

Tramlijnen en stedenbouwkundige ontwikkeling tussen 1870 en 1914

GERARD OTTEN

In de literatuur over tramwegen in Nederland wordt meestal uitvoerig aandacht besteed aan de aanleg van de lijnen, het materieel, de locomotieven, de rijtuigen enzovoorts. Over de invloed van tramlijnen op de stedenbouwkundige ontwikkeling is nog weinig gepubliceerd. Een uitzondering vormt het artikel van Schmal over de Admiraal de Ruyterweg in Amsterdam.

In dit artikel is Schmal ingegaan op de cityvorming in Amsterdam. Aan de rand van de oude stad werden nieuwe wijken gebouwd voor de midden- en hogere inkomensgroepen. Gedeeltelijk lagen deze wijken op het grondgebied van buurgemeenten. De aanleg van tramlijnen had tot gevolg dat de terreinen in de onmiddellijke nabijheid van de lijnen in waarde toenamen. Schmal concludeert in zijn artikel echter dat de tramwegmaatschappijen vrijwel niet in staat waren te delen in de winsten uit de stijgende grondwaarden langs hun lijnen.

Tramlijnen werden aangelegd als gevolg van een aanwezige of spoedig te verwachten vervoersvraag. Middels de aanleg van railverbindingen werd een ruimer gebied voor particuliere woningbouw toegankelijk, aldus Schmal. Tramwegmaatschappijen hielden zich echter over het algemeen niet bezig met de exploitatie van terreinen voor woningbouw.

Niet alleen in grotere steden, zoals Amsterdam, Den Haag en Rotterdam is de invloed van de aanleg van tramlijnen in de bebouwing terug te vinden, ook in provinciesteden zoals Arnhem, Nijmegen en Breda kunnen wij interessante relicten aantreffen. Breda bezit uitgebreide 19e-eeuwse wijken, vooral in het zuiden van de stad. De stad dankt aan deze wijken zijn bijnaam 'Het Haagje van het Zuiden'. In de nabije toekomst zullen deze de status krijgen van beschermd stadsgezicht.

VROEGE SUBURBANISATIE
In het begin van de 19e eeuw was Breda omgeven door vestingwerken, die elke groei belemmerden. Vlak buiten de verboden kring, het schootsveld waarbinnen niet gebouwd mocht worden, lagen echter de dorpen Ginneken en Princenhage. Ginneken was aangenaam gelegen bij het Mastbos en in de buurt van Princenhage zorgde het Liesbos voor verpozing.

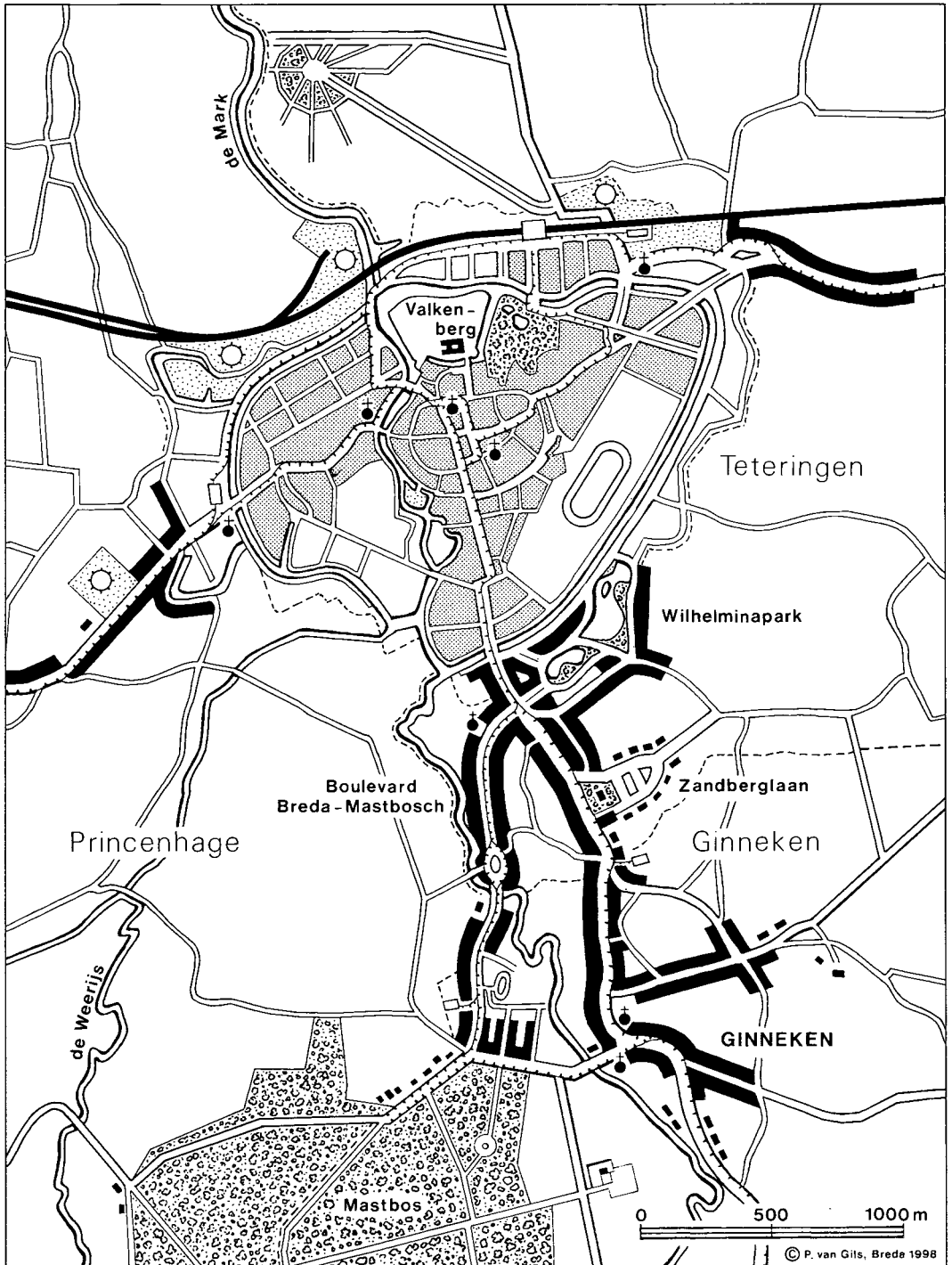
Onder Napoleon en koning Willem I was Breda een knooppunt geworden in een net van steenwegen. De verbindingen Den Haag-Brussel en Amsterdam-Utrecht-Brussel liepen door de stad, evenals de weg Bergen op Zoom-Breda-Den Bosch-Nijmegen. Ook lokaal waren deze steenwegen voor het verkeer van groot belang.

