

MONUMENTEN INVENTARISATIE PROJECT

Ten geleide

Het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) is een landelijk opgezet project met het doel om in betrekkelijk korte tijd - 5 jaar - een inventarisatie te verkrijgen van bouwkunst en stedenbouw uit de periode 1850-1940. De uitvoering van het project wordt verzorgd door de provincies. In Gelderland heeft de provincie de Stichting MIP-Gelderland opgericht, die belast is met de uitvoering van het project.

In Gelderland wordt het MIP uitgevoerd conform de Gelderse streekplan-indeling: Midden-Gelderland, Oost-Gelderland, Veluwe en Rivierenland. Binnen deze inventarisatiegebieden wordt per gemeente geïnventariseerd.

Het eindprodukt, waarover de gemeenten de beschikking krijgen, bestaat uit 3 rapporten, te weten een regiobeschrijving, een gemeentebeschrijving en een inventarisatierapport.

In de regiobeschrijving wordt op hoofdlijnen een schets gegeven van ontwikkelingen die bepalend zijn geweest voor de ruimtelijke kwaliteit, i.c. bouwkundige en stedenbouwkundige karakteristieken, uit de periode 1850-1940 in het inventarisatiegebied. Het betreft veelal ontwikkelingen en karakteristieken die behalve van lokaal belang ook een boven-lokaal belang vertegenwoordigen.

In de gemeentebeschrijving, die kan worden beschouwd als een verfijning die betrekking heeft op een deel van het grondgebied van de regiobeschrijving, worden op beknopte wijze de voornaamste historisch-geografische, sociaal-economische, bouwkundige en stedenbouwkundige ontwikkelingen uit de periode 1850-1940 weergegeven:

In dit verband dient hoofdstuk 4.5. *Karakterisering geïnventariseerde bebouwing* afzonderlijk te worden genoemd. Het betreft een hoofdstuk dat als "schakel" fungeert tussen het beschrijvende en het inventarisatie-gedeelte, te weten het inventarisatierapport.

Het inventarisatierapport voorziet in een beknopte weergave per gemeente van de gebouwde omgeving uit de periode 1850-1940 in de vorm van objecten en complexen op basis van de uitgewerkte MIP-formulieren.

Hoewel de 3 rapporten afzonderlijk kunnen worden gelezen, verdient het aanbeveling het inventarisatiegedeelte niet los te zien van het beschrijvende gedeelte en omgekeerd.

GEMEENTEBESCHRIJVING

GEMEENTE DOESBURG



INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1. <u>INLEIDING</u>	3
2. <u>BODEMGESTELDHEID EN GRONDGEBRUIK</u>	5
3. <u>INFRASTRUCTUUR</u>	8
4. <u>NEDERZETTINGSSTRUCTUUR</u>	9
4.1. Algemeen	
4.2. Functionele ontwikkelingen	- periode 1800-1850 - periode 1850-1900 - periode 1900-1940
4.3. Stedebouwkundige structuur:	- Doesburg - Beinum - Verspreide bebouwing
4.4. Ontwikkelingen na 1940	
4.5. Karakterisering geïventariseerde bebouwing	
4.6. Typologie uitbreidingen gemeente Doesburg 1850-1940	
4.7. Bijzondere gebieden	
<u>GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN/BIBLIOTHEKEN, KAARTMATERIAAL EN LITERATUUR</u>	21

1. INLEIDING

De gemeente Doesburg behoort tot de kleinste gemeenten binnen het inventarisatiegebied Midden-Gelderland en heeft een oppervlakte van 1.286 hectare.

De gemeente Doesburg bestaat uit de gelijknamige hoofdkern en het gehucht Beinum. Doesburg is gelegen op een oeverwalstelsel waarbij de IJssel en de Oude IJssel samenvloeien (zie afbeelding 1). De noord- en westgrens van de gemeente Doesburg worden bepaald door de IJssel en de Luurse Laak.

De op de rechteroever van de IJssel gelegen gemeente Doesburg, wordt geflankeerd door de gemeenten Angerlo, Hummelo en Keppel en Steenderen en aan de linkeroever door de gemeente Rheden.

Van een opmerkelijke ontwikkeling van Doesburg is tussen 1850 en 1940 nauwelijks sprake geweest. Het bevolkingsaantal groeide traag.

Met uitzondering van een steenfabriek en een ijzergieterij bleef de industrialisatie van de gemeente Doesburg nagenoeg uit.

Vanaf 1957 maakt het gehucht Beinum deel uit van de gemeente Doesburg.

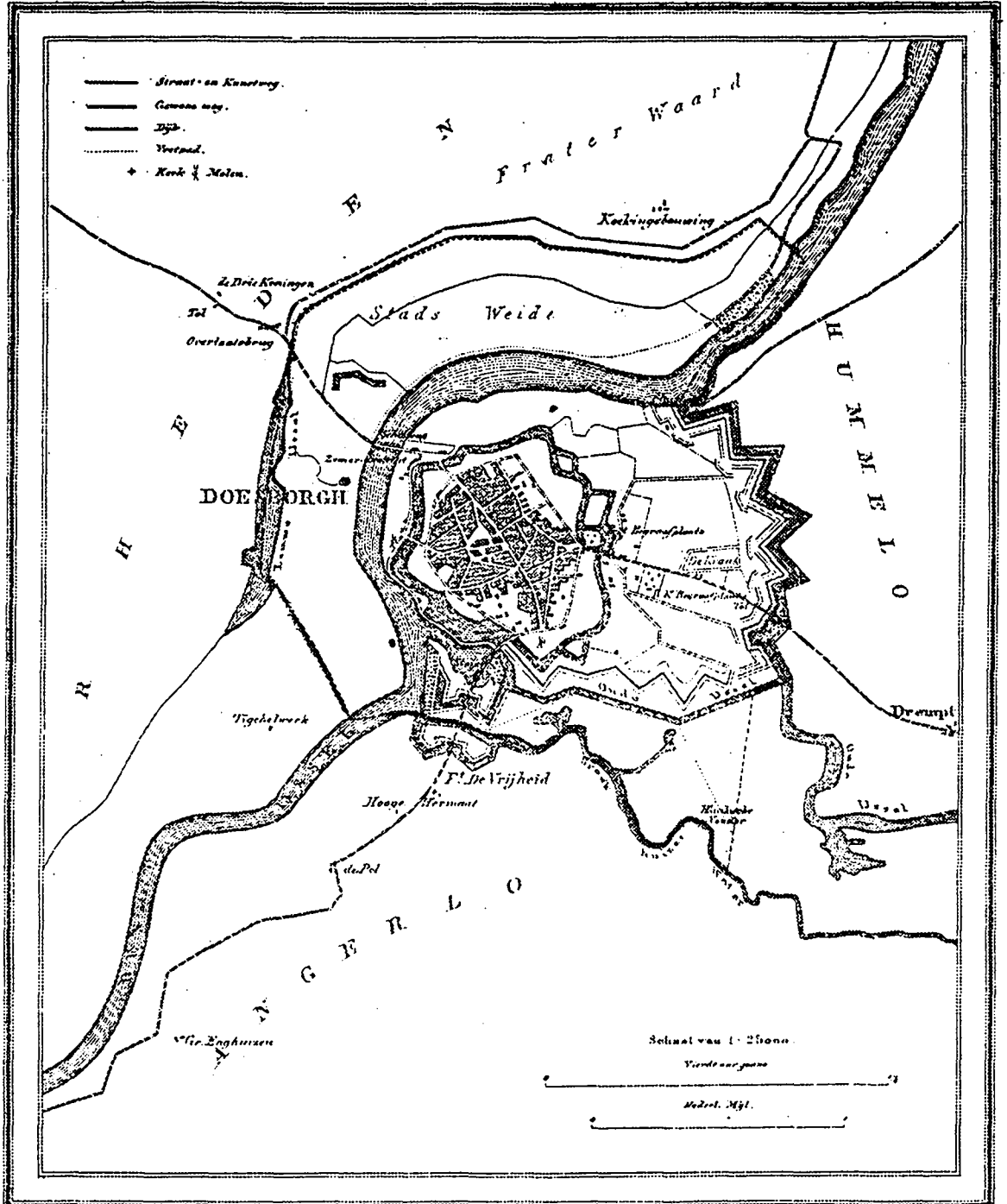
In 1971 zijn de in het IJsseldal gelegen Fraterwaard (voorheen gemeente Rheden), het Griet (voorheen gemeente Hummelo en Keppel) en een klein gedeelte van de gemeente Angerlo toegevoegd aan het grondgebied van de gemeente Doesburg (zie afbeelding 2).

