198
 Boteringestraat 192, 203
 Ebbingepoort 189, 190, 191, 193, 194, 196, 198
 Jacob Gasthuis St. 196
 Heereпоort 188, 189
 Heerestraat 189
 Kleysloot 199
 Kijk in 't Jatstraat 198, 199
 Lelicstraat 197
 Lopende Diep 196
 Molenstraat 190
 Nieuwe- of Noorderkerk 204, 205, 206, 207, 208, 209
 Nieuwe Kerkhof 204, 207
 Noorderhaven 196
 Noorderkerckestraat 196
 Oosterпоort 189
 Oosterstraat 189
 Ossenmarkt 196, 203, 207
 Spilsluizen 196
 Suiderstate 196
 West Indisch Packhuis 198
 Zuiderdiep 191
 Groot, J. J. N. de 217
 Groote, Geert 159, 161
- Haakma Wagenaar, Th. 122, 123, 141, 157
 Haarlem, Simon van (Ridder) 25, 29

Haarlem 3 69
 Achternieuwegracht 49
 Achterstraat 31
 Amsterdamse Poort 12
 Anegang 32
 Annaklooster St. 40
 Anthoniegasthuis St. 39
 Anthoniekerkhof St. 46
 Anthonieskapel St. 38
 Antoniestraat 31
 Antoniuskerk 7
 Augustinusklooster St. 40
 Baknes(se) 16, 22, 25, 32, 39
 Baknessergracht 27, 29, 32, 36, 37, 40
 Baknesserkerk 39
 Baknesserstraat 38
 Baknessertoren 5
 Bank van Lening 6, 7
 Barbaragasthuis St. 39
 Barvoetesteeg 40
 Barvoetezusterklooster 40
 Barteljorisstraat 18, 20, 31
 Battejorisstraat 55
 Bavo St. (kathedrale basiliek) 7, 11
 Beek 36
 Begijnhof 29, 39, 41
 Bernardietenstins 25
 Bolwerk 49, 50, 51, 56, 67
 Botermarkt 32, 36, 38, 39
 Brinkmann-complex 12
 Brock 32
 Buitengasthuis 46
 Burgwal 32
 Carmelietenklooster 25, 29, 39
 Catharinaklooster St. 40
 Catharijnebrug St. 36
 Ceciliaklooster St. 40
 Cellebroedersklooster 40, 41
 Claraklooster St. 40
 Commanderie van St. Jan 39, 41
 Coornhertspark 52
 Cornelisgasthuis St. 39
 Cornelissteeg 39
 Damstraat 38
 Diaconiehuis 22
 Doelen 36, 38
 Dominicanerklooster 29, 39
 Dominicuskerk 7, 24, 38
 Droste, villa van 63
 Elisabethgasthuis 39, 41
 Essenstraat 33, 38
 Floraplein 7
 Frankestraat 31
 Frans Halsmuseum 43
 Gangolfgasthuis St. 39
 Gangolfskapel St. 36, 38
 Gasthuisstraat 31
 Gemeentearchief 10, 11
 Gierstraat 18, 40
 Grafelijke Hof 29
 Gravensteen 23
 Gravesteenbrug 37
 Groot Heiligland 31, 33, 40
 Grote Houtpoort 35
 Grote Houtstraat 29, 31, 33, 39, 40
 Grote Kerk (Bavo) 8, 12, 16, 20, 29, 38
 Grote Markt 12, 21, 22, 23, 25, 28, 29, 38, 43, 47
 Haarlemse Beek 17, 20, 22, 29
 Haasstraat 38
 Hagestraat 32, 38, 39, 40
 Heilig Geestgasthuis 39
 Heilig Kruiskapel 38
 Hoogstraat 32, 37
 Houtstraat 18, 22
 Infirmierie 12
 Jacobsgasthuis St. 39
 Jacobskapel St. 32
 Jacobijnesteeg 40
 Jansgasthuis St. 39
 Janskerk 10, 11
 Janspoort St. 35, 36
 Jansstraat 7, 18, 25, 29, 31, 39, 57
 Jansweg 51
 Johannes en Ursula H.H. 46
 Jozefkerk 7
 Kenaupark 7, 49, 50, 56, 67
 Kleine Houtpoort 35
 Kinderhuisvest 12, 40
 Kleine Houtstraat 6, 31, 33, 38
 Klein Heiligland 31, 33
 Koningsstraat 18, 31
 Korte Jansstraat 27
 Korte Veerstraat 32
 Krocht 20, 29, 39
 Kruispoort 35, 36
 Kruisstraat 18, 31, 39
 Kruisweg 39, 52
 Lakenhal 38
 Lange Annastraat 40
 Langebrug 36, 38, 39
 Lange Margarethastraat 31, 40
 Lange Wijngaardstraat 39
 Latijnse School 41
 Leidse Vaart 7
 Lutherse Kerk 12
 Margarethaklooster St. 40
 Mariaklooster St. 40

