

Het ontstaan van het Transvaalpark (2)

1. De situatie omstreeks 1900

In mijn vorige artikel heb ik U een en ander verteld over het Lapèrepark, dus over het gebied, waarin later het Transvaalpark is ontstaan. Ik was ongeveer gekomen tot het jaar 1902, toen er een nieuwe topografische kaart verscheen. Er is dan heel wat veranderd. Het spoorwegstation komt erop voor. De gasfabriek staat er ook, maar later zullen er nog gebouwen bijkomen. Er is nog geen Boulevard of Schaerweyder Parklaan; de Dalweg moet nog ontstaan en de Berkenlaan is niet meer dan een recht pad zonder huizen.

De Jagerlaan vertoont nu een behoorlijke bebouwing. Het Transvaalpark heeft zijn naam gekregen en zijn straten dragen ook reeds de namen, die ons nu zo vertrouwd zijn geworden. Maar in de nieuwe wijk zijn nog maar weinig woningen, behalve in de Costerlaan, die al is volgebouwd, maar dan ook zeer dicht bij de bebouwde kom ligt. Ook de Van Doornweg heeft nu verscheidene huizen. Opvallend is tenslotte, dat de Gasweg op de kaart voorkomt.

2. Het raadsbesluit van 1901

Op 19 maart 1901 viel het raadsbesluit, waardoor het Transvaalpark ontstond en zijn straten de namen kregen van belangrijke figuren uit de Boerenoorlog. De tekst werd mij ter beschikking gesteld door de heer L. Visser.

De gemeenteraad besloot op voorstel van B. en W. het Lapèrepark een andere naam te geven. Het werd Transvaalpark. De daarin aan te leggen wegen zouden de volgende namen dragen: Gasweg, Torenlaan, Costerlaan, Krugerlaan, Steynlaan, De Wetlaan, Bothalaan, Cronjélaan en Joubertlaan.

De Torenlaan bestond al, maar ook het verlengde

zou Torenlaan heten. Dit laatste is niet doorgegaan. Op voorstel van een der raadsleden besloot men de namen Torenlaan en Gasweg te doen vervallen en die te vervangen door de namen van nog twee boerengeneraals: Herzog en Kreusinger. De Herzoglaan is er nooit gekomen en met Kreusinger werd kennelijk Kritzinger bedoeld. De naam Gasweg bleek niet te verdringen en heeft zich - als ik hiervoor een beeld mag gebruiken - langs buitenwettelijke paden een weg gebaand.

De meeste van al deze namen zijn ons ouderen nog zeer goed bekend.

Dat geldt in de eerste plaats voor de politici Kruger, president van Transvaal, en Steyn, president van de Vrijstaat. De andere namen behoren alle aan de militaire leiders der Boeren. Cronjé en Joubert waren al vóór 1899 vermaard, en wel door de rol die zij hebben gespeeld in de Transvaaloorlog van 1877-1881. Botha, De la Rey en De Wet kregen grote bekendheid in de Boerenoorlog, eerst als generaals en daarna als guerrillastrijders. Minder historische bekendheid hebben Coster, Kritzinger en Scheepers gekregen, ofschoon hun namen destijds wel veel genoemd zullen zijn. Trouwens, Scheepers en De la Rey komen in het raadsbesluit van 1901 nog niet voor.

3. Het ontstaan van de Steynlaan

Wat tegenwoordig Steynlaan heet, bestond vóór 1908 uit drie gedeelten, te weten:

1. de Gasweg, lopende van station tot gasfabriek,
2. de Steynlaan, van de gasfabriek tot het punt, waar de Krugerlaan uitkwam,
3. het laatste stuk van de Krugerlaan, zich uitstreckende van de toenmalige Steynlaan tot aan de Bergweg.

In december 1907 stelden B. en W. vóór het laatste stuk van de Krugerlaan te verbreden en te bestra-

ten en dit Steynlaan te noemen.

De eigenaar van het hoek-perceel Krugerlaan-Bergweg, de heer T. van Ee, vormde voor die verbreding nog een obstakel. Hij bezat namelijk een schuur, die in de weg stond. In 1908 is deze moeilijkheid opgelost.

De heer Van Ee kreeg een schadevergoeding van f 300,--.

