

Tijdschrift voor
geschiedenis,
monumenten-
ten en cultuur
Verschijnt vier maal per
jaar.

Jaargang 9, nr. 2
juni 1991

ISSN: 0168-8936

Uitgave

Stichting tot Behoud van
Tilburgs Cultuurgoed
K.v.K. S 096029

Redactie/Vormgeving

Henk van Doremalen
Ronald Peeters

Stukken voor de redactie
te zenden aan redactie-
secretariaat
t.a.v.
Ronald Peeters
Montfortanenlaan 96
5042 CX Tilburg.

Abonnementen

Jaarabonnement
f 27,50
instellingen en bedrijven
f 32,50
Losse nummers
verkrijgbaar in de
boekhandel (f 7,50).
Abonneren door
overmaking op de
rekening van de Stichting
tot Behoud van Tilburgs
Cultuurgoed,
Beeklaan 57,
5032 AB Tilburg.

Gironummer 5625554
AMRO-bank rek.nr.
42.81.63.343
onder vermelding van
'abonnement 1991'

Foto's

Indien niet anders ver-
meld: Fotocollectie van
het Gemeentearchief Til-
burg.
Omslagfoto's: De Heu-
velse Akkers in 1830
(met gezicht op de Heu-
velstraat) en de Centrale
Werkplaats in 1887.

Druk

Drukkerij Pabo Print b.v.
Tilburg

Ten geleide

Gemeenschappelijk aan de bijdragen in dit tweede nummer in 1990 van het tijdschrift 'Tilburg' is het gedeelte van Tilburg waarover ze handelen. De werkplaats van de spoorwegen, de molen aan de Noorhoek en de Heuvelse Akkers liggen alle in hetzelfde gebied, nabij de Spoorlaan-Stationsstraat. Het is een centraal gebied in Tilburg waar nogal wat bouwactiviteiten plaatsvinden of gepland staan. In het gebied tussen ruw-
weg de Spoorlaan en de Heuvelstraat bevinden zich diverse monumentale panden uit de tweede helft van de 19e eeuw.

Luud de Brouwer en Joost van Hest geven een beschrijving van het ontstaan van de bebouwing in het gebied van de Heuvelse Akkers.

Dit stadsdeel bestond tot in het midden van de vorige eeuw uit tuinen en akkervelden, doorsneden door smalle voetpaden en wegen.

Vooraf door de aanleg van de spoorlijn en de noodzakelijke verbinding van het station met het centrum (De Markt/Heuvelstraat) nam het gebied in belang toe. De auteurs verklaren het stratenpatroon, geven uitleg over de bouwactiviteiten en de kunsthistorische aspecten van de bebouwing.

Ton Wagemakers tekent voor een artikel over de Centrale Werkplaats van de Spoor-
wegen. De sociale geschiedenis van de arbeiders in dit grote industriële bedrijf was eer-
der onderwerp van zijn proefschrift. In het tijdschrift 'Industriële Archeologie' ver-
scheen in 1990 een artikel over de techniek en arbeidsvoorwaarden bij de Werkplaats.
In dit artikel komt de bouw en inrichting van wat lange tijd het grootste industriële
complex was in Tilburg aan de orde.

Ad Vorselaars schrijft over de molen aan de Noordhoek, de eerste stenen molen in
Tilburg. Hij geeft een overzicht van de eigendomsverhoudingen en de molenaars die
de molen bemalen hebben.

In Tilburg Kort ondermeer een bespreking van Ton Wagemakers over twee nieuwe
uitgaven van het Nederlands Textielmuseum.

De redactie

Deze uitgave werd mogelijk gemaakt door financiële bijdragen van Van Raak B.V. en Melis Gieterijen B.V.

Inhoud

*Van Akkergebied tot Stadswijk
De verstedelijking van de Heuvelse Akkers
Luud de Brouwer en Joost van Hest* 32

*Bouw en inrichting van de Centrale Werkplaats
van de Staatsspoorwegen te Tilburg 1868-1918
Dr. Ton Wagemakers* 40

*De stenen molen op de Logt aan de Noordhoek
Ad Vorselaars* 46

Tilburg Kort 50

Van akkergebied tot stadswijk

De verstedelijking van de Heuvelse Akkers

*Luud de Brouwer en Joost van Hest**

In de tweede helft van de 19de eeuw neemt de Tilburgse bevolking sterk toe. Om de aanwas op te kunnen vangen moet de stad aanzienlijk uitbreiden. Drie nieuwe wijken, de Koningswei, de Heuvelse Akkers en het gebied Nijveroord, veranderen het landelijke karakter van het centrum van Tilburg definitief in een stedelijk landschap.

* Luud de Brouwer (1958) volgde na zijn studie aan de Nieuwe Lerarenopleiding (geschiedenis/aardrijkskunde) de opleiding aan de Rijksarchiefschool. Momenteel is hij werkzaam als archief-ambtenaar in het gemeentearchief Tilburg.

Drs. Joost van Hest (1962) studeerde kunstgeschiedenis aan de Katholieke Universiteit Nijmegen. Momenteel is hij werkzaam als inventarisator van het kerkelijk kunstbezit in het Bisdom Den Bosch. Hij publiceerde eerder in het blad 'Tilburg' over de kerk van het Heike.

afb. 1 Gezicht op de Heikese kerk vanuit de nog onbebouwde Heuvelse Akkers, 1830.



Het gebied dat centraal staat in het hierna volgende artikel wordt omsloten door de Spoorlaan (noorden), de Heuvelring (oosten), de Heuvelstraat (zuiden), de Nieuwlandstraat en de Stationsstraat (westen). Het daarbinnen liggende stadsdeel bestaat uit de Heuvelse Akkers met aan de randen delen van De Havervelden, Besterd, Nieuwland en Kerk.

