OOST

PROVINCIE DRENTHE

JONGERE BOUWKUNST EN STEDEBOUW 1850-1940
MIP/DRENTHE

GEMEENTEBESCHRIJVING EMMEN
(ontwerp)

GEWIJZIGD EXEMPLAAR

DIT EXEMPLAAR WORDT NIET UITGELEEND!

FEBRUARI 1990

1. INLEIDING

De gemeente Emmen maakt deel uit van het inventarisatie gebied Oost-Drenthe en omvat naast het hoofddorp Emmen de nederzettingen Amsterdamscheveld, Barger-Compascuum, Barger-Erfscheidenveen, Barger-Oosterveen, Barger-Oosterveld, Emmerschans, Emmer-Compascuum, Emmer-Erfscheidenveen, Erica, Klazienaveen, Klazienaveen-Noord, Nieuw-Amsterdam, Nieuw-Dordrecht, Nieuw-Weerdinge, Noordbarge, Oranjedorp, Roswinkel, Weerdinge, Westenesch, Wilhelmsoord, Zuidbarge en Zwartemeer.
Het grondgebied wordt begrensd door in het noorden de gemeente Odoorn, in het westen de gemeente Sleen en in het zuiden de gemeente Schoonebeek. In het oosten valt de gemeentegrens samen met de landsgrens tussen Nederland en Duitsland. De huidige omvang van de gemeente bedraagt 28.600 hectare, waarmee Emmen ruimschoots de grootste gemeente van Drenthe is.
Het inwonertal vertoont sinds 1850 het volgende verloop: 1850-2.699, 1900-19.994, 1940-49.327, 1989-92.484.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

De gemeente Emmen is gelegen aan de zuidoostrand van het Drents Plateau en vormt de meest zuidelijke van de zogenaamde Hondsrug gemeenten. Evenals in de rest van oostelijk Drenthe wordt het landschappelijk aanzien van het gebied sinds de laatste periode van landijsbedekking (Saalien) hoofdzakelijk bepaalde door de zuidoost-noordwest lopende Hondsrug met parallel daaraan in het oosten het brede oerstroomdalen van de Hunze en de Runde en in het westen het dal van de Sleenerstroom.
Gedurende de laatste ijstijd (Weichselien) kwamen zowel de gehele Hondsrug, mogelijk met uitzondering van het midden van de in de keileem uitgesleten beekdalen, als de dan inmiddels met rivierzanden en smeltwaterafzettingen dichtgeslibde dalvlakte van de Hunze onder een dekzandpakket van wisselende dikte te liggen. Wat resulteerde was een uitgestrekt en kaal dekzandlandschap met op de Hondsrug een golvend karakter en in het Hunzedal een overwogend vlak verloop. De Hondsrug kon hier onderscheiden worden in twee subruggen. Op de oostelijke treft men thans Weerdinge, Emmerschans en Nieuw-Dordrecht aan, terwijl Emmen, Noord- en Zuidbarge, en Erica op de westelijke werden gesticht. Ten zuiden van het dorp Emmen splitst de Hondsrug zich, waardoor de twee subruggen hier een meer uitgesproken karakter krijgen alvorens in de gemeente Schoonebeek te eindigen.
Tijdens de warmere periode van het Holoceen werden de beekdalen in het westen van de gemeente met moerasveen opgevuld. Gelijktijdig trad in het overwegend vlakke oosten en zuiden van de gemeente ten gevolge van waterstagnatie de eerste hoogveenvorming op, welke zich vervolgens met het stijgen van de grondwaterspiegel in de loop der eeuwen al gedurig over het gebied uitbreidde. Uiteindelijk kwam zo ruim drie kwart van Emmen te liggen onder een metersdik veenpakket, deel uitmakend van het bijna 50.000 hectare metende Boertangermoor: één der grootste veencomplexen van Noordwest-Europa.