Ná 1840, na de Belgische Opstand, zien we in

de twee dorpen reeds een suburbane bebouwing ontstaan van villa's en rentenierswoningen. Bestaande buitengoederen werden steeds vaker permanent, zomer en winter, bewoond. Deze ontwikkeling was overigens maar bescheiden in vergelijking met die rond Utrecht en Arnhem. De bewoners van deze panden beschikten over eigen rijtuigen om zich naar de stad te begeven of zij maakten gebruik van de diensten van een rijtuigverhuurder.

DE ONTMANTELING

In 1855 werd de spoorlijn geopend van Roosendaal naar Breda en in 1863 volgden de spoorlijnen naar Moerdijk en Tilburg. Dit was de opmaat tot de slechting van de vestingwerken, die plaatsvond van 1869 tot 1881. Op de vrijkomende vestinggronden werd een nieuwe stad





aangelegd, ontworpen door de Ingenieur der Domeinen voor de Ontmanteling der Vestingen, Frederik Willem van Gendt. Tevoren was hij, van 1862 tot 1866, stadsbouwmeester van Arnhem geweest.

Het Plan van Uitleg van Van Gendt is het voorbeeld van een stad die nog klein genoeg is om alles te voet te kunnen bereiken. Van Gendt ontwierp rond de stad een nieuwe singelgracht, aan weerszijden beplant met bomen. Deze gracht was uitdrukkelijk bedoeld als begrenzing van de stad. Hij omsloot een stad met een doorsnee van anderhalf tot twee kilometer. De uitvalswegen werden uitgevoerd als boulevards van dertig meter breed met in het midden een dubbele bomenrij. De dwarsstraten werden zestien meter breed met bomen op de trottoirs.

Breda probeerde rijke gepensioneerden van buiten de stad te verleiden zich hier te vestigen. Om de stad aantrekkelijker te maken werd het stadspark Valkenberg in 1886 omgewerkt door de Leuvense tuinarchitect Lieven Rosseels.

Linker pagina: Tramlijnen en stedenbouwkundige ontwikkeling in en rond Breda tussen 1870 en 1914. De verschillende tramlijnen zijn aangegeven met dit symbool



De Ginnekenweg tussen Breda en Ginneken op een prentbriefkaart van rond 1900. Rechts de in 1884 aangelegde paardentramlijn. De Ginnekenweg is reeds geheel verstedelijkt (Gemeentearchief Breda, collectie prentbriefkaarten).

GINNEKEN EEN VOORSTAD VAN BREDA

De slechting van de vestingwerken was nog niet voltooid of buiten de singelgracht werd al volop gebouwd. De gemeente Breda kon geen invloed uitoefenen op deze gebieden, omdat deze buiten de gemeentegrens vielen. De gemeenten Ginneken, Princenhage en Teteringen stelden nauwelijks eisen aan wie wilde bouwen. Reeds in 1876 werd langs de weg van Breda naar Ginneken door een speculant een belangrijk bouwproject ondernomen. Dit project mislukte echter en in 1879 moest hij zijn goederen openbaar verkopen.

In datzelfde jaar werd de stoomtramlijn van Den Haag naar Scheveningen geopend, de eerste stoomtramlijn in Nederland. In 1878 al was er een concessieaanvraag ingediend voor een stoom- of paardentram van Breda naar Ginneken. Deze aanvraag werd in 1881 gevolgd door een plan van Simon Brons uit Kralingen om hier een elektrische tramlijn aan te leggen,

Een paardentram van de maatschappij Breda-Mastbosch aan het eindpunt bij het nog steeds bestaande Hotel Mastbosch. Het hotel beschikte over eigen straatverlichting (Gemeentearchief Breda, collectie prentbriefkaarten).



waarvan de rijtuigen de aanduiding zouden dragen van Eerste Electriche Tramweg Maatschappij Ginneken-Breda.

Na de nodige mislukte plannen werd in 1884 een paardentramlijn geopend door de Ginnekenische Tramweg-Maatschappij, de GTM. Men besefte op dat moment heel goed wat de gevolgen van de aanleg van de tramlijn zouden zijn. Bij de opening zag de burgemeester van Ginneken zijn dorp reeds gepromoveerd tot voorstad van Breda, zoals Ixelles (Elsene) een voorstad was van Brussel.

De GTM onderhield tussen Breda en Ginneken meestentijds een kwartierdienst. In 1889 legde de maatschappij nog een miniatuurtram aan van Ginneken naar het Mastbos. Deze tram stond in de volksmond bekend als de ponytram. Het lijntje was aangelegd in Décauvillespoor, eigenlijk bedoeld voor aannemers en voor suikerrietplantages in de koloniën, met een spoorbreedte van 60 cm.

De aanleg van de tramlijn was inderdaad de definitieve stimulans voor de verstedelijking van de Ginnekenweg. Verschillende aannemers kochten akkers en tuinderijen langs de tramlijn op en bouwden daarop rijen huizen. In 1893 waren Breda en Ginneken door een ononderbroken stedelijke bebouwing met elkaar verbonden.


