DELFZIJL

gemeentebeschrijving
regio Hogeland

Monumenten Inventarisatie Project provincie Groningen

colofon

uitgever : Provincie Groningen

samenstelling
en lay-out : J.T. Possel, kunsthistoricus
M. van der Werff, sociaal-geograaf
J.B. Wolters, stedebouwkundige

INLEIDING

De gemeentebeschrijving van Delfzijl is ontstaan in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project (MIP). Dit project is geïnitieerd door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg en uitgevoerd door de provincies. Het heeft als doel een globaal overzicht te geven van de stedebouw en bouwkunst uit de periode 1850-1940. De inventarisatie is per provincie, gebiedsgewijs aangepakt. Voor de provincie Groningen waren dat de volgende gebieden: het Hogeland (inclusief de gemeente Slochteren), het Westerkwartier, het Oldambt, de Veenkoloniën en het Gorecht.

Om greep te krijgen op het inventarisatiegebied is de volgende methodiek ontwikkeld:
1 er is een regiobeschrijving gemaakt van elk van de hierboven genoemde gebieden, die een algemeen kader biedt voor de uitgevoerde inventarisaties;
2 in samenhang daarmee is per gemeente een gemeentebeschrijving opgesteld, die nader ingaat op de ontwikkelingen in die gemeente;
3 verder zijn door middel van veldwerk structuren en objecten uit de betreffende periode geïnventariseerd. De inventarisatie heeft tevens als toetsing gediend van de regio- en gemeentebeschrijving.

In de gemeentebeschrijving van Delfzijl wordt in het kort een beeld geschetst van de ontwikkelingsgeschiedenis van de gemeente tot 1940. De volgende aspecten komen hierbij aan de orde:

1 begrenzing en ligging van het gebied
2 ontstaansgeschiedenis
3 grondgebruik
4 infrastructuur
5 nederzettingsstructuur.

Na deze ontwikkelingsschets van de gemeente wordt tenslotte in hoofdstuk 6 doel en methodiek van het stedebouwkundig veldonderzoek en de inventarisatie van de bouwkunst weergegeven.

Bij de totstandkoming van deze gemeentebeschrijving en de inventarisatie hebben wij van de kant van de gemeente alle mogelijke medewerking ontvangen. Wij willen haar hiervoor hartelijk bedanken.

J.T. Possel
M. van der Werff
J.B. Wolters

Inhoudsopgave

GEMEENTEBESCHRIJVING DELFZIJL

1 Ligging....1

2 Ontstaansgeschiedenis....2
2.1 Geologische geschiedenis....2
2.2 Bewoningsgeschiedenis....3

3 Agrarisch grondgebruik....4

4 Infrastructuur....6
4.1 Landwegen....6
4.2 Waterwegen....7
4.3 Tram- en spoorwegen....8
4.4 Overig vervoer....9

5 Nederzettingsstructuur....10
5.1 Algemeen....10
5.2 Nederzettingsstructuur per dorp....11
- Delfzijl....11
- Biessum....16
- Farmsum....16
- Meedhuizen....17
- Uitwierde....18
- Weiwerd....19
5.3 Verspreide bebouwing....20

INVENTARISATIE

6 Inventarisatie stedebouw en bouwkunst....21
6.1 Stedebouwkundig veldonderzoek....21
6.2 Gebied met bijzondere stedebouwkundige waarden..22
- Delfzijl: woonwijk buiten de vestinggracht....22
- Delfzijl: gebied rond het Eemskanaal....24
6.3 Inventarisatie van de bouwkunst....26

LITERATUURLIJST....27

BIERUM
APPINGEDAM
SLOCHTEREN
TERMUNTEN
Delfzijl
Farmsum
Zeehavenkanaal
Oosterhorn
Oosterhornhaven
Oterdum
Polder
Weiwerd
Gem. Delfzijl
Meedhuizen
Schaapbuiten
Opmeeden
Vilderhof
GAATJE
GAATJE (+) SLOCHT
Middelplaat
Westerhoofd
Industrieterrein
Aluminium fabriek
Oosterhornwerven
Waterdunen
Wagenborgen
Woonwijk
Sportpark
Jachthaven
Camping
Kerk
Begraafplaats
Watertoren
Gemaal
Sluis
Veer
Haven
Dijk met asfaltverharding
Dijk met bitumenverharding
Spoorlijn
Fietspad
Voetpad
Kanaal
Sloot
Dam
Dijk
Bos
Bebouwing
Industrie
Zand
Slik
Schor
Water
GEMEENTE DELFZIJL
0
1
2
2½ KM

GEMEENTEBESCHRIJVING DELFZIJL

1 Ligging

De gemeente Delfzijl ligt in het noordoosten van de provincie aan de Eems. Het gebied wordt in het noorden begrensd door de gemeente Bierum, in het westen door Appingedam en Slochteren en in het zuiden door Termunten. Het grondgebied van de gemeente beslaat 5565 ha, waaronder 512 ha buitenwater.

In de gemeente ligt één grote plaats, het gelijknamige Delfzijl, met de daaraan vastgegroeide dorpjes Biessum, Farmsum en Uitwierde. In het industriegebied van Delfzijl ligt Weiwerd. Verder bestaat de gemeente uit het dorp Meedhuizen en de gehuchten Amsweer, Geefsweer, Opmeeden en Schaapbulten. Voorheen lagen ook de dorpen Heveskes en Oterdum nog in de gemeente, maar deze zijn afgebroken om plaats te maken voor de industrie.

Na de gemeentelijke herindeling van 1 januari 1990 vormt Delfzijl samen met de voormalige gemeenten Bierum en Termunten de nieuwe gemeente Delfzijl.

2 Ontstaansgeschiedenis

2.1 Geologische geschiedenis

Rond 2500 voor Christus bestond het noorden van Groningen nog grotendeels uit waddengebied. Daarna groeide door veenvorming en sedimentatie het landschap aan. Van 1000-600 voor Christus trad een transgressiefase (= periode waarin de zeespiegel stijgt) op, waarin door sedimentatie kwelderwallen werden gevormd. Eén hiervan loopt van Usquert in zuidelijke richting via Middelstum naar Ten Post en vervolgens in noordelijke richting via Loppersum en Godlinze naar Spijk. Iets meer naar het oosten ontstonden de oeverwallen van de Eems.

De kwelderwal Usquert-Ten Post-Spijk vormde de oevers van de Fivelboezem, het mondingsgebied van de rivier de Fivel in de Waddenzee. Deze rivier was een natuurlijke afwateringsgeul voor de meer zuidelijk gelegen veengronden.

Tussen het Damsterdiep en het Schildmeer (gemeente Slochteren) lag een veengebied. In een transgressiefase van 500-50 voor Christus kwam in dit veengebied een systeem van geulen tot ontwikkeling. In en vlak langs deze geulen vond afzetting plaats van zandige klei, die verder van de geulen af snel zwaarder van samenstelling werd.

Van 300-600 na Chr. vond er weer een transgressiefase plaats. In deze periode drong de zee via diverse niet gesloten geulen in de kwelderwal het daarachter gelegen gebied binnen. Hierbij werd een relatief dun pakket zware klei afgezet, de zgn. knipklei. In het gebied zuidelijk van het Damsterdiep slibden de eerder gevormde geulen door sedimentatie dicht.

Tot omstreeks 1000 na Christus stond het gebied onder invloed van de zee. Zowel de Fivelboezem als de Eems veroorzaakten overstromingen in het gebied. Daarna volgde een periode waarin de Fivelboezem snel dichtslibde en de eerste bedijkingen plaatsvonden. Hiermee kwam een einde aan een tijdperk waarin het landschap door de zee werd gevormd.

Het grondgebied van de gemeente Delfzijl is ontstaan als 'getij-afzettingsvlakte' achter de kwelderwallen en oeverwallen, enkele eeuwen voor het begin van de jaartelling. De bodem varieert van lichte tot zware (knip)klei. Het gebied ten zuiden van het Damsterdiep bestaat uit klei op veen. Dit gebied ligt als gevolg van inklinking van het veen relatief laag (beneden NAP).

Hier kwam ook een tweetal meren voor: ten westen van Meedhuizen lag het Meedhuizer Meer en ten oosten ervan het Kleine Meer (beide drooggelegd in de tweede helft van de negentiende eeuw). In het voormalige Meedhuizer Meer komt de laagst gelegen grond van de gemeente voor: 2,9 meter beneden NAP. Het gebied ten noorden van het Damsterdiep ligt geheel boven NAP, al wordt de hoogste waarde bereikt bij slechts 0,6 meter NAP.

2.2 Bewoningsgeschiedenis

De eerste bewoners in dit gebied vestigden zich nog voor het begin van de jaartelling op de oeverwallen van de Eems. Door de voortdurende overstromingen werden zij genoodzaakt tot het ophogen van hun woonplaatsen, waardoor wierden ontstonden, o.a. Biessum, Farmsum, Uitwierde en Weiwerd.

In de tiende eeuw werd er tussen de Eems en de Fivel een waterweg gegraven: de Delf. In 1317 werden aan de monding van de Delf in de Eems drie zeesluizen gebouwd, de drie Delfzijlen. Hieruit groeide later de vesting en havenstad Delfzijl.

Doordat overstromingen het Groninger land bleven teisteren, werd in de twaalfde à dertiende eeuw de Oude Dijk aangelegd, een zeedijk die de gehele Groningse noordkust omvatte. Deze dijk liep ten noorden van Spijk richting Hoogwatum en boog daar in zuidelijke richting af.

In 1424 werd het Damsterdiep gegraven tussen Ten Post en de stad Groningen (zie ook paragraaf 4.2). Deze waterweg had een belangrijke vervoers- en afwateringsfunctie. Na het graven van het Eemskanaal aan het eind van de negentiende eeuw kwam hier verandering in. Het Eemskanaal nam een groot deel van de scheepvaart over en ook de afwateringssituatie veranderde. Sindsdien vindt in het gebied ten noorden van het Eemskanaal (behorend bij het waterschap Fivelingo) de afwatering plaats bij Delfzijl op de Eems. Hiervoor staat in Delfzijl het gemaal 'De Drie Delfzijlen' uit 1974. Het gebied ten zuiden van het kanaal hoort bij het waterschap Duurswold, dat een eigen gemaal (gebouwd omstreeks 1930) bij Farmsum heeft.

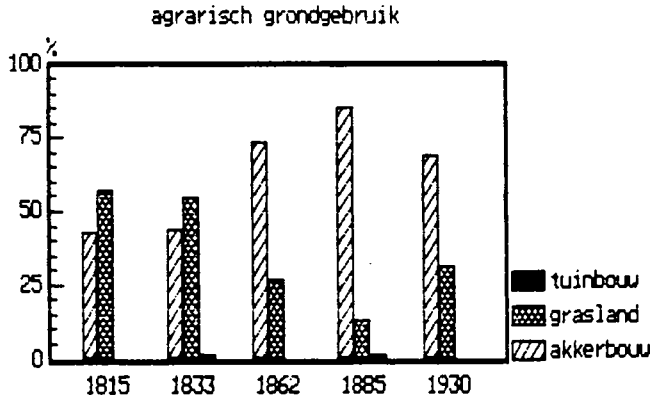
Voor meer gegevens over kunstwerken ten behoeve van de afwatering wordt verwezen naar de paragrafen 3 en 4.2.

3 Agrarisch grondgebruik

Kenmerkend voor het gebied het Hogeland, waarvan de gemeente Delfzijl deel uitmaakt, zijn de ontwikkelingen in de landbouw in de negentiende eeuw. Toen vond er namelijk een omslag plaats van veeteelt naar akkerbouw. Oorzaken hiervan waren o.a. de veepest, verbetering van de waterbeheersing, invoering van de kunstmest en een grote vraag naar akkerbouwprodukten.

AGRARISCH GRONDGEBRUIK GEMEENTE DELFZIJL

jaar	% akker-bouw	% gras-land	% tuin-bouw	tot. opp. cultuurgrond (ha)
1815	42,8	57,2		3561,64
1833	44,1	54,5	1,4	4288,60
1862	73,5	26,5		4352,72
1885	85,1	13,2	1,6	4156,28
1930	69,0	31,0		4090,46



bron: E.W. Hofstee (1985)

In de eerste helft van de vorige eeuw overheerst de veeteelt de akkerbouw, maar in 1862 heeft er een duidelijke omslag plaatsgevonden. Dan is bijna driekwart van de totale oppervlakte cultuurgrond in gebruik voor de akkerbouw. Daarna blijft tot 1885 de oppervlakte akkerbouw toenemen ten koste van grasland tot 85 procent. In 1930 is het percentage akkerbouw afgenomen. Een van de redenen hiervan was o.a. de landbouwcrisis die dalende graanprijzen tot gevolg had. Een andere oorzaak was de verslechtering van de grond: door uitspoelingsverschijnselen was de bodem knippig geworden en dus ongeschikt voor bouwland.

Belangrijk voor de landbouw is een goede afwatering. Met name in het gebied ten zuiden van het Damsterdiep kampte men, door de lage ligging, met afwateringsproblemen. Om

de waterstand te beheersen, richtte men in de negentiende eeuw 'molenpolders' op. In deze polders werd het water door molens omhooggepompt en via afwateringsgeulen afgevoerd. In de loop der tijd zijn veel windmolens verdwenen of vervangen door stoom- of electrische gemalen. In de gemeente Delfzijl werden diverse kleine molenpolders opgericht, die later werden samengevoegd tot:

- Flikkezijlsterpolder
- Holepolder
- Polder Weiwerd.

Zoals reeds is vermeld, vond de vroegste bewoning in dit gebied plaats op wierden. Vanuit deze wierden werd het omliggende gebied verdeeld, zodat rondom de wierden een radiaire verkaveling, een onregelmatige blokverkaveling dan wel een mengvorm daartussen ontstond. Verder van de wierden af werden vaak kreken en prielen als perceelsscheiding gebruikt. Het laaggelegen gebied ten zuiden van het Damsterdiep werd als laatste ontgonnen. Door het graven van sloten kwam hier een regelmatige blokverkaveling tot stand. In het zuidoosten van de gemeente kwam blok-strookverkaveling voor: deze verkavelingsvorm trad op in het meedengebied (=hooiland). Vanuit de wierden werd het laaggelegen gebied in brede stroken aangepakt. Deze stroken werden door een geleidelijk verbeterde afwatering onderverdeeld in blokken.

Van 1960-1966 werd in deze omgeving de ruilverkaveling 'Opwierde-Amsweer' uitgevoerd. Ruilverkaveling is van belang voor de afwatering, de drainage en de ontsluiting van het land en heeft tot doel om een zo rationeel mogelijke indeling van het land te krijgen met een minimum aan belemmering bij de bewerking van het land met machines. Hierdoor zijn er grotere en beter gevormde kavels tot stand gekomen. Het radiaire verkavelingspatroon bij Biessum en Uitwierde is echter grotendeels bewaard gebleven, al grenzen beide kernen inmiddels aan de nieuwbouwwijken van Delfzijl. Verder zijn grote delen landbouwgrond na 1950 in beslag genomen als industrieterrein of bouwgrond.