De zandgronden op de Hondsrug maken bodemkundig gezien overwegend deel uit van de middelhoge en hoge podzolgrond. Een uitzondering vormen de hogere droogte gevoelige plaatsen ten noorden en oosten van Emmen en ten westen van Noordbarge, waar de veelal arme tot zeer arme zanden in de loop der eeuwen opnieuw in verstuiving gingen. Door bebossing zijn deze stuifzanden thans alle weliswaar weer vastgelegd, doch het voor de zandgronden karakteristieke podzolprofiel treft men er niet aan. De beekdalen in het zandgebied bestaan overwegend uit venige beekdalgronden.
Het thans grotendeels ontgonnen en in cultuur gebrachte hoogveengebied wordt bodemkundig voornamelijk gekenmerkt door het afwisselend voorkomen van zwartveenontginningsgronden, oudere dalgronden en niet - of gedeeltelijk - afgevoerd hoogveen. De enige uitzondering vormt de uit zandgronden bestaande omgeving van Roswinkel. De bodems behoren hier tot de lage en middelhoge podzolgronden.

Het Emmer grondgebied helt vanaf Emmen in alle richtingen af. Binnen de gemeente evenwel is het vooral het hoogteverschil tussen de Hondsrug en het Hunzedal dat opvalt. Op korte afstand verschillen beide landschapseenheden soms meer dan 12 meter in hoogte. Het hoogste punt van de gemeente ligt rond de 20 meter + N.A.P. en moet gezocht worden op de Emmeresch, terwijl het laagste punt met een hoogteligging van ongeveer 10 meter + N.A.P. in het noorden (het Valtherdiep te vinden is. Het laagste punt in het zuiden ligt bij het Amsterdamscheveld (ongeveer 13 meter + N.A.P.).
De afwatering van het grondgebied van Emmen geschiedde vanouds via een vrij gering aantal beken en riviertjes. Een belangrijk deel van de gronden op de Hondsrug waterde af op de Sleenerstroom, welke het water vervolgens in zuidelijke richting naar de Vecht afvoerde. In de omgeving van Weerdinge vond er vanaf de zandgronden via het Valtherdiep lozing in noordoostelijke richting (naar Groningen) plaats. Daarnaast werd er vanaf de Hondsrug ook overtollig water geloosd op het laaggelegen Hunzedal. De afwatering van dit toch al zeer vochtige veengebied geschiedde via slenken - de laagten gelegen tussen de talrijke hoge veenbulten die eertijds het reliëf van het hoogveen kenmerkten - welke het water afvoerden naar de waterplassen of beekjes in het veen. Het meest zuidelijke deel van het veencomplex waterde af naar zijbeekjes van het Schoonebeekerdiep, terwijl de Runde het oostelijke deel voor zijn rekening nam. Deze laatste beek ontsprong in het Zwarte Meer.
Met het opgang komen van de vervening en ontginning in het hoogveengebied, werd de afwateringssituatie van Emmen aanzienlijk gewijzigd. De hoofdafwatering werd vooral gewijzigd door de aanleg van kanalen (zie infrastructuur), waarbij ontginnings- en kanaalmaatschappijen een belangrijke rol speelden. Hoewel deze zich plaatselijk ook wel met de détailafwatering bezighielden, waren het op dit terrein in de eerste plaats toch de veen- en waterschappen welke van zich deden spreken. In grote getale opgericht - met name tijdens de periode 1888-1920 - moesten deze schappen in de eerste plaats toezien op de naleving van een planmatige aanpak van de ontsluiting van het veengebied, hetgeen door de provincie als vereiste voor het verstrekken van concessie voor vervening was gesteld. Met de vervening werd het grondgebied van Emmen bij de reorganisatie van het Drentse waterschapsbestel in zijn geheel opgenomen binnen de waterschappen Bargerbeek, Loo- en Drostendiep en De Veenmarken.