Aan de rand van het Mastbos werd een reeks hotels gebouwd, met de buitenwereld verbon-

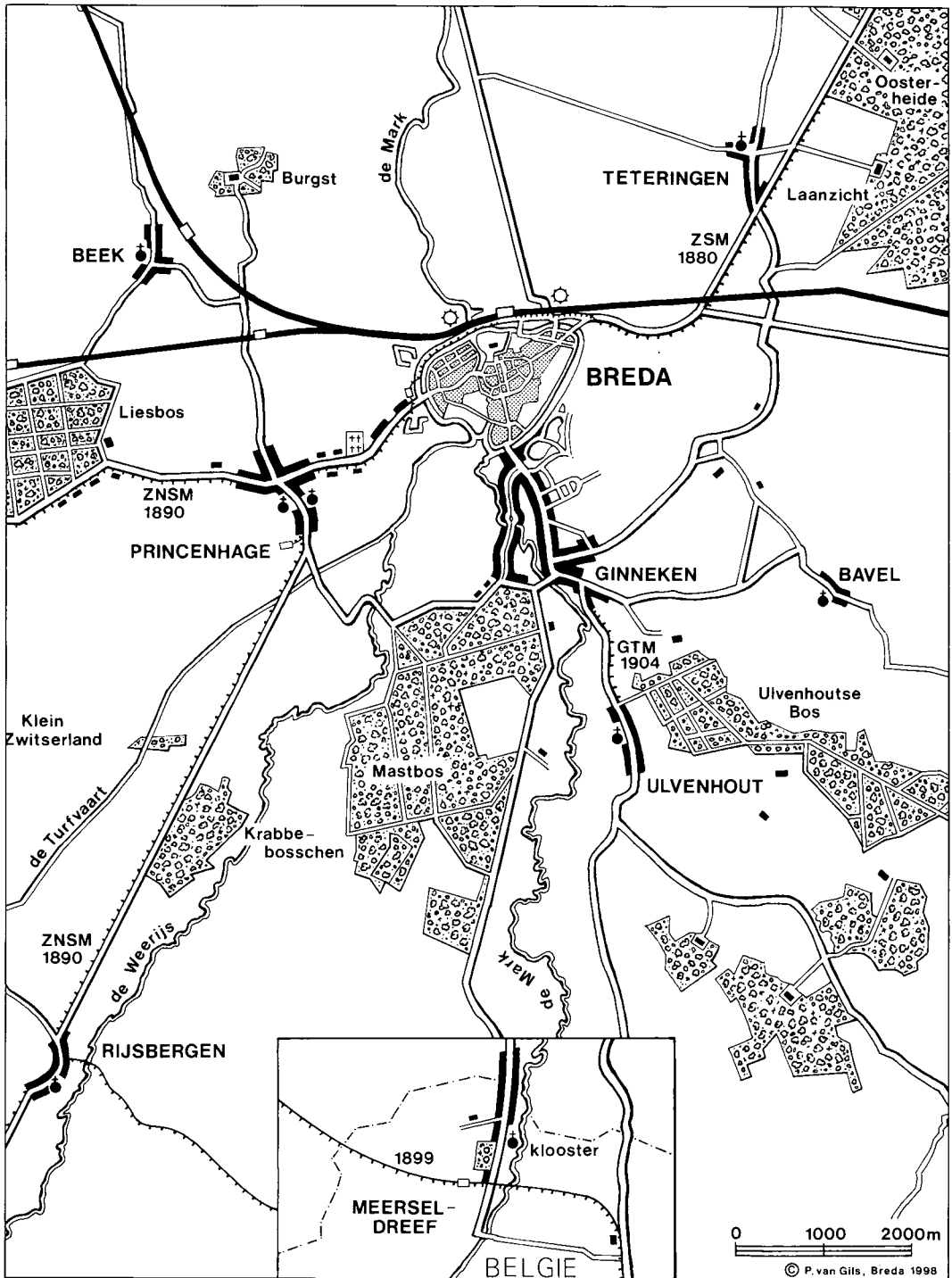
den door de miniatuurtram: Hotel Duivelsbrug (1870, vernieuwd in 1900), Hotel Dennenoord (1886), Hotel Mastbosch (1897) en Hotel Boschhek (1882). Vaak werden deze geëxploiteerd door personen die afkomstig waren uit Amsterdam, Rotterdam of Dordrecht. In 1893 werd, eveneens aan de rand van het Mastbos, een badinrichting gebouwd onder de naam Bad Wörishofen naar het voorbeeld van de inrichting van pastoor Kneipp in het Duitse plaatsje van die naam. De behandeling bestond uit een eenvoudige levenswijze, zuivere lucht, zonlicht, kruiden en heel veel water. Ginneken zag voor zichzelf reeds een ontwikkeling weggelegd, gelijk aan die van de Duitse 'Kurorten' of badplaatsen.

VILLA'S BIJ HET LIESBOS

De ontwikkeling van het tramnet rond Breda zette zich nu in snel tempo voort. In 1880 werd door de Zuider Stoomtramweg-Maatschappij, de ZSM, de stoomtramlijn van Breda naar Oosterhout aangelegd. In 1890 opende de Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg-Maatschappij, de ZNSM, stoomtramlijnen van Breda via Princenhage naar Etten en Oudenbosch en via het-

Rechter pagina: Tramlijnen en stedenbouwkundige ontwikkeling in de ruimere omgeving van Breda tussen 1870 en 1914.

De verschillende tramlijnen zijn aangegeven met dit symbool .



zelfde dorp naar Zundert en Antwerpen. Tussen Breda en Princenhage reed over deze lijn tevens een paardentram, met een frequentie van één of twee trams per uur. In de zomer reed een aantal daarvan door naar het Liesbos. Samen met de stoomtram leverde dit voor het bos een frequentie van tien trams per dag op. Dit aantal werd in latere jaren groter.

Langs de weg van Breda naar Princenhage stonden reeds vóór 1890 enkele villa's, omgeven door grote tuinen. Na de aanleg van de tramlijn werden hier nog meer villa's gebouwd, die samen een aaneengesloten villagegebied vormden. Aan de ingang van het dorp bevond zich een arbeidersbuurtje, het Oosteind. In 1912 kocht de gemeente Princenhage deze huisjes op met de bedoeling ze te slopen en er herenhuizen voor in de plaats te laten bouwen. Tussen 1914 en 1918 verkocht de gemeente de grond weer als bouwterrein en werden hier eveneens villa's gebouwd.

Rond 1914 was ook Princenhage met Breda verbonden door een lange strook lintbebouwing, gedeeltelijk bestaande uit industriële bebouwing en arbeiderswoningen en gedeeltelijk uit villabebouwing.

