

Oostwaarts! Het Nieuwe Kanaal en aanliggende wijken

Open Monumenten in Leeuwarden 1992

Voorwoord

"Het hout moet zijn gezond, gaaf, zonder schadelijke of hinderlijke gebreken, goed droog en in den winter geveld"

"Op de breuk moet het Berlijnsch blauw glad zijn, donker van kleur wezen en een goudachtigen goed vertoonen"

"De betaling aan werklieden wordt in geen geval door den aannemer in vreemde of verboden muntspeciën gedaan en mag niet plaats hebben in lokaliteiten, waar sterke drank in het klein wordt verkocht"

"De aannemer, zijne arbeiders of andere bij de werken in dienst zijnde personen, stellen alle voorwerpen, die uit het oogpunt van natuurlijke historie, oudheid of geschiedkunde werkwaardig zijn, welke gedurende de uitvoering der werken worden gevonden, terstond in handen van de Directie"

Deze **Algemene Voorschriften** (1901) maken dadelijk duidelijk, dat de Open Monumentendag 1992 jongere architectuur tot thema heeft - een onderwerp dat de laatste jaren een nog steeds groeiende belangstelling geniet. Niet alleen bij particulieren, maar ook bij de overheid.

De stichting Aed Levwerd, die deze dag sinds een aantal jaren organiseert, wil met dit thema duidelijk maken op welke hedendaagse manieren - soms met veel, som ook met wat minder respect - panden uit die periode worden gebruikt en bewoond.

Wij hopen dat u een "*merkwaardige*" dag zult hebben.

mr P.E. Mazel
Voorzitter a.i. Aed Levwerd

Winst en een beetje verlies

De wijken aan weerszijden van het Nieuwe Kanaal (1894) hebben de stedelijke ontwikkeling van Leeuwarden een nieuwe dimensie gegeven. Binnen een tijdsbestek van ongeveer vijftien jaar werd de actieradius van de stad tussen de eerste en tweede Kanaalsbrug zo'n kilometer vergroot. Er werd vanaf de oude stadsrand een nieuwe rand mee bereikt, die waar in de jaren-zestig de ringweg voltooid werd. Daarbinnen kregen alle schilwijken tussen 1900 en 1960 geleidelijk gestalte. Knap voorlijke wijken dus: Molenpad ten noorden en de Oranjewijk ten zuiden van het kanaal. Ook zeldzame wijken: waar elders is een qua sfeer nog helemaal

negentiende-eeuwse wijk te vinden die het gehele gebied van de schilwijken tot 1960 doorsnijden? Bovendien wijken waarbij de kwalitatieve stedenbouwkundige opzet de bouwers ook uitgedaagd hebben. Er zijn fraaie gebouwen tot stand gekomen, van de mengstijlen - vooral neorenaissance - uit de negentiende eeuw tot de vernieuwingsstijlen uit de eeuwwisselingsperiode. Hier en daar zijn wel belangrijke incidenten uit een jongere periode te ontdekken, zoals de Koepelkerk.

We missen ook een paar fraaie bouwwerken: de decoratieve ambachtsschool aan de Menno van Coehoornstraat, die met de plechtige MTS van Hendrik Kramer na brand is afgebroken. Van dezelfde Hendrik Kramer, met W.C. de Groot de actiefste architect in de eeuwwisselingsperiode, moet ook de bijzondere Stremselfabriek gemist worden. Hij werd een jaar of tien geleden afgebroken. Vreemd is dat de stijlzuivere Jugendstil of Art Nouveau, dé charmante internationale vernieuwingsstijl uit de periode van omstreeks 1900 nauwelijks te ontdekken is in deze wijk, op wat fraaie details na. Het mooiste voorbeeld is nog het Gabbema-gasthuis in de Wijbrand de Geeststraat (die buiten de route ligt maar heus wel bezocht mag worden) en de voormalige sigarenfabriek met directeurswoning aan het begin van de Vredeman de Vriesstraat. Echte Jugendstil zijn ze niet, ze waren in Leeuwarden kennelijk niet zo modegevoelig.

Wat er staat heeft kwaliteit genoeg en wat meer is: de wijken als geheel vormen een nagenoeg gaaf geheel. Elders moesten juist de laatnegentiende-eeuwse en vroeg-twintigste-eeuwse wijken onder druk van nieuwe ontwikkelingen vaak veren laten. De gebieden te weerszijden van het Nieuwe Kanaal hebben mogelijk ver genoeg van de economisch belangrijke stadsgebieden gelegen om daar geen schade van te ondervinden. Zelfs een fikse ingreep van de bouw van het PEB-kantoor in de jaren kort vóór en na de Tweede Wereldoorlog (arch. Baart en Wiersma) is niet storend, maar met zijn nieuw-klassieke uitdrukking een verrijking van de gevarieerde bouw van de wijken.

Het is dan ook geen wonder dat bij de inventarisatie van de jonge (1850-1940) architectuur in Leeuwarden de gebieden die het Nieuwe Kanaal flankeren, als bijzonder gebied zijn aangegeven, waardoor het in de nabije toekomst wel eens aangewezen kan worden als monumentaal gebied.

Een merkwaardig en bijzonder gebied in Leeuwarden

Leeuwarden had in de late Middeleeuwen een ovaalronde vorm gekregen waar in de jaren omstreeks 1600 een flinke omwalling van bolwerken en dwingers omheen werd gelegd. Dat was als verdediging bedoeld tegen vijanden die nooit op zijn komen dagen. Die omwalling heeft als manifeste grens de ruimtelijke ontwikkeling van de stad beperkt. De bebouwing van de stad verdichtte, maar buiten de stand kwamen langs de uitvalswegen (en dat waren waterwegen) wel enige uitbuurten tot stand, vooral bij het Vliet en langs de Ee. Verder was Leeuwarden, net als de andere Nederlandse vestingsteden, een compacte stad.

Een stad die in de loop van de achttiende eeuw steeds meer versmeerde. Aan het begin van de negentiende eeuw is orde op zaken gesteld. De oude stad werd opgeschoond en toen dat gebeurd was, wilde men ook van de vestingwallen af. Die hadden al lang geen functie meer en beletten, zo werd gemeend, een

onbelemmerende toetreding van licht en lucht in de stad. Met het slechten van de wallen zou de hygiëne gediend zijn. Toch moesten de wallen wel enigszins in wezen blijven, omdat ze sinds de achttiende eeuw al in gebruik waren geraakt als "wandeling", als kuierroute om van de hoge aarden wallen zowel over de stad als de omliggende landerijen uit te kunnen zien. De ontmanteling van de vesting en de aanleg van plantsoenen heeft ongeveer van 1820 tot 1850 geduurd. De stad kon toen met vertrouwen de toekomst tegemoet zien.

Die toekomst kwam spoedig: in de jaren 1840 raakte Leeuwarden over de weg aardig verbonden met de overige gewesten door de aanleg van rijkswegen. Het handelsverkeer vond echter nog vooral over water plaats. Daar komt in 1862 een nieuw vervoermiddel bij: de trein op de ijzeren spoorrails. Dat is aanleiding voor de gemeente om het gebied tussen de stad - de oude binnenstad - en het spoorstation te ontwikkelen. Stadsarchitect Thomas Romein ontwerpt het Stationskwartier dat tussen 1868 en 1880 gestalte krijgt. De kronkelende zuidelijke stadsgracht wordt rechtgetrokken en van kaden, de Willemskaden, voorzien, waar enkele pakhuizen maar vooral herenhuizen en villa's tot stand komen. Het wordt een wijk voor de welgestelden. Dit Stationskwartier ligt in tegenstelling tot het gebied ter weerszijden van het Nieuwe Kanaal wel in het economisch brandpunt van de stad en is in de afgelopen vijf jaar sterk veranderd. Dat is voorafgegaan door een jarenlang geleden ingezette verkantoring. Het Stationskwartier, vooral het westelijke gedeelte, heeft een nieuw aangezicht, de allure van de nieuwe tijd gekregen.

Was in de jaren 1860 een verkeerselement aanleiding tot de ontwikkeling van een hele wijk, een generatie later, in de jaren 1890, was dat opnieuw het geval. Toen werd het Nieuwe Kanaal gegraven en greep de gemeente die gelegenheid aan om opnieuw een stedelijk gebied te ontwikkelen. Wellicht heeft Thomas Romein hier ook als eerste plannen voor gemaakt, want de wens leefde al lang. Kort na het overlijden van Romein, begin 1881, begon men in 1882 voor het eerst officieel te praten over een kanaal dat de zuidelijke stadsgracht met de Tijnje moest gaan verbinden. Het ging toen nog uitsluitend over het verbeteren van het waterverkeersnet. Het voorlopige plan werd opgesteld door Romeins opvolger, J.E.G. Noordendorp, die in 1874 al hoofdopzichter bij gemeentewerken was geworden. Hij zou de kanaalplannenmakerij leiden tot hij eind 1894 naar elders vertrok. De vroegste plannen, begroot op drieëneenhalve ton, leverden niks concreets op omdat de gemeente de financiële gevolgen niet aankon.

In 1888 kwamen de plannen opnieuw ter tafel, want de noodzaak om de vaarwegen te verbeteren werd wel degelijk gevoeld. Er moest een goede verbinding komen tussen de vaarweg van Harlingen naar Leeuwarden en die welke naar Groningen en Lemmer leidden. Het ging op een belang dat het plaatselijk belang oversteeg en de gemeente heeft dan ook contact gezocht met de provincie. Gedeputeerden zagen dit in en er werden onderhandelingen geopend. Die sleepten zich enige tijd voort, want er moest duidelijkheid komen of de provincie of de gemeente de opdracht zou moeten verlenen met subsidie van de ander. Ook over de richting van het kanaal en andere zaken de uitvoering betreffende, was niet onmiddellijk overeenstemming. Toch waren de gesprekken constructief.

Op 26 mei 1891 besloot de gemeenteraad tot het graven van het kanaal onder voorwaarde, dat de provincie ook enkele punten van verantwoordelijkheid na zou

komen: er moest een provinciale subsidie van f 135.000,- komen en het kanaal zou met uitzondering van de walkanten en bruggen bij de provincie in beheer en onderhoud moeten komen. Bovendien zou de provincie de verbetering van de vaarwaters van Harlingen naar Leeuwarden en van de Tijnje tot Garijp ter hand moeten nemen. De zaak bleek nog niet geheel uit-onderhandeld en pas toen Leeuwarden de voorwaarde van de verbetering van de Harlingertrekvaart liet varen, ging de provincie meedoen. Zo was het bestuurlijke traject eind 1891 gelopen.

Daarna konden de echte voorbereidingen worden getroffen. Een van de lastigste opgaven was om de onteigeningsprocedure, nodig om alle gronden in eigendom te krijgen, goed te voeren. Het doel en de noodzaak tot de onteigening moesten duidelijk worden gemaakt en daar danken we een goede verantwoording aan:

"De Gemeente Leeuwarden is door hare ligging aan het kanaal van Harlingen tot de Dokkumer Nieuwe Zijlen en vandaar verder over de Lauwerszee en het Reitdiep verbonden met Harlingen en Groningen, diep 2.52 M onder A.P. (2.10 M onder zomerpeil). De vaart Leeuwarden op Lemmer-Stavoren en Groningen kan niet anders plaats hebben dan door een kanaal loopende van de Stadsbuitengracht door het Vliet of de Potmarge door de Tijnje, Wijde Greuns, Woudmansdiep, het Langedeel, de Langemeer en het Schalkediep tot het Nieuwe Kanaal onder Garijp, welk kanaal behoorende tot de kanalen van den 2en rang, niet meer diepte heeft dan 2.12 M onder A.P. (1.70 M onder zomerpeil), terwijl op het vaarwater Stroobos-Lemmer (Stavoren) door de Provincie eene diepte van 2.42 M onder A.P. (2 M onder zomerpeil) wordt onderhouden. Het belang van Leeuwarden in eene verbinding met genoemd vaarwater voor schepen van grooten diepgang is meermalen in den Gemeenteraad punt van behandeling geweest en nagenoeg eenparig erkend in de vergadering van 22 september 1891. De verbetering van het vaarwater de Potmarge moest om finantieele en technische redenen achterwege blijven. Ook op het Vliet worden in de drukke bebouwing en de geringen breedte finantieele bezwaren gevonden, zoodat de voorkeur verdiende het nieuwe kanaal van de stadsbuitengracht tot de Tijnje". "Herhaaldelijk is in overweging genomen of niet op eenigerlei wijze door verbetering van de bestaande vaarwaters, aan de belangen van de scheepvaart, waarmede de handelsbelangen en bijgevolg de welvaart der gemeente in nauw verband staan, zoude kunnen worden tegemoet gekomen, maar telkens stuitte men daarbij op onoverkomelijke bezwaren".

Het ging de gemeente dus niet echt om het verbeteren van het vaarwegennet. In die zin is de betekenis van het Nieuwe Kanaal volslagen veranderd. Het is een flinke binnenhaven geworden voor een zeer gevarieerde vloot die een verrijking voor de woonwijken betekent.