Tot het midden van de vorige eeuw bestaat dit gebied uit akkervelden en tuinen die doorsneden worden door smalle voetpaden en wegen. De bebouwing van Tilburg concentreert zich behalve op de verschillende herdgangen nog voornamelijk op de Heuvel, de Heuvelstraat, Nieuwlandstraat, Oude Markt en Nieuwe Dijk (de tegenwoordige Bisschop Zwijzenstraat). Onregelmatig aangelegde straten met verspringende panden zonder bovenverdieping bepalen het 'stedelijke' karakter. Door deze structuur blijft Tilburg een dorps sfeer uitstralen.

Een ingrijpende gebeurtenis vindt plaats in 1863. Op 1 oktober worden op feestelijke wijze de spoorlijn Breda-Tilburg en het Tilburgse station in gebruik genomen. De spoorwegverbinding bevordert de bereikbaarheid van en het contact met andere plaatsen. Dit is bijzonder voordelig voor de textiel fabrieken. De aanleg van de spoorlijn

zal dan ook zeker een rol hebben gespeeld bij de hoge vlucht die de Tilburgse textielindustrie gedurende de jaren zestig en zeventig neemt.

De gunstige situatie leidt ertoe dat zich in deze jaren een groot aantal mensen in Tilburg vestigt. Daarnaast is er reeds vanaf de jaren vijftig een hoger geboorten- dan sterftecijfer. Deze ontwikkelingen veroorzaken vanaf ca. 1865 een explosieve groei op het gebied van inwonertal en industriële bedrijvigheid. Uitbreiding van het woningbestand is hierdoor een noodzaak geworden.

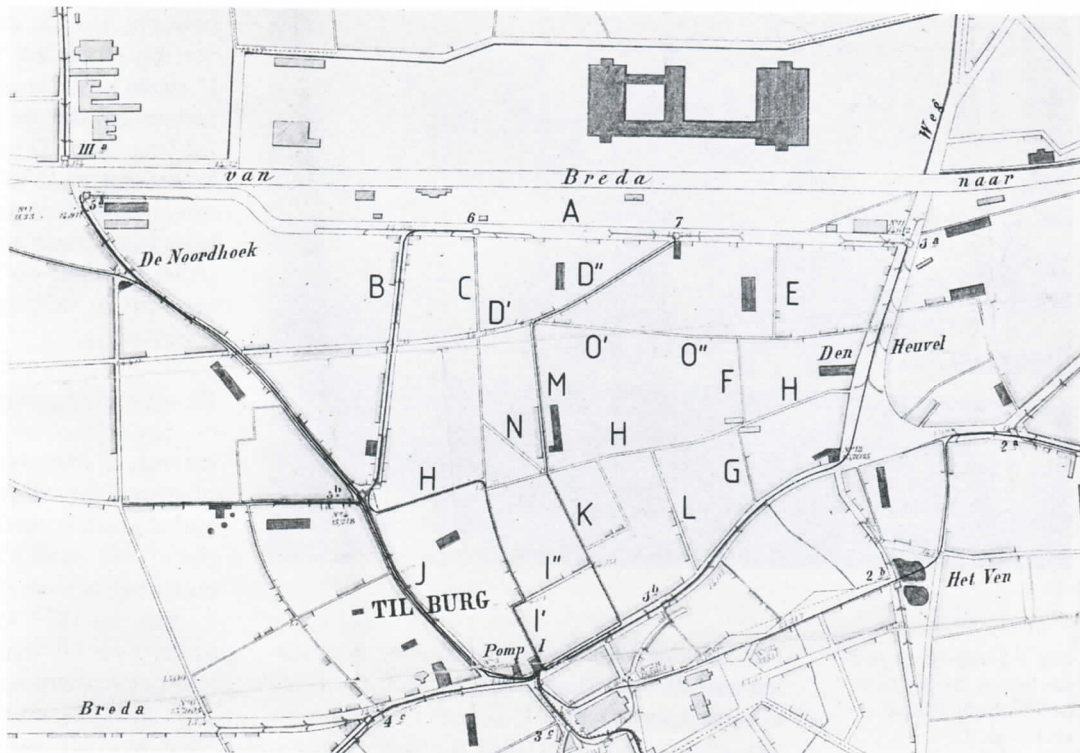
De verregaande gevolgen voor het hierboven aangeduide gebied, tussen ca. 1860 en 1900, zijn het onderwerp van het nu volgende verhaal.

Het stratenpatroon

De aanleg van de spoorlijn en de bouw van het station brengen de noodzaak met zich mee dat er een goede verbinding komt met het stadscentrum. Zoals hierboven vermeld, wordt het gebied doorsneden door smalle paden en wegen. Eén daarvan, de in oostelijke richting lopende Donkerstraat, maakte voorheen zelfs deel uit van de 'grootte heer-baan van Breda op 's Bosch'. Het spreekt echter voor zich dat de oude paden en wegen volstrekt niet voldoen aan de gewenste verkeers- en verbindingseisen. Het gemeentebestuur wordt nu gedwongen om tot actie over te gaan.

Voordat we ons richten op de uit te voeren vernieuwingen is het van belang een indruk te geven van de opstelling van het gemeentebestuur inzake stedelijke ontwikkeling. Het voeren van een planologisch beleid zoals in onze tijd normaal is, is in de 19de eeuw nog geenszins een gewone zaak. Wanneer het college van B & W ca. 1865 geconfronteerd wordt met de aanleg van een stadswijk achter het vroegere paleis van koning Willem II, de latere Koningswei, houdt het zich afzijdig. Het beheer en de uitvoering komen geheel in handen van architect Hendrik van Tulder. Hij ondervindt eerder tegenwerking dan stimulering van de gemeente, die zo een moge-

afb. 2 Gedeelte van een kaart van de gemeente Tilburg waarop het paden/stratenpatroon van de Heuvelse Akkers in 1870 staat aangegeven. A. Parallelweg (Spoorlaan); B. Stationsstraat; C. Langestraat; D' + D''. Donkerstraat (D' is nu Poststraat; D'' is nu Karrestraat); E. Pakhuisstraatje (Magazijnstraat); F. Koppelstraat (Vreedestraat); G. Vreedestraat; H. Tuinpadje (Tuinstraat); I' + I''. Marktstraat (I' is nu Langestraat; I'' is nu Korte Tuinstraat); J. Nieuwlandstraat; K. Haagstraatje (Telefoonstraat); L. Comediestraat (Willem II-straat; gedeelte); M. Antoniusstraat; N. Richtpad; O' + O''. Veldstraat (O' is nu Poststraat; O'' is nu Telegraafstraat).