Reeds dadelijk na de opening van de tramlijn naar het Liesbos werd aan de rand van het bos Hôtel Liesbosch gebouwd. Hier omheen ontstond in de loop van de tijd een klein villawijkje. Veel van deze villa's werden gebouwd door mensen uit Den Haag en Rotterdam. Rond 1900 verwachtte men dat binnen enkele jaren de gehele weg van Princenhage naar het Liesbos volgebouwd zou worden. Dit was echter niet het geval.

KINDERVAKANTIEKOLONIES

Rond het Liesbos werden drie kindervakantiekolonies gesticht. De Haagsche Gezondheidskolonie lag aan de westzijde van het bos op grondgebied van de gemeente Etten en Leur en dateerde uit 1894. Koningin Emma en koningin Wilhelmina steunden de vereniging met giften. De kolonie lag ongeveer vijfhonderd meter van de tramlijn verwijderd. De Dordrechtse

Gezondheidskolonie, niet ver gelegen van de Haagse, werd gebouwd in 1900. Deze kolonie lag nog dichterbij de tramhalte. De kinderen werden vanaf station Breda met de tram naar hun bestemming vervoerd. De Rotterdamse Gezondheidskolonie werd in 1917 gevestigd in een bestaand villaatje aan de oostzijde van het bos, nog geen honderd meter verwijderd van de tramhalte bij Hôtel Liesbosch.

VILLAPARKEN TUSSEN BRED A EN GINNEKEN

Aanvankelijk ontwikkelde de bebouwing buiten de singelgracht zich als lintbebouwing langs bestaande wegen. De aldus beschikbare ruimte was echter snel opgebruikt. Al spoedig werden er nieuwe straten en wegen aangelegd waardoor nieuwe bouwgrond ontsloten werd.

Deze ontwikkeling trok zich niets aan van de ingewikkelde gemeentegrenzen tussen Breda, Teteringen, Ginneken en Princenhage. Ondanks deze grenzen en ondanks dat deze plannen gerealiseerd werden door verschillende instanties en personen sloten ze toch redelijk goed bij elkaar aan. De uitgangspunten van de plannen, zoals de breedte van de straten, de beplanting en de hoogte van de bebouwing waren dan ook min of meer dezelfde. Het Plan van Uitleg van Van Gendt leverde waarschijnlijk het voorbeeld voor de maatvoering. Breda-Zuid en Ginneken bezitten daardoor nu nog een eigen sfeer.

In 1892 verzocht de Dienst der Domeinen de bekende tuinarchitect Leonard Anthony Springer uit Haarlem een ontwerp te maken voor een urbaan villapark op de geslechte vestinggronden ten zuiden van de stad, het Wilhelminapark. Springer heeft in Nederland meerdere villaparken ontworpen. Het definitieve ontwerp van het park dateert van 1894 en in 1896 was de aanleg voltooid. Het park sloot op de bestaande straten aan door middel van twee boulevards die dezelfde afmeting moesten hebben als de bestaande boulevards in het Plan-Van Gendt.

In 1897 werden de plannen gemaakt voor de aanleg van de Zandberglaan, ten zuiden van het Wilhelminapark, met omringende straten. In

1899 waren ook deze voltooid. Deze nieuwe vilabelabouwing viel geheel binnen de invloedssfeer van de tramlijn naar Ginneken. De afstand tot de tramlijn was nergens groter dan vijfhonderd meter. De initiatiefnemers tot deze ontwikkeling waren W.J. van Geer, civiel-ingenieur en leraar aan de KMA, de Koninklijke Militaire Academie, en C.F. Loder, eveneens civiel-ingenieur en directeur van de ZSM. De villaterreinen waren voor het grootste deel eigendom van notaris De Roy, voluit Jonkheer R.F.M.A. de Roy van Zuidewijn, naar wie de De Roy van Zuidewijnlaan genoemd is. Een belangrijke rol werd gespeeld door E.J.M. de Bruijn, schoonzoon van De Roy, directeur van de Zuider Hypotheekbank en commissaris van de GTM.

DE BOULEVARD BREDA-MASTBOSCH

De belangrijkste ingreep in de ruimtelijke structuur van Breda rond de eeuwwisseling was echter de aanleg van de Boulevard Breda-Mastbosch, sinds 1905 de Baronielaan genaamd. In 1897 werd door de speciaal daartoe opgerichte Bredasche Bouwgrond-Maatschappij de aanleg aanbesteed en in 1899 kwam hij gereed. Alle

commissarissen van de bouwgrondmaatschappij waren afkomstig uit 's-Gravenhage of omgeving. De architect die de boulevard ontwierp echter, C.M.G. Nieraad, kwam uit Arnhem. Alleen George Soeter, de makelaar die de verkoop van de grond voor zijn rekening nam, woonde in Breda. De grond werd voor het grootste deel verkocht aan aannemers, zogenaamde eigenbouwers die bouwden op hypotheek.

De stedenbouwkundige vormgeving van de Boulevard Breda-Mastbosch was waarschijnlijk geïnspireerd op Avenue de Tervueren of Tervurenlaan bij Brussel, die voltooid werd in 1897. Evenals de Brusselse Avenue vertoont de Bredase Boulevard lange, flauwe bochten en ook het ovale plein halverwege lijkt gekopieerd van het Brusselse voorbeeld. De Tervurenlaan vormde een kortere verbinding tussen Brussel en het Zoniënwood en de Boulevard vormde zo ook een verbinding tussen het Plan-Van Gendt en

Een paardentram van de maatschappij Breda-Mastbosch op de Boulevard. Rechts is nog een braakliggend stuk grond te zien. Rechts-achter een pand in aanbouw (Gemeentearchief Breda, collectie prentbriefkaarten).



het Wilhelminapark enerzijds en het Mastbos anderzijds. Tussen de Baronielaan en de lintbebouwing van de Ginnekenweg bleef echter een enorm terrein liggen, merendeels lage gronden langs de rivier de Mark. Pas in de jaren dertig is dit gebied opgevuld met een stratenplan. De architectuur van de Boulevard is duidelijk ontleend aan Den Haag. Vooral de neo-rennaissance hoekpanden met torentjes zijn opvallend.