De directeur van gemeentewerken leverde in de vroege jaren-negentig een aantal plannen bij B & W in. Er werden in behandeld: de richting en het profiel van het kanaal, de aankoop of onteigening van de gronden en zelfs ook al ideeën over het ontwikkelen van een bebouwingsplan te weerszijden van het kanaal. Het kanaal zou aanvankelijk vrij dicht bij de spoorbaan komen te lopen en loodrecht in de Tijnje in het Oosten uitmonden. Na overleg met schippers werd gekozen voor een curve vlak voor de uitmonding, waardoor een veiliger overgang verkregen zou worden. De raad stelde begin 1892 die richting vast en tevens de breedte (35 meter, voldoende om bij dubbel parkeren ook nog scheepvaart in twee richtingen mogelijk te maken) en de

ligging van de twee draaibruggen (een in de Grachtswal die doorgraven moest worden en de andere in het verlengde van de weg Achter de Hoven). Voor de verdere uitwerking van de plannen wordt civiel-ingenieur L. van Krimpen aangetrokken. Hij stelt met Noordendorp bestek en tekeningen op voor het graven van het kanaal met bijkomende werken. Begin 1894 kan de aanbesteding gepubliceerd worden. Op 24 april wordt het werk gegund aan J. van Veen en A. Seters, aannemers te Voorburg, voor de som van f 207.400,-. De aannemers graven daarvoor een kanaal van 957 (het stuk tussen de twee bruggen) en 743 meter, dus in totaal 1700 meter. Van het eerste stuk moet de bodembreedte 35 meter zijn en bij dat stuk zullen walkanten gemaakt moeten worden; het tweede stuk zou een bodembreedte van 24,5 meter krijgen en daar mogen boordvoorzieningen gemaakt worden. In het bestek staan de plaatsen waar de uitgegraven grond moet worden geborgen en de samenstelling en grondstoffen van de twee bruggen nauwkeurig beschreven. Het ging het gemeentebestuur niet om het kanaal alleen. Het stond tevens een uitbreiding van de kom der gemeente voor ogen met een regelmatige bebouwing ter weerszijden van het kanaal. Noordendorp heeft daar al in 1891/2 aan gewerkt. In de tweede helft van de negentiende eeuw waren er op verschillende plaatsen rond de stad terreinen in exploitatie gebracht door de bouw van arbeiderswoningen: Klanderijbuurt, Tulpenburg en buurtjes bij het Vliet en in de omgeving van het Cambuursterpad. Het werden niet erf fraaie en hygiënische buurten; vooral bij Camstraburen ten westen van de Ee wals wildgroei ontstaan. De gemeenteraad had reserves ten aanzien van het zelf ontwikkelen van ruimtelijke en bouwplannen maar vreesde aan de andere kant onaangename ontwikkelingen.

Al in de lente van 1891 leverde Noordendorp een plan in met een indeling met rechthoekige, bijna vierkante bouwblokken. Een stratenplan om de ruimte te verkennen, zonder enige functionele aanduiding of differentiatie, van de eerste vijfhonderd meter ten oosten van de eerste brug die in de Grachtswal kwam. Wel waren kosten en opbrengsten uitgerekend. Bij grondprijzen van f 2,- tot f 4,50 (voor percelen aan het kanaal) per m² zou de opbrengst ruim f 360.000,- zijn. Riolerings- en bestratingen van 4220 strekkende meter kostten met de grond ruim f 250.000,- en het geheel sloot dus met een voordeel van f 110.000,-, een winst van meer dan 40%.

In september 1895, toen de graverij van het kanaal haar voltooiing naderde (men was begonnen nabij de Tijnje en men zou eindigen met de doorgraving van de Grachtswal) en Noordendorp als directeur van gemeentewerken inmiddels opgevolgd was door W.C.A. Hofkamp, leverde Van Krimpen een stedenbouwkundig ontwerp in dat even streng was als dat van Noordendorp, al waren de bouwblokken aanzienlijk groter. In het noordelijk gebied had hij in het midden tussen de gesloten bouwblokken een villaparkje geprojecteerd en het zuidelijk gebied gaf hij de westelijke helft de functie van woningblokken en reserveerde hij de oostelijke helft voor fabrieken, pakhuizen en entrepots. Hij gaf als eerste mogelijkheden aan van een redelijke infrastructuur met de bestaande bebouwing. Aan de stadszijde gaf hij in het verlengde van de eerste Kanaalsbrug de Kanaalstraat naar Achter de Hoven aan en bracht hij in het verlengde van de Oosterbrug ook de doorbraak van de Wijbrand de Geeststraat aan. Aan de oostelijke zijde verlengde hij Achter de Hoven over de tweede Kanaalsbrug naar het noorden. Hoewel deze verbinding nog in het niets eindigde, zouden latere ontwikkelingen hem voor wat deze infrastructurele voorstellen betreft gelijk gaan geven.

Een paar maanden na zijn aantreden had W.C.A. Hofkamp op 12 maart 1895 van B & W de opdracht gekregen om "*een plan te maken ter indeeling in bouwterreinen, van de aan weerszijden van het Nieuwe Kanaal beschikbare gronden*". Eind oktober zond hij zijn plan met toelichting naar het College. Er was inmiddels haast geboden, want op 25 november 1895 's morgens om acht uur zou het Nieuwe Kanaal zonder enige officiële plechtigheid geopend worden. Hofkamp verdeelde het langgerekte gebied in twee delen. Daar hij het gebied ten oosten van de tweede brug minder geschikt achtte voor woningen, stelde hij voor, mede omdat er gemakkelijk een spoorverbinding te maken was, om dit gebied aan te wijzen tot fabrieksterreinen. In het gebied tussen de twee bruggen konden dan naast pakhuizen en dergelijke vooral woonhuizen en kleine villa's komen. Bij het inplannen van de woonfunctie had Hofkamp ook het type bedacht: "*De groote vraag is, op welke wijze deze terreinen het best aan te leggen om huizen te krijgen voor menschen die ons de lasten helpen dragen en geen wijken aan te leggen voor menschen, die ons misschien de lasten zullen verzwaren*". De villaterreinen die hij zowel aan noord- als zuidzijde ontwierp, zouden volgens Hofkamp een goede prijs opbrengen en dankzij particuliere tuinen een aangename aanleg opleveren zonder dat dat veel onderhoud aan openbaar plantsoen zou geven.

De wegen hadden volgens Hofkamp een "*redegevende richting*" en maakten door de rondingen de wandeling aangenamer dan bij rechte straten het geval zou zijn. Hij zag ook het probleem van de beperkte beweging in het gebied, suggereerde in de toelichting enkele verbindingen om het isolement op te heffen, maar meende vooral beweging te hebben gevonden door het schijfvormige terrein tussen het kanaal en de weg die later Vredeman de Vriesstraat zou heten, te bestemmen voor exercitieveld en harddraversbaan. De gemeente zou zich daar kosten mee uitsparen en de aangrenzende percelen zouden aantrekkelijk worden voor villabouw. De wegen zouden in de meeste gevallen met twee rijen bomen beplant worden en een breedte van ongeveer elf meter ontvangen. De rooilijnen moesten vijf meter achter de grenzen van de wegen komen. Hofkamp meende dat het wegennet met trottoirs, plantsoen, gas- en waterleiding, riolering enzovoort zo spoedig mogelijk aangelegd moesten worden om zo snel mogelijk kopers voor de bouwterreinen te vinden.

Het plan werd serieus genomen en in druk uitgegeven. De verbindingen zijn minder dan die van het plan-Van Krimpen. Hofkamp lijkt zich geheel geconcentreerd te hebben op de ovale terreinen met villa's in het centrum. Voor het overige waren de bouwpercelen onhandig smal en diep. Desgevraagd reageerde de Kamer van Koophandel negatief. Dit instituut wenste in de zuidelijke wijk tussen kanaal en spoorlijn uitsluitend pakhuizen, fabrieken en andere inrichtingen ten dienste van handel, nijverheid, scheepvaart en scheepsbouw. De gemeenteraad ontving het plan wèl positief, vooral het "*behagelijk en riant aanzien*". Het noordelijk gedeelte en de eerste twee bouwblokken van het zuidelijke (tot en met de Maria Louisastraat) wenste hij vast te stellen. Kosten van riolering, bestrating en dergelijke van dat vast te stellen gebied werden geraamd op f 147.000,-. Voor de verdere invulling van het zuidelijk gebied gingen raadsadviescommissies zich over de plannen en adviezen buigen. Intussen werden ook minimumprijzen vastgesteld en de voorwaarden bij de uitgifte van grond; ook de bepalingen van bouwkundige en stedenbouwkundige aard en die welke de welstand van het gebied moesten garanderen.

De percelen in de eerste twee blokken aan de noordzijde en die bij de Verkorteweg en Maria Louisastraat werden het duurst en gingen toch redelijk snel van de hand; de verkoop van die van de overige noordelijke terreinen ging niet volgens verwachting. Helemaal bij de tweede Kanaalsbrug gingen in 1896 de eerste industriële terreinen van de hand. Aan de zuidzijde voor de Coöperatieve Stoomzuivelfabriek en aan de andere zijde voor een lebbendrogerij. Dit laatste bedrijf was binnen tien jaar al weer verdwenen, maar de woning staat er nog: Emmakade 173, een van de fraaiste panden in neorenaissancestijl van het gehele gebied. In 1898 zijn enkele plannen gemaakt om een voorgenomen, maar nooit gerealiseerde tramlijn naar Suawoude ruimte te geven in het zuidelijk gebied.

Voor het zuidelijk gebied werd de inrichting in november 1899 door de raad vastgesteld. Er bleek geen markt te bestaan voor villabouw. In het noordelijk gebied bleef het stratenverloop hetzelfde, maar het schijfvormige gebied omsloten door de curvende Vredeman de Vriesstraat, kreeg niet de bestemming van exercitieveld met drafbaan noch die van de later voorgestelde terreinen voor het "football-spel", maar werd ook in perceel verdeeld en als bouw kavels verkocht. In het zuidelijk gedeelte werd helemaal van het villapark afgezien. Er kwam een structuur van rechthoekige bouwblokken tot stand, maar in het smalle en langgerekte gebied kwamen toch wel enige ruimtelijke verrassingen, waardoor saaiheid vermeden is. Een tussenstraat (Gysbert Japicxstraat) deelt het gebied in de lengte in tweeën en ontvangt toegangen door twee vorkvormige straten (Johan Willem Frisostraat en Emmastraat). Op eenderde van de lengte komt een parkje (Oranje Nassaupark) en op tweederde een rechthoekig plantsoen (Emmaplein). De parallelweg (Willem Lodewijkstraat) en dwarswegen worden met dubbele rijen bomen beplant; de vrij smalle Gysbert Japicxstraat (15 meter breed, waarvan tweemaal 1,50 meter privéterrein voor de rooilijn) krijgt geen beplanting. Aan de Willem Lodewijkstraat komen dezelfde ondiepe privéruimten, de andere straten krijgen voortuintjes van 5 meter. Op onderdelen gewijzigd op 23 januari 1902, wordt het plantsoen bij het Emmaplein, dat aanvankelijk een verkleinde herhaling van het Oranje Nassaupark zal worden, pas in juni 1905 tot een circuit omgevormd. De vorkvormige Emmastraat, een formeel antwoord op de gelijkvormige Johan Willem Frisostraat, staat dan al vast. De terreinen die gelegen waren aan het kanaal (noordzijde) gingen moeilijk in particuliere handen over en mede door een schrijven van enkele raadsleden, die algehele openbare verkoop van de bouwterreinen voorstelden, werd door de gemeenteraad besloten om de genoemde terreinen te veilen. Kort daarvoor had men door het kopen van grond de beperkte maat van de kavels kunnen vergroten. Een jaar daarop trok de gemeenteraad het oorspronkelijke grondplan van de uitbreiding in om een geheel nieuw plan vast te kunnen stellen. De al aangelegde straten bleven gehandhaafd, maar de Margareta de Heerstraat en de Johannes Semsstraat werden ontworpen en tot de Wijbrand de Geeststraat, de Sijbrandus Leostraat en Willem Loréstraat werd in principe besloten. Pas in 1904 kon een perceel aan de Grachtswal verworven worden waardoor de doorbraak van de Wijbrand de Geeststraat gerealiseerd kon worden. Door deze veranderingen werden de verbindingen met de omliggende gebieden aanzienlijk verbeterd. In november 1902 had de vereniging de Ambachtsschool het grootste deel van bouwblok III (tussen de Menno van Coehoornstraat en Jacob van Akenstraat) gekocht en in 1903 kwamen er plannen om het schijfvormige sportterrein toch te bestemmen als bouwterrein. Na een hevige strijd over het voorstel van Hofkamp, dat B & W steunden en dat men verpakte in een amendement van enkele raadsleden en een tegenvoorstel van een ander raadslid,

werd in december 1905 besloten om het hele terrein, in tweeën gedeeld door een straat (de Alma Tademastraat) te doen bebouwen en het terrein noordelijk hiervan voor sportterrein te bestemmen. De straat die de nieuwe bouwblokken scheidde, zou mettertijd door middel van een brug in verbinding worden gebracht met het Emmaplein aan de overzijde van het kanaal. Dat is veel later tijdelijk het geval geweest. Eind 1905, tien jaar nadat de eerste serieuze plannen voor de stadsuitbreiding ter tafel kwamen, was het stedenbouwkundige plan van het gebied te weerszijden van het kanaal afgerond; de uitvoering was nog niet helemaal voltooid en de bebouwing nog niet overal tot stand gekomen. Op twee plaatsen zou de structuur nog ingrijpend veranderen. Het sportterrein bij de Ambachtsschool werd in de jaren-twintig in tweeën gedeeld waarna het oostelijk deel tot bouwblok werd bestemd. De westelijke rooilijn van dit blok werd gelijkgetrokken met die van de Alma Tademastraat en de Bote van Bolswertstraat. De straat werd doorgetrokken, waarmee het kleine plantsoen op de kruising van straten moest verdwijnen.