- Kleine Houtpoort 39
 Maria Magdalenaklooster 12, 40, 41
 Melkbrug 32, 38
 Michielsklooster 40
 Minderbroederklooster 40, 41
 Morinnesteeg 40
 Nassaulaan 27
 Nes 46
 Nicolaaskapel St. 38
 Nieuwe Gasthuis 39
 Nieuwe Groenmarkt (kerk) 7, 40
 Nieuwe Kerk (toren) 5, 11, 12
 Nieuwstad 40, 49, 54, 67
 Onze Lieve Vrouwegasthuis 39
 Onze Lieve Vrouwe- of Kamperkerk 38
 Oude Gasthuis 32, 36, 39
 Oude Gracht 27, 40
 Parklaan 7, 49, 52, 53
 Parkstraat 50, 51, 53
 Phoenix, de (fabriek) 49, 52
 Phoenixpark 52
 Proveniershof 12
 Pijntoren 36
 Remigiusgasthuis 39
 Remigiuskapel 38
 Ridderstraat 27
 Ripperdastraat 49, 53
 Riviervismarkt 25
 Rozenlaantje 50
 Sand, 't 29
 Schagchelstraat 31
 Schalkwijkpoort 38, 39
 Scheepsmakersdijk 36
 Smedestraat 18
 Spaarne 7, 16, 20, 22, 23, 25, 27, 29, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 52
 Spaarnelaan 7
 Spaarnwouderpoort 35, 36, 38
 Spaarnwouderstraat 31, 36
 Spekstraat 32, 38
 Stadhuis 12, 22, 24
 Station 7
 Teylershofje 46
 Ursula- of Elfdruizend Maagdenklooster 40
 Ursulastraat 40
 Verwulft 39
 Visbrug 32
 Vleeshal 38
 Voldersgracht 33, 36
 Vrouwebroerissenklooster 40
 Vrouwestraat 39
 Waag 38
 Waalse Kerk 12
 Wanthuis 38
 Warmoesstraat 38
 Weideland 32
 Witstraat 31, 33
 Witte Herenklooster 40
 Witte Herenstraat 31, 40
 Zadeland 32
 Zoetestraat 31
 Zijlklooster 40
 Zijlpoort 35
 Zijlstraat 7, 12, 31, 40
 Zijlweg 63
 Haarlemmerhout 9, 12, 13
 Haarlems Oudheidkundig Bodemonderzoek 12, 16
 Haito van Reichenau (abt) 127
 Halberstadt 127
 Haslinghuis-Peeters: De Dom van Utrecht 122, 124
 Haye, Abraham de la 203
 Hecht, Konrad 131, 143, 144, 145, 146, 147
 Heemstede 18
 's-Heerenberg, Kasteel Berg 36
 Heiloo 18
 Hendrik I (de Vogelaar) 120
 Hendriks, Wijbrand 47
 Hendriks 21, 27, 29
 's-Hertogenbosch 12
 Hesselink H. G.: De Nederlandse stations in oude
 ansichten 218
 Heusden 157
 Heuvel, W. J. v.d. 219
 Heybroek, J. F. en C. R. Mönnich: De Leidse Wa-
 genmaker, boekbespreking door W. F.
 Renaud 217 218
 Hondsrug 16
 Hoorn, G. van 127
 Hoorn 221
 Kerkstraat 168
 Hornstra, J. J. 225
 Huessen, fam. 25
 Huizinga, J. 22
 Husley, Jacob Otten 46
 Hypolitus St. 108
 Instituut voor prae- en protohistorie 12, 16
 Isenbrants, bouwmeester 204
 Jacobs, Jacob 190, 193
 James, John 131, 142, 143
 Janssen, Corneille F.: Behoud en herstel, restauratie-
 technieken en monumentenzorg, boekbespreking
 door S. de Jong 166 168
 Jong, S. de: boekbespreking: Corneille F. Janssen,
 Behoud en herstel, restauratietechnieken en monu-
 mentenzorg 166 168
 Jonxis, P. H. 47