AMERIKAANSE IDEEËN

In 1899 vroeg een consortium dat banden had met de Bredasche Bouwgrond-Maatschappij concessie aan voor de aanleg van een elektrische tramlijn van Breda over de nieuwe Boulevard langs de oostrand van het Mastbos naar Meersel-Dreef en Hoogstraten in België. Tevens zou aan de huizen aan de Boulevard elektriciteit en water geleverd worden. Deze wijze van exploitatie van onroerend goed lijkt op die in Amerika, waar tramwegmaatschappijen zelf villaparken aanlegden en daar tevens elektriciteit en andere voorzieningen leverden (electric parks). Waarschijnlijk had het consortium plannen voor een doorgaande tramverbinding naar Antwerpen. In Meersel-Dreef bevond zich een Capucijnenklooster en in 1894 werd er een processiepark aangelegd met een Lourdesgrot dat pelgrims trok tot uit Antwerpen, Turnhout en Breda.

Meteen vroeg een tweede consortium, bestaande uit de heren N.J. Beversen en J. van Heurn, ingenieurs te 's-Gravenhage, concessie aan. Deze hebben onder andere de Zuid-Hollandsche Electricche Spoorwegmaatschappij opgericht die tussen Rotterdam en Den Haag de Hofpleinlijn aangelegde. Beversen en Van Heurn wilden een elektrische tramlijn aanleggen van Tilburg naar Breda en via de Boulevard naar het Mastbos. Zij mikten blijkbaar op fabrikanten uit Tilburg die in Breda aan de rand van het bos een villa wilden bouwen.

DE PAARDENTRAM BREDA-MASTBOSCH
Uiteindelijk reed over de Baronielaan slechts een paardentram. In 1899 vroeg de particulier

Ernest de Bruijne concessie aan voor een tramlijn van het station naar Hôtel Mastbosch en in 1901 werd het eerste gedeelte van de nieuwe tramlijn geopend. Sinds 1903 voerde hij de exploitatie onder de naam Tramweg-Maatschappij Breda-Mastbosch. Hij had nog plannen zijn netwerk uit te bereiden met omnibusdiensten, door paarden getrokken grote rijtuigen, maar daar is niets van terecht gekomen.

De juiste aard van de verhouding tussen de Bredasche Bouwgrond-Maatschappij en De Bruijne is niet bekend. Waarschijnlijk heeft de bouwgrondmaatschappij de oprichting van de tramwegmaatschappij gesteund op gunstige financiële voorwaarden.

In 1902 nam De Bruijne het initiatief tot de aanleg van de Bredasche Wielerbaan aan de Boulevard. Dit sportcomplex zou een stimulans betekenen voor zijn tramlijn. Ook hiervoor zijn voorbeelden aan te wijzen in Amerika waar tramwegmaatschappijen amusementsparken ontwikkelden (amusement parks) om op die manier vervoer te genereren. In 1904 ging de wielerbaan echter failliet en brandde hij af. In 1907 verliet De Bruijne zijn woonplaats met onbekende bestemming en een flinke schuld aan de tramwegmaatschappij en werd ook hij failliet verklaard.

In 1912 maakte de Bredasche Bouwgrond-Maatschappij plannen om een kleinere laan aan te laten haken aan de Baronielaan, ter plaatse van de voormalige wielerbaan. De maatschappij Bernheim Frères et Fils te Brussel werd bij het plan betrokken. Deze had reeds de nodige ervaring in Brussel met het exploiteren van bouwgrond. De Eerste Wereldoorlog maakte echter een einde aan deze plannen.

VILLA'S BIJ HET MASTBOS

De aanleg van de Boulevard stimuleerde op zijn beurt de bouw van villa's aan de rand van het Mastbos. Tussen Hôtel Mastbosch en de Boulevard verrees binnen enkele jaren een aaneengesloten rij villa's op grote percelen. De bewoners hiervan mochten zich verheugen in de typische

Een paardentram van de maatschappij Breda-Mastbosch aan het einde van de Baronielaan op een prentbriefkaart die afgestempeld is in 1913. De verharding van de laan bestaat uit macadam, aangewalst grind (Gemeentearchief Breda, collectie prentbriefkaarten).



suburbane woonsfeer van die tijd: stoffige wegen, waterafvoer op sloten, geen straatverlichting en water uit pompen en welputten.

In 1907 verkocht de Dienst van het Staatsbosbeheer een klein gedeelte van het Mastbos naast Hôtel Mastbos in drie kavels. Door middel van erfdiensbaarheden werd bedongen dat ook hier alleen villa's gebouwd mochten worden. In het Mastbos zelf werden ten behoeve van het vreemdelingenverkeer slingerpaden aangelegd, onder andere in 1898 het Kroningspad met bijbehorende Wilhelmina-eik.

CITYVORMING

De aanleg van tramlijnen en het ontstaan van uitgebreide buitenwijken had op zijn beurt weer gevolgen voor de binnenstad. De oude Bredase elite bleef nog voor een groot deel wonen in zijn herenhuizen in de oude stad, maar de nieuwe middenklasse vestigde zich in Ginneken en aan de Boulevard. In het centrum werden nieuwe, grote winkels gebouwd en zelfs enkele warenhuizen, in die tijd 'grand magasins' genoemd. De welvarende middenklasse kon zich hier per tram naar toe begeven. Het bekendste warenhuis was dat van de firma Raming, gevestigd in een gebouw van ijzer en glas in de Lange Brugstraat. Van de gebroeders Raming woonde de

één in een villa in Ginneken en de ander in een villa aan het Liesbos. Het gebouw van Raming bestaat niet meer, maar in de Karrestraat en de Lange Brugstraat, nog steeds de belangrijkste winkelstraten, zijn nog verschillende winkelpanden in Art-Nouveaustijl te bewonderen.

VILLA-ONTWIKKELING ROND ULVENHOUT

Ten zuiden van Ginneken lag het gehucht Ulvenhout met vlak daarbij het Ulvenhoutse Bos. In 1895 werd aan de rand van dit bos de Rotterdamse Gezondheidskolonie geopend. Deze was gelegen op tamelijk grote afstand van Ginneken en Breda en de kinderen moesten er per rijtuig naar toe worden vervoerd.