Conclusie

Hofkamp lijkt met zijn stedenbouwkundige plannen weinig praktisch te zijn geweest. Hij lette meer op de bevallige vormen dan op adequate verbindingen. Hij zag heel optimistisch wel mogelijkheden voor een royaal plan. Ook Burgemeester en Wethouders, getroffen door Hofkamp's fraaie ontwerpen, werden er door de praktijk en door de nuchtere raadsleden steeds weer op gewezen dat een fraaie wijk moeilijk te exploiteren was. Keer op keer moesten de plannen bijgesteld worden. Men deed dit niettemin met zorg, zodat er een wijk ontstond met een grote afwisseling aan straatvormen, die ondanks de gesloten bebouwing een levendige indruk oplevert. De ontwerper en het bestuur hebben er geen rekening mee gehouden, dat er een tijd zou komen dat het gebied tot de schil van Leeuwarden zou gaan behoren en er daardoor een functie bij zou krijgen: gebied voor doorgaand verkeer. De functie van buitenwijk kan het in de huidige verschijningsvorm nog wel dragen. De geschiedenis heeft het conflict tussen het formalisme van Hofkamp en het expansionisme van de Kamer van Koophandel hier als vanzelf opgelost. De gematigde bedrijvigheid voegt zich vrij harmonieus in de woonfunctie.

Schepen aan de Emmakade

Het graven van het Nieuwe Kanaal was weliswaar aanleiding om een nieuw stadsdeel te ontwikkelen, maar de behoefte aan verbetering van het waterverkeersnet was het oorspronkelijke uitgangspunt.

Aan het einde van de vorige eeuw waren niet alleen de steden in Friesland verbonden door een stelsel van kanalen, meren en vaarten, nagenoeg elk dorp was eveneens per schip te bereiken. De binnenscheepvaart had zich qua type schip en afmetingen aangepast aan dit vaargebied en ook aan de te vervoeren vracht die varieerde van turf, terpaarde, mest, takkenbossen, aardappelen, bieten, steen, zand, grind, graan tot levend vee. Kermissen verplaatsten zich per schip en de beurtschepen vervoerden alles wat te vervoeren was.

Natuurlijke omstandigheden: ondiepten en engten, en door de mens opgeworpen "belemmeringen": grachten en bruggen in dorpen en steden, bepaalden de scheepsmaten. Alleen zeer kleine schepen, zoals schouwen en tjotters - soms met enkele zakken aardappelen aan boord -, pramen en tjalkjes konden in het centrum

van de stad of in de dorpen hun waren halen en brengen maar waren door hun geringe afmetingen en minimale accommodatie tegelijkertijd beperkt in hun vaargebied. Kortom, de aanpassing aan de vaarwegen kende grenzen.

Met de opkomst van de stoomschepen en de ontwikkeling van de vrachtvaart ontstond het besef dat de binnenvaart andersom ook eisen kon stellen aan de vaarwegen voor wat betreft breedte en diepte en zoals gezegd valt hieruit de aanleg van het Nieuwe Kanaal te verklaren.

De Provinciale Waterstaat had de vaarwegen in Friesland ingedeeld in drie klassen, elk te gebruiken door schepen met vastgestelde maximale afmetingen. De grote doorgaande kanalen waren vaarwaters eerste klasse voor schepen met afmetingen tot 31,50 x 6,30 x 2,20 meter. Op het vaarwater tweede klasse mochten schepen varen met een maximale lengte van 21,50 meter en in de kanalen van de derde klasse waren uitsluitend zeilschepen toegestaan die niet langer waren dan 14,50 meter. Het grootste deel van de vaarwegen in Friesland behoorde tot de derde klasse en de scheepvaart was als gevolg daarvan kleinschalig. Toch moesten deze kleine schepen ook voldoen op de grote meren. Dit stelde hoge eisen aan schipper, schip en tuigage.

De klassering heeft een zeer duidelijke invloed gehad bij de bouw van schepen in Friesland maar ook op de woonomstandigheden van de schippersfamilie waarvan alle leden - soms talrijk - tevens bemanningslid waren en vaak het jaagpad opgestuurd werden om de kosten van het huren van een paard te besparen. Mensen die hun hele leven aan boord gewoond hebben, vragen zich nu af hoe het mogelijk was dat zij met zes, acht, tien of soms meer personen in het achteronder of roefje van een tjalk hebben kunnen leven. "*Het ging gewoon*"; iedereen was gewend aan de beperkte ruimte en veel persoonlijke spullen had men niet.

In 1911 werd door de overheid een onderzoek gedaan naar de omstandigheden in de binnenschipperij. In het **Verslag der Staatscommissie tot het nagaan van den toestand waarin het binnenschipperijbedrijf verkeert** schreef men: "*In een ruimte die op 't land zelfs voor woning van één mensch zou worden afgekeurd, leeft daar een heele familie, slaapt er, kookt er, vertoeft er met slecht weer heel den dag, moet er alle huiselijke bezigheden verrichten*".

Niet alleen de "friese maten" hebben een belangrijke invloed gehad. De wensen van de schipper/eigenaar en het voor hem beschikbare budget speelden bij de bouw van de schepen ook een grote rol. De één wilde veel laadvermogen, de ander wilde een snel schip en de Friese schippers besteedden veel aandacht aan de afwerking van hun schip, hadden daar althans doorgaans extra geld voor over.

Het zal duidelijk zijn dat op een snijpunt van vaarwegen, zoals in Leeuwarden omstreeks 1900 een grote verscheidenheid aan schepen van landelijke en lokale vaart elkaar ontmoette. In het Nieuwe Kanaal moeten haast alle typen vrachtschepen die op de Nederlandse wateren voeren, te zien zijn geweest: pramen, bolschepen, boltjalken, zeetjalken, groningen-, hollandse- en friese tjalken, aken, klippers al of niet met een "paardekont", hagnaars, paviljoentjalken, klipperaken, steilstevens, skûtsjes. In de jaren-twintig kwamen daar de motorschepen bij, de zogenaamde "luxe motors", een geduchte concurrent van de zeilvaart.

Gedurende de jaren-dertig had de binnenvaart zwaar te leiden onder de economische crisis. De Tweede Wereldoorlog zorgde voor een korte opleving van de zeilvaart. Olie was schaars en vele schippers zetten de zeilen weer bij. Rond 1949 zette de motorisering van de vloot echter door. Tegelijkertijd werd de vrachtauto naast de trein de grote concurrent. De kleine zeilende vrachtschepen, al of niet met hulpmotor of opduwer kwamen voor de wal te liggen., werden verkocht voor de sloop of voor ombouw tot woonschip. Andere schippers verbouwden of verlengden hun schip en probeerden met een sterke motor met de tijd mee te gaan.

Sanerings- en sloopregelingen aan het eind van de jaren-zestig zorgden voor versnelde afvloeiing van de verouderde schepen uit de vloot. Onder de snijbranders zijn toen honderden fraai belijnde schepen tot schroot verwerkt, waarmee belangrijk cultuurgoed voorgoed verdween.

Aan het eind van de jaren-zestig, toen slechts een handvol tot woonschip verbouwde skûtsjes in de Leeuwarder grachten lag afgemeerd, werd een kentering waarneembaar. Een aantal enthousiaste liefhebbers van traditionele schepen begon met het restaureren van de zeilende vrachtschepen. Om de kosten te dekken werd met geïnteresseerde (betalende) passagiers gevaren. Min of meer toevallig werd zo de basis gelegd voor een thans bloeiende bedrijfstak: de charter/passagiersvaart. Niet alleen kunnen de kostbare schepen en hun restauraties enigszins rendabel worden gemaakt, ook zijn de voorheen vrijwel uitgestorven beroepen van mast-, blok-, zeil- en zwaardenmaker nieuw leven ingeblazen. Sinds 1974 bestaat de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig die het restaureren van traditionele binnenschepen wil stimuleren en coördineren.

Een nadelig effect van de recente ontwikkeling is de omstandigheid, dat voor het gerief van passagiers en uit concurrentieoverwegingen concessies worden gedaan aan de authenticiteit van de schepen. Het verdient daarom aanbeveling sommige schepen als monument aan te merken en de eigenaars net als bij onroerende monumenten tegemoet te komen in de hoge kosten van restauratie en onderhoud.

Het besef dat gerestaureerde zeilschepen in een gracht het stadsgezicht verrijken, is in ieder geval tot uitdrukking gebracht in het beleid van de gemeente Leeuwarden inzake de toekenning van ligplaatsen, want in beginsel mogen alleen voormalige bedrijfsvaartuigen in de grachten ligplaats kiezen. Intussen heeft een aantal min of meer originele vrachtschepen uit de periode van de zeilvaart en de vroegste motorvaart ligplaats gekozen in het water aan de Emmakade, een extra dimensie aan de monumentale gebouwde en ingerichte omgeving. Ze kunnen worden onderscheiden in de families van de tjalken, aken, klippers en steilstevens terwijl de zogenaamde "luxe motor" en de beurtscheepjes ook vertegenwoordigd zijn.

Beurtschepen ontleen overigens hun naam aan een regeling, in de achttiende eeuw door de Amsterdamse geschiedschrijver Wagenaar als volgt omschreven: *"In 't eerst, geschiedde dit varen, over en weder op onbepaalde tyden. Doch, door den tyd werden'er, op de meeste binnenlandse plaatsen, die aan de zee, aan de rivieren, of aan de binnenwaters, gelegen waren, veeren opgereggt, welken, op bepaalde tyden, door een, of meer schippers, over en weder bevaaren werden"*. De regeling betekende regelmaat voor de schippers en verladers, vaste tarieven en een eerlijke verdeling van de vracht.

Aken worden onderscheiden in visaken, zoals de Lemsteraak waarvan een visserman-uitvoering ligt afgemeerd voor perceel Emmakade 74, en de niet op steven gebouwde vrachtschepen. Met niet op steven gebouwd wordt bedoeld, dat planken of platen van de sloop in het voorschip en eventueel in het achterschip bij elkaar worden gehouden zonder gebruik van een stevenbalk. Het valk of de bodem is bij de uiteinden van het schip opgelicht en het oplopende gedeelte wordt "heve" genoemd. Een bijzonder fraai exemplaar van een zogenaamde Hasseleraak ligt, nog ongetuigd, ter hoogte van de Emmastraat.

De klipper zoals wij die kennen uit de binnenvaart, werd gebouwd als ijzeren of stalen zeilschip voor de vrachtvaart, de vorm geïnspireerd door de bekende zeeklippers. De klipperbouw ving aan in het laatste kwart van de vorige eeuw. Aanvankelijk gebouwd als zeilschip, werden vele klippers gemotoriseerd in de periode tussen de wereldoorlogen. Het gebruik van ijzer en later staal kon de klipper zijn kenmerkende uitwaaiende kop en sterk gepiekt achterschip geven, gebouwd op snelheid als antwoord op de concurrerende stoomvaart. Andere typische kenmerken van de klipper zijn: een s-bocht in de voorsteven, een plat vak, de zijden staan niet stil - dat wil zeggen dat de spanten een verschillende breedte hebben - en in het bijgesneden en duidelijk gepiekt achterschip, het wulf, is het roer doorgestoken.

Bij een klipper met een rond achterschip (meer ruimte) hebben we te maken met een klipperaak en als de achterzijde wat zwaar is uitgevallen met een "klipper met een paardekant". Bij de eerste Kanaalsbrug tegenover Emmakade 8 ligt een bijzonder fraaie tweemastklipper afgemeerd. De achtermast (bezaan) diende om met behulp van de fok het lange schip door de wind te brengen maar ook om, met een tot brughoogte gestreken hoofdmast en een geschoten (neergehaalde) steng (topmastje op de bezaan), al zeilende onder de spoorbruggen over de Rijn te varen. Een voorbeeld van een zeer geveegde, op snelheid gebouwde Friese klipper, gebouwd in 1905 bij Bodewes Maartenshoek, gerestaureerd maar nog niet getuigd, ligt tegenover Emmakade 71. Een voorbeeld van een gemotoriseerde klipper is te vinden aan de kade ter hoogte van de Nieuwe Weme.

Tjalken zijn het product van een eeuwenlange evolutie in de scheepsbouw. Reeds in de zeventiende eeuw voeren er schepen die op de nog bestaande tjalken lijken. Het waren rond de eeuwwisseling de meest voorkomende zeilende vrachtschepen in hout en staal op de binnen- en kustwateren. Ze zijn herkenbaar aan de rechthoekige vorm en de gekromde voorsteven, de invallende boeisels bij voor- en achterschip en het aangehangen roer. De breedte bedroeg een vierde tot een vijfde van de lengte. We kennen ze onder de benaming van bolschepen, zee- en Groninger tjalken, de Friese tjalk en de koftjalk maar het meest bekend in Friesland waren de skûtsjes, laag en sierlijk gebouwd. Kop en kant waren sterk geveegd om op snelheid te kunnen varen. Omdat het normale vaargebied van de skûtsjes uit smalle vaarwaters met veel vaste bruggen bestond, hebben de schepen een lage roef, met de roefingang midscheeps. Ook is de mast onderdeks strijkbaar. Onderdeks bevindt zich een contragewicht waardoor al zeilende de mast gestreken en weer overeind gezet kan worden. De mast staat ver naar voren maar door de botteloef, een ijzeren uithouder, kan de fok naar voren worden geplaatst zodat het zeilevenwicht bewaard blijft.