Op 1 januari 1989 telde de gemeente Doesburg 10.552 inwoners.

Afbeelding 1
Gemeente Doesburg omstreeks 1867

PROVINCIE GELDERLAND.

GEMEENTE DOESBORGH.



1867.

365 Ruuders, Leo Inveners

Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden.

2. BODEMGESTELDHEID EN GRONDGEBRUIK

Het dal van de Oude IJssel is aan weerszijden omgeven door smalle zandruggen, die uitsteken boven de met zware klei bedekte vlak gelegen terreingedeelten. De oude rivierzanden dateren uit een periode waarin het stroomgebied van de Oude IJssel in het zogenaamde hoogterras van de Rijn heeft gelegen. De Oude IJssel is een van de vele afsplitsingen van de Rijn. De noordelijke afstroming via het dal van de IJssel heeft kunnen plaatsvinden tot gedurende de Saale-ijstijd grote ijsmassa's in zuidelijke richting zijn doorgedrongen. De loop van de rivieren is hierdoor ingrijpend gewijzigd. Het stroompatroon van de Oude IJssel heeft een vlechtend karakter gekregen, hetgeen inhoudt dat het rivierwater in vele smalle geulen over het vlakke terrein is gaan stromen. Vanwege de versterkte zeespiegeldaling die door het opvriezen is veroorzaakt heeft o.a. de Rijn zich over een grote vlakke verder ingesneden. Hierdoor is het zogenaamde laagterras ontstaan. Na het afsmelten van het landijs, zo'n 100.000 jaar geleden, is het door het landijs uitgeschuurde dal opgevuld met kleiïge sedimenten van vooral de IJssel. Ter hoogte van Doesburg is het toenmalige IJsseldal terug te vinden op een diepte van 25 meter. In plaats van de Oude IJssel is sindsdien de IJssel gevoed door de Rijn. Sinds het Holoceen is de IJssel een meanderende rivier geworden. De brede uiterwaarden en de door overstromingen opgehoogde oeverwallen zijn met jonge zandhoudende rivierklei bedekt. Achter de oeverwallen bevinden zich komgronden.

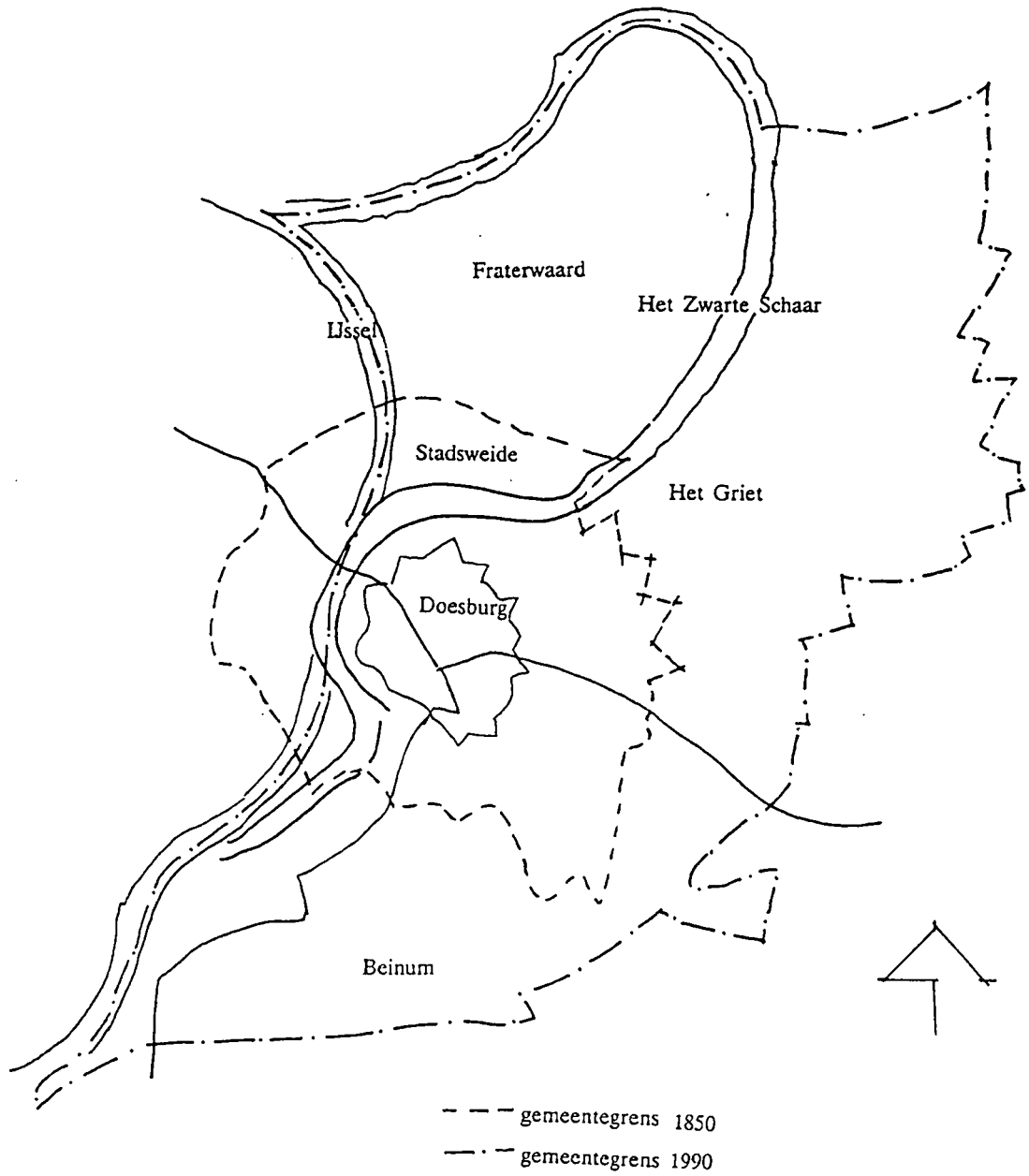
Het grondgebruik in de periode 1850-1940 heeft betrekking op oeverwallen die bedekt zijn met zandhoudende rivierklei, komgronden en uiterwaarden. De uiterwaarden en de door overstromingen opgehoogde oeverwallen die bedekt zijn met zandhoudende rivierklei lenen zich - mits overstromingsvrij - goed voor akkerbouw. De klei in de uiterwaarden was geschikt als grondstof voor de baksteenfabricage. Deze kwam in de 2e helft van de 19e eeuw in bescheiden mate op in de Fraterwaard. De komgronden van de Fraterwaard en het laagterras van het Griet zijn geschikt voor weidebouw.