In 1898 werd een strook grond langs de huidige Dorpstraat van Ulvenhout verkaveld en als bouwpercelen verkocht. In 1903 werd door de GTM een tramlijn geopend van Ginneken naar Ulvenhout. De tramlijn naar Ulvenhout volgde hetzelfde principe als die naar Ginneken. Eerst kwamen er enige ontwikkelingen op gang die de aanleg van een tramlijn rechtvaardigden, daarna werd de lijn aangelegd, en deze bracht op zijn beurt weer nieuwe ontwikkelingen op gang. Het gehucht ontwikkelde zich in snel tempo tot een echt dorp. In 1904 werd een nieuwe, neo-gotische kerk met bijbehorende pastorie in gebruik

genomen. Het bestaande nonnenklooster en de school werden van nieuwe neo-gotische voorgevels voorzien. Eveneens in 1904 werd aan de rand van het Ulvenhoutse Bos hotel Het Jachthuis gebouwd. Rond dit hotel werden in de jaren daarna verschillende villaatjes gebouwd. Ook de weg van Ginneken naar Ulvenhout werd langzamerhand volgebouwd met grote en kleine villa's.

In datzelfde jaar 1904 betrok de wonderdokter Colson, afkomstig uit Den Haag, een houten huisje aan de rand van het Ulvenhoutse Bos. De vele patiënten die hem bezochten betekenden een goede inkomstenbron voor de GTM.

Pas ná de Tweede Wereldoorlog werd Ulvenhout van een lintbebouwing langs de Dorpstraat uitgebouwd tot het huidige villadorp.

VERDERE TRAMPLANNEN

In 1906 maakten de Brusselse ingenieurs E.H. Prisse en M. Preiswerk plannen de bestaande paardentrams over te nemen en te elektrificeren. De gemeente Breda twijfelde of het niet beter was zelf de exploitatie ter hand te nemen. Wat in Arnhem en Nijmegen wél lukte gebeur-

de in Breda niet. Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog verijdelde verdere plannen.

Behalve de elektrische tramlijnen naar Tilburg en Hoogstraten zijn er nog meer tramlijnen gepland die nooit aangelegd zijn. De eeuwwisseling gaf een ware wildgroei te zien van nieuwe uitvindingen die uitgetoet moesten worden. In 1898 vroeg de Eerste Nederlandse Gastractie-Maatschappij concessie voor de aanleg van een gastramlijn van Breda via Chaam naar Baarle-Nassau. De landgoederen ten zuiden van Ulvenhout zouden hierdoor ontsloten worden. De gastram ging niet door en de landgoederen bleven onaangeroerd liggen, slechts ontsloten door het rijtuig en de kar van de voerman.

DE STOOMTRAMWEGEN BRENGEN GEEN ONTWIKKELINGEN OP GANG

De paardentramlijnen hebben hun stempel gedrukt op de ontwikkeling van het zuidelijke gedeelte van Breda maar de stoomtramlijnen hebben nauwelijks hun sporen achtergelaten. De interlokale tramwegen rond Breda waren gericht op het transport van goederen en perso-

Overzicht van de tramlijnen in en rond Breda (Leideritz, 1978)

Opening	Maatschappij	Traject	Staking personen- en goederenverkeer
1880	ZSM	Breda-Oosterhout	1934-1936
1884	GTM	Breda-Ginneken	1925
1889	GTM	Ginneken- Hotel Mastbosch	1917
1890	ZNSM	Breda-Princenhage- Liesbos	1934-1937
1890	ZNSM	Princenhage- Wernhout grens	1937
1890	ZNSM	Liesbos-Oudenbosch	1934-1937
1892-1893	ZNSM	Breda, tramstation Haagpoort-Station SS	1934-1937
1899	EBN	Meersel Dreef- Rijsbergen	1934-1937
1901	BM	Breda-Mastbos	1925
1903	GTM	Ginneken-Ulvenhout	1920

nen van en naar de dorpen in de omgeving. Tussen Breda en Oosterhout bijvoorbeeld reden in 1907 twaalf trams per dag, elders was dat beduidend minder.

De suburbane villaparken in de duinen bij Haarlem, bij Arnhem en Nijmegen en op de Utrechtse Heuvelrug zijn ontstaan rond elektrische tramlijnen, die een veel frequentere verbinding onderhielden. De bekende villaparken in Bussum en Hilversum zijn ontstaan rond spoorwegstations. Laren was weliswaar gelegen aan een stoomtramlijn, maar dit dorp moet beschouwd worden als een kunstenaarskolonie, die aan een weinig frequente verbinding met Amsterdam voldoende had.

KLEIN ZWITSERLAND

Langs de tramlijn van de ZNSM naar Antwerpen werden rond de eeuwwisseling enkele ontginningslandgoederen aangelegd. De Vloeiwei dateert van 1898 en het landgoed Welgelegen van enkele jaren later. Deze lagen juist op het grondgebied van de gemeente Rijsbergen. Er vlak bij lag een natuurgebiedje met enkele duinen dat vanaf 1902 in toeristische gidsjes nogal optimistisch wordt aangeduid als Klein Zwitserland. De ZNSM trachtte bezoekers aan Breda via advertenties te interesseren in een wandeling van tramhalte Krabbebosschen via Klein Zwitserland naar de tramhalte Zelden Effen, waar zich een herberg bevond. Klein Zwitserland was geen succes. Een hotel ontbrak hier en er zijn nooit villa's gebouwd.

MARIA'S GENADEDAL

De plannen om een elektrische tramlijn van Breda naar Meersel-Dreef aan te leggen waren mislukt. In 1898 werd de stoomtramlijn van Hoogstraten naar Meerle geopend. In 1899 werd deze doorgetrokken via Meersel-Dreef naar Rijsbergen, waar hij aansloot op de tramlijn naar Breda. In de omgeving van Meerle en Meersel-Dreef werden aan het einde van de 19e eeuw door investeerders uit Brussel grote oppervlakten heide ontgonnen. Temidden van

hun eigendommen bouwden zij hier een 'kasteel', eigenlijk een jachthuis of zomerverblijf. Deze zelfde investeerders traden weer op als geldschietters voor de aanleg van de tram. De lijn was voornamelijk van belang voor het goederenvervoer, meer speciaal voor de aardbeien uit de omgeving van Meerle, die geveild werden op de veiling in Breda.