Naast de aanwezige zeiltjalken en skûtsjes ligt een voor de gemotoriseerde vracht geschikt gemaakte tjalk - zij het met "opduwertje" - bij de Vredeman de Vriesstraat. De Noordster is gebouwd in 1906 bij Barkmeijer te Brittil. Een mooi exemplaar van een steilsteven ligt afgemeerd tegenover Emmakade 22. Voorbeelden van luxe motors zijn te vinden bij het Oranje Nassapark, het Emmaplein, ter hoogte van Emmakade 44 en 88 en bij de Vredeman de Vriesstraat.

1. Eerste Kanaalsbrug

Het ontwerp voor de eerste Kanaalsbrug komt van de tekentafel van stadsarchitect J.E.G. Noordendorp, met assistentie van civiel-ingenieur L. van Krimpen. De brug is geslagen op de plaats waar nog tot 1894 een aaneengesloten rij herenhuizen stond. Zeven huizen moesten onverbidlijk wijken om de aansluiting van het nieuwe kanaal op de zuidelijke stadsgracht te kunnen bewerkstelligen.

De ijzeren draaibrug staat op een draaipijler in het midden en twee landhoofden, alle van gele klinkers gemetseld en voorzien van afdekplaten en hoekblokken, uitgevoerd in hardsteen en basaltlava. De leuning van gietijzer zijn eenvoudiger uitgevoerd dan het bestek aangeeft en zijn later door nieuwe vervangen. De nog wel oorspronkelijke lantaarns, vier in getal, kennen een opbouw van sokkel, basement, schacht en kapiteel en zijn ook van gietijzer. Ze dragen de opschriften "ANNO" en "1895". De brug is vervaardigd door de Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij te Leiden. De firmanaam is nog te lezen aan de oostzijde van de brug, omgeven door een fraai rolwerkcartouche. Aan de westzijde van de brug is het stadswapen van Leeuwarden aangebracht. Het draaiwerk is geconstrueerd van een ijzeren spil in een gietijzeren spilhouder, raderwerk en een tandring. De brug heeft bij geopende stand twee doorvaartopeningen van zeven meter.

Het brugdek bestaat uit een onder- en bovenbouw van eike- en grenehout. Langs de binnenkant van de leuning werden verhoogde dekken voor de voetgangers gecreëerd. De brug werd aan beide zijden van afsluitbomen voorzien. Geruime tijd na de bouw van de brug werd aan de zuidoostzijde een wachtershuisje geplaatst.

De brug voldeed in de jaren-zeventig steeds minder vanwege de trage, namelijk handmatige bediening. Men wilde de brug vervangen. Dit stuitte echter op weerstand van Monumentenzorg en buurtbewoners. In 1983-1984 werd de brug ingrijpend gerestaureerd. De eerste Kanaalsbrug is het laatste exemplaar van het grote type gietijzeren draaibrug in Leeuwarden en vormt een uniek monument van techniek.

2. Oostergrachtswal 129

Het statige herenhuis op de hoek van Oostergrachtswal en Emmakade huisvest sinds 1964 de stichting Het Bakken, thans het Centrum voor Volwassenen Educatie. Na de gereedkoming in 1871 maakte het deel uit van een rij voorname panden met fraaie geveldetaillering. Het plan voor dit huis is gemaakt door de bekende Leeuwarder architect H.R. Stoett (1837-1887), die onder meer het Stadhouders Hof verbouwde en de Harmonie ontwierp, evenals vele markante hoekpanden in de stad. De opdrachtgeefster, de weduwe van Sloterdijk-Andreae die hier ook woonde, liet

het bouwen voor haar zoon Johannes Leonardus Sloterdijck, kantonrechter te Leeuwarden. Aan de bepleisterde voorgevel zijn de voor Stoett kenmerkende detailleringen te zien, ontleend aan het neoclassicisme: een hardstenen plint met profiel, daarop gegroefde pilasters met fantasiekapitelen, voor de tweede bouwlaag pilasters met composietkapitelen en tenslotte onder de goot met tandlijst een gepleisterde band met stucversieringen tussen dubbele consoles op de hoekrisalieten. De licht getoogde ramen worden bekroond door een kuif. De zijgevel was tot 1894, toen de aanleg van het Nieuwe Kanaal aanving, een blinde muur. Na het slopen van het aangrenzende pand zijn openingen in de gevel gemaakt. Beneden vensters en een deur, op de verdieping onder andere een gekoppeld raam. Het interieur is volledig aan de huidige gebruiksfunctie aangepast, waarvoor de oorspronkelijke decoraties moesten wijken. Het hoekgebouw bepaalt sterk het stadsbeeld op deze markante plek.

3. Emmakade 1 (koffiebranderij)

De naam van de firma R.H. Dijkstra, handelaars in thee en koffie, duikt regelmatig op in de rekeningboeken van architect Hendrik Kramer (1850-1934). Als nog eens een bedrijfsgeschiedenis wordt geschreven, dan moet beslist aandacht worden besteed aan Dijkstra's rol als opdrachtgever. Was het bedrijfseconomisch interessant, vanuit de maecenaats-gedachte of gewoon uit pronkzucht dat eerst Rients Hendriks en later z'n zoon Gerrit telkens bij één van de beste Leeuwarder architecten van rond de eeuwwisseling aanklopte? Bijvoorbeeld het schitterende woonhuis Oostergrachtswal 93 (1883/'4), het ongewoon rijk uitgevoerde theepakhuis Eewal 86 (ca. 1895) en ook weer het in 1922 als koffiebranderij verrezen Emmakade 1 komen van Kramer's tekentafel.

Twee dingen vallen aan dit pand op. De situering: het staat vreemd ver uit de rooilijn, in feite in de tuin van Oostergrachtswal 127 dat ook in Dijkstra's bezit was, en daar heeft het stadsbestuur destijds ook ontheffing van geldende voorschriften voor verleend. En het uiterlijk: het oogt meer als een pakhuis dan als een bedrijfsinrichting. Voor Kramer's en Dijkstra's doen is de koffiebranderij ongebruikelijk sober, functioneel vormgegeven, met muurwerk van grauwbroune klinkers zonder enige franje behalve hanekammen boven de vensters en enkele strekkenlagen van zwartgesmoorde baksteen ter beëindiging van de voorgevel. De getrapte zijgeveltoppen - Kramer paste ze vaker toe - zijn de belangrijkste decoratieve elementen. Ze kragen licht uit, de treden hebben zware kunststenen afliesingen en bovenop zijn segmentvormige frontons gezet.

In latere tijd is de Leeuwarder Asphalt Industrie nog een tijd gebruiker van het pand geweest.

4. Emmakade 1 bis (Nieuw Apostolische Kerk)

Het godshuis van de Nieuw Apostolische Kerk staat op een plek waar de rooilijn licht knikt. Uiterlijk doet het nauwelijks aan een kerkgebouw denken. Het is één van de weinige kubistisch vormgegeven gebouwen in Leeuwarden uit zijn tijd. Het pand werd in 1933 gebouwd door J.S. Tiemstra naar ontwerp van architect J.W.H. Reyner Jz, beide uit Nijmegen. Het aannemersbedrijf van Tiemstra heeft vaker voor het kerkgenootschap gebouwd.

De Nieuw Apostolische Kerk ontstond in 1832 in Albury in Engeland. "Nieuw Apostolisch" betekent dat men zich beschouwt als de heropricting van de oorspronkelijke apostolische kerk. De kerk telt wereldwijd zo'n zeven miljoen leden. Zij is regionaal opgedeeld in zogenaamde Aposteldistricten. In Nederland werd de eerste geloofsgemeenschap in 1863 in Amsterdam gevormd vanuit Hamburg. In Leeuwarden werd de eerste bijeenkomst in 1898 gehouden aan de Schrans. Later had men nog een verenigingsgebouwtje aan Achter de Hoven.

Het eerste ontwerp van Tiemstra en Reyner voorzag in een kerkzaal naast een woonhuis met consistorie. De schoonheidscommissie keurde dit ontwerp af omdat de rooilijn zo te ver naar voren zou komen. De commissie had bovendien moeite met de platte daken. In het nieuwe, wel uitgevoerde ontwerp plaatste de architect de kerkzaal in de breedte achter de consistorie. De zo ontstane bouwvolumes doen het pand in lijn goed aansluiten bij de buurpanden.

De gevels zijn gemetseld van platte gele stenen in een regelmatig Vlaams verband. Door een hoge plint van grotere zware baksteen is aansluiting met de panden 1 en 1a verkregen. Onder de grindbetonnen dak- en schoorsteenplaten zijn ter versiering rollagen van afwisselend gele en zwarte kleur aangebracht.

In 1975 onderging de kerk een renovatie. Met een weinig gelukkig resultaat. Toen zijn ook de bijzondere glas-in-loodramen verplaatst naar boven de nieuwe ingang. Ze zaten oorspronkelijk in de vensters in de westgevel van de kerkzaal en beelden het embleem van de kerk uit: een levenszee met rijzende zon waaruit het kruis ten hemel stijgt. De ramen zijn vervaardigd door de destijds gerenommeerde Noordnederlandsche Electriche Glasslijperij (NEG) in Groningen. De merkwaardige verticale stijlen voor deze ramen zijn wellicht aangebracht om de horizontaliteit in de architectuur te breken en het glas-in-lood beter bij de nieuwe ingangspartij te laten aansluiten.

Het interieur van de kerkzaal is sober. De liturgie der diensten is meer gericht op innerlijk en gemeenschappelijk geloofsbeleven dan op uiterlijk vertoon. Enkele wanden zijn nog bekleed met de oorspronkelijke triplex lambrisering. In 1952 werd op de galerij het huidige pneumatische orgel geplaatst, afkomstig uit de Utrechtse Leeuwenbergkerk. Het orgel heeft 15 sprekende stemmen, verdeeld over twee manualen en een pedaal.

5. Emmakade 13

Architect A.J. Feddema bouwde in 1902 in eigen beheer een merkwaardig, riant herenhuis op de hoek met de Margareta de Heerstraat. Hij ging er niet zelf wonen, maar verhuurde het aan mr Albertus Baron van Harinxma thoe Slooten die er tot 1910 heeft geresideerd.

Het pand heeft het huidige aanzien gekregen door een ingrijpende verbouwing in 1935 onder architectuur van Arjen Witteveen voor koopman W.G.M. Bary. Feddema's wonderlijke creatie werd ontdaan van de kantelen op de daklijst en gebogen kozijnen. Een idee van Witteveen om in aansluiting op de panden 9 en 11 een plint van rode steen en daarboven bepleistering aan te brengen, vond geen genade bij de schoonheidscommissie; de nieuwe gevel moest in schoonwerk.

Merkwaardig aan het pand is nu dat de muur op een 75 cm hoge, donkere plint geheel is opgetrokken in zogenaamd kops verband, met platvolle voeg. Dit verband wordt in het algemeen slechts toegepast bij dikke muren of ongunstige maatverhoudingen. De sporen van de oorspronkelijke ramen zijn overigens in de gevel nog te traceren.

Het ingangsportaal aan de Margareta de Heerstraat is voorzien van hardstenen stoeptreden en kreeg een in driekwartsteen gemetselde rondboogsluiting. De kelderraampjes naast de ingang bezitten nog de oude hekwerkjes.

In het interieur hebben sommige vertrekken de oorspronkelijke stucplafonds uit 1902, terwijl in de salon en de studeerkamer de in 1935 aangebrachte triplex lambriseringen nog aanwezig zijn.

6. Emmakade 15-17

Architectonische hoogstandjes bestaan bij de gratie van slechte ontwerpen. Een cliché, dat niettemin best af en toe mag worden herhaald. Wanneer aan Hendrik Kramer - diens naam valt hier vaker - nog eens een tentoonstelling en een boek worden gewijd, verdient het dubbele herenhuis Emmakade 15-17 het om als een juweeltje te worden opgevoerd. Stilistisch is het voor Leeuwarden een monumentaal curiosum door de combinatie van de destijds gangbare vernieuwingsarchitectuur met elementen die doen denken aan een Zwitserse villa of chalet. En in details bezit het ontwerp een hoge graad van precieze verfijning. De grote schoorstenen in huisvorm met een pannenaafdekking en met galmgatachtige openingen zoals bij een kerkstoren mogen ter illustratie dienen.