lijkheid om de stad een modern aanzien te geven dat kan wedijveren met andere steden, grotendeels aan haar neus voorbij laat gaan. Niet voor niets verschijnt in de Tilburgsche Courant van 31 augustus 1867 een ingezonden stuk waarin o.a. staat: 'Wil er ooit van Tilburg eene stad komen, eene stad in den vollen zin des woords, dat is, eene stad met geregelde aan elkander gesloten straten en oogelijke wijken, dan is het meer dan tijd dat naar een vast plan worde gebouwd.' Het wordt dus zaak voor het gemeentebestuur om zich eindelijk eens bezig te houden met stedelijke planning.

De nieuwe ontsluiting van de Heuvelse Akkers vormt daarvoor een goede gelegenheid. De eerste nieuwe weg wordt nog aangelegd door de rijksoverheid: de zuidelijke Parallelweg (de tegenwoordige Spoorlaan). Het Rijk is namelijk eigenaar van de grond. De aanleg is tegelijk met de bouw van het station gerealiseerd in 1863. In december gaat de weg in beheer en onderhoud over naar de gemeente, die hem in 1864 laat bestraten, waardoor een onontbeerlijke aan- en afvoerweg voor het stationsverkeer tot stand gekomen is. Particuliere sporen, aangelegd vanuit verschillende bedrijfsobjecten naar het stationsterrein, doorsnijden de nieuwe straat.

In een brief aan de minister van Binnenlandse Zaken schrijven B & W: '(...) doch bovendien begrijpen wij dat de daarstelling van een aan te leggen nieuwe weg of nieuwe straat, waarvoor huizen en kostbare gronden zullen moeten worden aangekocht, het stationsgebouw in meer directe verbinding met de kom der Gemeente zal moeten brengen'. Met het

oog hierop discussieert de gemeenteraad reeds op 1 maart 1862 over de aankoop van het pand 'de Oude Comedie' (de vroegere schouwburg), gelegen aan de Heuvelstraat, ten behoeve van de aanleg van een weg naar het station. In december 1863 ontstaat er een plan om het station door middel van twee straten te verbinden met het centrum. De ene straat zou dan moeten lopen op de plaats van de huidige Langestraat, de andere vanaf de Oude Comedie.

De daaropvolgende jaren blijft de discussie voortduren, maar er komt geen verbinding tussen Heuvelstraat en station. Wel neemt de gemeenteraad op 29 oktober 1864 het besluit de Nieuwlandstraat te verbreden en deze door middel van een nieuwe weg door te trekken naar het stationsterrein. Verzoeken van bewoners van de Nieuwlandstraat spelen hierbij een doorslaggevende rol. Er worden percelen grond aangekocht om de straat aan te leggen. Vervolgens vindt op 14 juni 1865 de publieke aanbesteding plaats, waarna men overgaat tot het opbreken en opnieuw bestraten van de Nieuwlandstraat en de aanleg van de Stationsstraat.

Hiermee heeft de gemeente een eerste eigen initiatief ten uitvoer gebracht. Ze wijkt daarbij af van het plan van architect Van Tulder. Hij wil een straat naar het station aanleggen vanuit het door hem aan te leggen Willemplein achter het paleis van Willem II. Hierdoor zou een directe verbinding met de nieuw aan te leggen wijk ontstaan. De grootstedelijke plannen van Van Tulder ondervinden echter zoals gezegd flinke tegenwerking.



afb. 3 Synagoge en postkantoor in de nog deels onbebouwde Willem II-straat, ca. 1875.

Het feit dat Van Tulder verschillende percelen aan de Spoorlaan bezit (oostelijk van de huidige Langestraat) kan gezien worden als een gevolg van zijn planologische ideeën. Het merendeel van de grond heeft hij in de jaren zeventig verkocht.

In 1869 besluit de gemeenteraad alsnog de Oude Comedie aan te kopen, om na de sloop ervan van daaruit een straat aan te leggen in de richting van de Spoorlaan. In hetzelfde jaar zijn ook de overige benodigde percelen aangekocht. Door een aanzienlijke hoeveelheid grond te kopen en te ruilen is de gemeente in 1870 in staat de weg aan te leggen en te bestraten. Tegelijkertijd kunnen door de verkoop van bouwgrond aan weerskanten van de straat de kosten gedekt worden. De nieuwe weg heet aanvankelijk Comediestraat en vanaf 1881 Willem II-straat.

Nog tijdens de aanleg van deze straat doet een aantal particulieren het aanbod om stukken grond af te staan aan de gemeente ten

afb. 4 Antoniusstraat, ca. 1910. Rechts het schoolplein van de St.-Denisschool. Linksachter op de hoek met de Tuinstraat nog onbebouwde percelen.



behoefte van de aanleg van een weg die de Stationsstraat zal verbinden met de Willem II-straat. Als voorwaarde stellen de initiatiefnemers dat de gemeente de weg in 1871 zal bestraten. Deze gaat akkoord en legt de Poststraat in 1870 aan om haar in het daaropvolgende jaar te voorzien van keien. De benaming hangt samen met het feit dat deze straat uitkomt op het post- en telegraafkantoor dat in 1870-1871 in de Willem II-straat gebouwd is.