In 1902 werd te Meersel-Dreef de Ste. Anna-kostschool gesticht, waar veel kinderen op zaten uit Nederland en België. De weinig frequente stoomtramdienst was ruim voldoende voor de vervoersvraag die dit instituut opriep. Als er in Meersel-Dreef processies werden georganiseerd reden er vanuit Breda speciale pelgrimstrams.

EENZAAM TEMIDDE VAN DE BOSSEN

De tramlijn naar Oosterhout laat hetzelfde beeld zien als de andere stoomtramlijnen. Ook hier vinden we slechts enkele ontginningslandgoederen. Het bestaande landgoed Laanzicht bij Teteringen werd aan het einde van de 19e eeuw gemoderniseerd. In 1897 bezat het reeds eigen elektriciteit en waterleiding. De aanleg van het landgoed Oosterheide, 170 hectare groot, begon in 1909. In 1910 werd hier een grote villa met een torentje gebouwd. Ten zuiden hiervan werd in dezelfde tijd het buitenverblijf de Prinsentafel gebouwd. Ten zuiden van Oosterheide bouwde P. Xhaflaire uit Breda langs de weg van Breda naar Oosterhout in 1909 een woonhuis dat hij in 1918 inrichtte tot hotel. Schuin hier tegenover werd in 1911 pension Het Middenhuis gebouwd, *Halte der Zuider-Stoomtram* en daarmee is de hele ontwikkeling beschreven.

RELICTEN

De tramlijnen in Breda zijn opgebroken en de diverse tramremises en tramstations zijn gesloopt. Belangrijke relictten herinneren ons echter aan de invloed van de tramlijnen op de stedelijke ontwikkeling: de Ginnekenweg met de villabebouwing rond de Zandberglaan, de Baronielaan met de villabebouwing aan de rand van het Mastbos, de villabebouwing langs de Ulven-



Een stoomtram van de Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg-Maatschappij in Princenhage rond 1900 (Gemeentearchief Breda, collectie BBA).

houtselaan met het dorp Ulvenhout en de Haagweg en de villa's bij het Liesbos. Hotel Liesbosch werd in 1945 vernield door een V-1, maar Hotel Mastbosch en het Jachthuis in Ulvenhout bestaan nog steeds. Alleen de trambaan van Rijsbergen naar Meersel-Dreef heeft nog sporen nagelaten. De voormalige vrijliggende tramlijn is tegenwoordig een recreatief fietspad en heet nog steeds Oude Trambaan. Ook het voormalig stationsgebouw in Meersel-Dreef bestaat nog steeds.

Het einde van de geschetste ontwikkeling kwam met de Eerste Wereldoorlog. Het vervoer werd overgenomen door fietsen, autobussen en particuliere auto's, die veel flexibeler waren en de stedenbouwkundige vormgeving werd van dan af bepaald door stedenbouwkundigen die geschoold waren door Ebenezer Howard, Ray-

mond Unwin en Camillo Sitte, een en ander in het juridische kader van de Woningwet. Men verzette zich tegen de lintbebouwing, men zette zich in vóór verantwoord ontworpen wijken, tegen de Art-Nouveau, vóór verantwoorde architectuur met veel hout en baksteen en schuine pannendaken, tegen de invloed van bouwmaatschappijen en vóór overheidsingrijpen.

CONCLUSIES

Na het Plan-Van Gendt tot aan de Eerste Wereldoorlog werd de stedenbouwkundige ontwikkeling van Breda bepaald door de aanleg van tramwegen. Tramwegen kunnen niet in het niets worden aangelegd. Er moet enige vervoersvraag zijn, bijvoorbeeld door reeds aanwezige suburbane bebouwing, een bos of een ander aantrekkelijk eindpunt.

Het beeld dat de 'tramstad' oproept wordt bepaald door lintbebouwing en geïsoleerd liggende villawijkjes langs de tramlijn, en grote, onbebouwde gebieden die door stedelijke

bebouwing worden omsloten. We zien dit niet alleen in Breda, maar ook bij de Admiraal de Ruyterweg in Amsterdam, de avenues in Brussel, Aerdenhout bij Haarlem en Berg en Dal bij Nijmegen.

Het codewoord bij de ontwikkeling van de 'tramstad' is 'bouwgrond'. De ontwikkeling werd bepaald door ontwikkelingsmaatschappijen, grondspeculanten en aannemers. De overheid werd praktisch buiten spel gezet. Het lijkt er op dat ook de tramwegmaatschappijen met opzet buiten de exploitatie van grond langs hun tramlijn zijn gehouden.

Binnen de invloedssfeer van de tram zijn alleen wijken gebouwd voor de middenklasse. Arbeiderswijken ontstonden rond fabrieken en ontwikkelden zich geheel anders.

Wat betreft de stedenbouwkundig vormgeving dienden voor Breda vooral Den Haag en Brussel als voorbeeld: avenues met twee rijbanen met bomen op het midden en ronde of ovale pleinen, veel straatbomen en parken. De bouwstijl van de 'tramstad' is de eclecticismische stijl, maar vooral de Art-Nouveau en de hout- en vakwerkbouw of zogenaamde villastijl.

Tramways and urban development between 1870 and 1914

The link between tramways and urban development in the Netherlands has not yet been thoroughly studied. An exception has to be made for the Admiraal de Ruyterweg in Amsterdam, developed by the Electric Spoorweg Maatschappij (Electric Railway Company) ESM, described by H. Schmal.

Breda is a city in the southern provinces of the Netherlands. From 1869 till 1881 the fortifications of the town were demolished. On the vacant area new streets were laid out.

From 1880 to 1903 the surroundings of Breda were opened up by horse-tram and steam tramways. Projects for electric tramways however were not carried out. Horse-trams ran to the villages of Ginneken, Princenhage and Ulvenhout and to the Mastbos, Liesbos and Ulvenhout woods. Early

suburbanisation already took place here in the first half of the nineteenth century. Under influence of the horse-tram the villages were included in the Breda built-up area. The steam tramways however were not able to push on developments along their routes.