Gevelontwerpen en grondplannen van Emmakade 15-17 zijn bewaard gebleven en bevinden zich nu op het gemeentearchief van Leeuwarden. Kramer tekende ze in opdracht van de bouwspeculant en timmerbaas Pieter Vonk, die in deze omgeving meer projecten op de rails zette, ook de herenhuizen Emmakade 21-15 iets verderop. De bouwtekeningen dateren uit het voorjaar van 1903 en de woningen zullen wel binnen een jaar zijn voltooid. De huizen verkeren niet meer in volledig originele staat; een beetje geoefend oog kan buiten zien dat de rechtererker is vernieuwd en binnen zijn in de loop der jaren wel meer moderniseringën uitgevoerd. En ook valt de eenvoud van het glas-in-lood van de bovenlichten niet helemaal te rijmen met de overheersende indruk van weelde en met wat toentertijd mode was; zijn ze misschien ook vervangen? Toch doen deze dingen weinig af van het totaalbeeld van grote architectonische zorg. Een beeld dat natuurlijk mede te danken is aan de voorname ligging en de noodzakelijke kapitaalcracht van de door Vonk beoogde kopers.

De bijzondere schoorstenen zijn genoemd. Enkele andere getuigenissen van zorg: de levendige verdeling van de Emmakade-gevel in vakken van verschillende maat en de dieptewerking door terugwijkende en risalerende delen, een expressief spel van erkers/balkons en portiekachtige, van een afzaatluifel voorziene ingangspartijen waarbij de ene als het ware inwendig en de andere uitwendig is geplaatst. Ook voor de straathoek werd een fraaie oplossing bedacht. Hier een afschuining en als gevelbeëindiging een kleine top en een kapje op schoren; die vult de ruimte tussen de grote toppen onder de elkaar haaks kruisende zadelkappen.

7. Vredeman de Vriesstraat 1-3 (sigarenfabriek en directeurswoning)

Uit kaartmateriaal van de eerste jaren van onze eeuw blijkt dat de fabriek en directeurswoning er dan net staan. Aan de merkwaardige, wat teruggerooide situering lijkt het alsof het complex nog tot stand gekomen is volgens het begin 1896 vastgestelde plan Hofkamp. Het staat dan op de hoek van het noordelijke villapark. Het zou, ondanks de gedeeltelijk industriële bestemming, niet in een dergelijk park hebben misstaan. De precieze bouwdatum, noch de architect is bekend. De opdrachtgever wel: D. Hoekstra die er een sigarenfabriek stichtte.

Mogelijk heeft het inventieve broederpaar Hero en Zijtse Feddema de fabriek met woning ontworpen, maar nog aannemelijker is het dat de Franeker bouwmeester Nicolaas Adema de architect is. Van Adema is in Leeuwarden met zekerheid één gebouw aan te wijzen: de rijwielfabriek aan de Schrans (thans Luxen). Hij durfde de nieuwe tendensen van Jugendstil en Art Nouveau aan, maar mengde die wel op een zeer decoratieve wijze met andere stijlen, vooral met neogotiek.

Het gebouwenpaar kan het best gekarakteriseerd worden als een resultaat van de vernieuwingsstijl. Er zijn Art Nouveau-aspecten in te herkennen, waarvan de nissen met prachtige tegeltableaus het opvallendst zijn. De grote lijnen van de gevelindeling zijn vooral gotisch. De plastiek met nissen, klimmende rondboogfriezen tussen de muurdammen en vooral de bekroningen van de topgevels met natuurstenen lijsten en versieringen in de vorm van opstaande knoppen, pinakels die bij de woning zelfs de bijzondere gotische vormen van hogels en kruisbloemen hebben, behoren tot deze stijl met vormen uit de Middeleeuwen. Adema heeft in zijn opleidingsperiode in neogotische kringen verkeerd en hij komt van de architecten die kandidaat zijn, het eerst in aanmerking

Adema gebruikte, net als de Feddema's en ook W.C. de Groot (van wie in de nabijheid het prachtige Gabbemagasthuis ligt), een grote variëteit aan bouwmaterialen en afwisseling van kleur als middelen tot decoratieve effecten. De woning is van bruinrode baksteen, verlevendigd met banden (speklagen) van gele verblendsteen, een harde gladde perssteen, gemetseld. Op bijzondere plaatsen bij de gevelcontour en rond de vensters zitten versieringen van deze steen. De fabriek is gemetseld van een roze-bruine perssteen, maar eveneens versierd met gele verblendsteen; de boogtrommels boven de vensters kregen metselmozaïeken, evenals de bekroningen en de klimmende boogfriezen.

De gevelsprong die de woning ten opzichte van de fabriek maakt is uitgevuld met een balkon over de volle breedte die op geprofileerde stijlen met korbelen rust. De gevelpui met bovenlichten van geslepen glas en de deurpartij met fraaie paneeluur en boven- en zijlichten zijn met grote zorg vervaardigd. De ijzeren roosters zijn in stijlzuivere Art Nouveau-vormen gesmeed.

Tegelversieringen in de boogtrommels boven de vensters en vooral in de nissen hebben eenzelfde stijlzuivere kwaliteit. Ze zouden door de beroemde Rozenburg-fabriek in Den Haag gemaakt kunnen zijn, maar ook in Friesland was een fabriek die deze kwaliteit aankon: die van Jan van Hulst te Harlingen.

De sigarenfabriek van Hoekstra moest in de stichtingstijd opboksen tegen het bekende bedrijf van Taconis en is mogelijk daarom met zo opvallend veel zorg

ontworpen en gebouwd. De fabriek heeft het niet lang volgehouden en werd een kaaspakhuis, laatstelijk voor de Freia-fabriek in Veenwouden. In de directeurswoning heeft Fenno Schoustra's Uitgeverij en publiciteitskantoor een onderkomen van allure en in de fabriek zijn voor woningstichting Patrimonium met respect voor de architectuur appartementen ondergebracht.

8. Vredeman de Vriesstraat 15-19

Het bouwjaar is 1915 en er valt wat voor te zeggen om het ontwerp aan architect Hero Feddema toe te schrijven. Van dit als één project gerealiseerde huizenrijtje is Vredeman de Vriesstraat 19 het markantst. Om de stedenbouwkundige situering te accentueren heeft het op de scherpe hoek met de Wybrand de Geeststraat een uitgebouwd torenelement van een per laag gevarieerde omtrekvorm met afsnuitingen en met een spits en een piron ter bekroning. Afgezien van deze blikvanger en de wat afwijkende plattegrond die het gevolg is van het driehoekige grondstuk, verschillen de drie woningen nauwelijks.

Leeuwarden kent buiten het Nieuwe Kanaal-gebied vergelijkbare voorbeelden van dit voor de middenstand gebouwde woningtype, bijvoorbeeld in de Transvaalwijk. Een karakteristiek is de asymmetrische gevelcompositie, met een breed woonkamertravee en twee smalle traveeën voor onder andere de entree. Die entree - nrs. 15 en 17 hebben nog de originele voordeuren - krijgt nadruk door de wijze waarop erboven een balkon op hardstenen consoles en met een sierlijk smeedijzeren hekje voor de verdieping is aangebracht. Verder de voorgevelbeëindiging: boven de dakrand uitschietende penanten met een ornamentale bekroning, waartussen de platte daken fiks oversteken. En het materiaalgebruik en de aard van de versieringen: metselwerk van lichtbruine perssteen, speklagen en hoekornamenten en afdeklijsten van kunststeen, de dekking van de torenspits met leien en de zinken piron.

9. Vredeman de Vriesstraat 24 (Koepelkerk)

In 1923 werd aan de ronding van de Vredeman de Vriesstraat en de Alma Tademastraat de Koepelkerk in gebruik genomen. De bekende bouwer van gereformeerde kerken Tjeerd Kuipers tekende voor het ontwerp, de vijftigste kerk in zijn oeuvre.

Tjeerd Kuipers werd in 1859 als timmermanszoon in Gorredijk geboren. Na zijn studie aan de HBS werkte hij bij timmerlieden en architecten om zich te bekwamen in de bouwkunde. In Amsterdam werkte Tjeerd Kuipers onder andere op het bureau van Sanders en Berlage. Hier kreeg hij niet alleen een scholing en de bouwkunde, maar ook in het ontwerpen van meubilair, lampen en dergelijke. Pas laat begon hij voor zichzelf. Tot zijn eerste zelfstandige ontwerpen behoren de gereformeerde kerken te Makkum (1888) en Heeg (1889).

Tjeerd Kuipers zou zich een productief architect tonen. Naast tal van kerken ontwierp hij woningen, winkelpanden, kantoren, scholen en ziekenhuizen. Tjeerd Kuipers overleed in 1942 in Laren.

De architectuur van de Koepelkerk is gebaseerd op de ideeën van Abraham Kuyper over de eredienst. In diens denken staat het gemeenschappelijk karakter van "*de vergadering der geloovigen*" centraal. Kuyper vond het daarom van groot belang dat de gelovigen elkaar tijdens de eredienst konden zien. De halve cirkel geeft daartoe de beste mogelijkheden en de Koepelkerk is dan ook in deze amfitheatervorm gebouwd.

De plattegrond is een regelmatige vijfhoek, aan drie zijden uitgebreid met vleugels waarin zich galerijen bevinden. De centrale ruimte wordt overdekt door een tienzijdige, gedrukte koepel die enigszins byzantijns aandoet en invloeden van Berlage verraadt. Het gebouw heeft geen duidelijk front. De drie hoofd(top)gevels zijn gelijk, zij het dat de middengevel de ingangspartij bevat. De gevels zijn gemetseld in lichtgele baksteen, de daken gedekt met donkere pannen en de karakteristieke koepel met koper.

In de topgevels bevinden zich grote roosvensters met glas-in-lood. Hierin zijn de zon, de maan en de sterren uitgebeeld. De grootste ster met een sterke lichtflits is die van Bethlehem. Het glas-in-lood in lichtblauwe en lila tinten in de ramen onder de koepel zorgt voor een mooie, bijna mystieke lichtinval. In de ronde vensters van de uitbouwen tussen de galerijen zijn de symbolen van de vier evangelisten afgebeeld: de engel van Mattheüs, de leeuw van Marcus, de os van Lucas en de adelaar van Johannes. Dezelfde symboliek is terug te vinden op de hoeken van het doopvont. In het raam links van het orgel is het zegel van de kerk van Leeuwarden afgebeeld met de tekst: "VICIT LEO ILLE EX TRIBU IUDA APOC.5." (De leeuw uit de stam van Juda heeft overwonnen Openbaring 5). Verder de letters "S.E.L.: SIGILLUM ECCLESIAE LEEUWARDENSIS" (Het zegel van de Kerk van Leeuwarden). In het raam rechts van het orgel staat het wapen van koningin Wilhelmina met de jaartallen 1898 en 1923. De kerk had Wilhelmina moeten heten, maar de naam Koepelkerk was al teveel ingeburgerd.

De in eikenhout uitgevoerde preekstoel is een grote, veelhoekige kuip op een met marmer beklede onderbouw met trapjes aan beide kanten. Te weerszijden staan de kerkeradsbanken met overhuivingen. Het doophek met lezenaar en de "dooptuin" zijn nog geheel intact. De in geelkoper gedreven middenkroon in de vorm van een vorstenkroon herinnert ook aan het 25-jarig regeringsjubileum van koningin Wilhelmina. De drie kleinere kronen en de wandarmaturen hebben, evenals de hoofdkroon, een Art Déco-achtige vormgeving. De Koepelkerk is met haar opvallende koepel, indrukwekkende binnenruimte en aankleding een belangrijk moment in de architectuurgeschiedenis van Leeuwarden.

In 1927 werd een elektro-pneumatisch orgel boven de kansel geplaatst. Aan het begin van de jaren-zeventig bevond dit zich in slechte staat. Op initiatief van vier orgelliefhebbers is toen besloten een ander orgel te plaatsen. Voor f 15.000,- werd het uit 1953 daterende orgel van de R.K. Heilige Hartkerk in Tilburg gekocht, een elektro-pneumatisch instrument van de firma Gebr. Vermeulen te Alkmaar en Weert. Na demontage volgde in 1975/'7 de herbouw, restauratie en uitbreiding in de Koepelkerk door een groep vrijwilligers. Dit orgel werd voorzien van een nieuwe kas in traditionele vorm. Op de torens kwamen drie beelden die Geloof, Hoop en Liefde symboliseren. Deze beelden uit 1790 zijn afkomstig uit de N.H. Kerk te Heerenveen. Het nieuwe/oude orgel is met 3073 pijpen het grootste van Friesland.

10. Emmakade 49-53

Dit rijtje van drie herenhuizen, deels twee en deels drie laten hoog, is gebouwd omstreeks 1905. Elk huis heeft twee traveeën: een achter de rooilijn met een erker en een inliggend balkon erboven en een travee met de ingangspartij die in de rooilijn staat. Zijn de erker- en balktravee bij alle huizen gelijk, per huis varieert de ingangstravee. Naast de verschillende vensterpartijen vallen daarbij vooral gevelafsluitingen op. Nr. 53 kreeg een balustrade met onderling verspringende penanten (ter verhulling van of, zoals iemand het eens verwoordde, "uit onvrede met" het platte dak, dat in deze periode algemeen werd), nr. 51 moet het doen met een afgeknotte schildkap met dakkapel en nr. 49, weer wat luxueuzer, heeft een decoratief fries en een overstekende dakrand tussen penanten. De gelijke traveeën worden steeds afgesloten door een afgeknotte schildkap met boeiborden aan onder- en bovenzijde. De oversteek boven het balkon wordt gesteund door een decoratieve balk op korbelen.