De tot nu toe genoemde straten, afgezien van de Spoorlaan, zijn aangelegd door de gemeente, al dan niet op verzoek van bewoners of grondeigenaren. Daarnaast is er ook een aantal straten ontstaan vanuit particulier initiatief. Na aanleg blijven ze voorlopig particulier bezit. Deze situatie is mogelijk doordat er pas in 1874 een provinciaal reglement komt waarbij overname door de gemeente van particuliere wegen aanbevolen wordt (let wel: dit is nog geen verplichting!). De straten waar het hier om gaat zijn: de Mariastraat, de Antoniusstraat en de Wolstraat (nu Telexstraat). Ze zijn aangelegd tussen 1872 en 1880 (laatstgenoemde straat met zekerheid na of in 1876). Hun naamgeving verwijst naar de initiatiefnemers/eigenaars. Zo wordt de Mariastraat aangelegd door Maria Pollet en de Wolstraat door Vincentius Bogaers (de vroegere naamgeving verwijst naar zijn hier aanwezige wollenstoffenfabriek). De Antoniusstraat is aangelegd door Antonius Bogaers. Deze straat was overigens tot 1881 vernoemd naar St.-Denis vanwege de aldaar gevestigde St.-Denisschool. De gemeenteverslagen van 1880 en 1881 vermelden dat de wegen goed onderhouden worden. Dat neemt echter niet weg dat ze pas laat bestraat zijn. Nog in 1889 is een verzoek van de bewoners tot bestrating van de Mariastraat door de gemeente afgewezen. De Antoniusstraat is pas na de gemeentelijke overname in 1894 bestraat.

In 1871 besluit de gemeenteraad het zogenaamde Tuinpadje tussen de Willem II-straat en de Heuvel te voorzien van keien. Hiertoe is een verzoek gekomen van de bewoners. Zij zullen de benodigde grond afstaan en bovendien zal één van hen, Gerardus C. van Spaendonck, de keien leveren. Van Spaendonck heeft veel belang bij de bestrating omdat daardoor zijn fabriek een betere verbinding krijgt met het stationsterrein. Na de bestrating is het meest oostelijke deel van de Tuinstraat gereed.

Negen jaar later, in april 1880, vergadert de gemeenteraad over de noodzaak om een straat aan te leggen tussen de Willem II-straat en de Nieuwlandstraat; deze zal aansluiten op het reeds bestrate Tuinpad. De behoefte daaraan is ontstaan doordat 'door het

aanleggen van verschillende smalle straten door particuliere grondeigenaren tusschen de Heuvelstraat en de Poststraat (...) een toestand geboren (wordt) die het meer en meer wenschelijk maken om daar ter plaatse eene ruimere verbindingstraat te doen ontstaan; wordt daarmee noch langer gedraald dan zal in de aangewezen richting weldra door het bouwen van huizen, de weg voor altijd afgesneden zijn'. De gemeente heeft al sedert jaren de benodigde grond in handen trachten te krijgen, maar zonder succes. Nu biedt zich de gelegenheid daartoe wel aan. Daarom besluit zij om de Tuinstraat in ieder geval tot aan de Langestraat reeds aan te leggen. De verharding van het resterende gedeelte kan later nog plaatsvinden. Net als bij de Willem II-straat zullen de kosten zoveel mogelijk ge-

voortzetting van dit Tuinpad, waarbij het gedeelte tussen de Langestraat en het Nieuwland noordelijker komt te liggen, zodat een meer rechtlijnige straat ontstaat. De Telegraafstraat, die in 1873 bestraat wordt, is de opvolgster van de vroegere Veldstraat: van oorsprong een voetpad dat door de plaatsing van verschillende gebouwen en de toename van publiek verkeer het karakter van een rijweg heeft gekregen. De latere naamgeving hangt samen met het post- en telegraafkantoor op de hoek met de Willem II-straat. Op de plaats van het Pakhuisstraatje ligt tegenwoordig de Magazijnstraat. De Telefoonstraat ligt op de plaats van het Haagstraatje. Na de bestrating in 1895 wordt dit weggetje het Tuinpad genoemd totdat het in 1900 de huidige naam krijgt. De vestiging van de telefooncentrale op de hoek met de Tuinstraat is hiervan de reden. De huidige Langestraat is gesitueerd op de plaats van een pad dat oorspronkelijk vanuit de Heuvelstraat/Oude Markt doorliep tot aan de Veldhoven. In 1863 wordt het door de aanleg van de Spoorlaan in tweeën gedeeld. De oorspronkelijke naamgeving was: Marktstraatje (vanaf de Heuvelstraat tot aan de Telefoonstraat), Langepad (vanaf de Korte Tuinstraat tot aan de Spoorlaan) en Oude Langepad (het resterende deel). In 1900 krijgt het gedeelte ten zuiden van de Spoorlaan de naam Langestraat en het gedeelte ten noorden ervan de Oude Langestraat. Aan de westzijde van het huidige Pieter Vreedeplein liep eertijds het Vreedestraatje: een pad dat daarvoor de naam Koppelstraat droeg. Het Vreedestraatje begint aan de Heuvelstraat (tegenwoordig Pieter Vreedepad) en loopt later door in een doodlopende straat ten noorden van de Telegraafstraat, voorheen genoemd Telegraafdwarsstraat (nu eveneens Pieter Vreedepad). Over de oorsprong van de IJzerstraat is niets bekend. Ze bestaat in ieder geval reeds in 1892. De naam verwijst naar de ijzergieterij van Van der Schoot aan de Willem II-straat. Voor 1900 heette ze Korte Willemstraat.

De ligging van deze straten op de plaats van de oude voetpaden doet de erfenis van het verleden voortleven. In eerste instantie zal echter niemand bij het doorkruisen van de Tilburgse binnenstad het vermoeden hebben dat dit gebied nog ongeveer een eeuw geleden zo totaal anders van karakter was.

De bebouwing

Al voor de aanleg van de spoorweg en het station valt er een bescheiden bouwactiviteit waar te nemen binnen het hierboven omschreven gebied. Aan de zuidzijde, vanuit de Heuvelstraat, worden in de periode 1845-1862 27 woningen gebouwd. Het betreft hier



afb. 5 Panoramafoto (1934) van de vroegere bebouwing van het tegenwoordige Pieter Vreedeplein en omgeving. Centraal staat de fabriek van G. van Spaendonck. Ten zuiden daarvan ligt de Tuinstraat, ten noorden de Telegraafstraat. Links van de schoorsteen van Van Spaendonck ligt het Pieter Vreedepad. Linksonder staat het postkantoor uit 1910 met daartegenover de IJzerstraat.

dekt worden door de verkoop van aangrenzende bouwpercelen. Het project verloopt tamelijk langzaam, vooral vanwege de moeilijkheden bij het verkrijgen van grond. Het zal dan ook tot 1897 duren voordat de gehele Tuinstraat tot aan de Nieuwlandstraat voltooid is. Hiermee is de laatste, door de gemeente aangelegde ontsluitingsweg in de Heuvelse Akkers een feit geworden.