De eigenlijke Steynlaan was toen al verbreed. Eveneens in 1908 werd besloten de naam Gasweg te doen vervallen en de gehele verbinding van het stationsplein en de Bergweg Steynlaan te noemen.

Mijn indruk is dat men destijds de Krugerlaan heeft bedoeld als de hartader van het Transvaalpark. Die lag ook veel dichterbij de bebouwde kom dan het duo Gasweg-Steynlaan.

Maar de snelle groei van de bevolking, gepaard gaande met de stichting van gasfabriek en spoorwegstation, heeft ertoe geleid, dat niet de laan van de president van Transvaal, maar die van zijn collega uit de Vrijstaat met de eer is gaan strijken. De wegen der historie zijn niet altijd doorgrondelijk.

4. De ontwikkeling sinds 1902

Hiervoor hebben wij de beschikking over de topografische kaarten van 1906, 1913, 1916 en 1927. Ten zuiden van de Steynlaan werd het Transvaalpark snel volgebouwd.

Ten noorden van die verbinding ziet men op de kaart van 1906 al dezelfde strepen als op die van 1913 en 1916. Dat duidt op een aaneengesloten bebouwing, zoals men die nog duidelijk kan waarnemen aan de langgerekte huizenrijen met platte daken in Bothalaan en De Wetlaan.

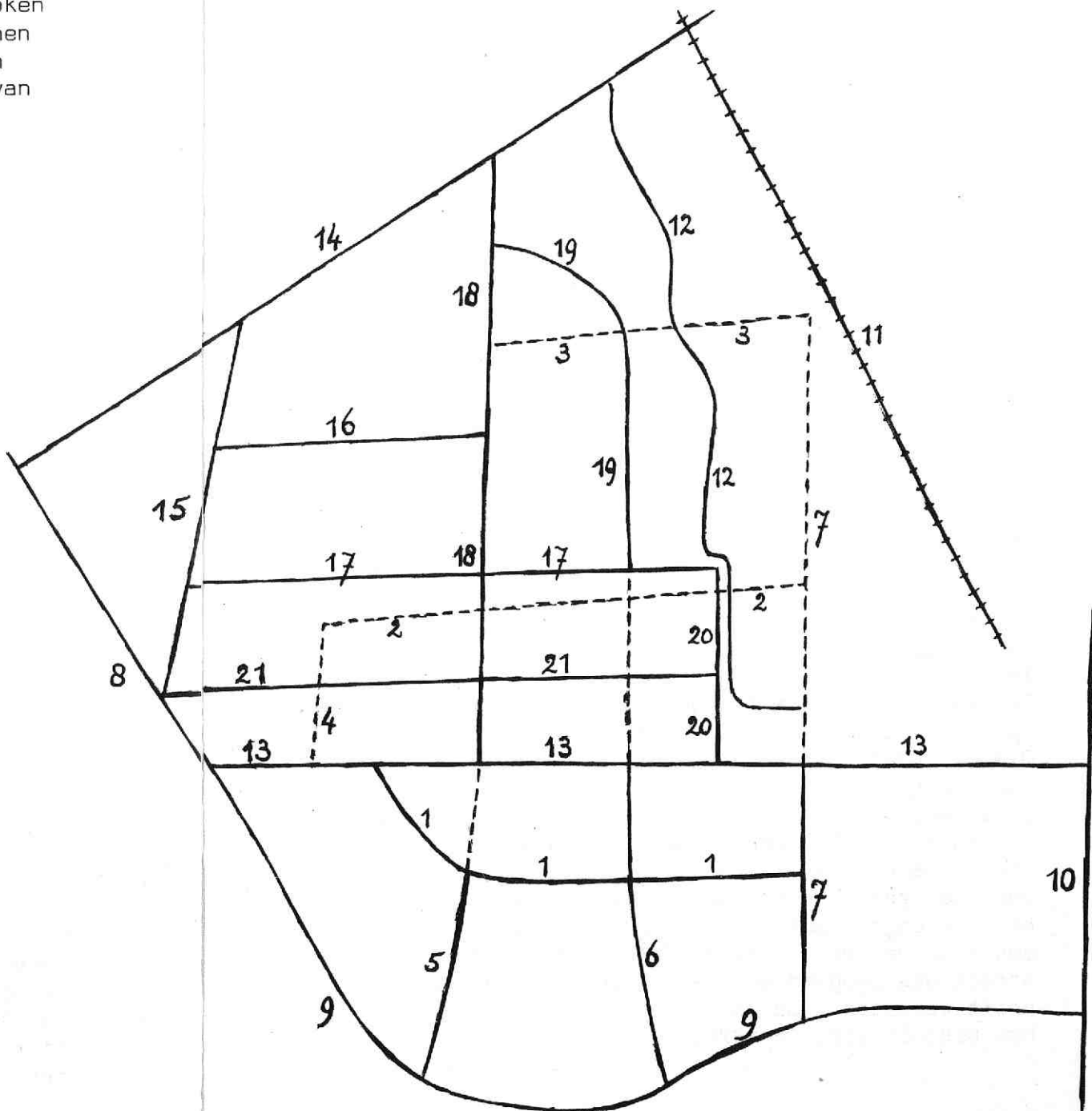
Ik heb echter reden aan te nemen, dat de kaart van 1906 hier een bebouwing aangeeft, welke nog niet was gerealiseerd, maar waarvoor wel de plannen reeds vaststonden.