4 Infrastructuur

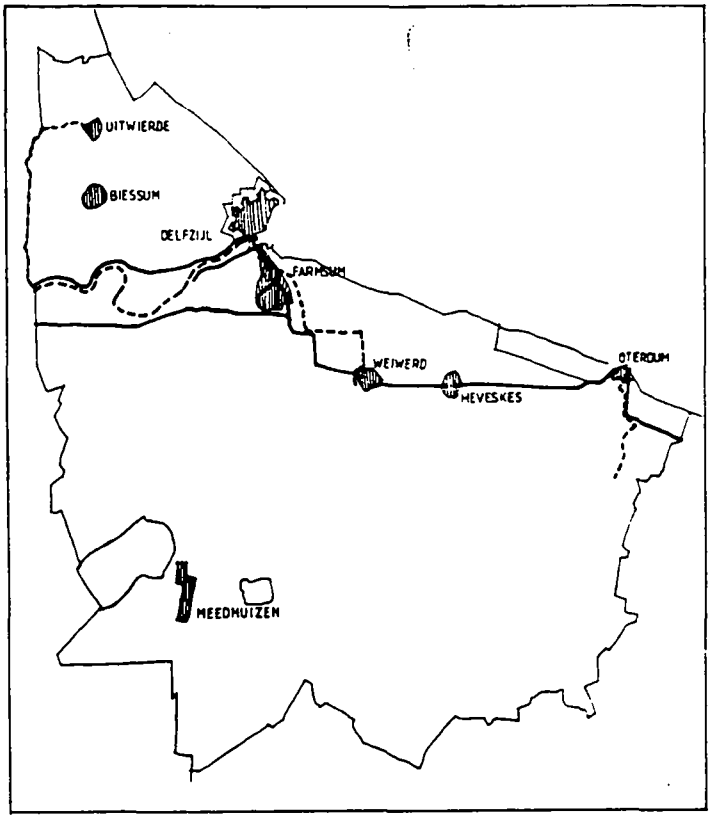
4.1 Landwegen

Reeds in het midden van de zeventiende eeuw was in opdracht van het provinciaal bestuur de trekweg langs het Damsterdiep, van Groningen naar Delfzijl, verhard. Tot 1850 worden nog de volgende wegen verhard: de verbinding Farmsum - Appingedam - Slochteren en verder de weg van Delfzijl via Farmsum, Weiwerd, Heveskes naar Oterdum. Vervolgens loopt deze weg door naar de gemeente Termunten.

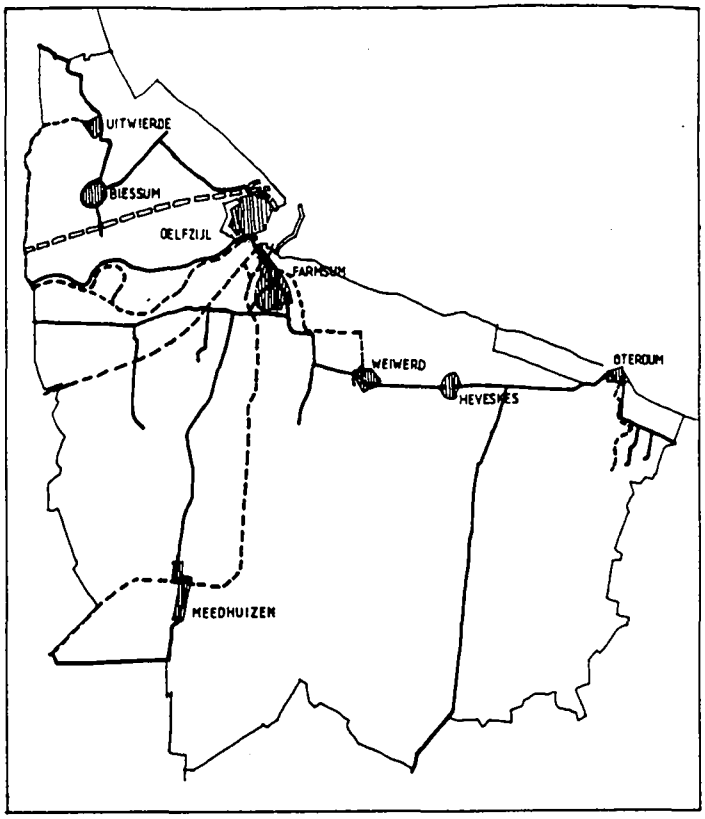
In de tweede helft van de vorige eeuw heeft er onder invloed van het opkomende wegverkeer een uitbreiding plaats van het verharde-wegenpatroon. Zowel in noordelijke als in zuidelijke richting worden wegen verhard, waarbij alle dorpen in de gemeente beter bereikbaar worden. Van Delfzijl wordt de Hoogeweg verhard naar Biessum en Uitwierde. Deze weg loopt verder naar dorpen in de gemeente Bierum. Vanuit Biessum wordt de weg bestraat naar de halteplaats aan de spoorlijn. Vanaf Farmsum vindt verharding plaats van de Meedhuizerweg naar Meedhuizen. Deze weg wordt doorgetrokken naar dorpen in de gemeente Slochteren. Ter hoogte van Heveskes wordt de Nieuwe Kloosterlaan verhard in zuidelijke richting. Verder worden in deze periode de gehuchten Amsweer en Geefsweer beter bereikbaar, evenals diverse boerderijen.

Van 1900-1940 wordt het verharde-wegenpatroon verder aangevuld. Vanaf Oterdum wordt een weg bestraat naar Wagenborgen (gemeente Slochteren). Verder wordt een deel van de Oosterweg verhard vanuit Weiwerd. Van het dorp Meedhuizen worden verbindingen gelegd met de nabijgelegen gehuchten Schaapbulten en Opmeeden.

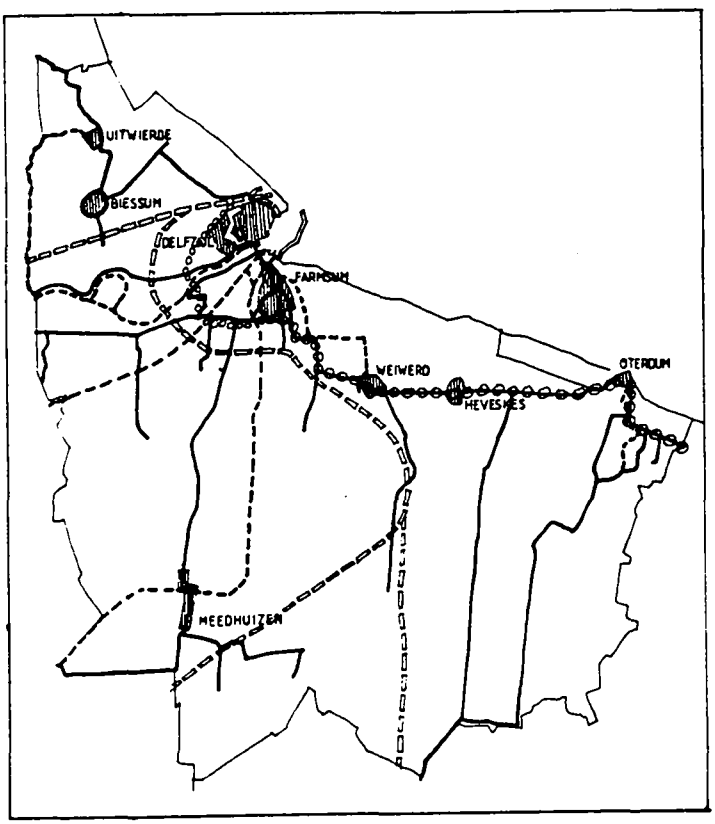
Na 1940 heeft het wegenpatroon veel wijzigingen ondergaan. Reden hiervan is de industrialisatie en daarmee samenhangend de sterke uitbreiding van de kern Delfzijl, het verdwijnen van de dorpen Heveskes en Oterdum, de aanleg van een tweede monding van het Eemskanaal en de aanleg van de Oosterhornhaven. Hierdoor zijn enerzijds wegen omgelegd of zelfs geheel verdwenen, terwijl er anderzijds vele nieuwe wegen zijn aangelegd.



±1850



±1900



±1940

GEMEENTEGRENS
VERHARDE WEG
WATERWEG
SPOORWEG
TRAMBAAN
ZEE

GEMEENTE DELFZIJL

0 1 2 3 4 5

4.2 Waterwegen

In de gemeente Delfzijl komen de volgende waterwegen voor:

- Afwateringskanaal van Duurswold (gegraven tussen 1869-1871)
- Damsterdiep (deels gegraven in de tiende eeuw, deels in 1424)
- Eemskanaal (gegraven tussen 1870-1876)
- Uitwierdermaar (natuurlijk)
- Weiwerdermaar (natuurlijk)

In de tiende eeuw groef men een oost-west verbinding tussen de Eems en de Fivel: de Delf. Dit kanaal kreeg door zijn open verbinding met de zee een meanderend, natuurlijk karakter. Om een eind te maken aan de overstromingen die door het kanaal werden veroorzaakt, werden in het begin van de veertiende eeuw aan de monding in de Eems drie zeesluizen (de drie Delfzijlen) gebouwd. Deze drie sluizen vormden de aanzet tot het ontstaan van de plaats Delfzijl.

In 1424 werd besloten dat er een waterweg moest komen van de stad Groningen naar Delfzijl. Hiervoor werd tussen Groningen en Ten Post een kanaal gegraven, dat op de Delf aansloot. Sindsdien heet deze verbinding 'Damsterdiep'. Deze waterweg was tot het graven van het Eemskanaal een belangrijke scheepvaartroute.

Tussen 1869-1871 werd het Afwateringskanaal van Duurswold gegraven van de Eems via Meedhuizen naar het Schildmeer in de gemeente Slochteren. Zoals de naam al zegt, werd dit kanaal gegraven om de afwatering in het gebied te verbeteren.

In de negentiende eeuw kwam in Groningen de zeevaart op. De grote impuls hiervoor kwam uit het binnenland: de ontginningen van het hoogveen in de Veenkoloniën brachten steeds minder op en de turfschippers zochten een andere bron van inkomsten. Zij gingen zich toeleggen op de zeevaart. Een groot aantal zeeschepen werd in de Veenkoloniën gebouwd en vervolgens via de stad Groningen en het Damsterdiep naar Delfzijl gebracht. De steeds groter wordende schepen leidden ertoe dat er behoefte was aan een breed kanaal tussen de stad en Delfzijl. Hiertoe werd tussen 1870-1876 het Eemskanaal gegraven. De negentiende eeuw was een periode van bloei voor Delfzijl. De scheepvaart bracht veel werk met zich mee: de haven van Delfzijl was zowel reparatieplaats als los- en laadplaats. Op het hoogtepunt, zo rond 1850-1860, was Delfzijl de thuishaven van 75 zeeschepen, die naar o.a. Afrika, Azië, Amerika, Oost- en West-Indië voeren. Schepen uit allerlei landen deden de haven aan. Er werd vooral hout uit Skandinavië, chilisalpeter uit Chili, steenkool en kunstmest ingevoerd, terwijl cokes,

ijzeraarde en agrarische produkten werden uitgevoerd. De haven van Delfzijl werd steeds meer verbeterd. Zo werd hij regelmatig uitgediept, werden er goederenloodsen gebouwd en kwam er in 1903 een nieuwe kade gereed.

Vanuit Delfzijl waren er tevens diverse stoombootdiensten. Zo waren er diensten op o.a. Groningen, Leer en Londen. Aan het Eemskanaal in Delfzijl staat nog steeds een pand uit ca. 1925 van de 'Stoombootdienst Groningen-Delfzijl'.

Na 1940 is er ook wat betreft de waterwegen het een en ander veranderd. Het Oterdumermaar, dat naar Oterdum stroomde, is samen met het dorp verdwenen om plaats te maken voor de industrie. Het Eemskanaal heeft in de jaren zestig een nieuwe, bredere monding gekregen. Verder zijn het Oosterhornkanaal en de Oosterhornhaven er bijgekomen.

4.3 Tram- en spoorwegen

In 1866 kreeg de provincie Groningen haar eerste spoorlijn. Daarna volgden er meer en in 1884 werd door de Maatschappij tot Exploitaitie van Staatsspoorwegen de spoorlijn Groningen - Delfzijl aangelegd. Ten zuiden van Biessum werd een halteplaats ingesteld (verdwenen). Het station dat in Delfzijl werd gebouwd, staat er nog steeds.

Ook in de dunner bevolkte streken was behoefte ontstaan aan ontsluiting per spoor. De Wet op de Lokaalspoorlijnen en Tramwegen van 1878 maakte het mogelijk om via goedkopere aanleg en vereenvoudigde exploitatie ook in deze gebieden spoorlijnen aan te leggen. Op 8 mei 1899 werd in Zwolle de NOLS opgericht: de Noord-Ooster-Locaal-Spoorwegmaatschappij, één van de vier lokaalspoorwegmaatschappijen die in Groningen aktief zijn geweest. Aan het eind van 1899 kreeg de NOLS toestemming voor de aanleg van de spoorlijn Delfzijl - Zwolle via Zuidbroek, Stadskanaal, Coevorden en Ommen met zijtakken naar Almelo en Assen. Hiervan kwam het deel Stadskanaal - Zuidbroek - Delfzijl in 1910 gereed. Voor wat betreft de gemeente Delfzijl kwam er bij Weiwerd een station en bij Farmsum een halteplaats (beide verdwenen). De trein reed door naar het station van Delfzijl.

De aktiviteiten van de NOLS kwamen de landbouw (aanvoer van kunstmest en afvoer van landbouwprodukten), handel en nijverheid in de streek ten goede, maar haar rol met betrekking tot het reizigersvervoer werd meer en meer overgenomen door de autobus. In het begin van de jaren dertig bleek de exploitaitie te zeer verliesgevend. Het baanvak Zuidbroek - Weiwerd werd in 1934 opgeheven en voor de Tweede Wereldoorlog verdween ook de lijn Weiwerd

- Delfzijl. Vanaf Delfzijl-Haven is er nu nog een goederenlijn met verschillende aftakkingen in de richting Weiwerd.

Een andere lokaalspoorwegmaatschappij was de Woldjerspoorwegmaatschappij, genoemd naar de Woldstreek (nu gemeente Slochteren) waar zij aktief was. Op 1 juli 1929 werd de spoorlijn geopend met o.a. de stations Groningen, Slochteren, Siddeburen en Tjuchem-Meedhuizen. In Weiwerd had de trein aansluiting op de NOLS-lijn naar Delfzijl. Op 5 mei 1941 ging het spoor voor het personenvervoer dicht en in juli 1942 werd ook het goederenvervoer gestaakt. De spoorlijn werd opgeheven. Het station Tjuchem-Meedhuizen met bovenwoning staat er nog steeds en is nu in gebruik als boerderij.