- Jung, P. 54, 55, 56, 57
- Kalf, dr. J. 156, 157
- Kampen 32
- Kennemerland 9, 22, 23
- Keulen, 125
Dom 127
- Keyser, Hendrick de 206
- Kleef, Huys te 227
- Klok, R. H. J.: Archeologisch Reisboek voor Nederland. Boekbespreking door H. Stoepker 70 72
- Klok, R. H. J. en F. Brenders: Reisboek voor Romeins Nederland en België. Boekbespreking door H. Stoepker 70 72
- Kluyver, ir. P. 122
- KNOB 3, 4, 5
- Koch, A. C. F. 214
- Koning, C. de 47
- Kopenhagen, 201, 202
- Korf, J.: Boekbespreking; Stal, C. J. J.: Van stinkput tot stokerij 221 223
- Korf, J.: Boekbespreking; Dorp, J. van: Hotel des Indes, Lange Voorhout, 54 46
- Kruisiging 106
- Kuipers, F. 222
- Künckel, J. P. 97
- Labouchère, G. C. 124, 126
- Lacher, Lorentz 131, 135, 137, 139, 140, 145, 146
- Leeuw, Oscar 215
- Leeuw-Rood, J. v.d., G. Rijven, F. Smit: Bouwen op Haagse Gronden. Boekbespreking door M. Cramer, H. v. Grieken 223 226
- Leeuwen, Wies van: Drie visies op het herstel van de historische stad 211 216
- Leeuwenberg, H. L. Ph. Boekbespreking Vroom, W. H.: De financiering van de kathedraalbouw in de Middeleeuwen 158 165
- Leiden 16, 23, 29, 30, 32, 192, 201, 202, 217 218
Burcht 21
Nieuwe ronde kerk 205
stadskernonderzoek 230 231
- Lodewijk XVI 45
- Lodewijk de Vrome 126, 127
- Loghem, J. B. van 7
- Londen, Crescent Park 53
Kensington 53
- Loo, Paleis 't 156
- Loosjes, P. 47
- Lotharingen 120
- Lübeck 165
- Lucasgilde, St. 47
- Luik 120, 122
- Luther 164
- Luykx, P.: Architect, kunstenaars en ambachtslieden rond een patriotse feesttempel te Haarlem 43 48
- Luyt, J. G. E. 225
- Maasgebied (aardewerk) 21
- Maastricht 126, 127
Stokstraatgebied 211 216
vestingwerken 4
- Maria's, de drie 106
- Maria Laach 125
- Martens, Jacobus 44
- Maurits, Prins 187, 188, 199, 201
- Maxentius 104
- Medemblik 221
- Mees, D. Ph. 223
- Meischke, R. 213, 214
- Mens, R.: Van ideaal naar werkelijkheid in de 17e eeuwse stadsuitleg van Groningen 187 210
- Meyere, J. A. L. de, G. M. M. Ruijter: Kasteel Batestein te Vianen, boekbespreking door J. G. N. Renaud 226 228
- Middelburg 23, 29
- Mignot, Jean 138, 139, 146
- Milaan, Dom 144, 146
- Moret-sur-Loing 155
- Munnink, J. N. 225
- Münster 120, 127
- Muys, N. 46
- Nash, J. 53
- Nautz, F. J. 18, 19
- Ned. Inst. voor ruimtelijke ordening en volkshuisvesting 3, 4
- Neufforge, Jean Francois de 45
- Neurenberg 202
- Nieland 202
- Notger 122
- Nuyten, H. C. P. 225
- Nijhof, P. boekbespreking; Paddenburgh, L. van en J. G. C. v.d. Meene: Spoorwegstations in Nederland. Dal, J. W. van: Architectuur langs de rails. Romers, H.: De spoorwegarchitectuur in Nederland. Sluiter, J. W.: Tram en trein, lichtig en grondig bekeken 217 221
- Nijmegen, Antoniusplaats, St. 215
Benedenstad 211 216
Commanderie van St. Jan 213
Grote Markt 215
Grotestraat 215
Kasteel van Hallo 215
Lange Burchtstraat 215
stadskernonderzoek 169 173
Stevenskerk 213
- Nijvel 126, 127