3. ONTGINNINGEN EN GRONDGEBRUIK

De oudste ontginningen in Emmen dateren waarschijnlijk uit de vroege Middeleeuwen en kwamen tot stand in het westelijke Hondsruggebied. De esakkers waren karakteristiek voor de hoger gelegen gronden op de Hondsrug, met name die plaatsen waar de combinatie van een gunstige waterhuishouding, goede bewerkingsmogelijkheden en een zo hoog mogelijke bodemvruchtbaarheid de meest geschikte plek voor het bedrijven van akkerbouw vormde. De groenlanden bevonden zich vanouds, enkele nabij de nederzettingen gelegen perceeltjes daar gelaten, in het beekdal van de Sleenerstroom met zijn vertakkingen en langs het Valtherdiep. Veruit het grootste deel van het zogenaamde esdorpenlandschap met als oudste nederzettingen waarschijnlijk Emmen, Noordbarge, Zuidbarge en Weerdinge, werd tot na 1850 evenwel nog altijd ingenomen door het veld; woeste gronden die voornamelijk gebruikt werden als weidegebied en die in het verleden onmisbaar waren voor de bemesting van de essen.
De ontginningen in het uitgestrekte hoogveengebied beperkten zich lange tijd tot de minder vochtige zandgebieden. Zo werd waarschijnlijk reeds in de 13 eeuw aan de oostrand van het Boertangermoor de randveenontginning Roswinkel gesticht. Het in het voorgaande hoofdstuk genoemde zandcomplex langs de Runde bood hier voldoende droge bouwplaats voor de boerderijen, terwijl de ligging op de grens van twee verschillende landschappen een gunstige uitgangspositie vormde voor het bedrijven van landbouw. Vanaf de bewoningsas op de zandrug werd het hoogveen ontwaterd en aangemaakt tot bouwland. Gelijktijdig werden de broekbossen in het beekdal gerooid en ontgonnen tot groenland. Veel van de oorspronkelijke bouwlandgronden zouden later omgezet worden in hooi- of grasland. Dit waarschijnlijk ten gevolge van inklinking en oxidatie van het oorspronkelijke veenpakket, waardoor de akkerbouw op tal van percelen op den duur onmogelijk werd. Ook vanaf de Hondsrugdorpen vond er al vroeg een zekere exploitatie van het hoogveen plaats. Aanvankelijk werden vooral de beter ontwaterde delen langs de veenbeken en meren benut als veenweide. In de loop va de 15e en 16e eeuw werden deze beweidbare gebieden uitgebreid door allerlei ingrepen waarmee de boeren de natuurlijke afwatering gingen beïnvloeden. Vanaf de 17e eeuw ging vervolgens ook de veenboekweit-cultuur een belangrijke rol spelen.
Het grootste deel van het door zijn hoge watergehalte schier onbegaanbare hoogveengebied bleef echter tot na het midden van de vorige eeuw onaangeroerd. Voor ongeveer drie kwart bestond Emmen in 1850 nog uit veen. Dit tezamen met de aanwezigheid van grote oppervlakten heide op de Hondsrug, maakte dat het aandeel van de cultuurgronden in het totale grondgebied van Emmen destijds slechts ongeveer 12% bedroeg. Bebossing van enige betekenis trof men in het eens zeer houtrijke gebied nauwelijks aan. Het bleef hier bij een aantal kleine houtopstanden in de buurt van de nederzettingen en langs de esranden alsmede een enkel verspreid gelegen bosje in het beekdal van de Sleenerstroom.
Het grondgebruik in Emmen was rond 1850 nog overwegend agrarisch va aard. De oppervlakteverhouding grasland:bouwland (1832-2.444 hectare: 1.179 hectare) lag enigszins onder het gemiddelde voor Drenthe, hetgeen wijst op de aanwezigheid van in verhouding veel bouwland.

Qua agrarische bedrijfsvorm evenwel week Emmen niet af van het voor het grootste deel van Drenthe gebruikelijke beeld; zowel in de esdorpen als in de randveenontginning Roswinkel domineerde het gemengde bedrijf. Wel lag de bedrijfsomvang in Emmen provinciaal gezien boven het gemiddelde en trof men op de bedrijven relatief veel rundvee aan.