Langs de Oude IJssel zijn de oude rivierzandruggen en andere hoger gelegen terreingedeelten door de eeuwen heen opgehoogd met kleiplaggen en mest. Hierdoor zijn oude bouwlandgronden ontstaan. Ook binnen de wallen van Doesburg werden deze gronden aangetroffen. Het gebied ten zuiden van de Oude IJssel (Ooi) is tot aan de kanalisatie van de Oude IJssel in 1950 drassig gebleven. In 1925 bedroeg het akkerareaal in de gemeente Doesburg zo'n 17 hectare.

Vindplaatsen van ijzeroer rond de Oude IJssel gecombineerd met de aanwezigheid van stromend water, zijn voorwaarden geweest voor het ontstaan van ijzerwinning en -verwerking als eerste vorm van industriële bedrijvigheid. Deze vorm van industriële bedrijvigheid vormde de basis voor de aan het eind van de 19e eeuw tot ontwikkeling gekomen ijzergieterij-industrie, de voornaamste tak van industriële bedrijvigheid in Doesburg.






In de gemeente Doesburg wordt overwegend blokvormige verkaveling aangetroffen. De hoogste gronden bevinden zich op het laagterras. De afwatering van het gebied vindt plaats op de IJssel en Oude IJssel.

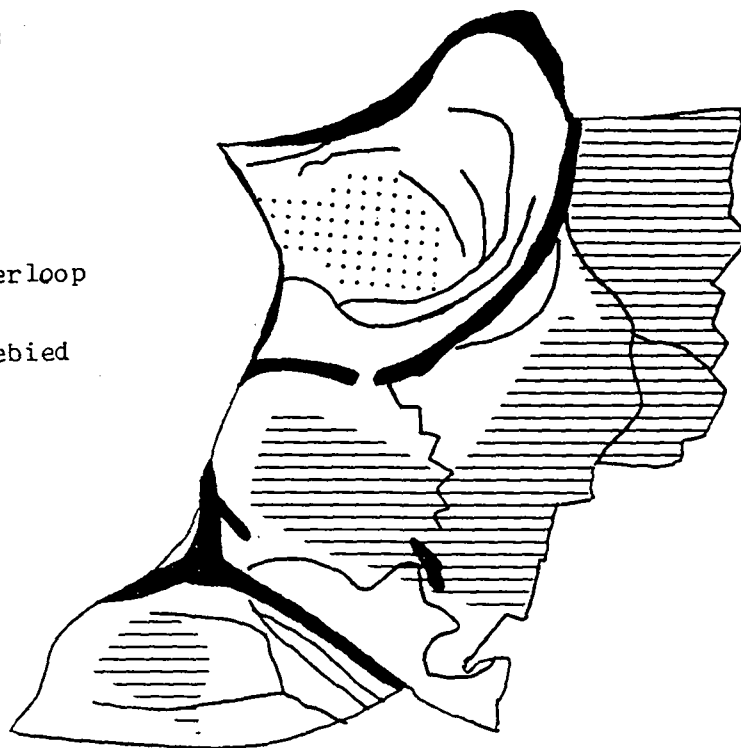
Afbeelding 2
Grondgebied gemeente Doesburg na 1971



Doesburg is ontstaan op het oeverwalstelsel dat is gevormd op de noordwestelijke uitloper van het laagterras, aan het punt van samenkomst van twee rivieren.

Afbeelding 3
Geomorfologische kaart van de gemeente Doesburg

-  laagterras
-  rivierdal
-  water
-  oude rivierloop
-  komgrondgebied



SCHAAL 1:50.000

3. INFRASTRUCTUUR

Doesburg is gelegen op het punt van samenkomst van IJssel en Oude IJssel en aan een oude handelsroute over Dieren en Doetinchem tussen de voormalige Zuiderzee (Harderwijk) en Hessen. Via de IJssel zijn Nijmegen/Arnhem, Zwolle en Deventer bereikbaar en via de Oude IJssel is Doetinchem bereikbaar. De bloei van de handel is van korte duur geweest. In 1483 verlegde de IJssel zijn loop van de nederzetting af. Pas in 1552 werd de IJssel teruggekanaliseerd naar Doesburg. In 1644 werd een schipbrug over de IJssel aangelegd, van waaruit tol wordt geheven aan het scheepvaart- en wegverkeer. Na 1763 namen de opbrengsten hiervan af na de in gebruikneming van de nieuwe schipbrug over de IJssel bij Westervoort. De schipbrug bij Doesburg is pas in 1952 vervangen door een vaste brug. De bevaarbaarheid van de Oude IJssel is lange tijd een punt geweest. Het werd uiteindelijk tot een goed vaarwater ingericht na oprichting van het "Waterschap van de Oude IJssel" in 1880 en met de aanleg van een schutsluis en stuw naar de IJssel omstreeks 1890. Deze stuw en sluis zijn inmiddels verdwenen. Bij de Ooipoortstraat bevindt zich nog een stuw in de Oude IJssel waarover de weg Angerlo/Zevenaar loopt. In het kader van de verdedigingswerken is met name de Oude IJssel afgetapt door middel van grachten en sluisen.

Tussen 1860 en 1869 werd het Apeldoorns Kanaal gegraven. Een korte opleving in de bevolkingsgroei tussen 1866 en 1870 hing mogelijk samen met de opening van dit kanaal. Eind 19e eeuw vond aanleg van de haven plaats en ontwikkelde zich in de onmiddellijke nabijheid ervan een bescheiden industrieterreintje.

Doesburg heeft enkele veren gekend. Als zodanig nog herkenbaar is het veer aan de Flug van Aspermontlaan, dat buiten gebruik is gesteld en toegang heeft verleend tot de Stadsweide en de Fraterwaard.

Een voor Doesburg uitermate belangrijke weg vormt de verbinding over de IJssel, ter hoogte van de Koepoortstraat, die Dieren en Doetinchem verbindt. De weg gaf tevens aansluiting op de Stadsweide. De Meipoort aan de oostzijde van de stad sluit aan op de weg naar Doetinchem die omstreeks 1830 is verhard. De Ooipoortstraat sluit aan op de weg naar Beinum, Angerlo en Zevenaar.

Het tramverkeer deed omstreeks 1880 zijn intrede. In 1881 kwam de verbinding tot stand met Dieren/Arnhem en Doetinchem. In 1882 vond aansluiting plaats met Terborg. In 1885 werd de schipbrug voor het tramverkeer aangepast. In het begin van de 20e eeuw vonden uitbreidingen plaats: in 1909 naar 's-Heerenberg en Emmerich. In 1926 werd een busverbinding op Deventer geopend.

In 1607 kreeg Doesburg in verband met zijn strategische ligging de status van grensvesting, waarna een nieuw verdedigingsstelsel werd aangelegd. Daarmee werd een begin gemaakt met de aanleg van een militaire infrastructuur. In het begin van de 18e eeuw ondergingen de verdedigingswerken een uitbreiding naar ontwerp van Menno van Coehoorn. De nieuwe verdedigingswerken liggen op enige afstand (ca. 1 km) oostelijk van de kern Doesburg (de Hoge Linie) en langs de Oude IJssel (de Lage Linie).

Omstreeks 1900 werd een deel van het onbebouwde gebied binnen de 18e eeuwse uitbreidingen gebruikt als schietbaan. In 1932 werden de versterkingen onder beheer van de Stichting Menno van Coehoorn geplaatst, nadat de vestingstatus in 1922 was opgeheven.

In 1857 kreeg Doesburg een gasfabriek. Vanwege de aanwezigheid van het garnizoen werd reeds in 1911 van gemeentewege een drinkwaterleiding gerealiseerd. In 1922 volgde aansluiting op de provinciale electriciteitsvoorziening van de P.G.E.M.