Als dakbedekking zijn oranje-rood geglazuurde pannen gebruikt. De voorgevels zijn uitgevoerd in witte verblendsteen, doorspekt met gele lagen. De variatie in venstervormen bracht ook verschillende vensterafdekkingen met zich mee: hardsteen lateien bij nr. 49 en voorts segment- en rondbogen met verdiepte boogtrommels waarin zoals gebruikelijk metselmozaïek is aangebracht. De achtergevels zijn als een geheel opgevat en over drie bouwlagen doorspekt met gele lagen. Opmerkelijk is hier de verwantschap met een reeks huizen van twee bouwlagen aan de Steinstraat te Leeuwarden. De panden zijn recentelijk aan de straatzijde weer geschilderd in een passende donkergroene kleur, afgezet met wit.

Tot ongeveer 1950 hebben de woningen hun originele indeling en kleurstelling behouden. Daarna zijn modernisering van uiteenlopende aard uitgevoerd. Op de begane grond bleef overal de indeling van een kamer-en-suite behouden. Links naast de ingang bevindt zich een kleine antichambre. Het is niet onmogelijk dat de erker de plaats heeft ingenomen van een serre, want in het stucplafond van nr. 49 zijn sporen te zien die daarop duiden. Dit huis heeft op de verdieping nog twee kamers met een wit marmeren schoorsteenmantel. Bij nr. 51 is in de achterkamer nog een originele schoorsteenmantel van rood marmer aanwezig.

Bij nr. 49 is de laatste jaren het interieur luisterrijk hersteld. In de eerste plaats keerde de oorspronkelijke kleurstelling terug. Deurpanelen zijn weer in het zicht gebracht en dankzij de verrassende vondst van ornamentschilderingen konden deuren en panelen hun oude versiering herkrijgen. Ook op de lambrisering in de hal zijn de oorspronkelijke ornamenten teruggebracht. De aard van de ornamentiek op panelen en deuren, alsmede de gezandstraalde ramen van de deuren tussen hal en gang ademen de Art Nouveau-sfeer. De architectuur van de woningen moet echter als vernieuwingsstijl worden omschreven. Veel details treft men ook bij andere huizen in de stad aan.

Materiaalgebruik en detaillering doen sterk denken aan het werk van W.C. de Groot, maar of hij inderdaad de architect is geweest zullen we wellicht nooit weten.

11. Emmakade 96-96a

Architect Andries Baart sr. werd niet in Friesland geboren maar in Hoorn, in 1885. Elders kreeg hij ook z'n scholing, als timmerman en bouwkundig tekenaar en zette hij de eerste schreden in de praktijk van het bouwen namelijk bij de gemeenten Haarlem en 's-Gravenhage. Het vervolg van Baart's leven en architectonische loopbaan is wél innig met Friesland verbonden. Hij gaf les in Leeuwarden aan de Ambachtsschool en de MTS (in 1935 door hemzelf ontworpen), toonde zich een productief bouwmeester van woningen, scholen, kantoren (zoals het PEB-kantoor aan de Emmakade nz) enzovoort en bekwaamde zich in restauraties, voornamelijk van kerken.

Baart ontwierp in 1929 aan de Emmakade een eigen woonhuis annex kantoor, "De Klinker", als onderdeel van een dubbel herenhuis. De andere helft werd bewoond door G.C. Michell, directeur van de Ambachtsschool, een goede kennis van Baart. Het meest karakteristieke aan het pand is de verscheidenheid in eenheid. Zo hebben beide woningen op de erker een vooruitspringende partij met een opvallende kajuitachtige beëindiging boven de gootlijst. Die partijen vertonen in hun maatvoering en detaillering merkwaaardige variaties, zoals bij de roedenverdelingen in de vensters; het rechterhuis heeft onder meer een ruitmotief in de kajuiten. Uit Baart's architectuur spreekt een duidelijke voorliefde voor de traditie van het Hollandse bouwen. Dit blijkt niet alleen uit de toepassing (nog in 1929!) van roedenverdelingen. Ook werden bijvoorbeeld de entrees voorzien van een luifel aan stangen. De voornaamste zijgevel is door Baart sober behandeld met uitzondering van een charmant, uitkragend en samengesteld hoekvenster op de verdieping.

De woningplattegronden zijn traditioneel. De architect heeft de mogelijkheid laten liggen om bij nr. 96 de entree in de zijgevel te plaatse, zo ruimte uit te sparen en een afwijkende indeling te realiseren. Het kantoor van Baart was op de verdieping aan de straatzijde gevestigd. Daarachter waren de bad- en slaapkamer gesitueerd. Boven het kantoor lag de tekenkamer en de rest van de ruimte onder de kap was voor privé-gebruik bestemd. Andries Baart is overleden in 1969.

12. Willem Lodewijkstraat 53

Het pand van schildersbedrijf Klugkist aan de Willem Lodewijkstraat valt op twee manieren op. Als een van de weinige bedrijfspanden tussen woonbebouwing en door de karakteristieke vormgeving in de vernieuwingsstijl. Aan het jaartal in de gevel is te zien dat het gebouwd is in 1907, waarschijnlijk door de architect Hero Feddema.

Kachelfabrikant Lieuwe Faber jr kocht in maart 1907 van de gemeente voor negentienhonderdnegentig gulden "*een plek bouwterrein (.....) groot drie-are achtennegentig centiare*". Op deze ruime kavel werd een fabrieksinrichting annex woning gebouwd. De fabrikant verliet het pand in 1912.

Het op een rechthoekige grondslag gebouwde pand bestaat uit drie onderdelen: een woning, een kantoor en het in 1940 vernieuwde toegangselement tot een achterliggend magazijn. De twee traveeën brede woning springt iets naar voren en telt twee bouwlagen. De gevels zijn opgetrokken in metselwerk van rode verblendsteen, onderbroken door dorpelbanden van kunststeen. In de deels gepleisterde tweede bouwlaag zitten enige decoraties. Een verspringende lijst tussen ongelijke, zware pinakels bekroont het woonhuis. De toegang tot de woning bevindt zich in de kantoortravee.

Het oorspronkelijke kantoorvenster is vrij recent vervangen. De omlijsting van de oude bedrijfspui is nog intact; de opening wordt gedekt door een ijzeren I-balk op decoratieve olijfvormige consoleblokken van kunststeen. Boven de pui bevinden zich borstweringvakken van eveneens kunststeen. De gevel wordt beëindigd door een overstekende daklijst op decoratieve schoren met zoals bij de woning een bekronende pinakel, waarvan de wang is versierd met een hamer en een nijptang, mogelijk een herinnering aan de kachelfabriek.

Als bijzonder element bevindt zich voor het van glas-in-lood voorziene bovenlicht van de woningentree een verguld gietijzeren reliëf. Het stelt een engel op een adelaar voor. Oorspronkelijk bevond het zich boven de deur van de tabakswinkel Kelders 5. De betekenis ervan is nog onbekend.

13. Gysbert Japicxstraat 44-46

Gysbert Japicxstraat 44 en 46 zijn in 1905 als woonhuis en meubelfabriek gebouwd door H. Tekstra (meubelmaker, beeldhouwer, winkelier) en tot 1958 is er een meubelmakerij gevestigd gebleven. De vleesgroothandel betrok de panden omstreeks 1965.

Opvallende elementen zijn de haakse kappen, op de einden afgewolfd en door pironnen bekrond. Het bedrijfsgedeelte heeft een mansardekap met een ruime, op houten schoren rustende overstek. Die kap wordt gedragen door gebogen spanten onder een fraai houten tongewelf. Onder dit gewelf rijden tegenwoordig op de verdieping treintjes op emplacementen van de Friesche Modelbaan Club.

In het woonhuis is de keuken nog grotendeels authentiek en de oorspronkelijke fraaie deurlijsten zijn nog aanwezig in de hal en de gang.

14. Emmakade 74

Hendrik Kramer berekende zijn opdrachtgever, de papierhandel André Marcus, bijna f 750,- voor het ontwerp van Emmakade 74 uit 1906. Het werk is uitgevoerd door de aannemer C. Lerk die meer in het kanaalgebied heeft gebouwd. We weten dit dankzij de pijnlijk nauwkeurig bijgehouden rekeningboeken van de architect. Het bedrijfspand heeft laatstelijk Vermeulen Verpakkingen NV gehuisvest maar die vestiging dateert eerst van 1933.

Daarvoor was het nog in gebruik als confectiefabriek en pakhuis voor de koffiebranderij van (alweer!) de firma Dijkstra (zie 3).

Het gebouw heeft de vorm van een carré met een open zijde, op een grondslag van ca 20 bij 20 meter. De voorgevel is symmetrisch van opzet: de twee traveeën brede hoekrisalieten zijn samen even breed als het vier traveeën brede middenstuk. De verticale muurdammen zijn in een andere steen en metselverband uitgevoerd dan de borstweringen onder de ramen. De hoekrisalieten zijn voorzien van pinakels. Onder de gewelfde borstweringen bevonden zich in het pleisterwerk oorspronkelijk ruitvormige versieringen. De twee huidige eigenaren richten het gebouw op speelse wijze in voor hun hobby's en woonplezier.

15. Emmakade 62 en 64 (pakhuizen)

Het pakhuys op nr. 64 werd rond 1900 opgericht door de thee-exporteur C.H.J. ten Brink (een naamsteen bevindt zich links bij de voordeur op kniehoogte). Reeds in 1906 werd er uitgebreid naar ontwerp van H.H. Kramer. Het pand torent fiks uit boven de burens; de bouwkundige voorwaarden waaronder de grond werd uitgegeven, vermeldden wel een minimale breedte maar aan de hoogte werden geen beperkingen gesteld. De muren zijn extra dik door een 10 cm brede spouw, nodig voor een droge opslag van de thee. Het Princessehof bezit een tegeltableau uit het pand met een voorstelling van een theeplantage. In 1932 werd het pand aangekocht door W.A. Bary, een "lapkepoep" uit Mettingen (Dld) en handelaar in woningtextiel. Door de economische crisis nam de vraag naar goedkope vloerbedekking toe. Bary importeerde daarom goedkope matten rechtstreeks uit China., die in Amsterdam werden overgeladen en door Stânfriesboten hier werden afgeleverd. In 1980 heeft de Stichting Studentenhuisvesting Groningen negentien appartementen in het pakhuys laten inbouwen. Die functieverandering noodzaakte tot forse ingrepen in de zijgevel aan de Oranje Nassaustraat. Het pakhuyskarakter van de voorgevel bleef evenwel goed bewaard. Rond 1900 werd eveneens het pakhuys nr. 62 opgericht en wel door expediteur H. Jolmers, die het voor opslag gebruikte. In 1986 werd dit pakhuys door ir E. Haag ingericht als architectenbureau. Ook de gevel van dit pakhuys behield zijn karakter al werd dan op de begane grond de entree aangepast. Bij beide panden zijn de (nu vastgezette) pakhuysluiken gehandhaafd.

16. Emmakade 46 en 48

De Leeuwarder aannemer S. van der Zaag bouwde voor zichzelf in 1903, wellicht naar eigen (zeer verdienstelijk!) ontwerp, Emmakade 46 als bedrijfsruimte met bovenwoning. Lang heeft hij er niet gewoond; al in 1905 verhuisde hij naar even verderop en in het pand trok toen papierhandel H. Landstra. Anders dan in de wijk gebruikelijk, gaat hier de aandacht in de gevelcompositie niet uit naar de woningentree, maar staat de bedrijfsingang centraal: twee uitkragende penanten op consoles omlijsten de terugliggende vensters en dragen de ook overstekende geveltop. Uitgezonderd de werkplaatsdeuren, onder een ijzeren latei met slangenmotieven aan de uiteinden, verkeert de gevel nog in originele staat. Het interieur is echter drastisch gewijzigd. De oude bedrijfsruimte leent zich prima voor de huidige functie van atelier van een beeldend kunstenaar.

Het belendende Emmakade 48 verrees eveneens in 1903, als pakhuys en kantoor, en was waarschijnlijk ook in gebruik door Landstra. De eerste gevel (op de foto) was geen lang leven beschoren: een jaarsteen herinnert eraan dat het pand in 1914 een bovenwoning en een extra verdieping kreeg. Na een kort leven als militair tehuis ging het pand in 1923 onderdak bieden aan de "Old Fellows". Boven de entree treffen we een symbool aan van dit religieus genootschap: een stralende zon, die de ordeleden moet aansporen een zonnestraal te zijn voor hun medemens op welke wijze dan ook.

17. Emmakade 40

Het monumentale Emmakade 40, waarin thans een huisartsenpraktijk en woning gevestigd zijn, werd gebouwd in 1903. In opdracht van de veehandelaar Gompel Pinto maakte architect J. Beerents het plan voor een onder- en bovenwoning. Gompel Pinto betrok met zijn gezin in mei 1903 de bovenwoning. De benedenwoning

werd eerst verhuurd aan een leraar aan de Rijks Hoogere Burgerschool en vanaf 1914 aan Jacob Hoogslag jr. Hoogslag, aanvankelijk "*handelsagent in bakkerswaren*" en later assuradeur, is de schrijver van het boek **Reisherinneringen van een scheepsjongen uit de jaren 1865-'68**, waarin hij boeiend verhaalt over zijn reizen naar onder andere Kopenhagen, Sint Petersburg, Riga en Bari.