- Oordt, P. van 80
 Opstanding 106
 Osnabrück 120, 127
 Otto I 122
 Oudorp 18
 Oversticht 160
 Ozinga, M. D. 206
- Paddenburgh, L. van, J. G. C. v.d. Meene: Spoorwegstations in Nederland, boekbespreking door P. Nijhof 218 221
 Paderborn 120 127
 Palladio 146, 187
 Pamplona 159
 Pannekoek, F. J. 54, 55, 58, 62, 64, 65, 66
 Parler, fam. 133
 Paulus 103
 Pecters, C. J. A. C. 126
 Pels en van Leeuwen, fa. 112
 Peters, Garwer 190, 193, 194, 196, 204
 Petrus 103, 108, 112, 116
 Phaff, H. E. 6
 Pieterburen 202
 Pilatus 106
 Pirenne, H. 161
 Pisa, baptisterium 147
 Plato 143
 Ploeg, F. v.d. 214
 Polman, W. B. J.: De Haarlemse monumentenzorg 3-13
 Praag 159
 Preveninaire en Co. 49
 Puiseaux, kerk 155
 Pijnenburg, P. M. M.: Een Karolingische kathedraal te Utrecht 119 129
 Pythagoras 143
- Regensburg, Johanneskirche 145
 Regteren Altena, H. H., B. M. J. Speet: Middelceuw Haarlem, een archeologische en stadsvergelijkende verkenning 15 41
 Rcims 125
 Regensburg 132, 165, 166
 Renaud, J. G. N. 130
 Boekbespreking: Meyere, J. A. L. de, J. M. M. Ruijter: Kasteel Batestein te Vianen 226 228
 Renaud, W. F. Boekbespreking: Heijbroek, J. F., C. R. Mönlich: De Leidse Wagenmaker 217 218
 Ringelsteijn, Aert van 45
 Riter, Judth 46
 Roeleffs, Conract 205, 209
 Rome 122
 Sint Pieter 127
 Romers, H.: Spoorwegarchitectuur in Nederland, boekbespreking door P. Nijhof 218 221
- Roodenburg, A. 222
 Roriczer, Mathes 132, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 142, 145, 146
 Rorik 120
 Rotterdam 12
 Doelen 46
 Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek 12, 16
 Rijksplanologische Dienst 12
 Rijnland (aardewerk) 21
 Rijnsburg 20
 Rijswijk, Johan van 189
 Rijven, G. zie Leeuw-Rood, J. v.d.
- Saenredam, P. J. 25, 27, 81, 93, 105, 112
 Saint Bris, kerk 155
 Santpoort 16, 20
 Sassenheim, Arnold van 29
 Scamozzi 187
 Schaefer, J. L. N. 4
 Scharmhart, Sj. 226
 Schneider, H. D.: Rijksmuseum van Oudheden, boekbespreking door H. Stoepker 70 72
 Scholten, G. M. 214
 Schuttermayer, Hans 132, 133, 134, 135, 138, 139, 140, 146
 Schuurman, Dirk 47
 Selwerd 198
 Sems, Johan 201, 202, 203, 204, 209
 Sens, kathedraal 155
 Sertori(e), Carel 46
 Sevenhuysen 63
 Shelby, Lon R. 131, 132, 133, 134, 140, 144
 Slechte, C. H. zie Leeuw-Rood, J. v.d.
 Sluiter, J. W.: Tram en trein, luchtig en grondig bekeken, boekbespreking door P. Nijhof 218 221
 Smit, F. zie Leeuw-Rood, J. v.d.
 Smit, Hilbrant (meester) 189, 190
 Smits, J. H. 65
 Spaarndam 12, 29
 Kleine- of Haarlemmersluis 8, 9
 Speet, B. M. J. zie: Regteren Altena, H. H. van Stal, C. J. J.: Van stinkput tot stokerij, boekbespreking door J. Korf 221 223
 Stevin, Simon 199, 201, 202, 209
 Sticht 160
 Stoepker, H. Boekbespreking Bloemers, J. H. F., L. P. Louwe Kooymans, H. Sarfaty: Verleden Land. R. Borman: Oude beschavingen van de lage landen. R. H. J. Klok: Archeologisch Reisboek voor Nederland. R. H. J. Klok, F. Benders: Reisboek voor Romeins Nederland en België. H. D. Schneider: Rijksmuseum van Oudheden 70 72.
 Stooker, W. 78