De door de gemeente of particulieren aangelegde straten vertegenwoordigen nieuwe trajecten. Een uitzondering is de Poststraat. Deze ligt met een geringe afwijking op de plaats van de vroegere Donkerstraat. De schuinlopende Karrestraat en de Fabriekstraat liggen eveneens op dit traject. Hetzelfde geldt voor het oostelijke deel van de Tuinstraat dat ontstaan is vanuit het vroegere Tuinpadje, dat aan weerskanten omgeven was door heggen. Ook de rest van de Tuinstraat is voor een belangrijk deel een



afb. 6 Stationsstraat, ca. 1900. Linksvoor de fabriek van de wed. Pollet. Op de achtergrond het stationsgebouw.

uitsluitend arbeiderswoningen. Deze bebouwing strekt zich uit langs bestaande paden die inmiddels zijn omgedoopt tot Langestraat en Korte Tuinstraat. Langs de Korte Tuinstraat (hoek Telefoonstraat) vinden we de oudste nog bestaande woningen in de Heuvelse Akkers, uit ca. 1845. Daarnaast worden er rond 1860 woningen gebouwd langs de Magazijnstraat.

Naast huizen zijn er in dezelfde periode ook enkele fabrieken gebouwd: langs het Tuinpad, vlak bij de Heuvel, door Gerardus C. van Spaendonck, tussen 1844 en 1849; langs het Langepad, door Jacobus A.A. Kerstens, tussen 1855 en 1858; en langs de latere Stationsstraat, door de weduwe Pollet, rond 1860. Het valt op dat de oudste bebouwing voor een belangrijk deel in de buurt van deze fabrieken plaatsvindt.

afb. 7 Poststraat, ca. 1900. Op de achtergrond staat het oude post- en telegraafkantoor. Bij de lantaarn rechts begint de tegenwoordige Telexstraat.

De ingezette bouwactiviteit vanuit de straten aan de rand van de Heuvelse Akkers gaat na de aanleg van de spoorweg gewoon door. De sterk groeiende Tilburgse bevolking heeft dringend behoefte aan nieuwe woningen. Naast uitbreiding langs de reeds bebouwde paden worden er nu langs meer paden wo-

ningen gebouwd. In de jaren zestig ligt het zwaartepunt in het gebied tussen de Willem II-straat en Heuvelring: langs de Telegraafstraat, de Tuinstraat en het Vreedepad ontstaan nieuwe woningen. Na de aanleg van de Willem II-straat raakt dit gebied steeds verder vol. Dan komen er ook woningen langs twee nieuwe straten: de IJzerstraat en de Telegraafdwarstraat. In dit gebied komen ook diverse werkplaatsen, fabrieken en magazijnen te staan.

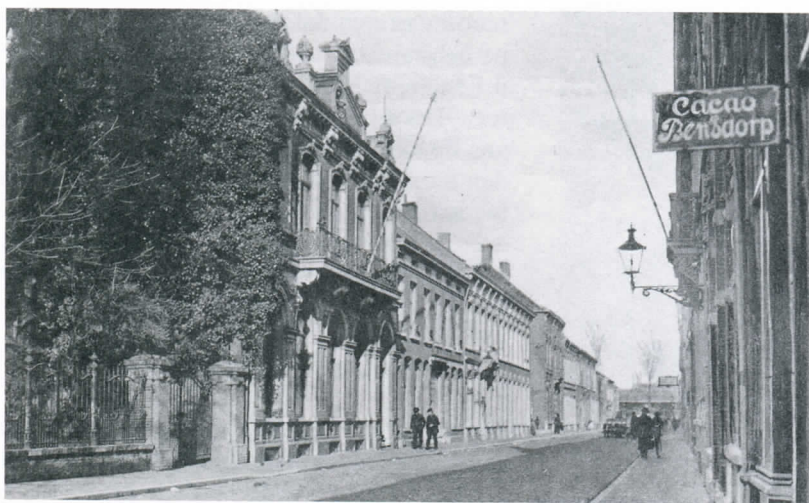
In het gebied tussen Willem II-straat en Stationsstraat worden in de jaren zestig woningen gebouwd langs de Karrestraat en het daarboven gelegen gedeelte van de Spoorlaan. In dezelfde periode, toen nog midden in het akkergebied, bouwt P.L. Bogaers omstreeks 1865 een fabriek tussen Poststraat en Tuinstraat. Na 1870 vormt de aanleg van de Poststraat de aanzet tot verdere bouwactiviteiten, naast de uitbreiding van de reeds bestaande bebouwing langs Langestraat, Korte Tuinstraat en Stationsstraat. Vanuit de Poststraat richt de bebouwing zich naar het zuiden langs het Langepad en langs twee nieuwe straten: de Antoniusstraat en de Telexstraat. Daarnaast bouwt men langs de Mariastraat. Ook aan het nog in de vorige eeuw opgeheven Richtpad, dat vanuit de Langestraat naar de Antoniusstraat loopt, komen enkele woningen te staan.

In al deze gevallen heeft de gemeente Tilburg op geen enkele manier invloed uitgeoefend op de ontwikkeling van de bebouwing. Al de hiervoor genoemde straten zijn dan nog onverharde wegen, waarvan de bestrating pas volgt nadat er woningen en fabrieken zijn gebouwd, de bewoners erom vragen en eraan bijdragen.