In het nevenstaande kaartje stellen de ongebroken lijnen de huidige straten voor. De stippellijnen duiden de niet-gerealiseerde gedeelten aan van het tracé-1885. Eventueel kunt U het kaartje van het vorige bulletin erbij houden.

- 1. Krugerlaan
- 2. zie kaart vorig bulletin
- 3. idem
- 4. idem
- 5. Joubertlaan
- 6. Costerlaan
- 7. Crpnjélaan
- 8. Bergweg
- 9. Jagerlaan
- 10. Slotlaan
- 11. spoorlijn
- 12. grens van de terreinen van gasfabriek en station
- 13. Steynlaan
- 14. Dalweg
- 15. Berkenlaan
- 16. Minckelerslaan
- 17. Bothalaan
- 18. Kritzingerlaan
- 19. De la Reylaan
- 20. Scheeperslaan
- 21. De Wetlaan

Het Transvaalpark

De onderbroken lijnen stellen het niet-gerealiseerde deel van het oorspronkelijk tracé voor.



Na de eerste wereldoorlog is het Transvaalpark volgebouwd. Dit komt duidelijk naar voren op de topografische kaart van 1927. Toen was ook de Mincklerslaan gecreëerd, die ruimtelijk tot het Transvaalpark behoort, maar de naam draagt van een natuurkundige.

5. Het ontstaan van de Scheeperslaan en De la Reylaan

Gelijk ik in mijn eerste artikel al opmerkte, is het niet zover gekomen, dat de Steynlaan wordt gesneden door verbindingen noord-zuid.

Wel komen links en rechts zijstraten op de Steynlaan uit, maar niet in elkaars verlengde. De belangrijkheid van deze drukke straat heeft de loop der andere wegen als het ware dwingend bepaald.

Zo zou de Cronjélaan, die de Torenlaan voortzet, aanvankelijk de Gasweg snijden en daarna het terrein van de gasfabriek zelf.

Dit kon uiteraard geen doorgang vinden. Als compromis heeft men toen dichter naar de Kritzingerlaan de Scheeperslaan aangelegd.

Die is echter maar kort, omdat ook hier het terrein van de gasfabriek de pas afsneed.

Tot slot nog een enkel woord over De la Reylaan. De naam komt in het raadsbesluit van 1901 niet voor. De straat zelf heette jarenlang Bothadwarsstraat. Die was toen korter en liep nog niet met een boog naar de Kritzingerlaan. Toen dit in de twintiger jaren wel het geval werd, vonden de bewoners, dat hun straat een mooiere naam moest hebben. Zij stelden aan B. en W. voor: "Pretorialaan", maar dat vond het gemeentebestuur onlogisch. Het moest weer een boerengeneraal zijn en toen viel vanzelf de aandacht op de meest bekende figuur, naar wie nog geen straat was genoemd en die men in 1901 waarschijnlijk heeft vergeten : De la Rey.

Het besluit viel in 1928.

H. Emmer