Behalve via het spoor was Delfzijl vanuit Oost-Groningen ook per tram te bereiken. In 1912 werd de Stoomtramwegmaatschappij 'Oostelijk Groningen' opgericht. Enige jaren later, op 9 juli 1919, kon de stoomtramlijn Winschoten - Delfzijl in gebruik worden genomen. De tram reed van Winschoten via Termunten naar het treinstation van Delfzijl v.v. In de loop der tijd werden de trams vervangen door autobussen en in de jaren dertig reed er alleen op zondag nog een tram. In de Tweede Wereldoorlog werd echter bij gebrek aan brandstof de tramdienst in ere hersteld. Gedurende de oorlog raakte het traject Termunten - Delfzijl echter zwaar beschadigd. Zowel de trambaan als de bruggen over het Damsterdiep en het Eemskanaal waren erg vernield en werden niet meer hersteld.

4.4 Overig vervoer

Voor het vervoer van goederen kon men ook terecht bij boderijders. Vanaf het begin van de twintigste eeuw reden zij met paard en wagen en later ook met de vrachtwagen, enkele malen per week naar de stad Groningen. Daar haalden ze bestellingen voor de dorpsbewoners op. In 1935 waren er bijv. boderijders in Delfzijl, Farmsum, Heveskes, Meedhuizen en Oterdum.

In de jaren dertig ging de Stoomtramwegmaatschappij 'Oostelijk Groningen' de tram vervangen door de autobus. De eerste bussen verschenen in 1931. Later werd de busdienst overgenomen door de 'Damster Automaatschappij' uit Appingedam, die inmiddels met de GADO is gefuseerd.

5 Nederzettingsstructuur

5.1 Algemeen

Samen met de buurgemeente Appingedam behoort Delfzijl tot de dichtst bevolkte gemeenten in het Hogeland. Behalve de kern Delfzijl met de daaraan vastgegroeide dorpen Biessum, Farmsum, Uitwierde en Weiwerd bestaat de gemeente uit het dorp Meedhuizen en de gehuchten Amsweer, Geefsweer, Opmeeden en Schaapbulten.

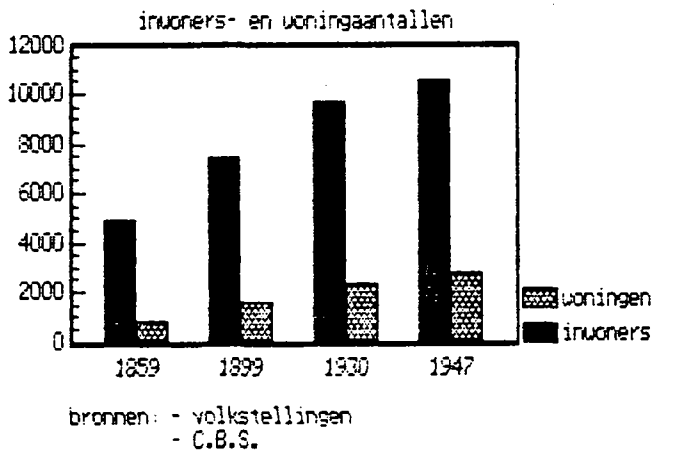
In deze paragraaf wordt een beeld geschetst van de ontwikkelingen in bevolkingscijfers in woningaantallen. In de volgende paragraaf worden de kern Delfzijl en de dorpen besproken en in 5.3 komt de verspreide bebouwing aan bod.

inwoners in de gemeente Delfzijl

jaar	1859	1869	1879	1889	1899	1930	1947	1987
aantal	4895	5266	5873	6582	7395	9666	10172	24042

woningen in de gemeente Delfzijl

jaar	1859	1899	1930	1947	1987
aantal	780	1572	2332	2719	9680



Het inwonertal vertoont in de MIP-periode een stijgend verloop. De vestiging van diverse industrieën en een groeiende ambachtssector zorgden voor een toename in de werkgelegenheid, waardoor veel mensen naar Delfzijl trokken.

Van 1859-1869 is de groei nog relatief bescheiden, gemiddeld ruim 37 personen per jaar. Daarna neemt het aantal inwoners tot 1930 toe met gemiddeld ruim 73 personen per jaar. Van 1930-1947 is de groei weer wat minder: de crisis- en oorlogsjaren eisen hun tol. Toch kan de toename van het aantal inwoners in de MIP-periode niet tippen aan datgene wat er daarna gebeurt: in de naoorlogse periode treedt er meer dan een verdubbeling op van het aantal inwoners, een toename van gemiddeld bijna 347 personen per jaar. De vondst van zout bij Winschoten in 1951 en aardgas bij Slochteren acht jaar later, veroorzaakte een sterke opleving van de haven en de vestiging van tal van fabrieken. Deze industrialisatie bracht veel werkgelegenheid met zich mee en leidde tot een flinke groei van de plaats Delfzijl.

De uitbreiding van de woningvoorraad vertoont een soortgelijk beeld. Tussen 1859-1899 wordt het aantal woningen meer dan verdubbeld: er komen 792 woningen bij, gemiddeld bijna 20 per jaar. Vergeleken met de toename van het aantal inwoners is dit relatief een sterkere stijging. Hierdoor daalt de woningbezetting van 6,3 in 1859 naar 4,7 in 1899. Men was wat dat betreft in Delfzijl beter af dan in de buurgemeente Appingedam, waar in deze periode gemiddeld nog geen drie woningen per jaar werden bijgebouwd en de woningbezetting in 1899 naar 5,8 was gestegen.

Ook na de eeuwwisseling blijft de woningbouw in Delfzijl in de pas lopen met het inwonertal. In de eerste helft van deze eeuw komen er 1147 woningen bij. De woningbezetting daalt naar 4,1 in 1930 en naar 3,7 in 1947. Tussen 1947 en 1987 heeft er een verdrievoudiging van het aantal woningen plaatsgevonden.

5.2 Nederzettingsstructuur per dorp

Delfzijl

Delfzijl ligt aan de monding van het Damsterdiep en het Eemskanaal aan de Eems, ongeveer 30 km ten noordoosten van de stad Groningen.

De naam 'Delfzijl(en)' komt voor het eerst in 1303 in de archieven voor. Ten behoeve van de afwatering van het omliggende gebied en om overstromingen tegen te gaan, waren er een drietal sluizen aangelegd: de Dorpsterzijl (in de Delf, het latere Damsterdiep), de Slochterzijl, en de Scharmsterzijl. In 1317 werd het zijlrecht voor de drie Delfzijlen officieel vastgelegd. De sluizen vormden de aanzet tot het ontstaan van de havenplaats Delfzijl.

Deze sluizen (m.n. de Dorpsterzijl) hadden een belangrijke strategische functie. Wie de sluizen van Delfzijl bezat, beheerste de scheepvaart op de Eems en kon een belangrijke handelsweg (het Damsterdiep) van de stad Groningen afsluiten. De ogen van de machthebbers waren dan ook veelvuldig op Delfzijl gericht en al vroeg werden er versterkingen aangelegd. In 1580 werd een vierkant verdedigingswerk aangelegd met bastions op de hoeken en grachten rondom (de Oude Schans). Elf jaar later werden grotere verdedigingswerken aangelegd: Delfzijl werd een vesting rondom de eerste schans. Deze vesting werd voorzien van zes bolwerken op de wallen met daaromheen een brede gracht. De vorm van deze vesting bleef tot de ontmanteling in 1875 gelijk.

In de loop der tijd werd er veel in en om Delfzijl gevochten. Friezen, Spanjaarden, de stad Groningen en later ook de Fransen probeerden de vesting in hun bezit te krijgen. Vanaf 1814, toen vrede met de Fransen werd gesloten, braken rustigere perioden aan: voor Delfzijl een tijd van vooruitgang en wederopbouw.

De nederzettingsstructuur van Delfzijl is in hoofdzaak bepaald door de vestingwerken die aan het einde van de zestiende eeuw werden aangelegd. De structuur is in de vorm van de (gedeeltelijk gedempte) omgrachting nog steeds herkenbaar.

Voor 1850
De nederzettingsstructuur voor 1850 bestaat uit de vesting met de daarbinnen gelegen kerk. Deze kerk was in 1830 gebouwd op de plaats van de kerk uit 1613. De oude kerk was in 1813/1814 tijdens het beleg van Delfzijl in de Franse tijd vernield. De vestinggracht bestond voor een deel uit het Damsterdiep overgaand in de (zee)haven. Aan de andere zijde van het Damsterdiep, de zuidzijde lag nog een deel van de vestingwerken "Kostverloren". Vanuit hier liep een weg in zuidelijke richting naar Farmsum. Dit wierdedorp ligt op ongeveer 700 meter van Kostverloren.

De bebouwing van Delfzijl was in hoofdzaak gesitueerd aan de twee parallel in noordwest-zuidoost richting lopende straten, de Landstraat en de Waterstraat, overgaand aan de zuidzijde in bebouwing langs de haven (zie kaart 'Gebieden', 1*). Tegenwoordig zijn dit de

* onder 'Gebieden' worden verstaan die plekken in het dorp die de aandacht verdienen omdat de bebouwing er overeenkomst vertoont qua ouderdom en/of type en/of architectonische kenmerken. Een uitzondering hierop vormt 'Gebied 1' dat de oude kern aangeeft. De 'Gebieden' zijn in hoofdstuk 6.3 op kaart aangegeven.

winkelstraten van Delfzijl. Tussen deze straten bevonden zich enkele dwarswegen. Ten noorden van het gebied Landstraat-Waterstraat lag 'De Vennen', het oefenterrein voor de vestingsoldaten. Het zuidelijke deel van Delfzijl gelegen binnen de omgrachting, was voor 1850 nog niet bebouwd.

1850-1900
In de tweede helft van de negentiende eeuw kende Delfzijl een toename in het inwonertal samenhangend met de groeiende bedrijvigheid. Met de ontmanteling van de vestingwerken in 1875 breekt een tijdperk aan waarin Delfzijl zich flink uitbreidt. De gunstige ligging van Delfzijl aan de Eems, de aanleg van het Eemskanaal (1870-1876) en het spoor (1884) hebben een belangrijke rol gespeeld bij de vestiging van tal van bedrijven.

In het noorden bracht het spoor verandering in de buitenomgrachting: een deel van de noordelijke gracht moest worden gedempt voor de aanleg van het spoor. Door de aanleg van het Eemskanaal verdwenen aan de zuidzijde de vestingwerken van Kostverloren.

Door de opkomst van zeescheepvaart in Groningen in de negentiende eeuw moest de haven uitgebreid worden. De oorspronkelijke vestinghaven veranderde in een handelshaven. De scheepsbouw en scheepvaart brachten veel werkgelegenheid met zich mee. De haven was een plaats om schepen te repareren en om goederen te laden en te lossen. Na het slechten van de wallen ontwikkelt het noordelijke gebied van de vesting zich tot industriegebied. Hier worden o.a. goederenloodsen gebouwd en er komt een vuurtoren (nu verdwenen). De haven wordt steeds meer verbeterd, zo komt er een pier die de zee insteekt (later verplaatst in meer oostelijke richting).

Aan het Damsterdiep ontstond bedrijvigheid in de vorm van steenfabrieken en scheepswerven. Het terrein tussen het Damsterdiep en het Eemskanaal groeide uit tot industriegebied. Naast de steenfabrieken en scheepswerven kozen o.a. een cementfabriek (1873), een machinefabriek (1893, later verplaatst naar Appingedam) en een houtzagerij dit centraal t.o.v. de vaarwegen gelegen gebied.

De woningbouw vond in eerste instantie plaats op de lege plekken binnen de vestingwerken. Parallel aan de Waterstraat en Landstraat werd in het noorden op de plaats van het oefenterrein 'De Vennen' een aantal straatjes aangelegd en bebouwd. In het zuidelijk deel binnen de oorspronkelijke vesting werden de straten dwars op het bestaande wegenpatroon aangelegd.

1900-1940

In deze periode bouwt men voort binnen en aansluitend op de oude structuur. Binnen de vestinggracht worden aan de westkant de Singel en de Buitensingel aangelegd en ingevuld met panden variërend in grootte, functie en bouwjaar. Buiten de gracht, eveneens aan de westzijde van de bestaande bebouwing wordt een nieuwe wijk gebouwd. Deze bestaat uit een aantal straten met een rechthoekig patroon, aansluitend op de vorm van de vestinggracht. Aan de noordzijde van het spoor komt de bebouwing langs de Uitwierderweg tot ontwikkeling.

Aan de Buitensingel worden in de jaren twintig direct aan de verharding eenvoudige burgerwoningen neergezet, deels losstaand, deels aan elkaar vast gebouwd (zie kaart 'Gebieden', 2*). Dit levert een mooie gesloten straatwand op met als meest opvallende element de gebroken dakvormen. Aan de andere zijde van de straat, gelegen aan het water op een voormalig bastion, ligt als enige bebouwing een school met meesterwoning. Deze van oorsprong chr. lagere school uit 1923 doet nu dienst als peuterspeelzaal. Aan het begin van de singel, op de hoek met de Commandeurstraat, wordt omstreeks dezelfde tijd een nieuwe r.k kerk gebouwd met een grote pastorie ernaast.

De Singel biedt een minder homogeen straatbeeld. De bebouwing varieert in ouderdom van circa 1900 tot 1940. Net als aan de Buitensingel is het grootste deel van de bebouwing direct aan de verharde weg gelegen. Ze bestaat bijna geheel uit woningen en woonblokken van twee bouwlagen hoog en is een mengeling van arbeiders- en burgerwoningen, herenhuizen met hier en daar een winkel, kerk of schoolgebouw ertussen. Er staan twee kerkgebouwen aan de Singel: een Israëlische synagoge (sinds 1955 in gebruik van het Leger des Heils) en een vrijzinnig hervormde kerk (1926).

In de jaren dertig komt buiten de vestinggracht, aan de overzijde van de Buitensingel een geheel nieuwe woonwijk tot ontwikkeling (zie kaart 'Gebieden', 3). De meest luxe bebouwing komt langs de buitenrand van de wijk te staan, met uitzicht op het water en het plantsoen. Het binnengedeelte wordt opgevuld met burgerwoningen en arbeiderswoningen. Prominent aanwezig is de grote voormalige zeevaartschool, die de entree vormt tot de wijk. Voor een uitgebreidere beschrijving van dit gebied wordt verwezen naar paragraaf 6.2 (gebied 1).