De grootschalige openlegging en exploitatie van het hoogveengebied ving kort na het midden van de vorige eeuw aan en beleefde zijn hoogtepunt in de periode 1880-1920. Voordat men de turf kon graven moesten de veenmoerassen ontwaterd worden, hetgeen noodzaakte tot de aanleg van een uitgebreid stelsel van kanalen en wijken (zie infrastructuur). Deze zouden bepalend zijn voor de verdere ontwikkeling van het veenkoloniale landschap met zijn karakteristieke lintbebouwingen en daarop aansluitende strokenverkavelingen. Het traditionele beeld is in deze dat Zuidoost-Drenthe vanuit drie richtingen aan snee gebracht werd. Kijkt men echter naar het historisch verloop van de exploitatie en de methode van aanpak, dan ligt een onderscheid in twee richtingen meer voor de hand. Namelijk die vanuit het noordwesten en westen en die vanuit het noorden.
Het eerste kwam de toegang tot de Emmer venen vanuit het noordwesten en westen tot stand. Twee kapitaalkrachtige ondernemingen van buiten de provincie - de in Amsterdam gevestigde Drentsche Kanaal Maatschappij (DKM) en de Drentsche Veen en Midden Kanaal Maatschappij (DVMKM) - die veen bezaten in de marke van Noord- en Zuidbarge, maakten hier de dienst uit.
De DKM legde zich toe op het in oostwaartse richting doortrekken van de Hoogeveensche Vaart, welke in 1860 het zuidelijke veengebied bereikte. Aan de DKM was tevens de Drentsche Land Ontginningsmaatschappij (DLOM) verbonden, die in navolgende jaren de vervening van gedeelten van het Oosterveen en het Amsterdamsche Veld ter hand zou nemen. Hierbij ontstond Nieuw-Amsterdam als de eerste veenkolonie van Emmen. Met later het doortrekken van de Verlengde Hoogeveensche Vaart - in 1893 werd de grens met Duitsland bereikt - zette de vervening van de zuidelijke venen zich in oostelijke richting voort. In het uiterste oosten van de gemeente kwam in deze periode de veenkolonie Zwartemeer tot ontwikkeling.

Het optreden van de DVMKM die vanaf de Drentsche Hoofdvaart het Oranjekanaal de Zuidoost-Drentse venen in groef, kan men allerminst als succesvol betitelen. De ligging van het kanaal dwars over het Drents Plateau was zeer ongelukkig en de doorgraving van de Hondsrug resulteerde in een regelrecht fiasco. Bij het bereiken van de Emmer venen in 1858 namelijk, bleek het kanaal hoger te liggen dan het veen zelf en kon dit niet ontwaterd worden. Het bovenste kanaalpand stond zelfs regelmatig droog en moest voor er schepen in konden varen eerst volgepompt worden. De verveningsactiviteiten van de DVMKM bleven hierdoor binnen de gemeente Emmen beperkt tot het aan snee brengen van slechts een gedeelte van het Barger-Oosterveen. Het Smeulveen dat de maatschappij eveneens in zijn bezit had, bleef onaangeroerd en werd in 1873 uit financiële noodzaak van de hand gedaan. Koper van dit veengebied was de Groninger ondernemer en eigenaar van diverse aardappelmeelfabrieken W.A. Scholten. Het was vervolgens met name diens zoon E.J. Scholten, die het gebied tot ontwikkeling bracht.

Hiertoe werd dwars door het Smeulveen het Scholtenskanaal gegraven, dat een verbinding vormde tussen de Verlengde Hoogeveensche Vaart en het Stadskanaal. Later en via een andere weg dan gepland werd zo alsnog de ontsluiting en ontwatering van het gebied een feit. Aan de uitmonding van het Scholtenskanaal in de Vaart ontstond het naar de vrouw van W.A. Scholten genoemde Klazienaveen, spoedig de grootste veenkolonie van Emmen.
In het voetspoor van de kanaalmaatschappijen, de DLOM en de firma Scholten, gingen spoedig ook diverse andere maatschappijen, firma's, NV's en dergelijke zich met de vervening van de zuidelijke venen bezighouden. Voorbeelden hiervan zijn de Griendtsveen Turfstrooisel Maatschappij, de Friesche Veen Maatschappij, de Drentsche Turfmaatschappij, de NV Rahder Turfstrooiselfabriek. Voor deze ondernemingen die meestal ook eigenaar waren van één of meer turfstrooiselfabrieken - hierover straks meer - was het zelf vervenen vaak niet de hoofdzaak. Veelal beperkte men zich tot het gereedmaken van het gebied voor vervening, om de veenplaatsen vervolgens aan particuliere verveners te verhuren.
De vervening vanuit het noorden begon tijdens de tweede helft van de jaren '70. Hier kon men aansluiten op de verveningen van Oost-Groningen. Met de stad Groningen sloten de veeneigenaren een overeenkomst over het recht van doorvaart en de uitmonding van hun kanalen in het Stadskanaal.
Het eerste gebied dat aan snee gebracht werd was dat van de Weerdingermarke. Toen vervolgens de Groninger Lindeman vanuit de Weerdingermonden een kanaal naar Ter Apel liet aanleggen, zette de vervening van de noordelijke venen zich in oostelijke richting voort. Hierbij ontstond de veenkolonie Nieuw-Weerdinge. Het doortrekken van het Stadskanaal in zuidelijke richting, plaatselijk wordt deze verlenging aangeduid als Ter Apel - of stads - Compascuum Kanaal, leidde de verdere vervening in. Aan de grens met Duitsland ontstond de veenkolonie Emmer-Compascuum. Van hieruit strekte de vervening zich vervolgens verder uit in westelijke en zuidelijke richting, waarbij het ontstaan van respectievelijk de veenkoloniën Emmer-Erfscheidenveen en Barger-Compascuum in feite de voltooiing van de vervening van de noordelijke venen betekende.
Ook hier lag het accent bij maatschappijen als de NV het Emmer-Compascuum en de NV Maatschappij Emmer-Erfscheidenveen op het gereedmaken van het gebied voor verveners. De veenplaatsen werden daarna verkocht aan verveners die voor een belangrijk deel uit Groningen afkomstig waren. Ook het afzetgebied van de turf uit deze streek bevond zich hoofdzakelijk in Groningen.