Around 1914 the built-up area of Breda consisted of ribbon developments along the arterial routes. Only a few new estates were developed, among them the Boulevard Breda-Mastbosch, nowadays Baronielaan, inspired on the Avenue de Tervuren in Brussels. Its architecture was inspired on The Hague. These ribbon developments enclosed extensive vacant areas. Only after World War I the authorities designed a plan, based on the new Housing Law.

LITERATUUR

- ALBERS, L.P.J. (1971). Trams en tramlijnen, De 'Blauwe Tram' van 1924-1961. Rotterdam, Wyt.
- BARTELS, NEL (1996). De stedenbouwkundige ontwikkeling van Breda, 1870-1930. In: Jaarboek van de Geschied- en Oudheidkundige Kring van Stad en Land van Breda 'De Oranjeboom' XLIX.
- D.E.T.O. (1936). Gids voor de gemeente Teteringen. Breda.
- HAAN, JANNES DE (1990). Gooische Villaparken: ontwikkeling van het buitenwonen in het Gooi tussen 1874 en 1940. Haarlem, Schuyt.
- JANSEN, AD (1989). 't Ginneken: Fragmenten uit de geschiedenis. Breda, Hein van Kemenade.
- JANSEN, AD (1990). Een halve eeuw Ginneken, schetsen uit de periode 1890-1942, Deel I. Breda, Hein van Kemenade.
- JANSEN, AD (1991). Een halve eeuw Ginneken, schetsen uit de periode 1890-1942. Deel II. Breda, Hein van Kemenade.
- JANSEN, A.W. (1994). Het Jachthuis te Ulvenhout, 1904-1994. In: Brieven van Paulus 1994, pp. 115-118.
- JANSEN, AD (1998). De Dorpstraat van Ulvenhout. De geschiedenis van het ontstaan van de huidige bebouwing. In: Brieven van Paulus 1998, pp. 189-205.
- JANSEN, J.E. EN NUETEN, L. VAN (1922). Meerle door de eeuwen heen. Turnhout, J. Splichal.

- LAVOOIJ, WIM (1990). Twee eeuwen bouwen aan Arnhem. De stedenbouwkundige ontwikkeling van de stad. Zutphen, De Walburg Pers.
- LEIDERITZ, W.J.M. (1978). De tramwegen van Noord-Brabant. Leiden, E.J. Brill.
- MULDER, J., R.K. DE JONG, E.J. BOUWMAN (1971). Trams en tramlijnen. De elektrische trams van Groningen, Arnhem en Nijmegen. Rotterdam, Wyt.
- OTTEN, GERARD (1991). De ontmanteling van Breda en het Plan van Uitleg van Van Gendt, 1869-1881. In: *Jaarboek van de Geschied- en Oudheidkundige Kring van Stad en Land van Breda 'De Oranjeboom' XLIV*.
- OTTEN, GERARD (1992). De aanleg van de Zandberglaan en omringende straten en het einde van het landgoed Rustland, 1894-1933. In: *Engelbrecht van Nassau*, pp. 36-48 en 126-139.
- OTTEN, GERARD (1992). Opkomst en ondergang van Klein Zwitserland, 1899-circa 1930. In: *Engelbrecht van Nassau* pp. 215-225.
- OTTEN, GERARD (1992, 1993 en 1994). De verstedelijking van de Ginnekenweg in de 19e eeuw, Deel I: Suburbanisatie langs de Ginnekenweg vóór de ontmanteling van de vesting Breda. In: *Engelbrecht van Nassau* 1992, pp. 261-278. Deel II: De ontmanteling van de vesting Breda en de aanleg van de tramlijn naar Ginneken. In: 1993, pp. 41-54. Deel III: De tram als de definitieve stimulans voor de verstedelijking van de Ginnekenweg. In: 1993, pp. 96-108. Deel IV: Breda, Ginneken en Teteringen hervormd tot één schoon geheel. In: 1993, pp. 351-356. Deel V: De komst van de stedelijke voorzieningen aan de Ginnekenweg. In: 1994, pp. 51-61. Deel VI: Martinus Antonius Kuytenbrouwer, de grote promotor van de Ginnekenweg. In: 1994, pp. 111-116. Deel VII: De annexatiepoging van 1899, enkele latere ontwikkelingen en de toekomst van de Ginnekenweg. In: 1994, p. 189-195. Deel VIII: Enkele bijlagen bij de geschiedenis van de Ginnekenweg. In 1994, pp. 225-239.
- OTTEN, GERARD (1993). De ontwikkeling van de Haagweg in de 19e en het begin van de 20e eeuw. In: *De route van Breda naar Princenhage*. Breda, Gemeente Breda.
- OTTEN, GERARD (1996). De ontwikkeling van de Liesboslaan ná de aanleg van de tram, 1890-1914, Deel I: De aanleg van de tramlijn. In: *Engelbrecht van Nassau*, pp. 84-95. Deel II: Suburbanisatie langs de Liesboslaan. Pp. 147-161. Deel III: Ontwikkelingen in en rond het Liesbos. Pp. 214-222.
- OTTEN, GERARD (1997). 100 Jaar Baronielaan, Boulevard Breda Mastbosch, 1897-1997. Breda, Sectie D, Zandbergse Boekstichting.
- OTTEN, GERARD (1997). De kindervakantiekolonies rond het Liesbos, 1894-1950. In: *Engelbrecht van Nassau*, pp. 48-55.
- RUITER, H. DE (1907). Geïllustreerde gids voor de baronie van Breda. Breda, Herman de Ruiter.
- SCHMAL, HENK (1982). Stadsontwikkeling en openbaar vervoer. De Admiraal de Ruyterweg tot aan de eerste wereldoorlog. In: *Holland, regionaal-historisch tijdschrift*, 14, pp. 2-15.
- SCHMAL, HENK (1989). De tram in Nederland. In: *Historisch-Geografisch Tijdschrift* 7, pp. 73-89.
- SMITH, K.M. EN JANSSEN, G.L. (1897). Breda en omstreken in woord en beeld. Breda, P.B. Nieuwenhuijs.
- VOOYS, C.G.N. DE (1996). Nederlandse badplaatsen tot 1930. In: *Historisch-Geografisch Tijdschrift* 14, pp. 49-55.