Verdere uitbreiding vindt plaats aan de noordzijde van de spoorlijn van Delfzijl naar Groningen aan de Uitwierderweg. Hier wordt tussen ca. 1930-1940 een rij gelijksoortige woningen, deels twee-onder-één kap, deels vrijstaand, aan één kant van de straat gebouwd (zie kaart 'Gebieden', 4). De meeste van deze burgerwoningen zijn twee bouwlagen hoog. Ze hebben allemaal een kleine

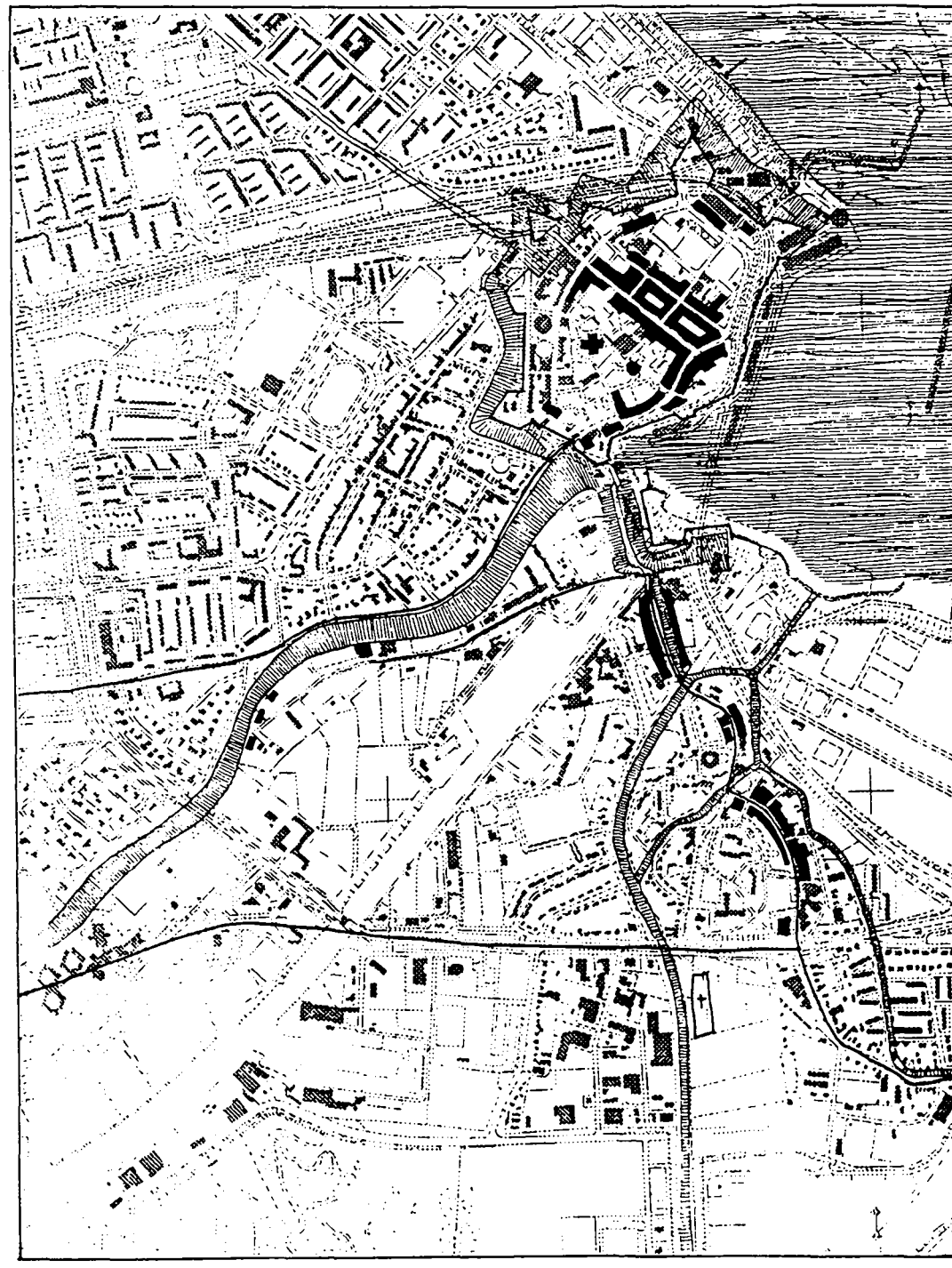
voortuin en liggen op dezelfde rooilijn, waardoor er een fraai strak straatbeeld ontstaat. Een eind verderop aan de Uitwierderweg, richting Biessum, komt nog een opvallend rijtje woningen te staan (zie kaart 'Gebieden', 5).
Het bestaat uit zes twee-onder-een-kap woningen, elk gelegen op een ruime kavel grond, met een groene heg om de voortuinen. De woningen springen meteen in het oog door hun groene daken: de gebroken wolfs- en schilddaken zijn bedekt met groene geglazuurde dakpannen.

Industrie en bedrijvigheid zijn in deze periode vooral in twee gebieden aan te treffen: op de noordoost-punt van de stad, aan de haven (zie kaart 'Gebieden', 6), en aan weerszijde van het Eemskanaal (zie kaart 'Gebieden', 7). In het noordelijke gebied bij de haven komt onder andere een machinefabriek. Maar het merendeel van het gebied wordt in beslag genomen door opslagloodsen (nu vernieuwd). Op de kades van het Eemskanaal is een heel ander beeld aan te treffen. Hier zijn direct aan de verharding van de wegen langs het water verschillende vormen van bebouwing te zien. Bedrijven, horeca, winkels en woningen wisselen elkaar af. Voor een uitgebreidere beschrijving van dit gebied wordt verwezen naar paragraaf 6.2 (gebied 2).

Na 1940
Voor Delfzijl geldt dat vooral na de Tweede Wereldoorlog veel is veranderd. In 1951 wordt bij Winschoten zout in de bodem ontdekt. Deze vondst leidt tot een sterke opleving van de haven van Delfzijl, gepaard gaande met de bouw van fabrieken voor de soda-industrie. Met de vestiging hiervan breekt een nieuwe ontwikkelingsfase voor Delfzijl aan, die een sterke groei van de plaats tot gevolg heeft.

Een expansie die mede wordt veroorzaakt door het vinden van de aardgasbel bij Slochteren in 1959. Tal van industrieën vestigen zich in Delfzijl en het bevolkingsaantal wordt tussen 1947-1989 meer dan verdubbeld. Geen enkele plaats in Noord-Groningen kan hieraan tippen.

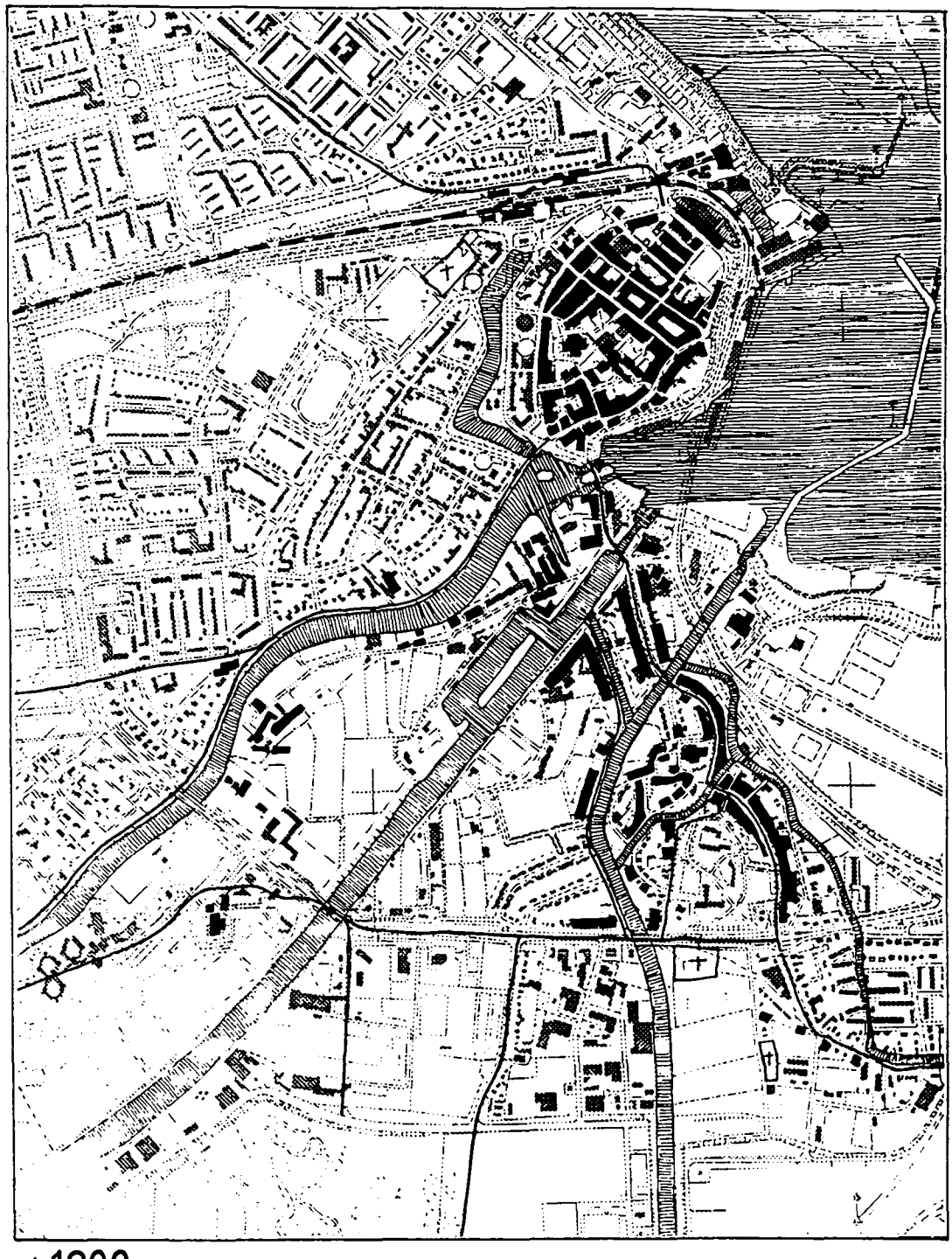
De Tweede Wereldoorlog laat Delfzijl achter met een deels verwoeste binnenstad. In de jaren vijftig en zeventig worden delen van het oude Delfzijl gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Hierbij wordt het oude stratenplan grotendeels gehandhaafd. Op de plaats van De Vennen bevindt zich nu hoogbouw en een parkeerplaats. Doordat het Eemskanaal om de stad heen wordt gelegd, kunnen de drie schut- en uitwateringssluizen aan het eind van het 'oude' Eemskanaal in 1974 worden vervangen door het gemaal 'De Drie Delfzijlen'.



±1850

DELFZIJL

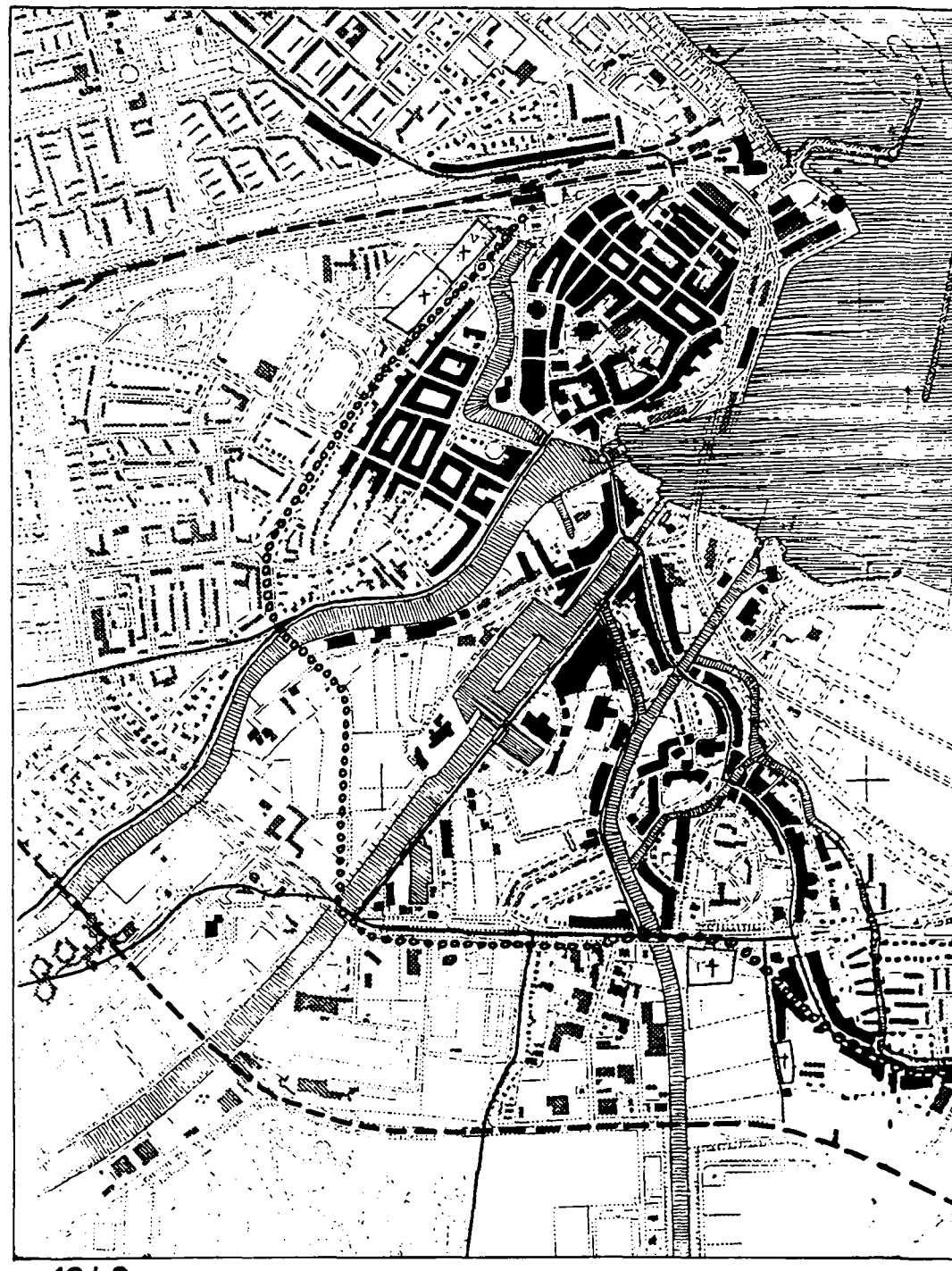
0 100



±1900

DELFZIJL

0 700



±1940

DELFZIJL

0 700

Biessum

Het dorpje Biessum is een radiaire wierde met een kruinhoogte van 2,6 meter boven NAP. Aan de voet van de wierde loopt een ringweg, de Ossenweg. Biessum ligt aan de rand van de noordwestelijke nieuwbouwwijken van Delfzijl. Het is een duidelijk voorbeeld van een radiaire wierde met voortzetting van het radiaire patroon in de landschappellijke verkaveling. Dit patroon is alleen aan de westzijde van de wierde nog herkenbaar. Door de nieuwbouw ten oosten van Biessum is het radiaire verkavelingspatroon daar verdwenen.

De bebouwing op de wierde bestaat overwegend uit boerderijen die voor 1850 werden gebouwd. Zij liggen in een cirkelvormige structuur rond het open middengebied. De voorzijden van de boerderijen zijn naar het centrum gericht en de bedrijfsgedeelten grenzen aan de Ossenweg. In de MIP-periode en daarna vindt er nauwelijks verandering op de wierde plaats, al worden de meeste boerderijen wel in mindere of meerdere mate verbouwd.

Farmsum

Farmsum ligt even ten zuiden van Delfzijl tussen het oude Eemskanaal en de nieuwe monding van het kanaal. Het is een wierdedorp, dat aan Delfzijl is vastgegroeid (zie ontwikkelingskaartjes van Delfzijl). In het dorp heeft de borg 'Huis te Farmsum' gestaan. Deze borg is in 1812 afgebroken. Het wierdegedeelte waarop de borg heeft gestaan, is in 1882 afgegraven. Lange tijd is dit laaggelegen gebied onbebouwd gebleven. Tegenwoordig staan er o.a. twee scholen, waarvan de namen (Rengersborg en Ripperdaborg) nog aan de borg herinneren.

