

Haarlem inventariseert monumentale bruggen

WIM DE WAGT

Het onderzoek naar de geschiedenis van de Nederlandse brug staat nog in de kinderschoenen. Hoewel verschillende steden reeds inventarisaties hebben gemaakt van hun bruggenbezit en kort geleden de Nederlandse Bruggenstichting is opgericht, is dit deelgebied van ons industriële erfgoed nog altijd een tamelijke onontgonnen terrein.

Het onderzoek dat de gemeente Haarlem het afgelopen jaar heeft laten verrichten naar bruggen uit de periode van de jongere bouwkunst (1850-1940) toont aan tot welke verrassingen historisch onderzoek kan leiden. Ook wordt duidelijk dat de restauratie van bruggen een hoge prioriteit verdient, vanwege het industrieel-historische belang, maar ook omdat bruggen een bijzondere betekenis kunnen hebben voor het stadsbeeld. Zoals vele andere Nederlandse steden telt Haarlem een aanzienlijke hoeveelheid singels, grachten en vaarten. De stad is ontstaan aan de rivier het Spaarne, die dwars door de binnenstad kronkelt. Het wekt dan ook geen verbazing dat de 'Spaarnestad' van oudsher een grote en gevarieerde verzameling bruggen kent. Allerlei typen oeververbindingen zijn in de loop van de tijd gebouwd en soms weer gesloopt: ophaalbruggen, basculebruggen, boog- en plaatbruggen met één of meerdere overspanningen, traliebruggen en draaibruggen. In de periode van de jongere bouwkunst, toen Haarlem een aanzienlijke demografische en economische groei door-

maakte en de verkeerseisen snel en drastisch veranderden, werd van gemeentewege een aantal monumentale bruggen aangelegd, die tot op heden bepalend is voor het stadsbeeld. Vanwege deze beeldbepalende kwaliteit en omdat enkele bruggen sporen van verval tonen, besloot de Haarlemse monumentencommissie in 1991 een onderzoek te starten, dat tot doel heeft na te gaan welke bruggen gemeentelijke bescherming verdienen. Het onderzoek werd verricht in opdracht van de sector Gemeentewerken, afdeling BMA/Monumentenzorg. Inmiddels zijn veertien bruggen aan een uitgebreide bouwhistorische expertise onderworpen. De meerderheid daarvan is voorgedragen voor plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst.

Ceremoniële functie

In essentie vervult een brug een louter praktische functie, namelijk de verbinding

Kruisbrug (1889) over de Nieuwe Gracht. Plaatbrug met drie overspanningen, uitgevoerd in giet- en smeedijzer. (foto's Jos Fielmich, Gemeentewerken Haarlem).

ding tussen twee oevers ten behoeve van voetgangers, wielrijders, auto- of spoorwegverkeer. Vooral in de tweede helft van de vorige eeuw en de eerste drie decennia van deze eeuw kwam het nogal eens voor dat een opvallend gesitueerde brug dermate werd opgetuigd, dat de oeververbinding een welhaast ceremoniële rol kreeg toebedeeld. Het functionele aspect werd verbonden met de metaforische betekenis van 'passage' of 'toegangspoor' tot de stad, gesymboliseerd door ornamenten in ijzer, baksteen, natuursteen of beton. In Haarlem zijn daar enkele fraaie voorbeelden van te vinden. Zo werd in de jaren tachtig van de vorige eeuw over de Leidsevaart in het westen van de stad en over de Nieuwe Gracht, die de binnenstad naar het noorden toe afsluit, een interessante reeks oeververbindingen aangelegd. De bouw van de bruggen over de Leidsevaart – Leidsebrug (1880-1881), Zijlbrug (1881-ca. 1882) en Prins Hendrikbrug (1884) – houdt verband met de gelijktijdige aanleg van woonwijken aan weerszijden van deze vaart. De Nassaubrug (1884) over de Nieuwe Gracht moest het Nassauplein en het Kenaupark met elkaar verbinden, terwijl de Kruisbrug (1889) bedoeld was om een bestaande brug te vervangen. Al deze nieuwe bruggen werden gebouwd naar ontwerp van de toenmalige stadsarchitect *Jacques Leijh* (1856-1902). Hij zorgde ervoor dat de oeververbindingen over deze twee belangrijke Haarlemse waterwegen een voorname, soms rijk gedecoreerde uitstraling kregen, hetgeen strookte met de poging die het gemeentebestuur in die periode in het werk stelde om het stadsbeeld met bijzondere stedebouwkundige objecten op te luisteren. Leijh liet de balustrades, lantaarns, draagkolommen, consoles en ornamenten van deze bruggen uitvoeren in de destijds populaire neo-renaissance stijl. Daardoor sluiten de bruggen naadloos aan bij dat deel van de (woon)bebouwing, dat eveneens in die stijl werd gerealiseerd. Met name de omgeving van de Leidsevaart kenmerkt zich om die reden – nog altijd – door een opmerkelijke mate van uniformiteit in het stadsbeeld. Ook uit constructief oogpunt zijn de bruggen kenmerkend voor de tijd van ontstaan. Leijh voorzag de bruggen van een draagconstructie van giet- en smeedijzeren liggers met giet- en





Jansbrug(1929-30) over de Raamvest. Plaatbrug met twee overspanningen en gebeeldhouwde kolommen.