- Stornacolo, Gabrielle 144, 146
 Straatsburg 159
 Strobel, R.: Mittellalterliche Bauplastik am Bürgerhaus in Regensburg 165
 Stuer, J. A. G. v.d.: Oude gebouwen in Haarlem 7
 Stuers, Victor de 158
- Taverne, E. 201
 Temminck, J. J. 43
 Temminck Groll, C. L.: De Sint Pieterskerk in Utrecht 75 117
 Boekbespreking: Bernt, A.: Das Deutsche Bürgerhaus 165 166
 Tenhaeff, N. B. 158
 Teyler van der Hulst, Pieter 45
 Thomasz., Thomas 23, 36, 41
 Tiel 126
 Tilburg 12
 Tillema, J. A. C. 157
 Timmerman, Wiebe 194
 Tours, kathedraal 155
 Trente, concilie van 160
 Troyes, St. Madeleine 155
- Uitermark, J. J. M. 25
 Uittenhout, J. Bart: Het Ripperdapark te Haarlem 49 69
 Utrecht 3, 12, 20, 157
 Buurkerk 151, 165
 Dom 140, 141, 149, 158 165
 Drakenburg (Huis) 151
 Frankisch grafveld 173 176
 Griffiegebouw (v.m.) 115
 Huis te Putten en Leeuwenberg 151
 Janskerk 99, 103, 125, 149, 151, 153, 155, 161
 Jacobikerk 149, 150, 151, 153
 Loofen, paleis 125
 Kruiskapel, Hl. 126
 Maarten, St. 119 129
 Mariakerk 81, 161
 Michaëlskapel 126
 Nicolaikerk 149 155
 Oude Gracht 151
 Paulusabdij 81, 115
 Pauluskerk 81
 Pieterskerk 75 117, 124, 161
 Rechtbank 115
 Rijksarchief 158
 Salvatorkerk 119, 120, 122, 162
- Velsen 16
 Willibrorduskerk 20
 Venne, J. v.d. 213
 Vereniging Haarlem 7, 9, 12
- Vereniging van Ned. Gemeenten 3
 Verhave, P. 225
 Vernout, J. E. 57
 Vianen, Gijsbert Theunisz. van 114, 115, 116
 Vianen, Johanna van 226
 Vianen 226 228
 Viervant, Leendert 44, 46
 Villard de Honnecourt 82, 142, 146
 Vincenti, Antonio de 145
 Vinne, Vincent v.d. 47
 Viollet-le-Duc 130, 161
 Vitruvius 146
 Vloten, J. van 52
 Vogel, W. 56
 Vollgraff 127
 Voorburg 18
 Vronen 18
 Vorstius Kruijff-Dames Visser, A. C. F. 75
 Vredeman de Vries, Hans 199
 Vroom, W. H.: De financiering van de kathedraal-
 bouw in de Middeleeuwen, boekbespreking door
 H. L. Ph. Leeuwenberg 158 165
 Vrijheidsgodin 43
- Waarden, H. J. H. v.d. 215
 Warmond 18
 Wenen 159
 Westerhout, Jasper Jaspersz. 116
 Weterman, J. S. 56
 Westminster 159
 Werden 125
 Westfriesland 21
 Wierhuizen 202
 Willaerts, Adam 116
 Willem, Baron van Bricnen 222
 Willem, Prins van Oranje 187, 204
 Willemstad 187, 204
 Willibrord 119, 126, 127
 Winchester 160
 Wit, J. de 47
 Witte, J. F. 85
 Wouters, H. 213
 Würzburg 166
 Wijk bij Duurstede 227
 Wykeham, William of 160
- Zaanse Schans 157
 Zaanstreek 168
 Zantkuyl, H. 213, 214
 Zeerijp, kerk 157
 Zierikzee 29
 Zutphen 23, 32
 Zwammerdam, Romeinse schepen 70