Voor 1850

Voor 1850 is de omvang van het dorpje zeer beperkt. Farmsum bestaat dan uit wat bebouwing, waaronder een kerk, aan de doorgaande weg van Delfzijl naar Weiwerd. Het Farmsumermaar en het Weiwerdermaar lopen door het dorpje heen. In het noorden staat aan de Duurswoldlaan de korenmolen 'Aeolus', type achtkante bovenkruier, gebouwd omstreeks 1811. In 1976 is deze molen verplaatst naar het Borgshof.

1850-1900

Van 1869-1871 wordt het Afwateringskanaal van Duurswold gegraven, waarbij deels gebruik wordt gemaakt van de loop van het Farmsumermaar. Ten noorden van Farmsum wordt in 1876 het Eemskanaal voltooid. Tussen beide kanalen wordt een verbinding gegraven (later gedempt). Bij de monding van het Eemskanaal in de zee wordt een schutsluis aangelegd.

Uitbreiding van de bebouwing vindt plaats langs de waterwegen en aan de weg naar Weiwerd. Tevens wordt er gebouwd in het gebied dat is ingesloten door het Afwateringskanaal en het Weiwerdermaar. De toren van de kerk wordt in 1857 vervangen door een nieuwe, terwijl de kerk zelf in 1869 plaats maakt voor het huidige gebouw.

1900-1940
In deze periode komt het wegverkeer op, waaronder het spoor- en tramvervoer. Zo wordt in 1910 de spoorlijn Delfzijl-Zuidbroek-Stadskanaal aangelegd, waaraan bij Farmsum een halteplaats wordt ingesteld. In 1919 wordt de stoomtramlijn Delfzijl-Winschoten aangelegd, die de weg van Farmsum via Weiwerd en Heveskes naar Termunten volgt. Zowel de tram- als de spoorlijn zijn nog voor 1945 opgeheven (zie ook paragraaf 4.3).

Uitbreiding van de bebouwing vindt vooral plaats in de vorm van lintbebouwing aan de weg naar Weiwerd, de Nieuwstad, waar woon- en winkelbebouwing komt. Aan de Molenstraat worden naast woningen ook winkels en bedrijven gebouwd, waaronder een broodfabriekje (1925). Bij het Eemskanaal vestigen zich diverse bedrijven gericht op de scheepvaart.

Na 1940 is er het een en ander in de omgeving van Farmsum veranderd. Het Weiwerdermaar is gedempt. Ten zuiden van het dorp is een bredere tak van het Eemskanaal gegraven en hierin is de Farmsumer haven aangelegd. Verder is aan deze nieuwe tak van het Eemskanaal in oostelijke richting het Oosterhornkanaal met Oosterhornhaven gegraven. Dit gebied met kanalen en havens is het industriegebied van Delfzijl, waar zich o.a. chemische fabrieken, de aluminiumfabriek Aldel en de soda-industrie hebben gevestigd.

Door de aanleg van de nieuwe arm van het Eemskanaal werd de oude doorgaande weg Delfzijl-Farmsum-Weiwerd doorbroken. De nieuwe verbinding ligt iets noordelijker en maakt deel uit van de autoweg Delfzijl-Winschoten.

Meedhuizen

Meedhuizen ligt in het zuiden van de gemeente Delfzijl aan het Afwateringskanaal van Duurswold. Het dorp strekt zich uit langs de noord-zuid lopende doorgaande weg, die ten noorden van het water 'Meedhuizerweg' heet en ten zuiden ervan 'Hoofdstraat'.

Voor 1850
Voor 1850 is de bebouwing maar zeer beperkt; zij concentreert zich rond de dertiende-eeuwse kerk aan de Hoofdstraat. De kerk heeft een toren uit 1803. Ten noordwesten van het dorpje ligt het Meedhuizermeer.

1850-1940
In deze periode komt het dorp verder tot ontwikkeling. Aan weerszijden van de weg komt bebouwing tot stand, die bestaat uit vrijstaande panden met voortuin. Over het algemeen is de bebouwing tamelijk eenvoudig van aard, afgewisseld door een wat luxer exemplaar of een Oldambster boerderij.

In de tweede helft van de vorige eeuw vindt voornamelijk uitbreiding plaats in zuidelijke richting aan de Hoofdstraat en de Essenlaan. Aan laatstgenoemde straat wordt o.a. een korenmolen gebouwd (afgebroken). Rond 1860 wordt er in het dorp een begraafplaats aangelegd. Van 1869-1871 wordt het Afwateringskanaal gegraven. Aan de noordoever van het kanaal komt langs de Maarlaan ook enige bebouwing tot stand. Het Meedhuizermeer wordt omstreeks 1870 drooggelegd. De bodem wordt verbeterd met afgegraven wierdegrond uit Farmsum.

Van 1900-1940 wordt er vooral in noordelijke richting aan de Meedhuizerweg gebouwd. Verder vindt er aanvulling plaats in zuidelijke richting rond de kruising Hoofdstraat-Schaapbulterweg. Hier komen o.a. in de jaren dertig een vijftal krimpjeswoningen te staan. In 1934 wordt in het dorp een school gebouwd, die nog steeds als zodanig in gebruik is.

Eind jaren twintig wordt de Woldjerspoorweg aangelegd van Groningen naar Delfzijl. Meedhuizen krijgt een station aan deze spoorlijn. In 1942 wordt het spoor al weer opgeheven, maar het stationsgebouw van Meedhuizen staat er nog steeds.

Uitwierde

Uitwierde is een kleine radiaire dorpswierde met een hoogte van 3,8 meter boven NAP. Het dorpje ligt aan het Uitwierdermaar aan de rand van de noordwestelijke nieuwbouwwijken van Delfzijl. Sportterreinen reiken tot aan de oostelijke ringweg, de Wierdeweg. De wierde heeft een dubbele ringweg en een radiaire opbouw in percelering. De qua omvang beperkte bebouwing bestaat uit boerderijen en woningen die in een cirkelvormige structuur rondom de centraal gelegen kerk liggen.

Uitwierde is door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg voorgedragen als beschermd dorpsgezicht: "De karakteristieke stedebouwkundige structuur van de dorpswierde, in samenhang met het patroon van bebouwing, beplanting en open ruimtes vertegenwoordigt een zodanige historisch-ruimtelijke waarde dat een aanwijzing van Uitwierde als beschermd dorpsgezicht gerechtvaardigd is" (uit: Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van Uitwierde als beschermd dorpsgezicht. Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Zeist, 1988).

Voor 1850
Centraal op de wierde, omgeven door de binnenste ringweg, staat de kerk. Dit gebouw stamt uit 1839 en werd gebouwd na de sloop van de oude kerk. De sindsdien vrijstaande toren uit de dertiende eeuw is bewaard gebleven. Op de westelijke helft van de wierde staan op ruime percelen enkele boerderijen. Deze boerderijen staan met de voorkant naar het centrum van de wierde gericht en dus met het schuurgedeelte aan de ringweg. De bebouwing langs de oostelijke ringweg, tevens doorgaande weg, is kleinschaliger van aard en bestaat uit (arbeiders)woningen.

1850-1940
De nederzettingsstructuur van de wierde is in de loop der tijd nauwelijks gewijzigd. Incidenteel is de wierde afgegraven, maar de indeling is hierdoor niet gewijzigd. Vanaf de eeuwwisseling is het accent van de agrarische naar de woonfunctie verschoven. Het bebouwingspatroon heeft zich iets verdicht met direct aan de straat liggende kleine woningen.

Door oorlogsschade, brand en afbraak (jaren '60 en '70) zijn er van de vooroorlogse panden nogal wat verdwenen. Het merendeel van de huidige bebouwing is van na 1945. Nieuwbouw heeft vooral plaatsgevonden langs de Wierdeweg. Deze bebouwing is op de Wierdeweg gericht en staat dus, in tegenstelling tot de boerderijen, met de achterkant naar het centrum gericht. Tussen de boerderijen zijn eveneens enkele jongere woningen neergezet.

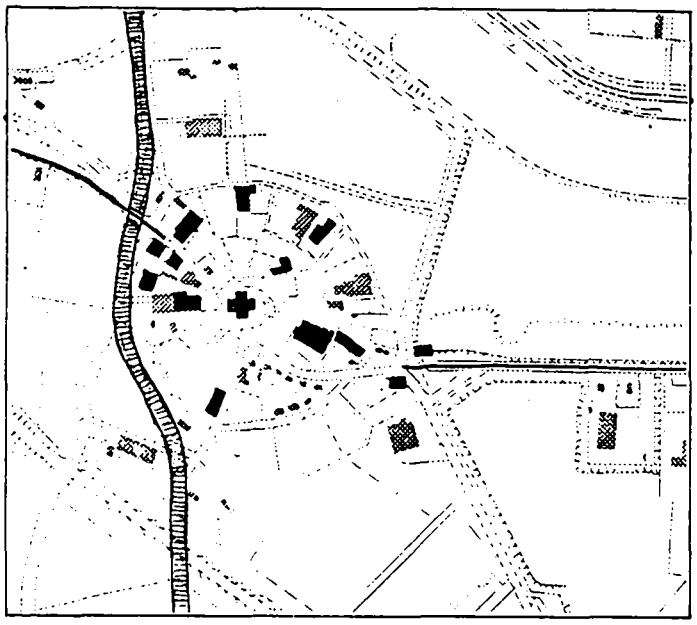
<u>Weiwerd</u>

Weiwerd is een radiair wierdedorp ten zuidoosten van Delfzijl. Het dorpje ligt in het industriegebied tussen de Oosterhornhaven in het noorden en de goederenspoorweg in het zuiden.

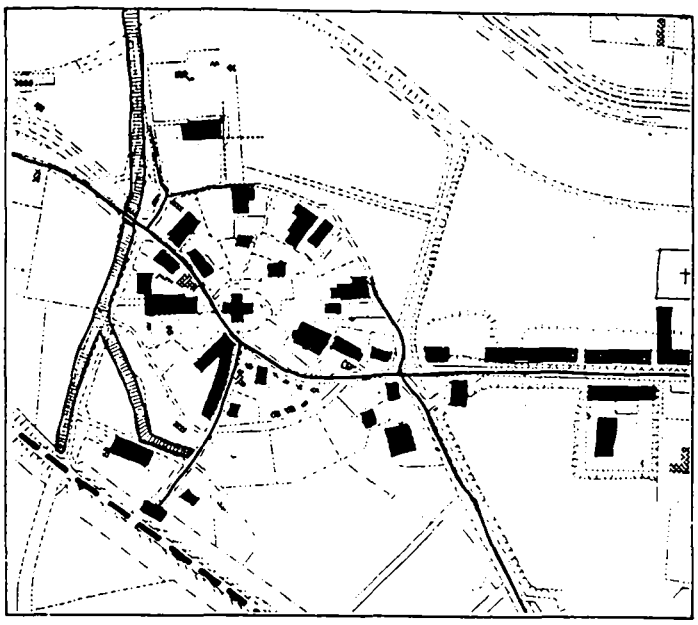
Voor 1850
Centraal op de wierde staat de kerk met in een cirkelvormige structuur daaromheen een aantal boerderijen en woningen. Langs de westkant van de wierde stroomt het Weiwerdermaar. Dwars over de wierde loopt de doorgaande weg Farmsum-Weiwerd-Heveskes.

1850-1940
In de tweede helft van de negentiende eeuw breidt de bebouwing op de wierde zich iets uit. De woningen en boerderijen worden aansluitend op de bestaande radiaire structuur gebouwd. Ook buiten de wierde komen enkele boerderijen te staan.