Werd met de vervengingsgolf het veenaandeel in de gemeente sterk teruggebracht, alleen al tussen 1872 en 1926 was er sprake van een afname van 72% naar 34%, tot een aanzienlijke afname van het woeste grondareaal droeg deze ontwikkeling niet bij.
Van ontginning van de dalgronden was lange tijd vrijwel geen sprake. Allen de veenarbeiders hadden aanvankelijk bij hun woningen een stukje grond waarop zij voor eigen gebruik wat aardappelen verbouwden. Pas in de loop van de jaren '20, in 1926 was er van het totale verveningsgebied van Zuidoost-Drenthe nog maar 6% in cultuur gebracht, zouden erop grotere schaal dalgronden in cultuur gebracht worden.

De belangrijkste oorzaak hiervan was de slechte toestand van de veenderijen (turfcrisis). Turf bracht bijna niets meer op en dus richtten de verveners hun aandacht op de landbouw. Bovendien werden de ontginningen na 1925 in het kader van de werkverschaffing door de overheid gestimuleerd.
Ook in het zandgebied was de afname van de woeste gronden gedurende de eerste decennia van de periode 1850-1940 uitermate gering. De ontginningsactiviteiten beperkten zich destijds tot het op incidentele wijze in cultuur brengen van kleine perceeltjes heide. Met rond de eeuwwisseling de bebossing van de stuifzanden en in de loop van de eerste helft van deze eeuw tevens de eerste grootschalige heideontginningen, nam het aandeel van de woeste gronden in dit deel van de gemeente vervolgens aanzienlijk af. Belangrijk waren ook hier de in werkverschaffingsverband uitgevoerde ontginningsactiviteiten. Hoofdzakelijk waren deze gericht op de aanmaak van bosgronden, waardoor in combinatie met het eerdere vastleggen van de stuifzanden het bosaandeel in het Emmer zandgebied sterk toenam.