De gemeente Doesburg wenste de bron van inkomsten uit o.a. het heffen van tolgeden bij de schipbrug over de IJssel, niet te verliezen aan het verbeteren van bestaande en de aanleg van nieuwe infrastructurale werken. Dit heeft remmend gewerkt op de economische ontwikkelingen. De havenwerken werden niet verbeterd, aansluiting op het landelijk spoorwagetrack kwam niet tot stand en een vaste oeververbinding over de IJssel bleef uit tot 1952. Als gevolg hiervan raakte Doesburg na 1900 in een geïsoleerde positie. In de 2e helft van de 19e eeuw begon Doetinchem zijn regionale functie te ontwikkelen ten koste van Doesburg, in het bijzonder na 1880. Doetinchem kreeg in 1879 aansluiting op het landelijk spoorwagetrack.

4. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

4.1. Algemeen

Doesburg is ontstaan op het oeverwalstelsel dat is gevormd op de noordwestelijke uitloper van het laagterras, aan het snijpunt van 2 rivieren. Rivierverleggingen hebben aanleiding gegeven tot verplaatsing van Doesburg in zuidelijke en oostelijke richting.

De zandruggen in de gemeente Doesburg zijn mogelijk vanaf 855 na Chr. permanent bewoond.

De Koepoortstraat/Ph. Gastelaarsstraat en de Koetsveldstraat zijn aangelegd op een smalle rug, die tot de vroegst geoccupeerde gedeelten van Doesburg gerekend kunnen worden.

Vermoedelijk bestond in het gebied ten noordoosten van de Koepoortstraat reeds in de 9e eeuw een agrarische nederzetting van enige omvang.

Vanwege de gunstige ligging aan 2 rivieren en tussen de Zuiderzee en Hessen ontwikkelde Doesburg zich aanvankelijk tot handelsnederzetting. Vanuit de oeverwal waarop de Ph. Gastelaarsstraat en de Koetsveldstraat zijn aangelegd was een kleine op handel georiënteerde nederzetting ontstaan die zich uitstreckte tot aan de IJssel.

Doesburg heeft in 1237 stadsrechten gekregen. In 1447 trad de stad toe tot het Hanzeverbond. In de 16e eeuw raakte dit verbond in verval. Gedurende de Tachtigjarige Oorlog is Doesburg verschillende keren belegerd geweest vanwege zijn strategische ligging. In 1607 kreeg de stad de status van grensvesting.

4.2. Functionele ontwikkelingen

Periode 1800-1850

De ca. 3.500 inwoners die de gemeente Doesburg in 1850 telde vonden hun bestaan vooral in de landbouw. Als handelsnederzetting had Doesburg nauwelijks meer enige betekenis.

De aanwezigheid van een garnizoen verschafte werk aan enkele ambachten, horeca en kleine middenstanders. Van industrie is vrijwel geen sprake. Doesburg kende in 1850 een stijfselabriek, 2 mosterdfabrieken, 2 leerlooierijen, brouwerijen en enkele andere ambachtelijke nijverheden. Deze leverden bij elkaar slechts zo'n 50 arbeidsplaatsen op. De economische activiteiten van Doesburg leken zich grotendeels te beperken tot de tolheffing bij de schipbrug en inkomsten uit de Stadsweide.

Periode 1850-1900

Van een bevolkingstoename tussen 1850 en 1900 is in de gemeente Doesburg niet of nauwelijks sprake geweest (zie afbeelding 4). Van een opmerkelijke uitbreiding van de nederzettingsstructuur kan dan ook niet worden gesproken. Binnen de wallen vond nauwelijks verdichting van de bewoningsconcentratie plaats.

Als een van de redenen waarom de nederzettingsstructuur van Doesburg tussen 1850 en 1940 vrijwel ongewijzigd is gebleven, kan de vestingstatus genoemd worden. Om strategische redenen was het vestingsteden verboden om buiten de wallen te bouwen. Daar komt bij dat de vestingstatus pas in 1922 werd opgeheven, waarna het gebied buiten de wallen werd vrijgegeven voor bebouwing. Een snelle bevolkingsgroei en andere ruimtevergende ontwikkelingen als industrialisatie zouden tot onhygiënische situaties binnen de wallen hebben kunnen leiden. De stad beschikt in de schipbrug over een bron van hoge inkomsten en wenste deze tolplaats te behouden. Tot ca. 1880 vormde het heffen van tol de belangrijkste bron van inkomsten.

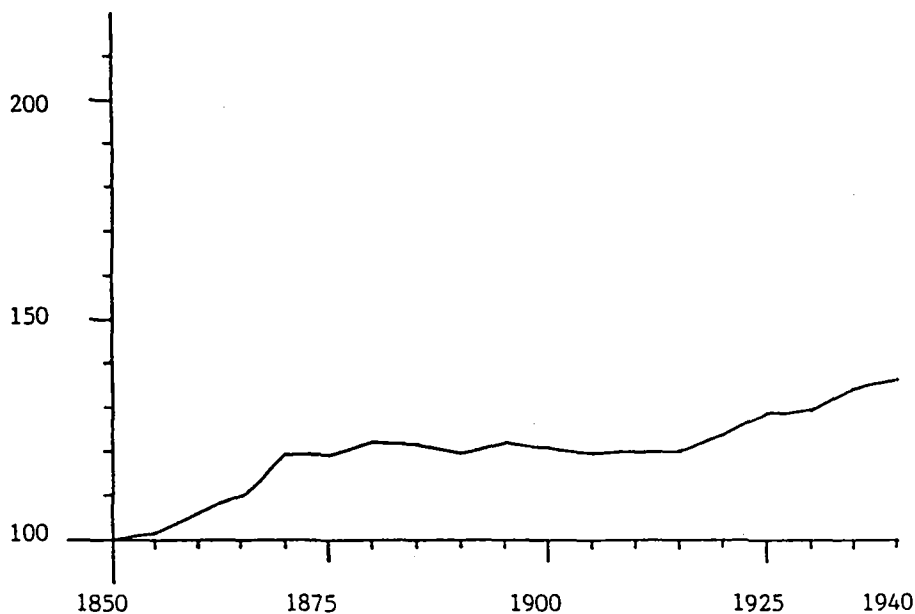
Het verbeteren van de haven, onder meer als gevolg van de opleving van de scheepvaart op de IJssel en de Oude IJssel, bleef uit. Aansluiting op het landelijk spoorwegnet kwam niet tot stand.

De industrialisatie in Doesburg bleef dan ook van geringe betekenis. Het arbeidsklimaat in Doesburg was weinig gunstig. Veel arbeiders wisten zich 's winters verzekerd van de steun van liefdadige instellingen, waarvan er in die tijd vele waren. In 1857 kreeg Doesburg een scheepswerf. Enkele jaren later werd een rijtuigfabriek opgericht, alsmede een lakfabriek. Afgezien van de steenfabriek in de Fraterwaard, waarin 65 mensen werk vonden, bedroeg het aantal werknemers in de Doesburgse industrie in 1876 niet meer dan 60. De aanwezigheid van het garnizoen stimuleerde voorzieningen op het gebied van de horeca en het winkelbestand.

De industrialisatie in het laatste kwart van de 19e eeuw bestond uit kleine ambachtsbedrijven, zoals aardewerkfabriekjes, zuivelfabriekjes, een sigarendraaijerij en een lakfabriekje. Deze vonden een deel van hun afzet in het garnizoen. Het aantal werknemers in de Doesburgse industrie bleef in 1900 zeer laag, namelijk zo'n 200. Daarvan werkten er zo'n 50 in de steenfabriek, 30 op de scheepswerf en 70 in de in 1893 opgerichte ijzergieterij. De ijzergieterij groeide snel uit tot het grootste industriële bedrijf in de gemeente. De aanwezigheid van goedkoop en vakkundig personeel, de aanwezigheid van grondstoffen en stromend water vormden de voornaamste vestigingsfactoren. Beinum bleef volledig verstoken van industrie en richtte zich geheel op de landbouw.