Van 1900-1940 vindt er voornamelijk uitbreiding plaats



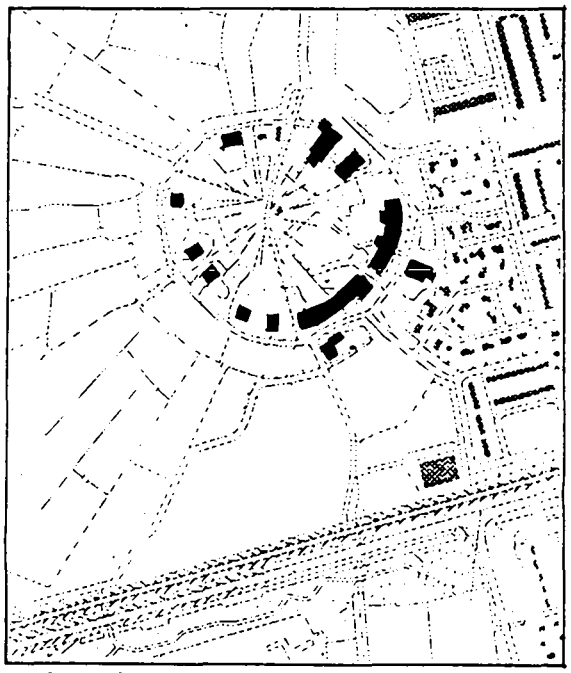
±1850



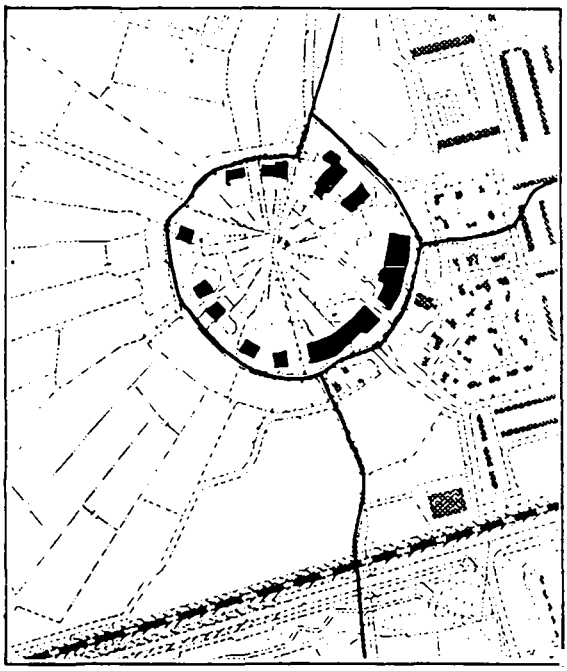
±1940

WEIWERD

0 400



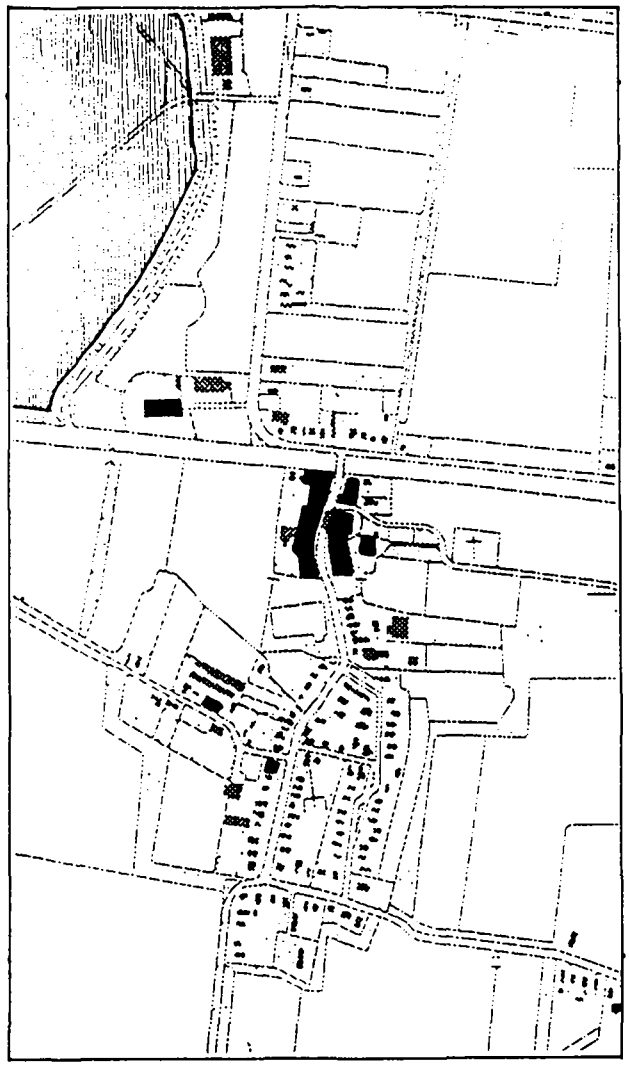
±1850



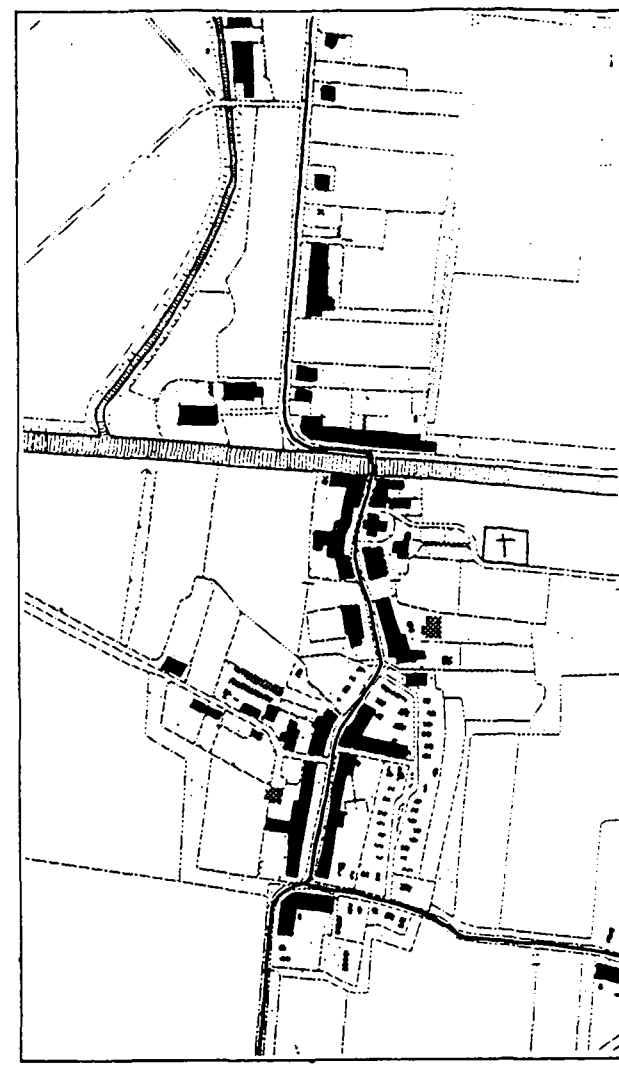
±1940

BIESSUM

0 400M



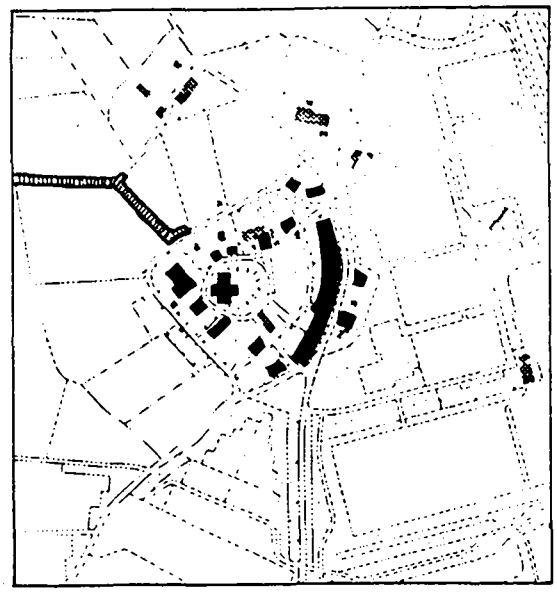
±1850



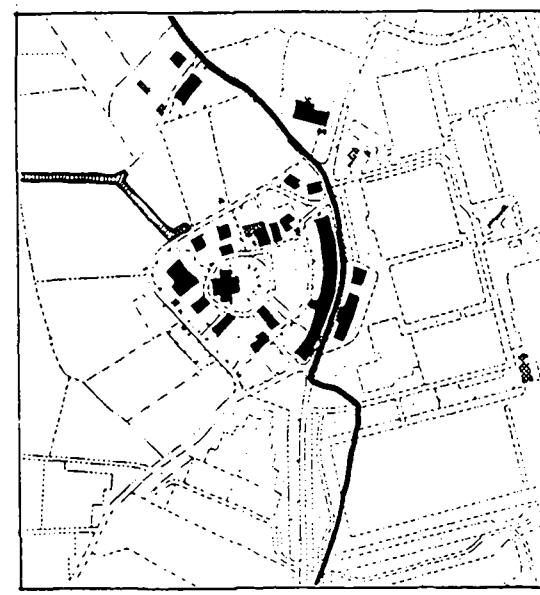
±1940

MEEDHUIZEN

0 400



±1850



±1940

UITWIERDE

0 400

in de vorm van lintbebouwing aan de weg naar Heveskes. Aan deze weg wordt ook een begraafplaats aangelegd. Langs de zuidwestkant van het dorp wordt in 1910 de spoorlijn Delfzijl-Zuidbroek-Stadskanaal aangelegd. Weiwerd krijgt een station (afgebroken). De spoorlijn wordt al voor de Tweede Wereldoorlog voor het personenvervoer gesloten. Tegenwoordig wordt het spoor alleen nog voor goederenvervoer gebruikt.

Na 1940 is er door de forse uitbreiding van Delfzijl nogal wat in Weiwerd veranderd. Het dorpje ligt inmiddels in het industriegebied. In het noorden en westen is het Oosterhornkanaal met haven aangelegd. Op de wierde is het een en ander afgebroken, terwijl de lintbebouwing aan de weg naar Heveskes volledig is gesloopt. Deze vroegere doorgaande weg eindigt nu bij een chemische fabriek.

5.3 Verspreide bebouwing

Het noorden van de gemeente wordt in beslag genomen door de plaats Delfzijl, terwijl het industriegebied tot aan de oostgrens reikt. In het midden van de gemeente, ten zuiden van het Eemskanaal, liggen de gehuchten Amsweer en Geefsweer. In het zuiden liggen Opmeeden en Schaapbulten. Opmeeden bestaat slechts uit twee boerderijen. In de overige gehuchten staan zowel boerderijen als woningen. De meeste boerderijen in de gemeente zijn van het Oldambster type.

In de gemeente hebben diverse steenfabrieken gestaan. Deze werden gebouwd op plaatsen waar geschikte grondstof (knipklei) aanwezig was en waar tevens waterwegen voorkwamen voor het vervoer van (eind)produkten. Langs het Damsterdiep stonden zo'n tien steenfabrieken, waarvan er nu nog één in bedrijf is. Van de overige fabrieken werd een deel al in de vorige eeuw gesloten, een aantal ging rond 1920 dicht, terwijl de laatsten het tot eind jaren vijftig hebben volgehouden. Ook bij Meedhuizen stond aan het Afwateringskanaal een steenfabriek, deze sloot in de jaren dertig zijn deuren.

In de MIP-periode lagen in de gemeente, behalve de reeds beschreven dorpen, ook nog de dorpen Oterdum en Heveskes. Van beide dorpen is echter nauwelijks iets bewaard gebleven. Oterdum is in de jaren zeventig in zijn geheel afgebroken om plaats te maken voor de industrie, terwijl van Heveskes nog slechts de dertiende-eeuwse kerk temidden van het industriegebied resteert.

6 Inventarisatie stedebouw en bouwkunst

De inventarisatie van stedebouw en bouwkunst heeft als doel inzicht te krijgen in de stedebouwkundige ontwikkelingen die binnen de gemeente hebben plaatsgevonden en in wat er aan waardevolle structuren, complexen en objecten bewaard is gebleven.
De inventarisatie bestaat uit een stedebouwkundig veldonderzoek en een inventarisatie van de bouwkunst.

6.1 Stedebouwkundig veldonderzoek

Door middel van een stedebouwkundig veldonderzoek worden de globale bevindingen over de ontwikkelingen binnen de verschillende kernen in de gemeente geverifieerd. Wanneer er in een nederzetting in de periode 1850-1940 een noemenswaardige ruimtelijke ontwikkeling heeft plaatsgevonden wordt deze op basis van een stedebouwkundige typologie in kaart gebracht. De stedebouwkundige typologie kent een hoofdindeling naar oorspronkelijke functie en ruimtelijke opbouw. Ze onderscheidt de volgende gebieden:

1 stedelijk ingerichte gebieden
1.1 algemeen (functie: gemengd of wonen)
1.2 stedelijke villagebieden

2 niet-stedelijk ingerichte gebieden
2.1 algemeen (functie: gemengd of wonen)
2.2 tuinwijkachtige ontwikkelingen (functie: wonen)
2.3 villagebieden (functie: wonen)

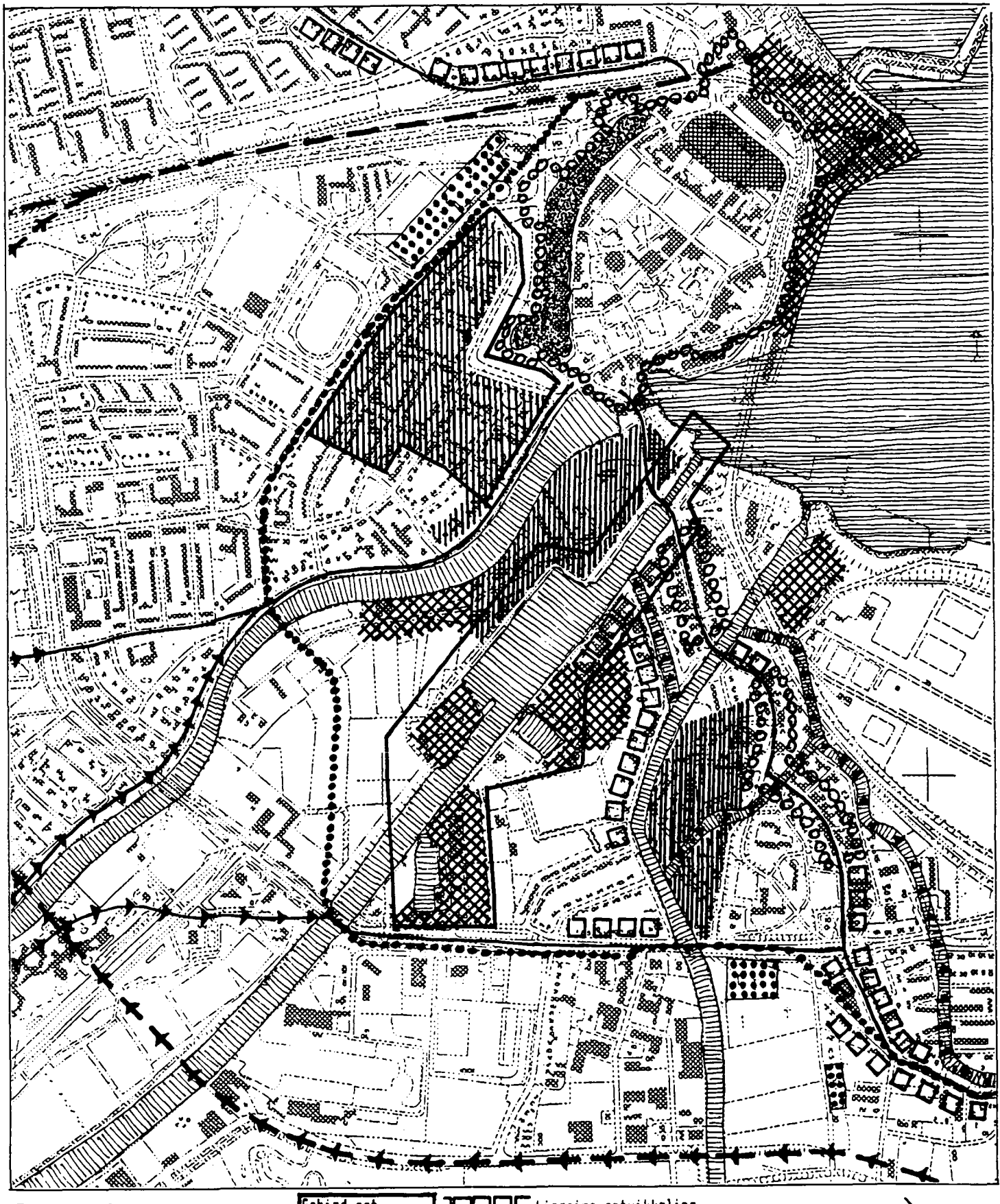
3 gebieden zonder woonfunctie
3.1 industriegebieden (functie: industrie/bedrijvigheid/handel/verkeer)
3.2 groene gebieden (functie: openluchtrecreatie, begraafplaatsen etc.)

andere aanduidingen:
-lineaire ontwikkelingen (functie: gemengd of wonen)
-bestaande kern voor 1850
-gereconstrueerd gebied
-hoofdinfrastructuur

In de gemeente Delfzijl heeft alleen in de stad Delfzijl een vermeldenswaardige uitbreiding plaatsgevonden (zie hoofdstuk 5, kaart 'Gebieden'). De stedebouwkundige typologie van Delfzijl is op de volgende pagina in kaart gebracht.

Bij de rest van de dorpen in de gemeente is een stedebouwkundige typologie achterwege gelaten omdat daar slechts sprake is van verdichting langs het in 1850 al aanwezige stratenpatroon en/of uitbreiding langs bestaande (doorgaande) wegen.

STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE



Niet stedelijk algemeen

Industrie en bedrijven

Groene gebieden (begraafplaats)

Singelgebied (na 1850)

Na 1945 gereconstrueerd (De Vennen)

Gebied met bijzondere waarde

Lineaire ontwikkeling

Hoofdweg

Na 1940 gereconstr. hoofdweg

Waterweg

Na 1940 gereconstr. waterweg

Spoorlijn

Na 1940 gereconstr. spoorlijn

Tramlijn (na 1940 gereconstr.)