In schril contrast met deze wegen staan de door de gemeente aangelegde straten, waar precies het tegenovergestelde gebeurt. Daar komt pas bebouwing nadat de straat is aangelegd. De potentiële bouwers zijn in deze straten niet vrij in de keuze van hun bouwplan. De gemeente heeft voor deze straten een redelijk goed beeld van het type bebouwing dat daar zou moeten komen. Vanuit het nieuwe stationsgebouw komend moest een vreemdeling de indruk krijgen in een heuse stad te zijn aanbeland. De Spoorlaan, de Stationsstraat en de Willem II-straat worden brede straten waar grote, aanzienlijke huizen het beeld moeten gaan bepalen.

Aan de hand van het volgende voorbeeld is het duidelijk wat de gemeenteraad voor ogen staat. Wanneer in 1865 J.F. van Dun een verzoek indient om een perceel grond te kopen aan de Stationsstraat, verbindt de gemeenteraad aan de verkoop de voorwaarde dat er in ieder geval op die grond 'fatsoenlijke burgerhuizen' van het 'genre als dat van A. Broeders thans aldaar in aanbouw of zoo als die





afb. 8 Willem II-straat, ca. 1900. Links op de voorgrond het sociëteitsgebouw met tuin van de liedertafel 'Souvenir des Montagnards'.

van de Heeren Swagemakers Ceasar, P. Mutsaers Piron of dergelijke' gebouwd worden. Van Dun stelt vervolgens voor om aan hem ineens een groot perceel af te staan. Daarop antwoordt de gemeenteraad hem dat 'het al of niet bebouwen van dien grond niet aan de wil des kopers behoort te worden overgelaten'. Nadat Van Dun nog in discussie is gegaan met het gemeentebestuur over de grondprijs, dient hij eind 1867 een verzoek in, vergezeld van een (verplichte) bouwtekening, om een perceel te kopen. Wanneer blijkt dat het perceel dat hij wil kopen groter is dan het huis op de tekening, besluit de gemeente hem niet meer grond af te staan dan nodig is 'met het oog om de straat door het daarstellen van kleine woningen en andere voorwerpen niet te laten ontsieren'. Daarnaast is hij verplicht om binnen een jaar na dagtekening van de koopakte het perceel te bebouwen op straffe van een boete van f 500. Hetzelfde gebeurt enkele jaren later wanneer de Willem II-straat wordt aangelegd. Het merendeel van de percelen langs die straat is eigendom van de gemeente Tilburg en ook hier stelt zij voorwaarden; de kopers zijn verplicht om binnen twee jaar na tekening van de akte van overdracht op het perceel een huis te zetten met ten minste één verdieping. De gemeenteraad streeft ernaar 'den straat weldra met nette en kapitale huizen bebouwd te zien'. De kopers zijn tevens verplicht voor de bouw de tekeningen van de gevels door de gemeenteraad te laten goedkeuren.

Wat betreft de Willem II-straat neemt de gemeente nòg een initiatief. Zij besluit in 1870 het nieuwe post- en telegraafkantoor in die straat te bouwen.

In de Stationsstraat en de Willem II-straat komen drie gevallen voor van het onbebouwd laten liggen van percelen. In 1869 vraagt de bloemist N.H. Germ een perceel in de Stationsstraat te mogen inrichten tot bloementuin. Hij verkrijgt daarvoor toestemming mits 'het afgesloten terrein door een

afb. 9 Tilburgsche Courant van 9 november 1873.

sierlijk hek onder goedkeuring van B en W worde afgesloten en zoo lang het onbebouwd blijft aldus moet afgesloten blijven en slechts tot bloementuin en beplanting met sierlijke gewassen mag worden bezichtigd (...).'

Wanneer de liedertafel 'Souvenir des Montagnards' in 1876-1877 en de Nieuwe Koninklijke Harmonie in 1877-1878 hun nieuwe sociëteitsgebouwen met tuin gaan bouwen in respectievelijk Willem II-straat en Stationsstraat, wil de gemeente daaraan slechts goedkeuring verlenen onder voorwaarde dat 'het niet bebouwde gedeelte zal worden afgesloten door een sierlijk ijzeren hek.' Het aanzien van de straat mag er niet onder lijden. De Poststraat neemt in dit geheel een bijzondere plaats in. De straat wordt in 1870 weliswaar door de gemeente aangelegd maar ze heeft op de bebouwing geen enkele invloed, want de percelen langs die straat zijn en blijven in particuliere handen. Lopend door de Poststraat kunnen we dat nog waarnemen. Min of meer kapitale huizen worden afgewisseld door arbeiderswoningen. In één geval springt een huis zelfs ver terug van de rooilijn.

Hetzelfde geldt voor het gedeelte van de Tuinstraat tussen Willem II-straat en Langestraat. De gemeente bezit langs die straat wel enkele percelen grond, maar kan niet alle bebouwing in die straat controleren. Tot op heden staan op de hoek met de Telexstraat kleine arbeiderswoningen, terwijl de overige panden in de Tuinstraat met een verdieping zijn gebouwd. Aan de zuidzijde ligt nog lange tijd de pleziertuin die deel uitmaakt van het bezit van de familie Bogaers en zich langs de Tuinstraat uitstrekt vanaf de Willem II-straat tot aan de Telefoonstraat. Pas in het eerste decennium van deze eeuw verschijnen hier woningen. Wanneer in 1897 de Tuinstraat wordt doorgetrokken tot aan de Nieuwlandstraat, is de gemeente er in geslaagd alle daaraan grenzende percelen in handen te krijgen. Bij de verkoop stelt de gemeente dan ook de voorwaarde dat er 'alleen huizen met bovenverdieping mogen gebouwd worden tot eene aangewezen hoogte'.

Met name in het gebied ten westen van de Willem II-straat verschijnen ook andersoortige panden. In de Willem II-straat wordt in 1874 een synagoge gebouwd. Het r.k. kerkbestuur van de parochie 't Heike sticht in

AAN CIVIELE PRIJZEN

STEEDS VOORHANDEN:

Puik soorten van **Vruchtboomen**, **Sierheesters**, **Coniferen** en verdere **Plantsoenen**.

N. H. GERM,

Aanlegger van Lusthoven.



afb. 10 Tuinstraat, ca. 1900. Links de pleziertuin van de familie Bogaers. In het verlengde daarvan ligt de oude telefooncentrale op de hoek met de Telefoonstraat.