Afbeelding 4

Bevolkingsontwikkeling gemeente Doesburg 1850-1940
(indexcijfers: 1850, 3.705 inwoners = 100)

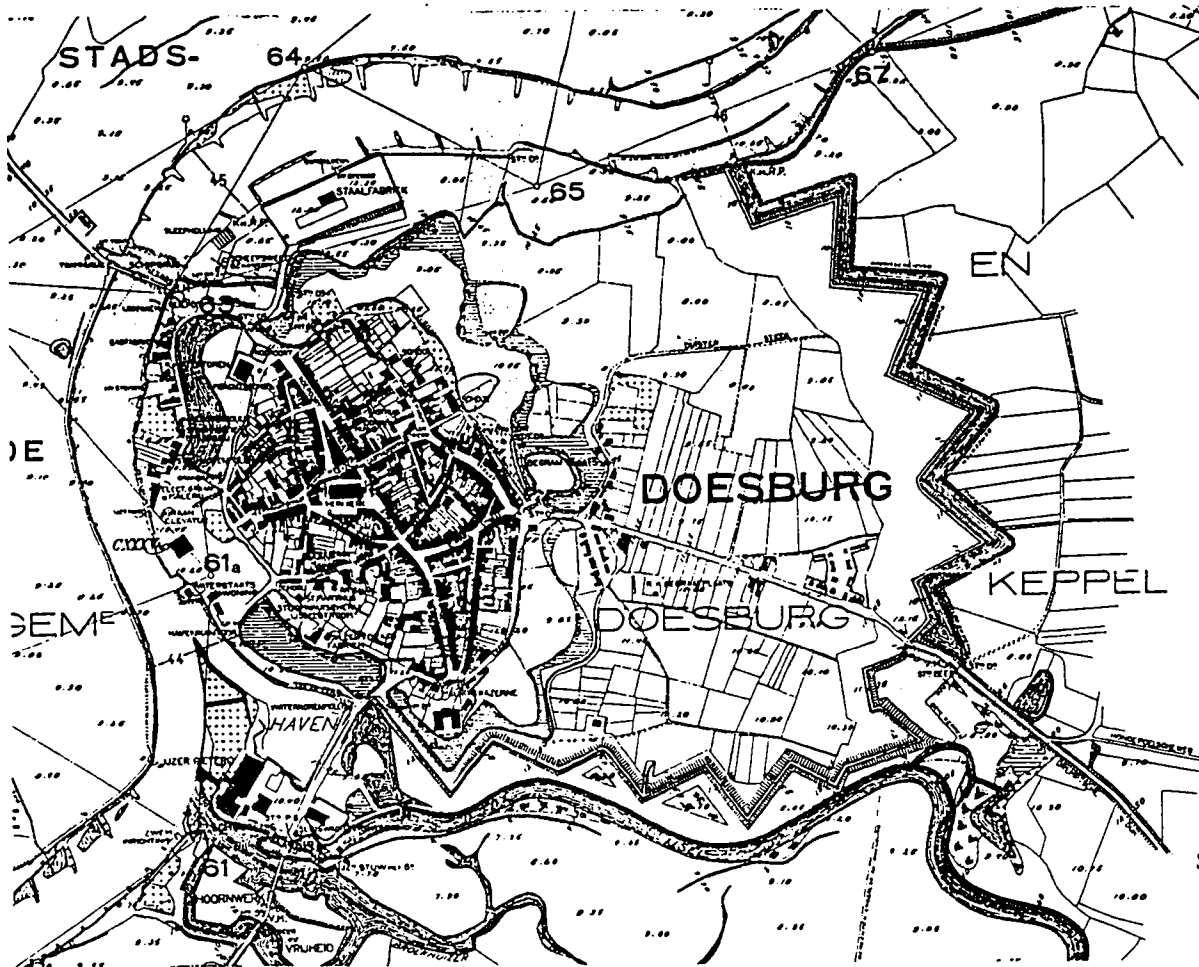


Periode 1900-1940

Tussen 1900 en 1940 zette zich de lijn van geringe bevolkingstoename voort. Gedurende het tijdvak 1850-1940 bleef de gemeente Doesburg een expulsiegebied met een vertrekoverschot van ca. 1.700 personen op een natuurlijke bevolkingsgroei van ca. 2.500 personen.

In 1922 toen de vestingstatus werd opgeheven, vertrok het garnizoen. Tot een uitbreiding van industriële activiteiten en de nederzettingsstructuur heeft dit niet geleid. De ijzergieterij is de meest belangrijke industriële vestiging gebleven. In 1925 telde het bedrijf 225 werknemers. De emailleerfabriek en de asbestcementfabriek behoorden tot de schaarse nieuwe industriële vestigingen in (de gemeente) Doesburg tussen 1900 en 1940. De steenfabriek in de Fraterwaard kreeg te kampen met lage prijzen. Behalve in de steenfabriek en de ijzergieterij werkten in de gemeente Doesburg in 1926 zo'n 110 werknemers in andere industriële vestigingen. Daaronder vielen drukkerijen (16 werknemers), de wasserij (35) en de gasfabriek (14). Beinum bleef bestaan uit een aantal langs de Breedestraat gesitueerde boerderijen.

Afbeelding 5
Doesburg omstreeks 1928



SCHAAL 1:10.000

4.3. Stedebouwkundige structuur per kern

Doesburg

De huidige stedebouwkundige structuur van de kern Doesburg heeft nauwelijks veranderingen ondergaan in vergelijking met het patroon volgens de kaart van Jacob van Deventer (zie afbeelding 7). De huidige Koepoortwal, Veerpoortwal, Schout bij Nacht Doormansingel, Ooipoort, F.D. Rooseveltsingel, Meipoort, Meipoortwal, Burgemeester Nahuyssingel en Lindewal volgen het beloop van de ommuring.

Binnen de 17e eeuwse omwalling vormde de Koepoortstraat/Kerkstraat/Ooipoortstraat de belangrijkste verbinding. Min of meer evenwijdig aan de wallen lopen de Nieuwstraat/Paardenmarkt/Bergstraat, de Ph. Gaste-laarsstraat en de Koetsveldstraat/Kosterstraat. Als belangrijkste tussenverbindingen zijn te noemen de Helmigstraat, Meipoortstraat, Kloosterstraat/Boekholtstraat, Veerpoortstraat/Roggestraat/Gasthuisstraat, de Waterstraat, Windmolenstraat en Hogestraat. Langs de wallen werd in de periode 1850-1940 voornamelijk gebouwd nabij de Ooipoort, de Meipoort en tussen de Nieuwstraat en Veerpoort. Buiten de ommuring is in zeer beperkte mate sprake van enige bebouwing uit de periode 1850-1940 langs de Kraakselaan, en rond de Algemene Begraafplaats.

Opvallend in de oude opzet van het stedebouwkundige patroon zijn de trechtervormige aansluitingen en splitsingen van straten, o.a. bij de Roggestraat, de Veerpoortstraat en de Paardenmarkt. Een ander opvallend detail in de structuur zijn de vernauwingen ter plaatse van de voormalige poorten.

Duidelijk herkenbaar is een hiërarchie van bebouwing en straatprofielen.

Naar het midden van de stad zijn de panden hoger en vaak smaller. In de brede hoofdstraten bestaat de bebouwing uit 2 en 3 bouwlagen, gebouwd in gesloten gevelwanden. De minder belangrijke en smallere straten hebben woonbebouwing met 1 bouwlaag en een kap die veelal in langsrichting van de straat loopt. Het wonen in de stad Doesburg heeft vanouds een belangrijke plaats ingenomen, bedrijven en opslagruimte bevinden zich tussen de woonbebouwing, meestal in de minder belangrijke straten.