Melkbrug(1886) over het Spaarne. Ongelijkarmige draaibrug van giet- en smeedijzer.

smeedijzeren kolommen of bakstenen pijlers, die, evenals de bakstenen landhoofden en vleugelmuren, werden verfraaid met natuurstenen banden of blokken. Bijzonder is dat deze typisch negentiende-eeuwse constructie in alle gevallen nog vrijwel intact is, reparaties en kleine aanpassingen daargelaten. De brugbalustrades werden eveneens uitgevoerd in giet- en smeedijzer, inclusief de bijbehorende lantaarns, die overigens niet meer allemaal bewaard zijn gebleven. Opvallend rijk uitgevoerd werden de Nassaubrug en Kruisbrug, wat te maken heeft met de situering over de Nieuwe Gracht, een in oorsprong achttiende-eeuwse stadsgracht met statige patriciërshuizen.

Plastisch-kubische stijl

Aldus wist Haarlem in de jaren tachtig van de vorige eeuw door de aanleg van een aantal monumentale bruggen

tussen de oude binnenstad en nieuwe stadskwartieren, de eenheid van het stadsbeeld te bevorderen. Eenzelfde beleid volgde de gemeente in de jaren twintig van deze eeuw, toen een aantal bestaande, verouderde bruggen diende te worden vervangen. De meest bijzondere voorbeelden zijn de Kennemerbrug over de Kloppersingel/Schotersingel (1928), de Jansbrug en de Manégebrug over de Nieuwe Gracht (beide 1927-1930) en de Grote Houtbrug over de Raamvest/Kinderhuissingel (1929-1930). De bruggen werden uitgevoerd naar ontwerp van de Dienst Openbare Werken, in de architectuurstijl die deze dienst in jaren twintig toepaste bij een groot aantal gemeentelijke bouwwerken, namelijk een sobere plastisch-kubische variant op het modernisme; met uitzondering van de Jansbrug, die in de organische Amsterdamse School-stijl werd ontworpen. Zowel de Jansbrug als de Grote Houtbrug werden voorzien van bouwsculptuur, van de hand van respectievelijk *Theo van Reijn* en *Hendrik van den Eijnde*.

De Grote Houtbrug trekt het meest de aandacht, niet alleen vanwege de door Van den Eijnde gebeeldhouwde

hardstenen eindkolommen – die de 17de-eeuwse Haarlemse kunstenaars *Lieven de Key* en *Frans Hals* personifiëren – maar ook door de originele plattegrond, die wordt bepaald door concave gevormde landhoofden. Dit is niet zomaar, want de Grote Houtbrug markeert, op de plaats van de vroegere Grote Houtpoort, één van de oudste en belangrijkste toegangswegen tot de binnenstad. Al deze bruggen hebben een constructie van stalen liggers in gewapend beton en gewapend betonnen landhoofden en vleugelmuren, bekleed met baksteen en verrijkt met natuursteen.

Draaibruggen

Het historische belang van de bruggen uit de jaren twintig is lokaal. Daarentegen zijn sommige van de laat-negentiende-eeuwse exemplaren wegens de toepassing van in ijzer uitgevoerde kolommen, liggers, balustrades, lantaarns en ornamenten van landelijke betekenis. Dit geldt zeker ook voor de twee, nog altijd functionerende draaibruggen die Haarlem rijk is. Beide exemplaren liggen over het Spaarne. Zowel de Melkbrug (1886), als de Catharijnebrug (1902-1903) werden gebouwd naar ontwerp van stadsarchitect Jacques Leijh, in samenwerking met respectievelijk de Maatschappij IJzergieterij Prins van Oranje te Den Haag en de Koninklijke Nederlandse Grofsmederij uit Leiden, die verantwoordelijk waren voor de technische constructie. Dat beide bruggen nog altijd draaien is tamelijk uitzonderlijk, want werkende draaibruggen zijn in Nederlandse steden zeldzaam geworden. Evenals de andere Haarlemse bruggen uit die jaren werden de Melkbrug en de Catharijnebrug – respectievelijk van het ongelijkarmig en gelijkarmige type – hoofdzakelijk uitgevoerd in giet- en smeedijzeren onderdelen. Balustrades en lantaarns werden uitgevoerd in neo-renaissance stijl. Bij de Catharijnebrug is nog het oorspronkelijke houten, in chalet-stijl gebouwde brugwachtershuisje bewaard gebleven. Zonder te overdrijven kan gesteld worden dat deze twee draaibruggen vanwege de nog altijd functionerende draaiconstructies in industrieel-historische opzicht unieke overblijfselen zijn uit een vervlogen tijdperk. Maar evenals de meeste andere Haarlemse bruggen behoeven de ijzeren onderdelen, het metselwerk en de natuurstenen bouwdelen hoognodig restauratieve werkzaamheden, opdat de authentieke pracht en praal van deze historische oeververbindingen kan worden hersteld.

Met dank aan drs. J.B. Uittenhout, sector Gemeentewerken, afd. BMA/MB.

Wim de Wagt is kunsthistoricus en freelance journalist te Heemstede.