Bestaande kern voor 1850

Schaal 1:10000

0 200 4

Delfzijl

6.2 Gebieden met bijzondere (stedebouwkundige) waarden

Op basis van de locale inventarisatie en het stedebouwkundig veldonderzoek kan worden besloten een bepaald gebied als 'bijzonder' aan te duiden. Een dergelijke waardering heeft als doel enig onderscheid aan te brengen in de aard en kwaliteit van de grote hoeveelheid bebouwd oppervlak in de periode 1850-1940. Om zo'n gebied aan te kunnen duiden zijn de volgende criteria ontwikkeld:
een gebied kan bijzondere waarde hebben vanwege zijn

1 intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
2 bijzondere historische betekenis
3 stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving
4 gaafheid (van de onder 1 t/m 3 genoemde kwaliteiten)
5 zeldzaamheid (van de onder 1 t/m 3 genoemde kwaliteiten)

In Delfzijl zijn twee gebieden aangeduid als bijzonder gebied: de woonwijk buiten de vestinggracht en het gebied rond het Eemskanaal (zie kaartje stedebouwkundige typologie).

Gebied 1: de woonwijk buiten de vestinggracht

Rond 1870 treedt men voor het eerst voorzichtig buiten de vestinggracht. Er wordt een begraafplaats aangelegd bij de huidige Koningin Julianalaan. Het duurt echter nog tot de jaren dertig van de volgende eeuw voor het gebied daar tot ontwikkeling komt.

De wijk die dan ontstaat ligt ingesloten tussen de gracht en het Damsterdiep, en de toenmalige stoomtramlijn Winschoten-Delfzijl (zie 5.2, ontwikkelingskaartje Delfzijl 1940). Er wordt een rechthoekig stratenpatroon aangelegd dat zich opent via de parkachtige groenstroken langs de vestinggracht en de kade van het Damsterdiep naar de singels en het industriegebied aan de overzijde van het water. Aan de kop van de wijk ligt op een zeer grote kavel de voormalige zeevaartschool. Aansluitend op de bestaande wegenstructuur wordt na 1940 de wijk verder in zuidelijke richting aangevuld.

De bebouwing bestaat uit drie typen woningen: villa-achtige panden, burger- en arbeiderswoningen. De villabebouwing staat aan de buitenring van de wijk, met uitzicht op het water. Enkele van deze woningen vallen op door hun expressieve vormgeving. De rest van de wijk is opgevuld met meer eenvoudige woningen, soberder in detaillering. Deze woningen liggen dicht opelkaar òf direct aan de verharding òf hebben een klein voortuintje. Dit levert een vrij gesloten, af en toe

eentonig bebouwingsbeeld op.

De wijk heeft niet veel voorzieningen. Afgezien van de prominent aanwezige zeevaartschool, zijn er slechts een paar winkels. Deze zijn voornamelijk in hoekpanden gevestigd. In de jaren vijftig komt er een grote gereformeerde kerk bij.

Aan het stratenpatroon is in de loop der jaren weinig veranderd. De bouwkundige staat van de bebouwing varieert. De villabebouwing en de luxere burgerwoningen zijn over het algemeen goed onderhouden. De eenvoudige woningen zijn van slechtere kwaliteit en soms vrij klein, vandaar dat er aan deze huizen nogal wat verbouwd is.

De omvang en het feit dat er, ondanks de verschillende soorten bebouwing, sprake is van een relatief homogeen karakter, maken deze uitbreidingswijk tot een vrij uniek gebied in de regio. Door zijn fraaie ligging aan de oude vestinggracht, en zijn mooie entree (via de zeevaartschool) vormt deze wijk een opvallend stukje Delfzijl.

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden

Gebied 1 **de wijk buiten de vestinggracht**

		gebied 1
I	Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:	
1	kwaliteit van het ruimtelijk concept	
2	betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/ voorzieningen	±
3	betekenis vanwege architectonische/architectuur-historische kwaliteiten	±
4	betekenis vanwege specifieke vorm voor specifiek functionele ontwikkeling.	
II	Bijzondere historische betekenis, zoals:	
1	structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling	+
2	betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken	
3	betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering).	

III Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:

1 betekenis als onderdeel van een groter geheel +
2 betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving +
3 betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel.

IV Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten) ±

V Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten) +*

* op regionale schaal

Gebied 2: Gebied rond het Eemskanaal

In 1876 wordt het Eemskanaal in gebruik genomen. Aan de monding van het kanaal wordt een schutsluis gebouwd en een brug zorgt voor de verbinding tussen Delfzijl en het aan de stad vastgegroeide dorp Farmsum.

Met het drukker worden van het scheepvaartverkeer komt aan weerszijden van het kanaal (Eemskanaal N.Z. en Eeemskanaal Z.Z) bedrijvigheid gericht op de scheepvaart tot ontwikkeling. Zo komen er scheepswerven, een scheepsmotorenfabriek, een stoombootdienst, winkels voor scheepvaartuitrusting, bijbehorende woningen en horecapanden. Een opvallend element in dit levendige gebied vormt het grote voormalige schroefstoomschip 'Abel Tasman', dat vanaf de jaren twintig dienst doet als internaat voor de studenten van de Zeevaartschool.

De bebouwing is direct aan de verharding gelegen en varieert in hoogte, omvang, bouwjaar en functie. Het grootste deel van de bebouwing bestaat uit dicht opelkaar staande panden van twee bouwlagen hoog.

Na aanleg van een zijtak aan het Eemskanaal (na 1940) verplaatst de bedrijvigheid zich langzaamaan naar de nieuw aangelegde havens bij Farmsum, waar een bloeiende industrie opkomt. Het oude deel van het Eemskanaal verliest zijn functie en wordt, na afsluiting van de sluis, een doodlopende tak.

Het gebied rond het oude Eemskanaal getuigt echter nog steeds van zijn vroegere levendigheid. De meeste panden staan er nog. Sommige hebben hun oorspronkelijke functie behouden, andere hebben een andere bestemming gekregen

of staan leeg. De bebouwing verkeert over het algemeen in redelijke staat. De sluis met sluiswachterwoning zijn er ook nog. De brug is in de loop der jaren vervangen door een nieuwe. Als geheel vormt het gebied een bijzonder stukje Delfzijl, dat de bloei van de periode 1876-1940 in herinnering roept.

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden

Gebied 2 **Gebied rond het Eemskanaal**

	gebied 2
I Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:	
1 kwaliteit van het ruimtelijk concept	
2 betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/ voorzieningen	
3 betekenis vanwege architectonische/architectuur-historische kwaliteiten	
4 betekenis vanwege specifieke vorm voor specifiek functionele ontwikkeling.	+
II Bijzondere historische betekenis, zoals:	
1 structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling	+
2 betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken	
3 betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering).	
III Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:	
1 betekenis als onderdeel van een groter geheel	+
2 betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving	+
3 betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel.	
IV Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	±
V Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	+*

* op regionale schaal

6.3 Inventarisatie van de bouwkunst

De inventarisatie van de bouwkunst heeft als doel de (meest) kenmerkende objecten en complexen voor de ruimtelijke, functionele en architectuur-historische ontwikkelingen in de periode 1850-1940 vast te leggen. Essentieel voor de inventarisatie is dat ze 'breed' wordt uitgevoerd. Omdat er in de periode 1850-1940 erg veel gebouwd is heeft de Rijksdienst voor Monumentenzorg als uitgangspunt geformuleerd dat er bij de selectie van objecten/complexen sprake moet zijn van een "herkenbare mate van representativiteit voor de cultuurhistorische ontwikkelingen van de betreffende bouwperiode in de ruimste zin van het woord".

Om het wat overzichtelijker te maken is voor de inventarisatie in de provincie Groningen een onderscheid gemaakt tussen twee categorieën objecten/complexen:

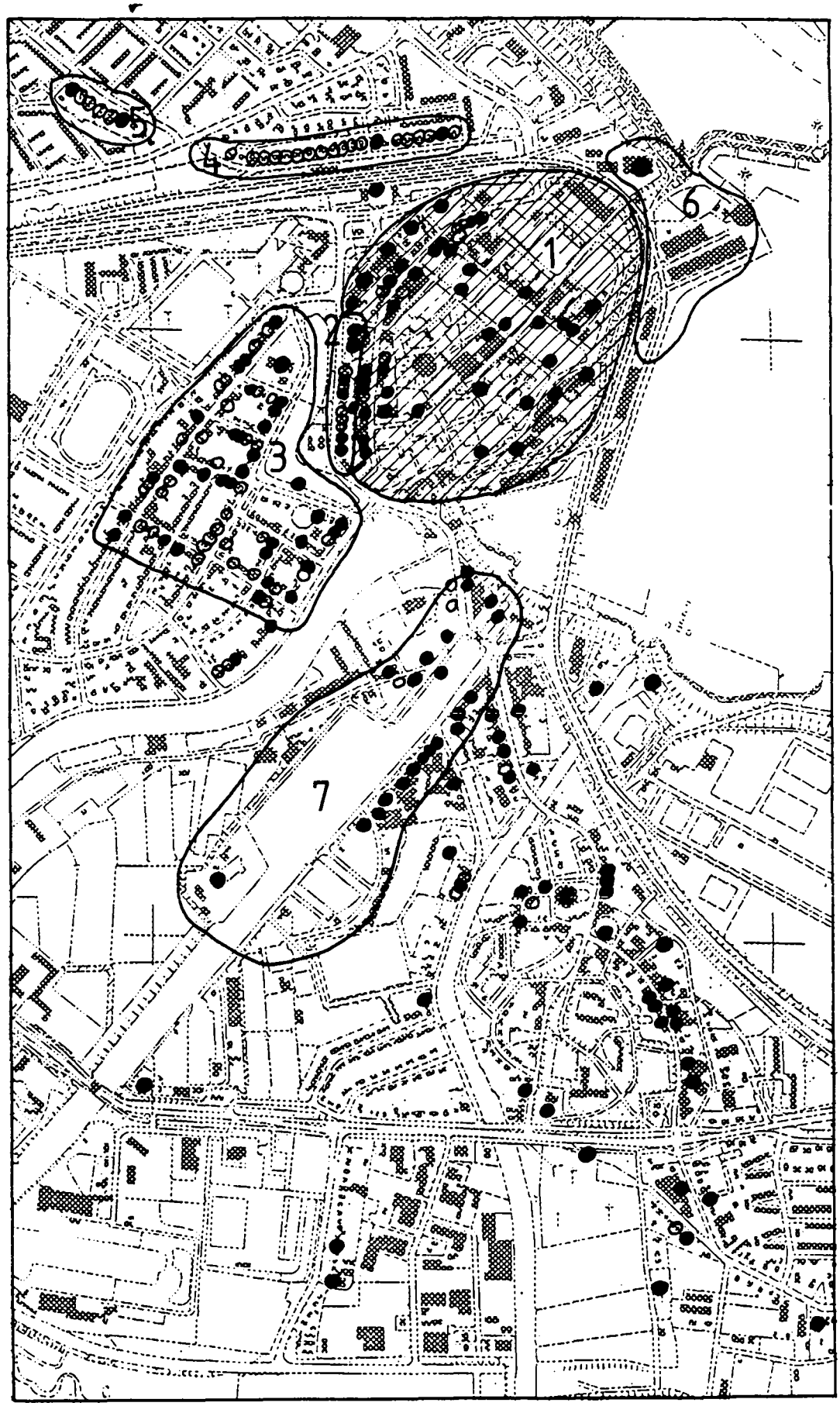
1 die objecten/complexen die een sociaal, economisch of cultuur-historisch belang vertegenwoordigen. Binnen deze categorie vallen objecten/complexen als fabrieken, scholen, kerken, bruggen, boerderijen etc.

2 die objecten die een representatief beeld geven van de woonbebouwing in de verschillende gemeenten.
Daarnaast kan er bij beide categorieën sprake zijn van een extra, de architectonische kwaliteit betreffende, waardering.

Als algemene regel bij de selectie van deze twee categorieën bouwwerken geldt dat ze gaaf moeten zijn. Dat wil zeggen, er mogen aan het bouwwerk geen ingrepen hebben plaatsgevonden die het in zijn grondvorm hebben aangetast. (Gaaf betekent dus niet per se: goed onderhouden.) Er zijn natuurlijk uitzonderingen op de regel. Het gaat dan om voorbeelden van objecten/complexen die zeer schaars zijn in de provincie als geheel of in de gemeenten afzonderlijk. Bij dergelijke voorbeelden wordt het criterium gaafheid vervangen door dat van schaarsheid/zeldzaamheid.

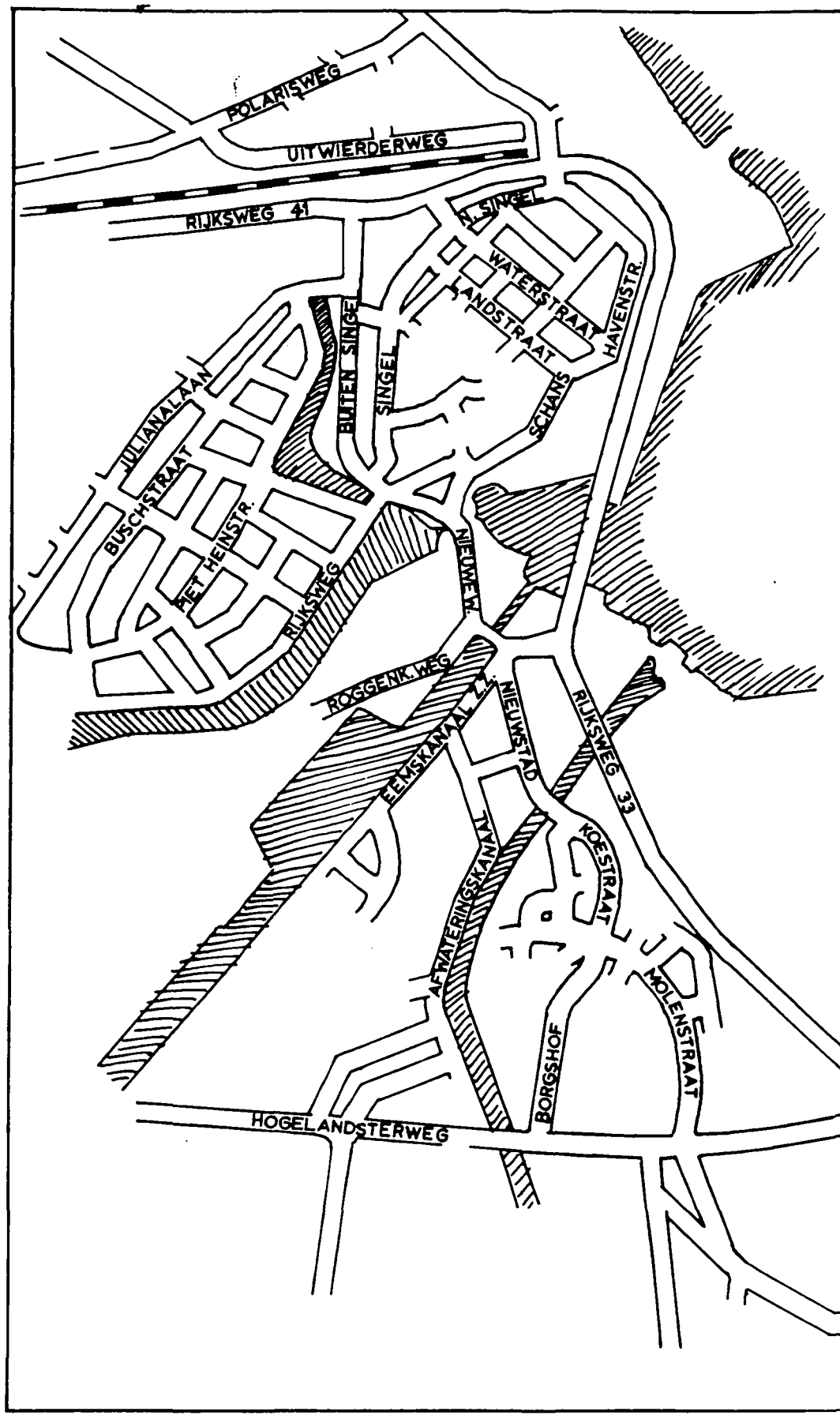
Op de volgende pagina staat een kaart waarop alle in deze gemeente geïnventariseerde objecten met een stip zijn aangegeven (een open stip wil zeggen: dit object heeft geen eigen inventarisatieformulier, het staat bij een ander formulier opgenomen). Tevens zijn de 'Gebieden' van aandacht (zie hoofdstuk 5.2) op deze kaart omlijnd.