BULLETIN VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSE OUDHEID- KUNDIGE BOND

Instructies voor auteurs

Manuscripten van bijdragen bestemd voor opname in het Bulletin KNOB moeten worden gestuurd naar Bureau KNOB, St. Antoniesbree-straat 69, 1011 HB Amsterdam. Tel. 020-277706.

Ontvangst van een manuscript wordt zo spoedig mogelijk bevestigd. Alvorens tot plaatsing wordt besloten vindt een bespreking van het toegezonden manuscript plaats in een redactievergadering.

De auteur kan worden verzocht wijzigingen aan te brengen in het ingezonden manuscript of en illustraties. Indien van een manuscript impliceert dat de auteur(s) toestemming geeft tot publicatie indien het door de redactie wordt aanvaard. Door het indienen van een manuscript geeft de auteur tevens te kennen dat een stuk met globaal dezelfde inhoud niet reeds eerder is of wordt gepubliceerd.

Manuscripten dienen, vergezeld van een kort curriculum vitae van de auteur en een keuze-opgave uit vroegere publicaties, in tweevoud, waaronder het originele getypte exemplaar, te worden ingediend teneinde een snellere en betere beoordeling te bevorderen. De tekst moet getypt zijn met een dubbele spatie aan één kant van genummerd ongelinieerd papier, waarbij aan de linkerkant een kantlijn van tenminste 4 cm wordt aangehouden.

De auteur dient steeds zelf een derde exemplaar van het manuscript te behouden.

De liefst heldere en zo kort mogelijke tekst moet logisch zijn ingedeeld in hoofdstukken en paragrafen met een eigen ondertiteling. Een intern rapport of voorlopig verslag is meestal niet zonder meer geschikt voor publicatie.

Een manuscript dat is bestemd als artikel te worden gepubliceerd, dient vergezeld te gaan van een samenvatting van niet meer dan 200 woorden, die vertaald in het Engels, aan niet Nederlandse lezers een goede indruk moet kunnen geven van de inhoud van het artikel. Voor kortere bijdragen is geen samenvatting vereist.

Noten, literatuuropgaven en onderschriften voor afbeeldingen dienen op aparte vellen te worden getypt.

De auteur dient in de tekst te verwijzen naar de afbeeldingen. Er wordt naar gestreefd de afbeeldingen zo dicht mogelijk te plaatsen bij de eerste verwijzing in de tekst. Indien de auteur een andere plaatsing wenst, moet dit in de kantlijn worden aangegeven.