1877 een school voor lager en meer uitgebreid lager onderwijs aan de Antoniusstraat. In de jaren tachtig komt er een openbare school in het noordelijke gedeelte van de Langestraat. Tegen het eind van de 19de eeuw wordt het gebouw van de Gildenbond aan de Tuinstraat gezet. In het nieuwe woongebied ontstaan geen nieuwe fabrieken. Wel verschijnen er werkplaatsen bij woningen en breidt Bogaers zijn fabriek uit.

In het algemeen kunnen we stellen dat het volbouwen van de percelen langs de grote straten in de Heuvelse Akkers een lange periode in beslag heeft genomen. Straten als de Spoorlaan en de Stationsstraat, de twee vroegst aangelegde straten, zijn pas in onze eeuw volgebouwd. Hetzelfde geldt voor de Willem II-straat en voor de hoek Tuinstraat-Telefoonstraat.

Na de aanleg van de Willem II-straat besluit de gemeenteraad 'de daaraan gelegen gronden (...), van lieverlede met eenige tusschenruimte van tijd voor bouwterreinen in openbare veilingen' te verkopen. De percelen worden dus niet allemaal ineens verkocht. In de jaren zeventig en tachtig is er sprake van een economische crisis. De teruglopende inkomsten en onzekerheid over de toekomst kunnen een negatieve invloed hebben gehad op de bouwactiviteit van met name de duurdere panden. In 1873 spreekt de gemeenteraad bij de verkoop van grond aan de Israëlitische gemeente van een 'mindere bouwlust'. Misschien zijn ook de van gemeentewege voorgeschreven voorwaarden een belemmering geweest voor een snelle bebouwing.

In de uit particulier initiatief ontstane straten is in een hoger tempo gebouwd; zij zijn bijna zonder uitzondering nog in de 19de eeuw volgebouwd. We moeten hierbij wel in ogen-

schouw nemen dat het om een heel ander type bebouwing gaat met een geringere bouw prijs dan de grote panden aan de hoofdstraten. Door de fragmentarische bebouwing van de nieuwe straten staan de vroegste panden aanvankelijk als losse elementen in een landelijke omgeving. Pas geleidelijkaan vormen ze een samenhangend geheel met de later gebouwde woningen, waardoor het gebied een stedelijk aanzien krijgt.

De kunsthistorische benadering

De nieuwe panden geven een goed beeld van de bouwkunst in de tweede helft van de vorige eeuw. Het merendeel van de gerealiseerde huizen en publieke gebouwen is in de stijl van het eclecticisme. De architecten kiezen uit de stijlkenmerken van vroegere periodes, die op een nieuwe wijze samengevoegd worden. De grote herenhuizen aan de Spoorlaan en in de Stationsstraat, Willem II-straat, Poststraat en Tuinstraat tonen de toepassing van neorenaissance-, neobarokke of neoclassicistische motieven. Een groot aantal panden wordt gekenmerkt door ramen met sierlijsten en krulvormige bekroningen. De gevels zijn aan de bovenrand voorzien van een decoratieve kroonlijst met consoles. In veel gevallen is boven de deurpartij een balkon zichtbaar met een rijkversierde balustrade. Bij dergelijke huizen is voornamelijk geput uit de barokke vormtaal. De neorenaissance geeft een veelvuldig gebruik te zien van natuurstenen speklagen die een contrast vormen met de bakstenen gevels. Overdadige kruldecoraties of consoles ontbreken. De ramen worden naar boven toe afgesloten door sluitstenen. Het neoclassicisme is te zien bij panden met een strak gelede, bepleisterde gevel. De decoratie is tamelijk beheerst gebleven.

Opvallend is dat de neobarokke en neoclassicistische motieven met name te vinden zijn in de vroegst ontstane straten, dus de Spoorlaan, Stationsstraat, Willem II-straat en Poststraat. Zo is het oude sociëteitsgebouw van de liedertafel 'Souvenir des Montagnards' aan de Willem II-straat 29 (1877) een duidelijk voorbeeld van een pand met neobarokke kenmerken. Een huis als dat aan de Spoorlaan 360 (1871) getuigt van het neoclassicisme. De latere bebouwing is eerder in de stijl van de neorenaissance. Een voorbeeld hiervan is het dubbele herenhuis met inrijpoort aan de Tuinstraat 85-87 (1899). Naast de grote herenhuizen en publieke gebouwen zijn de genoemde kenmerken ook zichtbaar bij de laagbouw, zoals van arbeiderswoningen, b.v. het pand Poststraat 11 (1870). De vroegere synagoge uit 1874 aan de Willem II-straat 20 is uitgevoerd in een oriëntaliserende

stijl, in die tijd niet ongebruikelijk bij een dergelijk gebouw. De verwijzing naar Palestina, het oorspronkelijke joodse land, wordt ermee benadrukt.

Kort voor 1900 zijn de vernieuwende tendensen binnen de bouwkunst steeds duidelijker zichtbaar. In de Heuvelse Akkers blijkt dit uit de verschillende panden met Jugendstil-motieven. Deze stijl wordt gekenmerkt door langgerekte gestileerde lijnen die geïnspireerd zijn op plantestengels. De geschilderde decoratie en de glas-in-loodbeglazing van een huis zoals aan de Poststraat 10 (ca. 1882) zijn een duidelijk voorbeeld. Meestal blijft de Jugendstilinvloed in de Tilburgse binnenstad beperkt tot de decoratieve details. Het totaalontwerp is eerder in de stijl van de neorenaissance. Na 1900 zullen de nieuwere tendensen steeds meer gaan overheersen.

De bewoners

De nieuwe bewoners in het gebied van de Heuvelse Akkers komen uit alle lagen van de bevolking. Er is een duidelijke geografische scheiding tussen en concentratie van verschillende sociale klassen. Om een beeld van de maatschappelijke positie van de bewoners in de Heuvelse Akkers te krijgen, hebben wij gebruik gemaakt van de kohieren voor de hoofdelijke omslag (een belasting gebaseerd op het inkomen).