In de periode 1850-1940 (in het bijzonder na 1900) heeft slechts een beperkte uitbreiding plaatsgevonden, met het accent op de functie wonen.

De uitbreiding bestond voornamelijk uit woningbouw in de vorm van 2-onder-1-kap woningen en villabebouwing die als ring om de stad werd gebouwd langs de Koepoortwal, de Karel Doormansingel, de Rooseveltsingel en de Burgemeester Nahuyssingel.

Buiten de oorspronkelijke wallen vond enige woningbouw plaats aan de Flugel van Aspermontlaan en langs de Kraakselaan.

De industrialisatie aan het eind van de 19e eeuw heeft tot gevolg gehad dat aan de zuidzijde van de stad aan de haven een bescheiden industrieterrein ontstond.

Beinum

In Beinum is sprake van een aanzet tot een lineaire bewoningsconcentratie die pas na 1945 is uitgegroeid langs de Breedestraat en de Angerloseweg.

Verspreide bebouwing

Buiten de kernen Doesburg en Beinum heeft in de periode 1850-1940 geen verspreide bebouwing plaatsgevonden, met uitzondering van de Oldenhaagse Dijk in het Griet en enkele verspreide lokaties (boerderijen) in de Fraterwaard.

4.4. Ontwikkelingen na 1940

Gedurende de Tweede Wereldoorlog heeft Doesburg zware verliezen geleden. Met de verwoesting van de Mauritskazerne eindigde de feitelijke functie van Doesburg als garnizoensplaats.

De kanalisatie van de Oude IJssel in 1950 maakte stadsuitbreiding in zuidelijke richting mogelijk. Ook in oostelijke richting vond na 1950 uitbreiding plaats.

In 1952 werd de schipbrug vervangen door een vaste oeververbinding die een schakel vormt in de verbinding tussen Dieren en Doetinchem (via de R51 en N317). Na het afsnijden van de IJsselbocht in 1957 is de Stadsweide in 2 gedeelten gesplitst. In de afgesneden IJsselarm is een dijk aangelegd (Verhuellweg).

Sinds 1957 maakt het gehucht Beinum deel uit van de gemeente Doesburg. Beinum bestaat sindsdien uit een noordelijk gedeelte (gemeente Doesburg) en een zuidelijk gedeelte (gemeente Angerlo).

In 1971 zijn de in het IJsseldal gelegen Fraterwaard (voorheen gemeente Rheden), het Griet (voorheen gemeente Hummelo en Keppel) toegevoegd aan het grondgebied van de gemeente Doesburg (zie afbeelding 2).

4.5. Karakterisering geïnterpreteerde bebouwing

Wonen

De aaneengesloten gevelwanden in de gemeente Doesburg kunnen karakteristiek genoemd worden.

Deze gevelwanden flankeren het oorspronkelijke Middeleeuwse stratenpatroon en bepalen de openbare ruimte. Deze gevelwanden zijn grotendeels opgebouwd uit 19e eeuwse lijstgevels. Achter de lijstgevels gaat een oudere 15e, 16e, of 17e eeuwse kern schuil. De meeste lijstgevels zijn gepleisterd met uitzondering van de lijstgevels uit het laatste kwart van de 19e eeuw. Deze zijn meestal van baksteen. Kenmerkend is de bebouwing bestaande uit 2 en 3 bouwlagen, een plint, het fries en een geprofileerde bakgoot, waarachter een schilddak met Hollandse of Friese pannen schuilgaat, dat op de oude kern rust. De deur is vaak benadrukt door middel van een classicistische deuromlijsting met pilasters en hoofdgestel. Een groot aantal panden uit het 3e kwart van de 19e eeuw heeft een gepleisterde profilering met afgeronde hoeken om deur en vensters, waarbij de bovenlichten ook afgeronde hoeken hebben. Enkele van deze panden hebben eclectische kuiven.

Werken

Karakteristiek in de categorie werken zijn de winkels. In het stadje Doesburg waren van oudsher uitzonderlijk veel winkels. Vanaf 1870 tot in de jaren '20 van de 20e eeuw, werden voor de gevels van panden met een winkelbestemming rijk geornamenteerde winkelpuien geplaatst met (evt. gecanneleerde) pilasters en een hoofdgestel. Eveneens karakteristiek zijn de pakhuizen die verspreid tussen de panden met de lijstgevels liggen. Zij hebben luiken en een hijsgestel. Het hijsgestel is bevestigd onder een vooruitstekend afdakje. Een bijzonder fraai voorbeeld is het neogotische pakhuis aan de Ooipoortstraat.

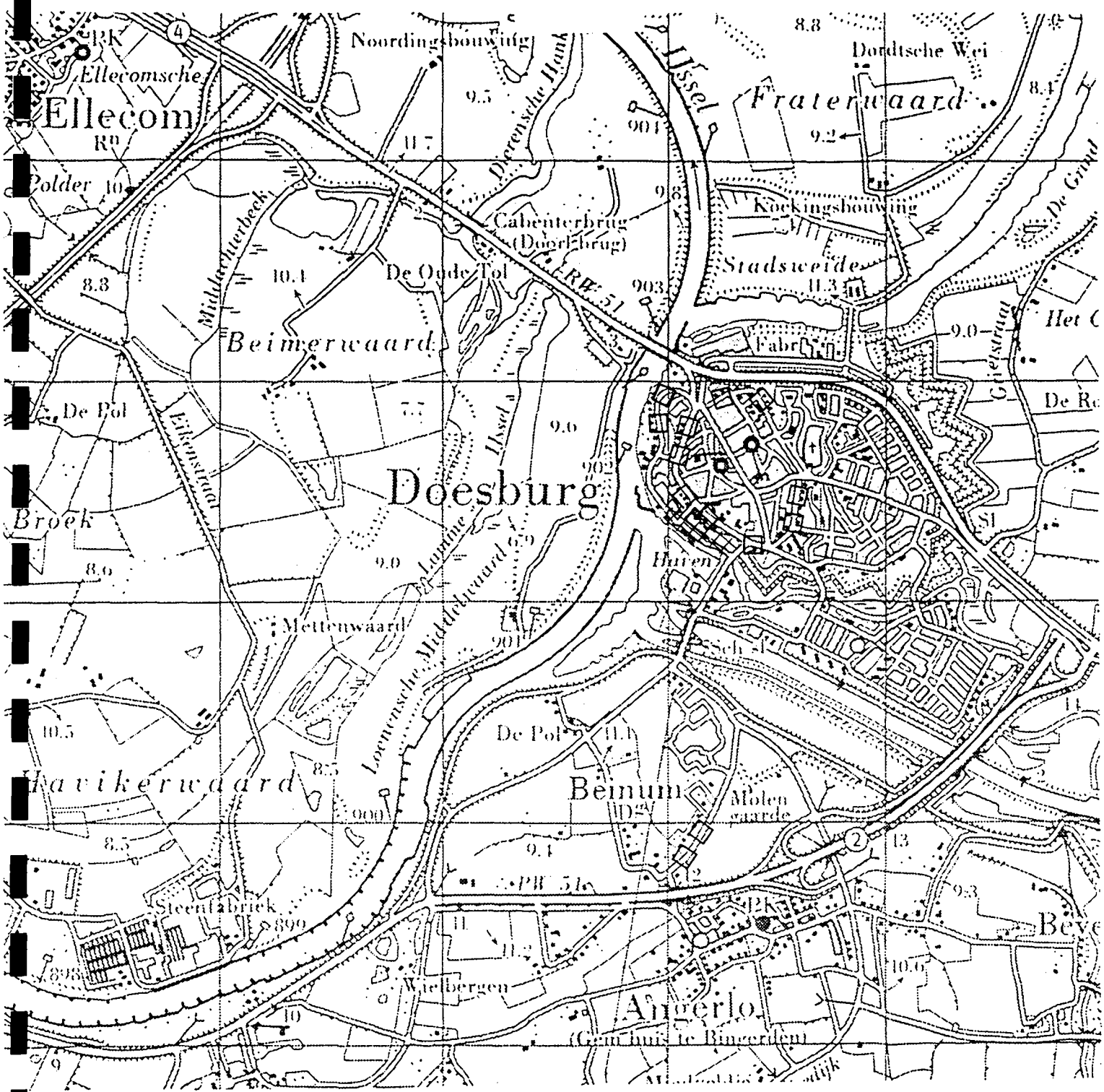
Infrastructuur

Aan de Flugi van Aspermontlaan bevindt zich een veerhuis uit de jaren '20 van deze eeuw. Het is opgetrokken uit baksteen en gepotdekseld met hout; het hout is op expressieve wijze toegepast.