De onderschriften bij de afbeeldingen moeten zelfstandig zijn en mogen niet naar de tekst verwijzen.

Illustraties mogen in enkelvoud worden ingediend. Wanneer echter cijfers of letters in fotografisch materiaal moeten worden opgenomen, dienen deze op een tweede exemplaar te worden aangegeven of anders op een transparant over de foto. Vermeld moet worden wie het auteursrecht bezit van de illustraties en of een vergoeding aan de houder van het auteursrecht al of niet vereist is.

Tekeningen dienen liefst in duplo: origineel en blauwdruk of copie, te worden ingediend. Letters en cijfers moeten zodanig gedimensioneerd zijn dat een goede leesbaarheid blijft behouden bij de gewenste verkleining. Indien geen originelen kun-

nen worden ingeleverd kunnen ook contrastrijke, harde blauwdrukken op helder papier worden bezigd; een optimaal resultaat kan dan echter niet worden gegarandeerd. Arceringen e.d. verdienen de voorkeur boven halftonen in tekeningen. Wanneer halftonen voorkomen kan geen lijncliché worden gemaakt en vallen de cliché's minder scherp uit.

Indien de auteur wensen heeft ten aanzien van de verkleiningsmaatstaf dienen deze te worden aangegeven; er zal dan zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden. Uitslaande bladzijden kunnen niet worden opgenomen in het Bulletin KNOB.

Illustratiemateriaal wordt na publicatie van het manuscript aan de eerstgenoemde auteur getourneerd; manuscripten niet.

Literatuuropgaven dienen zo compleet mogelijk te zijn en de stijl van het Bulletin KNOB te volgen. Daarbij dient minstens de informatie van de volgende voorbeelden aanwezig te zijn:

Artikel: ² R. Meischke, „Zwolle stadsplan en bebouwing”, *Bulletin KNOB*, 73 (1974), 61-69.
Boek: ¹⁴ Chr. van Welsen, *Nederland zal ons een zorg zijn*, Bosch & Keuning, Baarn 1974.

Noten bevatten liefst informatie die de tekst onnodig lang of zwaar zou maken. Noten moeten eveneens doorlopend genummerd worden. Deze nummers worden in de tekst superieur gezet.

De eerstgenoemde auteur ontvangt één strokenproef, alsmede proefdrukken van fotografische illustraties met bijbehorende onderschriften. De gecorrigeerde proef moet binnen drie dagen worden getourneerd. Een tweede proef van het opgemaakte zetsel wordt, tenzij op uitdrukkelijk verzoek, niet aan de auteur gezonden. Proeven zijn bedoeld voor correctie, niet voor herschrijven. Overmatige auteurscorrecties worden in rekening gebracht.

Bij de strokenproef ontvangt de eerstgenoemde auteur tevens een bestelformulier voor overdrukken. Per artikel of bijdrage worden 20 overdrukken gratis verstrekt aan de eerstgenoemde auteur. Bij meerdere auteurs dienen deze onderling te worden verdeeld. Extra overdrukken worden berekend à f 0,15 per pagina.

Het auteurshonorarium bedraagt f 10,— per pagina gezette tekst; de ruimte ingenomen door illustraties telt bij de berekening niet mee. Bij meerdere auteurs dient het honorarium te worden verdeeld.

Kortere bijdragen zullen in het algemeen sneller kunnen worden opgenomen dan artikelen.

Een goede en nauwkeurige verzorging van het manuscript vergemakkelijkt de redactionele behandeling en bespoedigt derhalve de publicatie.

Bij manuscripten in het Nederlands gesteld, dienen de richtlijnen van het zgn. „Groene boekje” (woordenlijst van de Nederlandse taal) te worden aangehouden en de „voorkeurspelling” dient te worden gehanteerd.

Manuscripten in andere talen kunnen in principe ook worden opgenomen.

De opvattingen verwoord in de bijdragen, opgenomen in het Bulletin KNOB, zijn uitsluitend voor de verantwoordelijkheid van de auteurs.

Copyright © Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond 1982