Emmakade 40 is gebouwd op een ruime, vierkante plattegrond. Het pand telt twee bouwlagen en een zolderverdieping onder een afgeknot schilddak. De gevel telt vijf traveeën, waarvan de meest oostelijke en de middelste iets naar voren springen (risaleren). Witte banden en ontlastingsbogen met negblokken en sluitstenen verlevendigen de gevel van lichtbruine baksteen. In de boogtrommels onder de segmentvormige ontlastingsbogen bevindt zich siermetselwerk van rode en gele steen. In het fries onder de goot is eveneens siermetselwerk aangebracht. De goot wordt gedragen door negen consoles. Op de verdieping is, links van de middentravee, een sierlijke, houten erker uitgebouwd, die bekroond wordt door een ijzeren hekwerkje.

De deur van de bovenwoning in de linker travee is nog origineel. Het middenrisaliet met de niet zo passende deur van de benedenwoning wordt bekroond met een dakkajuit met driehoekig tympaan met piek. Links en rechts van de dakkajuit bevinden zich twee dakkapelletjes met zinken spitsjes.

De benedenwoning is in de jaren-zeventig tot bedrijfsruimte verbouwd, maar de bovenwoning is nog grotendeels in originele staat. Via de trap komt men in een ruime centrale hal. Daar omheen liggen diverse vertrekken gegroepeerd. In de royale kamers-en-suite bevinden zich nog de oorspronkelijke marmeren schoorsteenmantels. De plafonds zijn versierd met stucornamenten waarin fruit en korenaren verwerkt zijn. Ook het houtwerk, zoals de deuren, dateert uit de bouwtijd.

Door het zorgvuldige onderhoud geeft Emmakade 40 een goed beeld van het wonen in de Oranjewijk aan het begin van de twintigste eeuw.

18. Emmakade 32 en 34

Deze representatieve herenhuizen werden gebouwd rond 1900. De ruim opgezette rechthoekige plattegronden zijn met de iets risalerende ingangspartijen gericht op de kade. De gevels zijn opgetrokken in schoonwerk, voorzien van speklagen en cordonlijsten. Ter plaatse van de raamopeningen zijn hierin en ook in de ontlastingsbogen boven de gevelopeningen diamantkoppen toegepast. Zeer fraai zijn ook de van geometrische versieringen voorziene tegeltableaus in de boogtrommels boven de ramen. Beide panden, hoewel afzonderlijk gebouwd, sluiten qua architectuur harmonisch bij elkaar aan. Interessant zijn daarbij de subtiele verschillen, welke de snelle ontwikkeling van de neostijlen rond de eeuwwisseling aantonen. Zo refereert in de gevel van nr. 32 de vormgeving nog aan de gotische bouwstijl, zoals bijvoorbeeld de topgevelbeëindiging met pinakel en de dubbele boogvorm met het "deelzuiltje" in het hierin opgenomen raam. Het linker pand nr. 34 draagt voornamelijk, door de vormgeving van de dakkapel, waarbij kwartronde schelpmotieven en een tympaan zijn toegepast, een neorenaissance karakter.

Omdat in beide gevels eveneens vormgevingsprincipes van andere vroegere bouwstijlen zijn gecombineerd, is hier sprake van eclectische architectuur.

19. Johan Willem Frisostraat 1

Terwijl rondom bouwprojecten aan de Emmakade en Johan Willem Frisostraat uit de grond werden gestampt, bleef het hoekperceel nog enige tijd leeg. Een plan voor deze woning, ontwikkeld voor J.T.D. Werff jr, kregen B & W in 1902 voorgelegd. Aangenomen mag worden dat nog in hetzelfde jaar met de bouw werd gestart.

De gevels zijn gemetseld in kruisverband en voorzien van een forse natuurstenen plint. In het metselwerk zijn brede speklagen opgenomen, die hier de grote verdiepingshoogte extra accentueren. Boven aan de gevel een architraaflijst, waarin een smalle goot op eenvoudig geornamenteerde klossen rust, het fries in schoonwerk is uitgevoerd en de onderzijde voorzien is van een gepleisterde geprofileerde lijst.

Vanwege de scherpe hoek tussen de beide rooilijnen heeft het pand een samengestelde rechthoekige plattegrond. De voormalige woonvertrekken zijn georiënteerd op de kade, terwijl de ingangspartij loodrecht hierop staat.

De raamopeningen zijn voorzien van hardstenen lekdorpels en worden gesloten door sober uitgevoerde segmentbogen. Afwisselend zijn smalle en brede, zeer rijzige ramen toegepast. De brede vensters waren oorspronkelijk uitgevoerd als T-vensters, zo genoemd vanwege de staande middenroeden in de onderste raamgedeelten.

De architectuur van de consoles van het afdak boven de entree, het balkon, de kleine dakkapel en de voordeur draagt kenmerken van een voor die tijd nieuwe trend, de zogenaamde chaletstijl.

Het pand werd in 1987 verbouwd tot kantoor voor Welstandszorg (inmiddels Welstandsadvisering en Monumentenzorg) Hûs en Hiem. Deze instelling is voor de meeste gemeenten in Friesland binnen het kader van een gemeenschappelijke regeling belast met de welstandsadvisering en monumentenzorg. Het interieur is toen ingrijpend gewijzigd, maar zodanig dat het contrast met de nieuwe eigentijdse vormgeving de oorspronkelijke karakteristieken een nieuwe dimensie geeft.

20. Johan Willem Frisostraat 14-16

Huis nr. 14 voor de familie Jansen, met stijlkenmerken van de Jugendstil, dateert uit 1902. Van de drie traveeën die het pand telt, heeft de risalerende noordelijke hoektravee met ingang drie niveaus en de overige twee plus een kap. Die kap kreeg een kleine kajuit met een aardige detaillering van een hoefijzerboog en een uitstekende daklijst. Daaronder loopt een brede decoratieve band, een van de horizontale accenten in de gevel, evenals een groen geglazuurde waterlijst in afzaatvorm tussen de bouwlagen. De gevel is nogal kleurig, want voor het muurwerk is gebruik gemaakt van het in Leeuwarden weinig toegepaste kalkzandsteen, roze en grijs. De gevel wordt behalve door de kleur, door segmentbogen verlevendigd. Deze zijn op een speciale manier opgebouwd. Boven iedere muuropening zijn gekoppelde bogen aangebracht, die door een grotere boog worden overspannen. Een motief dat

het ritme van de gevel bepaalt. Het meest opvallende onderdeel is de deur die uit 1929 dateert en door architect G. Helldoorn is ontworpen ter vervanging van een oudere. Ook een tochtdeur met gekleurde ruitjes in de mode van De Stijl, is uit die tijd. De oude indeling van het huis is bewaard gebleven. De trap is met geprofileerde leuning en ijzeren spijlen nog authentiek. De oude kamer-en-suite is weer aanwezig. Overal zijn de originele deuren met panelen nog te zien. Vele ramen hebben nog gekleurde ruitjes uit de bouwtijd.

De gevel van nr. 16 is op kleine details na een spiegelbeeld van nr. 14 en heeft nog de originele voordeur.

21. Gysbert Japicxstraat 9

Dit woonhuis kwam in 1904/'5 tot stand. Het is niet waarschijnlijk dat er een architect aan te pas is gekomen. Mogelijk is het huis, samen met Gysbert Japicxstraat 7 gebouwd, gerealiseerd door een inventief aannemer, zoals Coenraad Lerk, die zoveel huizen(rijen) in de Oranje Nassauwijk heeft gebouwd. Qua vorm en materiaalgebruik heeft het sterke overeenkomsten met het pand op de hoek van de Emmakade en de Kanaalstraat (zie nr. 28), al is dit laatste veel rijker uitgedost.

Het woonhuis bezit nog steeds zijn oorspronkelijke indeling met kamers-en-suite met grote schuifdeuren. Er zijn enkele aardige elementen in het interieur: in enkele vensters decoratief glas-in-lood, leuke rondpassen in haldeurtjes en tuindeur en in de kamers monumentale schoorsteenboezems en zeer fraaie Art Nouveau-plafonds. Ze laten kastanjebladeren en -bloesems met lijstwerk over bijna de hele oppervlakte van de zoldering zien. Het is een type plafond van sierpleister dat meer voorkomt in panden uit deze tijd: de ornamenten werden uit Italië en elders besteld, op plafonds geschroefd en door een plaatselijke stukadoor van overig lijstwerk voorzien. Eigenlijk gewoon maar wel fraai fabriekswerk.

22. Willem Lodewijkstraat 13-23

De bouwspeculant J. Bos bouwde in 1902/'3 een rijtje van zes burgerwoningen. Zijn initialen prijken in de windveer van nr. 17. Opvallend is dat de voorgevels drie ten opzichte van elkaar verspringende gevelvlakken vertonen. Het afdakje van de portiek rust op kolommen waartussen een raamwerk is aangebracht met een patroon van dun latwerk, evenals boven de steegdeuren. Het geeft de architectuur een wat landelijk karakter. Aardig is dat in Twijzel, het dorp waar Bos woonde, dergelijk raamwerk veel voorkomt, vooral bovenaan geveltoppen. In het metselwerk van de voorgevel is om kozijnen, in hanekammen en in figuraties in de geveltop een afwijkende kleur (rood) baksteen toegepast. De plattegronden zijn zo opgezet, dat de kamers-en-suite gescheiden worden door gemeenschappelijke inpandige stegen, zodat geluidsoverlast beperkt blijft. Hoewel niet alle zes woningen de afgelopen negentig jaar ongeschonden hebben doorstaan, is het geheel toch een charmant voorbeeld van landelijke architectuur in een stedelijke omgeving.

23. Maria Louisastraat 20

Het is goed te zien dat de rij woningen Maria Louisastraat 14 t/m 24 bij elkaar hoort, want in maatvoering, geleding en materiaalgebruik zijn ze nagenoeg identiek.

Nagenoeg, want nrs. 14 en 20 zijn op enkele onderdelen net even anders. De gevelverdeling in drie vakken, de segmentvormige ontlastingsbogen met trommels van kleurig metselmozaïek boven de vensters en ook de ruimte-indeling komen bijvoorbeeld overeen. Ze staan echter iets naar voren, hebben getande friesvakken onder de goot en er liggen leien, geen pannen op het dak. And last but not least hebben ze geen decoratieve houten kajuit gekregen, maar een naar verhouding fors, gemetseld exemplaar met een getrapte top. Helaas moet nummer 20 die top tegenwoordig missen.

De Raad stelde in april 1896 de eerste delen van het uitbreidingsplan vast. Daaronder bouwblokken aan de Maria Louisastraat. Nadat die straat in augustus van hetzelfde jaar haar naam ontving, zou het tot 1900 duren aler Jan Rosier (Cornjum) en Wopke Terpstra (Jelsum) samen een bouwplan bij de gemeente indienen voor zes woningen ineens aan de westzijde. Ze zijn waarschijnlijk in de loop van het volgende jaar voor verkoop gereedgekomen. Beneden zijn de woningen van voor naar achter ingedeeld in een halletje, een lange gang met een trap met leuke gietijzeren spijlen en een keuken als uitbouw aan de tuinzijde. Naast de gang liggen een voor- en achterkamer, gescheiden door een alkoof die via suitedeuren in perspectivische "gepaneelde" dagkanten wordt betreden. Zo'n alkoof stond rond 1900 al stevig ter discussie vanwege het gebrek aan frisse lucht.

In de afwerking konden de bewoners natuurlijk hun individuele smaak laten gelden. Bij nummer 20 schuilt de verrassing direct achter de voordeur: drie schilderijen die, in tegenstelling tot het toen gebruikelijke Jugendstilachtige sjabloonwerk, zoals op de trap, met de hand zijn vervaardigd. De twee belangrijkste van op sokkels staande vazen met veldboeketten van onder meer klaprozen, korenaren en margrietten, afgezet tegen een van aard- en groenkleur naar luchtblauw verschietende achtergrond en omkaderd door een pergola en loofwerk in een soort overgangsstijl van neorococo en neo-Lodewijk XVI.

24. Maria Louisastraat 10-12

Deze panden op de hoek met de Verkorteweg zijn in 1900 verrezen als woning (10) en schilderswerkplaats (12) voor Klaas Willem Wits. Gesplitst van de werkruimte en verbouwd werd nummer 10 later eerst woning annex slagerswinkel en na de oorlog woonde en werkte er langdurig een schoenmaker. Het karakteristieke hoekpand is momenteel weer geheel als woning in gebruik.

De oudbouw, van architect W.C. de Groot, is in alle eenvoud voorzien van een verscheiden detaillering. De lastige hoek met de Verkorteweg wordt op aangename wijze gerond door een erkeruitbouw, thans winkelpui, en herhaling van motieven op het dak en in de gevels. Nummer 10 heeft een leidak., nummer 12 een pannendak. De topgevels kregen rolwerk en ornamenten in cementsteen. De werkplaats kende vroeger identieke gevels aan Maria Louisastraat en Verkorteweg.

De winkleletalages zijn in 1932 ontworpen door Heldoorn. De schoonheidscommissie eiste, dat de topgevel ook op passende wijze zou worden gemoderniseerd. Bepaalde financiële middelen hebben dit verhinderd

In de boogtrommels boven de ramen ziet men in geschilderd glas het bouwjaar en het schildersvak van Wits en de schoenlapperij van Lamsma afgebeeld. Nog onlangs troffen de huidige bewoners onder een pleisterlaag in de gang een fraai glastegeltablauw met kleurige bloemmotieven aan.