Maatschappelijke voorzieningen

Doesburg heeft een N.H. kerkje, gebouwd in Waterstaatsstijl. Ook noemenswaardig is het zgn. "Walcker"-orgel, daterend uit 1915. Dit orgel bevindt zich in de R.K. Martinuskerk. Het kerkhof aan de Meipoort is omgeven door de gracht. Door een neoclassicistisch poortgebouw bereikt men de begraafplaats, opgezet volgens een cirkelvormige plattegrond. De grafplaten dateren grotendeels uit de 19e eeuw.

Kaart 1




4.6. Typologie uitbreidingen gemeente Doesburg 1850-1940

Toelichting bij kaart 1


Type aanduiding	Type-omschrijving	Bijzondere gebieden
-----------------	-------------------	---------------------

Gebieden zonder woonfunctie

	<p>Industriegebieden - functie: industrie/bedrijvigheid/handel/verkeer (b.v. spoorwegemplacement, vliegveld)</p> <p>- inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of specifieke functies (b.v. haventerreinen, kolenmijn/waterleidingbedrijf)</p>	
---	---	--

Andere aanduidingen

- Lineaire ontwikkelingen

	<p>- functie: gemengd of wonen</p> <p>- niet-planmatige en planmatige ontwikkelingen</p>
---	--

4.7. Bijzondere gebieden

De term bijzonder gebied wordt gehanteerd voor gebieden die zijn gebouwd of aangelegd in de periode 1850-1940. Bij de beoordeling is de criterialijst (zie blad 18) gehanteerd volgens de zgn. "MIP-handleiding". Hierbij zijn grotere samenhangende (stede-)bouwkundige structuren bekeken. Bij de bouwkundige inventarisatie zijn samenhangende bouwkundige complexen aangegeven.

Dat in de gemeente geen of weinig bijzondere gebieden voorkomen, zegt niets over de schoonheid of opbouw van de gemeente.

Bijzondere gebieden uit de periode 1850-1940 komen in Doesburg niet voor.

Karakteristieke gebieden

Structuren van bouwkunst en stedenbouw van vóór 1850 en na 1940 die een bijzondere kwaliteit hebben worden aangeduid met de kwalificatie "karakteristieke gebieden". Het betreft gebieden waarvan de hoofdelementen dateren van voor 1850 of na 1940, die ook daarna herkenbaar zijn gebleven.

De oude kern van Doesburg en de wallenstructuur uit de periode vóór 1850 die als beschermd stadsgezicht zijn aangewezen zijn als karakteristiek gebied aan te merken.

CRITERIA VOOR DE AANDUIDING BIJZONDERE GEBIEDEN

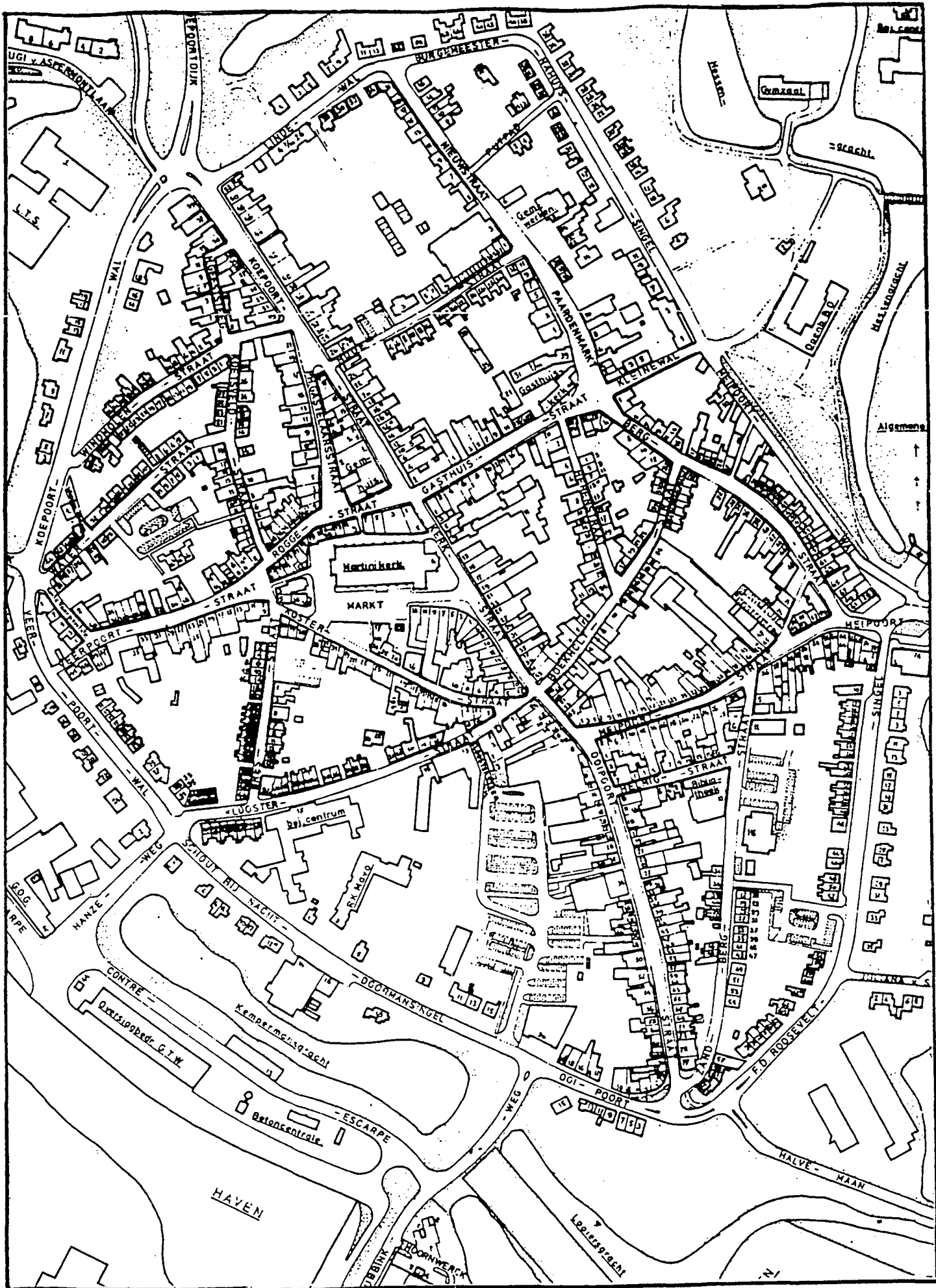
- I. Intrinsieke stedenbouwkundige kwaliteit, zoals:
 - 1. kwaliteit van het ruimtelijk concept;
 - 2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/voorzieningen;
 - 3. betekenis vanwege architectonische/architectuurhistorische kwaliteit;
 - 4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkelingen (b.v. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark)