Er is een verdeling te maken in drie groepen straten: de oudste bebouwing (Korte Tuinstraat, de Langestraat ten zuiden van de Tuinstraat, de Karrestraat, de Telegraafstraat, Magazijnstraat, het Vreedepad en de Tuinstraat ten oosten van de Willem II-straat); de jongere straten (Antoniusstraat, Telexstraat, Mariastraat, Telefoonstraat, IJzerstraat en Langestraat ten noorden van de Tuinstraat); en de grote, brede straten

afb. 11 Spoorlaan, 1904.



(Spoorlaan, Stationsstraat, Willem II-straat en de Tuinstraat ten westen van de Willem II-straat). Tot deze laatste groep moeten we ook de Poststraat rekenen.

De eerste groep straten met de oudste bebouwing huisvest bewoners die de onderste sporten van de maatschappelijke ladder bevullen: dagloners en fabrieksarbeiders afgewisseld met een enkele ambachtsman. Zij worden in de kohieren niet aangeslagen. De Telegraafstraat neemt binnen deze groep een bijzondere plaats in. In 1882 wordt slechts een klein gedeelte van de bewoners van die straat aangeslagen, terwijl in 1900 de weegschaal sterk naar de andere kant is omgeslagen.

De tweede groep straten herbergt mensen die wat hoger op de maatschappelijke ladder staan: kleine zelfstandigen zoals ambachtslieden met een eigen bedrijfje, kooplieden en winkeliers. Zij worden voor het grootste deel wel aangeslagen.

In de derde groep straten woont de bovenste laag van de Tilburgse gemeenschap uit die tijd, fabrikanten, commissionairs, notarissen, e.d. Deze notabelen worden bijna zonder uitzondering aangeslagen. De Poststraat herbergt een mengeling van bewoners uit de tweede en derde groep.

Opvallend is ook het grote aantal bewoners in de Heuvelse Akkers dat werkt in de werkplaats of op het kantoor van de Staatspoorwegen, een bedrijf dat relatief hoge lonen betaalde aan zijn arbeiders.

Wanneer we kijken naar het aantal bewoners dat ook eigenaar is van het pand dat ze bewonen, zien we een tweedeling.

In de eerste groep straten is op een enkele uitzondering na geen van de bewoners eigenaar van zijn woning. De meeste van deze panden zijn in een rijtje gebouwd en worden door de eigenaar verhuurd.

Bij de tweede en derde groep straten ligt dat anders. Wat betreft de verhouding eigenaar-bewoner geldt hier dat in nogal wat gevallen iemand twee of meer woningen bouwt, waarvan hij er één zelf bewoont. Na verloop van tijd gaan de verhuurde panden over in handen van huurders, zodat het aantal bewoners dat ook eigenaar is geleidelijk toeneemt.

Slot

Een aarzelend gemeentebestuur, nog volledig in de geest van de 'laissez faire, laisser aller'-mentaliteit van de 19de eeuw, neemt vanaf 1863 initiatieven om het stationsterrein bereikbaar te maken. De door haar aangelegde straten stralen de sfeer en grandeur uit die men van een stad verwacht. De overige straten, veelal op trajecten waar voorheen eeuwenoude voetpaden lagen, worden het do-



afb. 12 Gezicht op de Stationsstraat vanaf het Stationsplein, ca. 1905.

mein van particuliere bouwactiviteiten. De gemeente houdt zich hier volledig afzijdig. In deze straten verschijnt een ander type bebouwing, aansluitend op de oude, meer dorpse, huizenbouw. In een tijdsbestek van bijna veertig jaren veranderen de Heuvelse Akkers langzaam van een typisch akkergebied doorsneden met voetpaden in een stadswijk met een duidelijke sociale stratificatie.

Bronnen

Gemeentearchief Tilburg:

Adresboeken 1879, 1881, 1889 en 1900.

Secretariearchief 1810-1907, voorl.nrs. 22-25, 29-30 en 31a, notulen van de gemeenteraad, 1863-1881, 1881-1890, 1896-1900.

Secretariearchief 1810-1907, voorl.nr. 2416, notulen van besloten vergaderingen van de gemeenteraad, 1852-1894.

Secretariearchief 1810-1907, voorl.nr. 2419. Legger der voetpaden en wegen 1872.

Secretariearchief 1810-1907, voorl.nr. 2489. Legger der voetpaden en wegen 1892.

Secretariearchief 1810-1907, voorl.nrs. 2596, 2612 en 2630, kohieren van de hoofdelijke omslag voor de jaren 1882, 1890 en 1900.

Kadaster gemeente Tilburg, 1832-1968.

Literatuur

Derks H.L.H., De bevolkingsontwikkeling vanaf 1809 tot 1940. In: H.F.J.M. van den Eerenbeemt en H.J.A.M. Schurink, (red.), De opkomst van Tilburg als industriestad. Anderhalve eeuw economische en sociale ontwikkeling. Nijmegen 1959.

Eerenbeemt, H.F.J.M. van den, Sporend naar welvaart. De betekenis van de eerste lijn der Staatsspoorwegen voor de economische ontwikkeling van Midden-Brabant en de Baronie van Breda. Tilburg 1964.

Jacobs, Ch.C.M., De verkeerssituatie in de 19de eeuw. In: H.F.J.M. van den Eerenbeemt en H.J.A.M. Schurink, (red.), De opkomst van Tilburg als industriestad. Anderhalve eeuw economische en sociale ontwikkeling. Nijmegen 1959.

Peeters, Ronald, De straten van Tilburg. Tilburg 1987.

Sande, Paul van de, De Koningswei. Een negentiende-eeuwse exponent van de 'Tilburg Promotion'-gedachte. In: Actum Tilliburgis, jrg. 12, nr. 3/4, 1981, pp. 62-113.

Put, C.A.M.M. van de, Volksleven in Tilburg rond 1900. Sociaal-historische hoofdstukken. Assen 1971.

Veen, Jacob H.S.M., Sporend over de Heuvel. De geschiedenis van de spoorwegen in en om Tilburg. Tilburg 1988.