De resultaten van de objectinventarisatie zijn verzameld in een aparte bijlage (Inventarisatie van de Bouwkunst), waarin zijn opgenomen een volledige uitdraai van de inventarisatieformulieren, een afbeelding van alle geïnventariseerde objecten en een lijst met adressen van de panden.



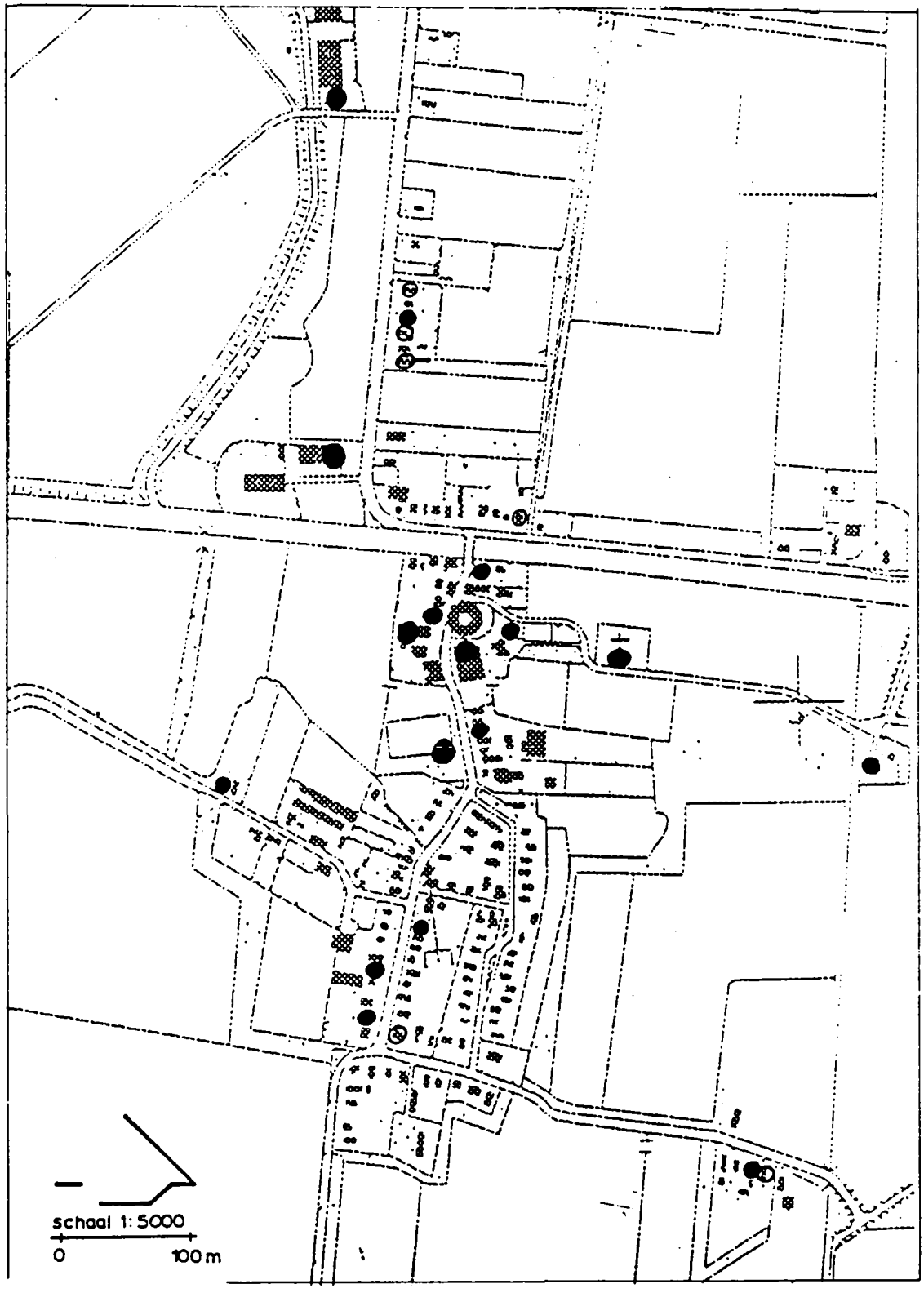
0 500m

DELFZIJL

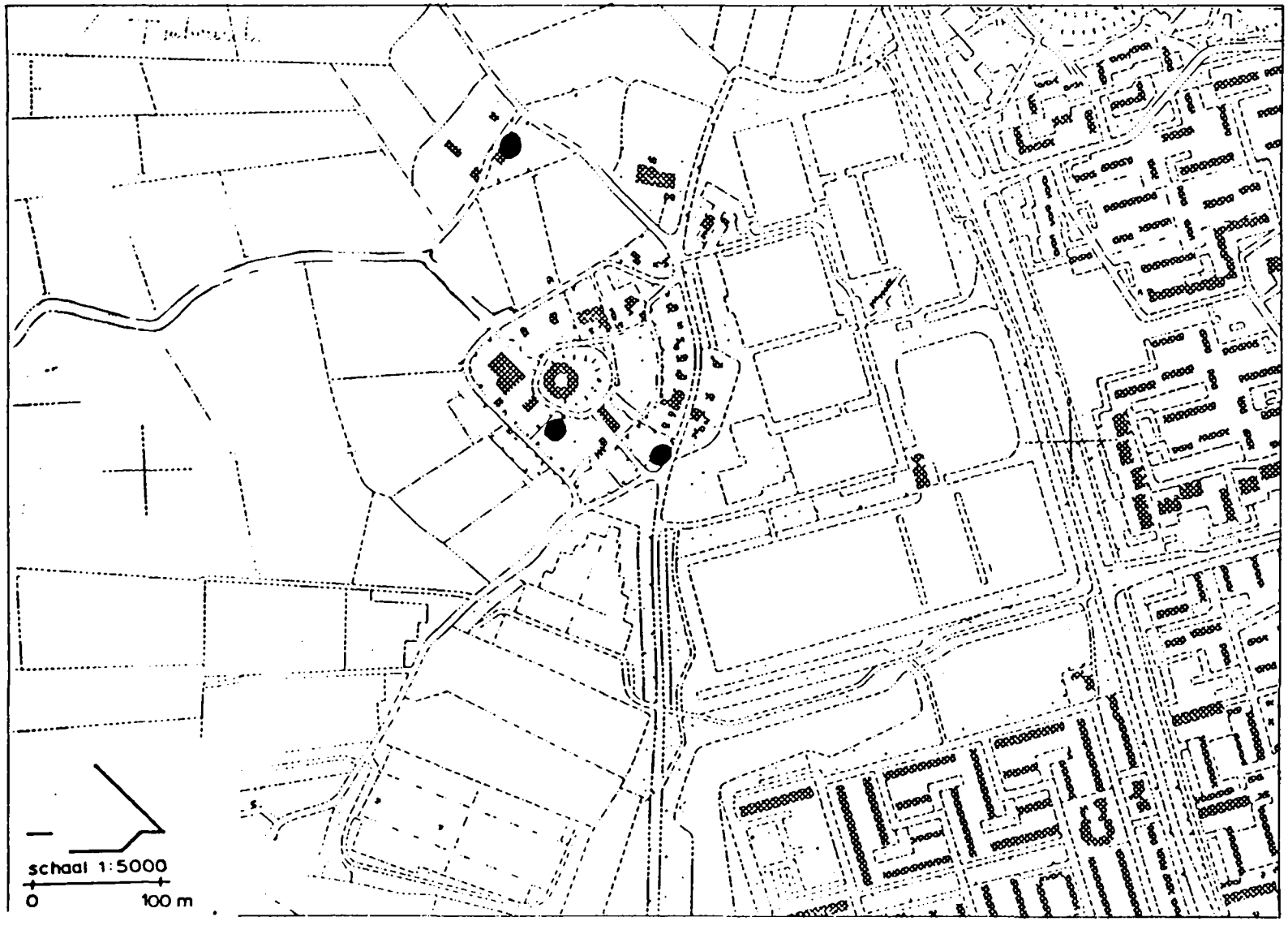


0 500m

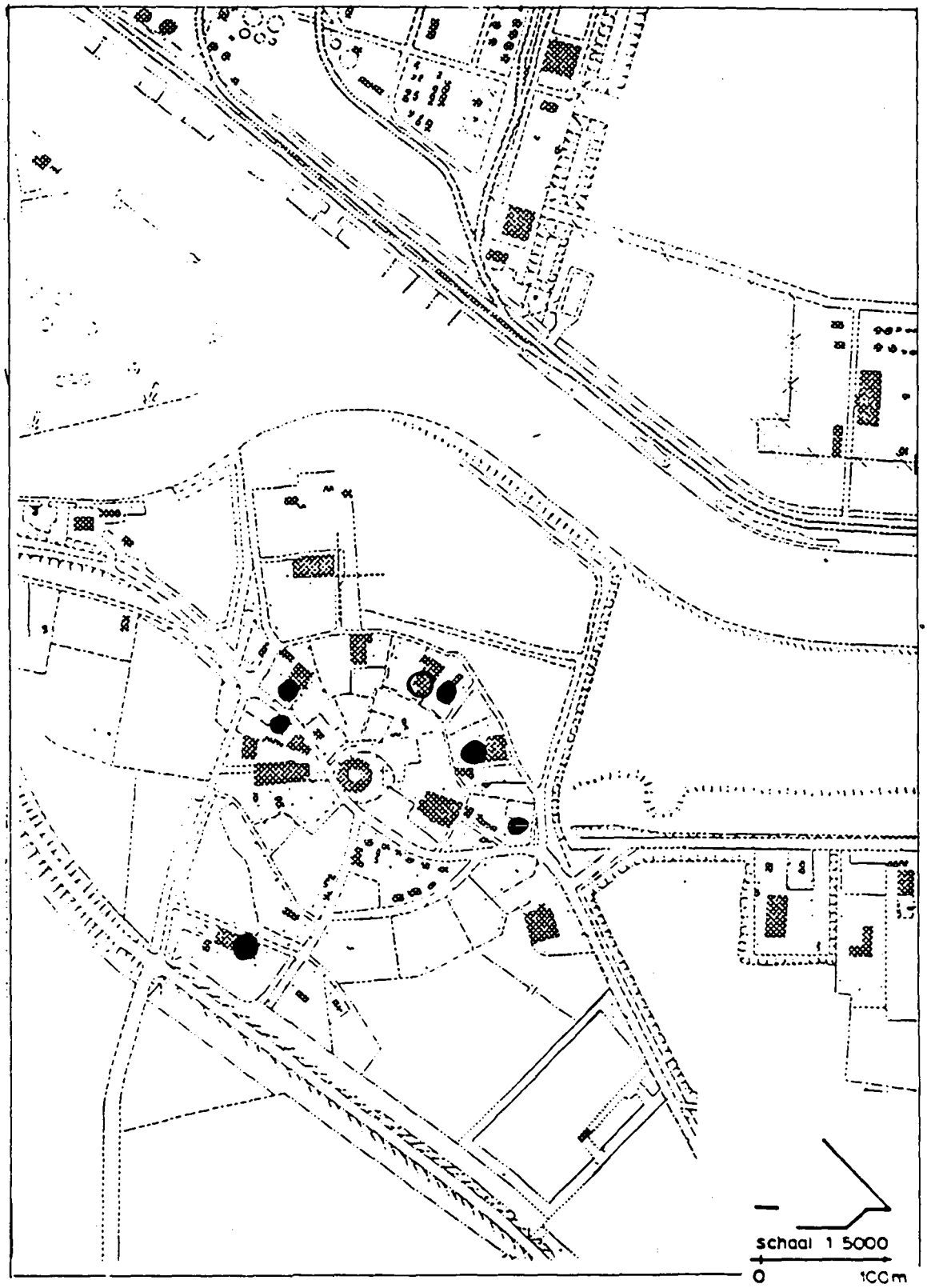
DELFZIJL



Meedhuizen



Uitwierde



Weiwerd

GEINVENTARISEERDE BOERDERIJEN

GEMEENTE DELFZIJL

0 1

Literatuurlijst

- Boer, J. de, Dorpen in Groningen. Provinciale Planologische Dienst van Groningen, 1987.

- Delfzijl in oude ansichten. Europese bibliotheek. Zaltbommel, 1973.

- Delfzijl in oude ansichten deel 2. Europese bibliotheek. Zaltbommel, 1979.

- Geertsema, H., e.a. Rondom de Delfzijlen. Drukkerij- en Uitgeversbedrijf J.D. van der Veen B.V., Winschoten.

- Hartsema, D. en Mollema, W. Met de boderijders naar Groningen. Bedum, 1987.

- Hofstee, E.W., Groningen van grasland naar bouwland 1750-1930. Wageningen, 1985.

- Provinciale almanak voor Groningen 1985.

- Raamplan waterwegen provincie Groningen. Provincie Groningen, 1978.

- Roeleveld, W., The Groningen coastal area. Amsterdam, 1974.

- Schroor, M., De landelijke lijn. Kavelpatronen en lineaire elementen in het Groninger landschap, cultuurhistorisch bekeken. Provinciale Planologische Dienst van Groningen, 1987.

- Uitwierde. Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van Uitwierde als beschermd dorpsgezicht. Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Zeist, 1988.

Kaarten

- Gemeente atlas van de provincie Groningen 1867. Kuyper, J., Leeuwarden-Hugo Suringar.

- Kaart van alle bevaarbare vaarten en kanalen in de provincie Groningen, 1:100.000.

- Topografische kaart 1853, 1:50.000.

- Topografische kaart 1905, 1:25.000.

- Topografische kaart 1933, 1:25.000.