- 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 stedenbouwkundig denken;
 - 3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering)

- III. Stedenbouwkundige 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)

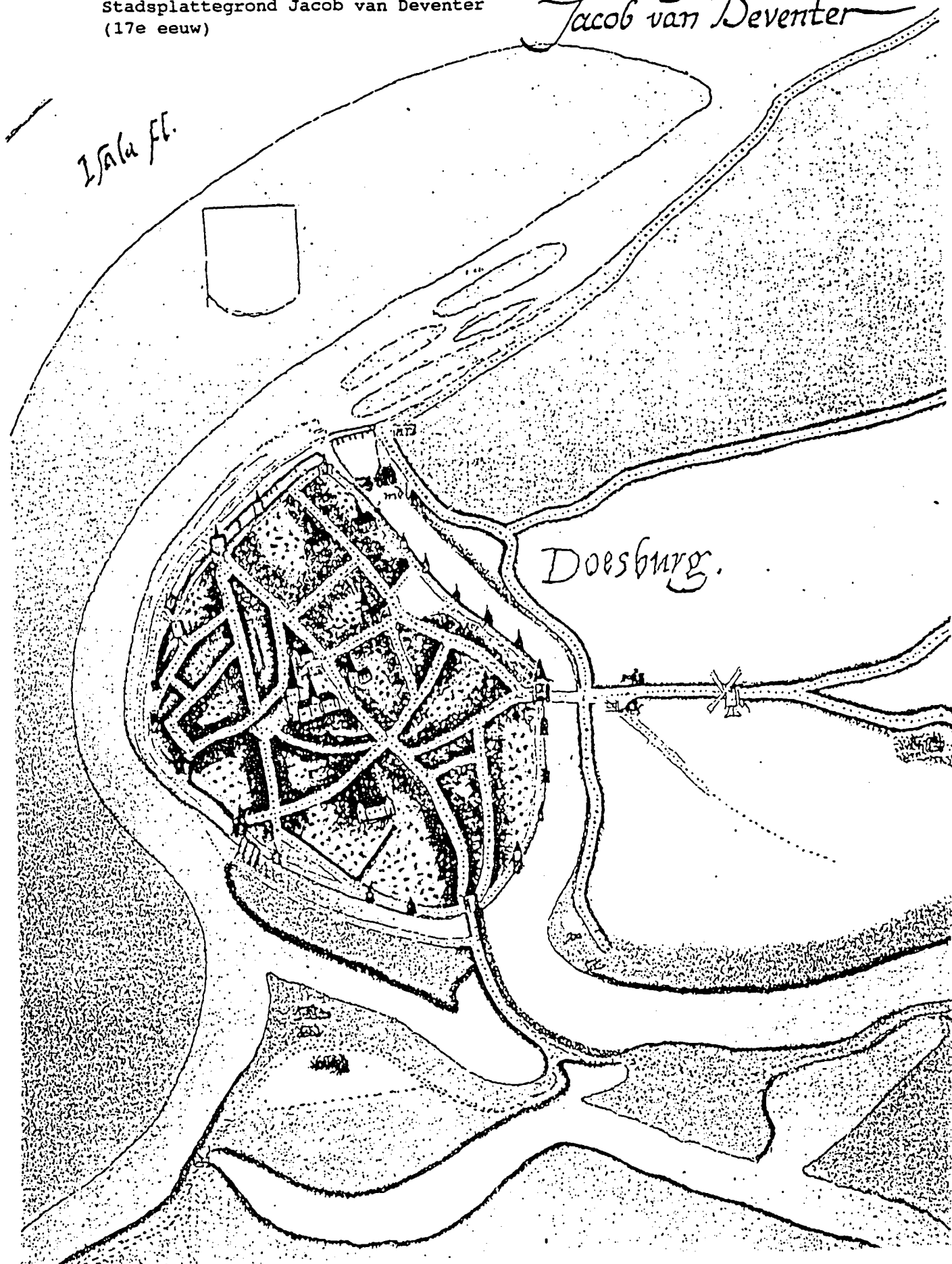
- V. Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)



Afbeelding 6
Straatnamen Doesburg

Afbeelding 7
Stadsplattegrond Jacob van Deventer
(17e eeuw)

Stadsplattegrond
Jacob van Deventer



GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN/BIBLIOTHEKEN/KAARTMATERIAAL EN LITERATUUR

Archieven en bibliotheken

- * Rijks Archief in Gelderland
- * Gemeente Doesburg
- * Katholieke Universiteit Nijmegen, faculteitsbibliotheek Beleidswetenschappen
- * Stichting Arnhemse Openbare en Gelderse Wetenschappelijke Bibliotheek
- * Bibliotheken Provincie Gelderland

Afbeelding

- * Afbeelding 1 Gemeente Doesburg omstreeks 1867
- * Afbeelding 2 Grondgebied gemeente Doesburg na 1971
- * Afbeelding 3 Geomorfologische kaart gemeente Doesburg
- * Afbeelding 5 Bevolkingsontwikkeling gemeente Doesburg 1850-1940
- * Afbeelding 6 Straatnamenkaart gemeente Doesburg
- * Afbeelding 7 Stadsplattegrond Jacob van Deventer
- * Kaart 1 Typologie uitbreidingen gemeente Doesburg 1850-1940

Geraadpleegd kaartmateriaal

- * Topografische kaart 1/25.000, 1/50.000, diverse jaargangen
- * Rivierkaart 1/10.000, circa 1915
- * Topografische en Militaire Kaart 1/25.000, 1850-1864
- * Kaartenboek van Gelderland 1843
- * J. Kuyper, Gemeenteatlas van Gelderland, 1868, Leeuwarden 1970

Literatuur

- * Bloemendaal, G.J., *Doesburg stad van levend verleden*, Doesburg, 1967
- * Commissie voor de overbrugging der groote rivieren in Gelderland, *Overbrugging van den Waal bij Nijmegen, van den Rijn bij Arnhem en van den IJssel bij Doesburg*, Arnhem, 1927
- * Dane, R., *Uit het stadsarchief geput*, Doesburg, 1983
- * Dane, R., *Vanuit de kelder in het licht; uit het stadsarchief geput 2*, Doesburg, 1984
- * Dane, R., *Mettertijd; uit het stadsarchief geput 3*, Doesburg, 1985
- * Gemeente Doesburg, *Structuurplan Doesburg*, Doesburg, 1976
- * Nederlandsche Heidemaatschappij, *Bijdrage tot de kennis van de landbouwkundige ontwikkelingsmogelijkheden in de Liemers*, Arnhem, 1946
- * Openbare bibliotheek Doesburg, *Zeven eeuwen in vogelvlucht*, Doesburg, 1987
- * Petersen, J.W. van, Rabeling G.M., *Van boomstam tot stoomtram; grepen uit de geschiedenis van het voormalig vervoer van en naar Doesburg*, Doesburg, 1972
- * Stichting manifestaties Martinikerk Doesburg, *Gezicht op Doesburg*, Doesburg, 1986
- * Tijl, W.J., *Bahr en Lathum*, in: *Historia*, 1937
- * Tinneveld, A., e.a., *De Liemers*, Didam, 1953
- * Vereniging Gelre, *Statistieke beschrijvingen van de steden en het platteland van Gelderland uit 1808, Deel 2 Het Kwartier van Zutphen*, Arnhem, 1986
- * Voorden, F.W. van, e.a., *Stads- en dorpsgezichten in Gelderland; de nederzetting in ontwikkeling*, Zutphen, 1975

Oosterbeek, 1991

Stichting MIP-Gelderland
Oranjeweg 60
6861 BL OOSTERBEEK
tel. 085 - 336 326