25. Maria Louisastraat 15

Het springt onmiddellijk in het oog: vanwege de afmetingen en het overdadige hardsteen aan de gevel. Maria Louisastraat 15 verkeert ook in opmerkelijk originele staat; zelfs het ijzeren tuinhek met slangekoppen is nog aanwezig. Het neorenaissance-pand dateert getuige een gevelsteen uit 1901 en werd gebouwd in opdracht van timmerman Henderikus Arends. Hij kocht hier meermalen kavels op met de bedoeling er woonhuizen te stichten en te verkopen. Dit huis verhuurde hij vermoedelijk aan mr S.K. Thoden van Velzen, commies op de Provinciale Griffie.

Het huis, waarschijnlijk door Arends zelf ontworpen, is vier traveeën breed, waarvan het tweede de ingang bevat. De rechter traveeën zijn twee bouwlagen hoog, de andere slechts één onder een steile kap, waarin een dakkapel met een eenvoudige bekroning met bos is aangebracht. Oorspronkelijk stond op deze kajuit een obelisk. Het hoogste gedeelte ontving een zeer groot uitgevallen kajuitraam, bekroond door een tympaan en voorzien van wangen.

De voorgevel is rijk gedecoreerd met een basement, borstweringen, gevellijsten en een kroonlijst van hardsteen. Negblokken en sluitstenen boven de ramen zijn ook van dit materiaal. De hardstenen elementen kregen een extra accent door de wisselende toepassing van zwarte kleur. Het oorspronkelijk siersmeedwerk op de nok en de daken is evenals de balustrade van het lage gedeelte verdwenen.

De indeling van het huis is authentiek. Zo bevinden zich op de begane grond rechts van de lange gang de woonkamer, de salon en de veranda. Links lagen de minder belangrijke ruimten, zoals het ontvangkamertje en de keuken. De gang bevat evenals het portaal met tochtdeur, gemarmerde lambriseringen. De tochtdeur heeft geëts glas met Jugendstil-motief. De kamer-en-suite bezit nog stucplafonds met vruchten, druiventrossen en hoorns des overvloeds als decoratie. In beide kamers zijn de oude schoorstenen van zwart marmer bewaard gebleven. De trap naar boven bezit de authentieke geprofileerde leuning en houten spijlen. In de slaapkamers bevinden zich ook stucplafonds. Het pand is zeer bijzonder te noemen vanwege de oorspronkelijke gevel en het interieur.

26. Maria Louisastraat 2, Emmakade 8

Dit dubbele herenhuis is getekend door H.H. Kramer. Een blauwdruk vermeldt 9 februari 1912 en op 1 december in hetzelfde jaar was nr 2 al bewoond. Een korte bouwtijd voor zo'n vorstelijk en rijk gedetailleerd herenhuis. Aan de Maria Louisastraat zijn drie kozijnen op de gevelhoeken afgerond. Deze afronding loopt door in de balustrade, die transparant is gehouden om vanachter de balkondeuren van een onbelemmerd uitzicht op het kanaal te kunnen genieten. De entreepartij springt uit en is ter plaatse van het dak doorgetrokken en torenachtig beëindigd. Het tentdak hierop ontving aan de voorkant een charmante welving en wordt bekroond

door twee pironnen. De bovenlichten van de ramen zijn van gekleurd glas-in-lood voorzien. Alle dakvlakken zijn met leien gedekt.

De gevel aan de Emmakade heeft op de eerste verdieping een met leiden afgedekte erker. Ter plaatse van het dak eindigt deze als gevelklok.

Het interieur van nr 2 is op een enkel detail na verrassend gaaf. De belangrijke vertrekken hebben strak vormgegeven marmere schoorsteenmantels met geglazuurde tegels; elk vertrek is van een andere tegelkleur voorzien. Binnen hangen voor de ramen de originele zonweringen van oprolbare houten jaloezieën. Zelfs bij een van de geronde vensters is zo'n constructie toegepast, maar hier horizontaal schuivend.

Emmakade 8 heeft een inpandig balkon met een transparant hekwerk. Ook bij deze gevel wordt de travee met de entree torenachtig beëindigd. De koperdekking op de voorzijde van het tentdak is een latere toevoeging. De entree heeft een luifel, waarvan het dakvlak doorloopt tot boven de erker.

Kramer's ontwerp behoort niet tot de uitbundigste in zijn oeuvre, maar is wat de detaillering betreft, vooral van het interieur, zeer smaakvol en geraffineerd.

27. Emmakade 4 en 6

In 1902 vestigden koopman Egbert Komter en echtgenote zich op nr 6. De architect van dit pand is vooralsnog onbekend. Meer dan bekend, als architect van het Nieuwe Bouwen, werd in elk geval hun zoon Auke, hier in 1904 geboren. Opvallend aan het pand is dat het gevelvlak met de entree is doorgetrokken boven de gootlijst en eindigt in een borstwering met kantelen. Een ander in het oog springend element is de driepasboog boven het grote raamkozijn op de eerste verdieping. De huidige erker met balkon is in de jaren-dertig aangebracht. Het interieur is in diezelfde tijd gewijzigd en geeft een goed beeld van de stijl van binnenbetimmeringen uit die periode.

Van Emmakade 6 is de bouwmeester eveneens onbekend. Als eerste bewoner vermelden de boeken de goud- en zilversmid Simon Bolman, vanaf 1906. In 1931 kwam het pand in handen van de familie Bokma, die onder andere de houtrijke serre aan de achtergevel liet vervangen door een strakke staalconstructie, waarvan het grote middenraam omhoog getakeld kon worden. In de jaren-zestig vestigde het Huiswerkinstituut Bronsgeest zich in dit pand en een aantal Leeuwarder jongelieden met een andere opvatting over studiediscipline dan hun ouders zullen zo hun herinneringen aan het pand hebben. De huidige bewoners troffen in 1985 een ruimte aan zonder keuken, badkamer, enz. De huidige paneeldeuren zijn afkomstig uit het pakhuis van de firma Bary (zie nr 15). Hoewel de voorgevel een zekere charme niet ontzegd kan worden, treffen we de verrassingen toch binnen aan, niet alleen dankzij de verzameling Art Déco maar ook omdat de bewoners erin geslaagd zijn het pand in de sfeer van die periode te brengen.

28. Emmakade 2, Kanaalstraat 1-3

Deze karakteristieke gebouwen dateren uit 1906 of kort erna. Toen werd namelijk,

enigszins vertraagd door verwikkelingen rond een grondeigendoms kwestie, naar een plan van bouwexploitant A.G. van der Mey de Kanaalstraat geroid. De percelen langs de nieuwe straat, die de Kanaalsbrug en Achter de Hoven rechtstreeks verbond, zijn daarna snel in gebruik genomen. Op de hoek kwamen een gebouw met winkel- en bedrijfsruimte en een bovenwoning plus een zelfstandige woning aan het poortje.

Het fraaiste element is wel de bedrijfsdeurpartij in de westgevel, die ineens wordt omvat door een bijna complete rondpas van orangerode verblendsteen. Maar ook in andere onderdelen, door het gevarieerde en kleurige materiaalgebruik en als totaalbeeld heeft het pand architectonische kwaliteit en is het een goed voorbeeld van de modieuze bouwstijl rond 1900, een amalgaam van traditie en vernieuwing.

Het totaalbeeld wordt bepaald door asymmetrie, een gevelgeleding in terugwijkende en uitspringende delen van verschillende breedte en vensters van uiteenlopende maat, die het vrij grote gebouw opdeelt in kleinere eenheden. De samenbindende elementen in de compositie zijn aan de Kanaalstraat het gekanteelde middendeel met de woningentree en een trappenhuis en vooral de afgeschuinde en ook risalerende hoek die tot een toren uitgebouwd is. Deze steunt op hardstenen consoles en heeft een licht ingesnoerd tentdak met een bekroning van siersmeedwerk. De leien zijn helaas door shingles vervangen, maar de afgeknotte schilddaken hebben de kruisdekking van bijzondere rode leiden van vermoedelijk keramisch materiaal behouden. Ook de grote winkelvensters met hun omkadering van geprofileerd en in zweeps slagmotief versierd hardsteen en bewerkte ijzeren lateien verkeren nog in originele staat.

29. Kanaalstraat 2-4 (brugwachterswoning en politiepост)

Directeur der gemeentewerken W.C.A. Hofkamp heeft zich veel moeite getroost om de wijk rond het Nieuwe Kanaal een zekere allure te geven. Daarvan getuigen bijvoorbeeld een plan voor een nooit gerealiseerd koffiehuis in rustieke landelijke stijl en de vier ontwerpen voor een brugwachterswoning bij de eerste Kanaalsbrug. Een ontwerp uit 1896 ging nog uit van een situatie zonder Kanaalstraat; de gemeente kon namelijk niet tot overeenstemming met de grondeigenaar komen over aankoop van de benodigde grond voor de aanleg. Met een nieuwe eigenaar lukte dit wel, zodat een nieuw ontwerp moest inspelen op de gewijzigde situatie. Een andere wijziging ten opzichte van het eerste ontwerp had wellicht te maken met de moordaanslag op een dienstbode aan de Emmakade op 15 december 1905. Deze gebeurtenis was voor de commissaris van politie aanleiding burgemeester en wethouders te verzoeken een politiehulp post buiten de Grachtswal te stichten. De mobiliteit van het korps was in die tijd gering (van criminelen overigens ook), zodat men bij calamiteiten niet snel genoeg ter plekke kon zijn. Op advies van Hofkamp besloten burgemeester en wethouders inderdaad de brugwachterswoning te combineren met een politiepост. Hofkamp verwerkte de nieuwe gegevens in nog drie ontwerpen, waarvan het laatste (voor hem helaas meest sobere) is uitgevoerd. Achter de gevel aan de Kanaalstraat liggen van links naar rechts: achter het ijzeren hek een open plaatsje met links een zandhok, een bergplaats voor gemeentewerken, één voor de politie en een privaat. Dan de laagbouw van de politiepост met twee lokalen (deze lokalen hebben ca 4,5 meter hoge plafonds en er is wel gesuggereerd dat de hoogte moest bijdragen tot het

imponeren van de cliëntèle). De lokalen staan in verbinding met een overdekte plaats waar zich twee cellen en een apart privaat voor arrestanten bevinden.

Vervolgens de eigenlijke brugwachterswoning (met twee verdiepingen), waarin achter de dubbele (nu verdwenen) deuren met halfrond bovenlicht een brandweervagen en een brancard waren gestald. In een vooruitspringend gevelgedeelte tenslotte is het trappenhuis ondergebracht en de deur van de bovenwoning opgenomen. Het geheel is voorzien van een topgevel. De brugwachterswoning heeft z'n entree ook in dit trappenhuis, maar aan de Emmakade. Deze bescheiden woning bestond uit een woonkamer, keuken, een open plaatsje met privaat en een slaapkamer met bedstede. De eerste bewoner vanaf februari 1908 was brugwachter A.S. de Jong. De woning op de begane grond heeft in de loop ter tijden nogal wat veranderingen ondergaan en fungeert momenteel als een sfeervolle ruimte voor een antiekwinkel. Van de bovenwoning zijn vooral het trappenhuis en de kamers-en-suite nog vrij gaaf bewaard gebleven en door de huidige bewoners waar nodig en mogelijk weer in oude glorie hersteld. Opvallend zijn de plafonds in de kamers en opmerkelijk de schuifdeuren met dichte panelen, waarin men eerder glas zou verwachten. Het kwartronde balkon op de eerste verdieping is van later datum. Vergeleken met andere panden in de Oranje Nassauwijk is dit hoekpand betrekkelijk sober van uitvoering. Niettemin is Hofkamp erin geslaagd verschillende functies (met maar liefst vijf ingangen) tot een harmonieus geheel te laten versmelten.

Als een wachter houdt de voormalige dienstwoning een oogje in het zeil op een rijk gevarieerde wijk, die vrij gaaf haar eerste eeuwfeest nadert.

Colofon

Uitgave: Stichting Aed Levwerd, 1992
Redactie: Leo van der Laan en Johan Lichthart
Tekstbijdragen: Hendrik ten Hoeve, Jan Jongepier, Gerard Jorna, Peter Karstkarel, Leo van der Laan, Johan Lichthart, Menno Pothof, Rita Mulder-Radetzky en Derk Jan Prins
Fotografie: Menno Pothof, Fries Scheepvaartmuseum, H.A. Rollema, Gemeentearchief Leeuwarden en Monumentenzorg gemeente Leeuwarden
Kaart: Cees Sträter
Druk: Dekker Drukwerken, Leeuwarden
Vormgeving: Dekker Drukwerken, Leeuwarden

De organisatie van de zesde Open Monumentendag in Leeuwarden en de uitgave van een begeleidend boekje zijn mogelijk gemaakt met financiële en andere ondersteuning van de gemeente Leeuwarden, de Leeuwarder Onderlinge, Koninklijke Koopmans Meelfabrieken, de Nieuw Apostolische Kerk, Antiek De

Brugwachter, Maatschappij tot 't Nut van het Algemeen en andere instellingen en bedrijven.

De Open Monumentendag zou niet kunnen plaatsvinden zonder de welwillende medewerking van de eigenaars/beheerders van de opengestelde panden en de enthousiaste inzet van veel vrijwilligers.