Het grondgebruik maakte over de periode 1850-1940 opvallende veranderingen door. Domineerde rond het midden van de vorige eeuw nog de landbouw, met de openlegging van het hoogveengebied kwam na enige tijd - het ontwateren van de venen was een vrij tijdrovend proces en de eerste turf was veelal van een minderwaardige kwaliteit - steeds meer de turfproduktie op de voorgrond. Hoewel de concurrentie van steenkool en ook gas, cokes en petroleum rond 1895 voelbaar begon te worden, kon de turf zich toch redelijk handhaven als huisbrandstof en als energieproducent voor de agrarische industrie in de naaste omgeving. Grote problemen met de afzet van de geproduceerde turf deden zich niet voor, terwijl tegelijk een nieuwe afzetmogelijkheid ontstond die werkelijk lucratief was: als turfstrooisel. Dit was niet meer dan gemalen bolsterturf. Bolster was de bovenste laag veen en veel losser dan de diepere lagen en ongeschikt als brandstof. Dit turfstrooisel bleek vooral geschikt te zijn als vervanging van stro in stallen. Op diverse plaatsen in Zuidoost-Drenthe verrezen in deze periode turfstrooiselfabrieken. De Griendtsveen Turfstrooisel Maatschappij die in het Amsterdamsche Veld zijn turf groef, ontwikkelde zich tot de grootste.
Aldus vormde rond de eeuwwisselng de turfproduktie de belangrijkste vorm van grondgebruik in Emmen. De komst van grote groepen veenarbeiders naar de gemeente, had evenwel ook een toenemende vraag naar landbouw produkten tot gevolg. Tot aan de Eerste Wereldoorlog maakte de landbouw in het spoor van de vervening een periode van grote bloei door. Binnen de overwegend gemengde bedrijven werd de veestapel verder uitgebreid, waarbij het melkvee een steeds belangrijkere plaats binnen de agrarische bedrijfsvoering kreeg. Het landbouwareaal gaf eveneens een aanzienlijke uitbreiding te zien. Alleen al tijdens de laatste helft van de vorige eeuw breidden de landbouwgronden met ruim 2000 hectare uit, hetgeen neerkomt op een uitbreiding van het totale areaal met ongeveer tweederde. De nieuwe ontginningen kregen hoofdzakelijk een bouwland bestemming, waardoor de oppervlakteverhouding grasland:bouwland (1900-2.980 hectare: 3.016 hectare) een opvallende daling te zien gaf. Met in het oude bewoningsgebied voornamelijk het gemengde bedrijf en in de nieuwe veenontginningen als belangrijkste bedrijfsvorm het veenkoloniale akkerbouwbedrijf, werd Emmen bij de nieuwe landbouwindeling van 1910 gerekend tot de regio Veen-Zandgebied.

Binnen deze regio, die verder de overige zes Hondsruggemeenten en Smilde omvatte, viel Emmen onder meer op door een zeer groot aantal kleine bedrijfjes; de maar liefst 63% van alle bedrijven maakten destijds deel uit van de klasse 1-5 hectare.
Na de eerste wereldoorlog traden er onder invloed van de turfcrisis opnieuw ingrijpende wijzigingen op in het grondgebruik. Er kwam een katastrofale achteruitgang van de afzetmogelijkheden voor turf, vooral doordat de vaste afnemers van fabrieksturf de voorkeur gaven aan de goedkopere steenkool. Vrijwel alleen de aardappelmeelfabrieken in de naaste omgeving gebruikten nog turf, maar ook dat was een aflopende zaak. De turfproduktie daalde sterk. Weliswaar diende zich in de jaren '20 met de vestiging van de Purit-fabriek in Klazienaveen (deze maakte uit zwarte turf actieve kool, een belangrijke nieuwe toepassing van turf) aan, het herstel van de turfproduktie vond pas plaats in de laatste helft van de jaren '30.
Nam de turfproduktie ten gevolge van het instorten van de turfhandel sterk af, de landbouw werd hierdoor juist weer tot de belangrijkste vorm van grondgebruik. Veel verveners richtten door de nood gedwongen in deze periode hun aandacht op de landbouw.
Het landbouwareaal breidde aanzienlijk uit, waarbij opnieuw het bouwland verreweg de sterkste toename te zien gaf en de oppervlakte verhouding grasland:bouwland (1938-2.385 hectare: 13.777 hectare) nog lager kwam te liggen. Met de nieuwe ontginningen worden bestaande bedrijven vergroot en nieuwe gesticht. De relatieve groei van het aantal boerderijen groter dan 10 hectare was hierbij opvallend.
Qua agrarische bedrijfsvorm veranderde er ten opzichte van de situatie van rond de eeuwwisseling niet veel. In het zandgebied behield het gemengde bedrijf zijn dominante positie, terwijl in het hoogveengebied het veenkoloniale akkerbouwbedrijf beeldbepalend was. Nieuw was in feite alleen de opkomst van de glastuinbouw op de dalgronden in de omgeving van Erica en Nieuw-Amsterdam. Door de werkzaamheden in deze bedrijfstak te stimuleren hoopte de gemeente de armoede tijdens de crisisjaren te kunnen verlichten. De dalgronden vormden een goede voedingsbodem en brandstof om de kassen te verwarmen was er in de naaste omgeving ruimschoots aanwezig. Echt levensvatbaar zou de tuinbouw in deze periode echter nooit worden.

4. INFRASTRUCTUUR

De fysische gesteldheid is in belangrijke mate bepalend geweest voor de infrastructurele ontwikkeling van Emmen. De barrière van de hoogveenmoerassen in het oosten en zuiden, maakte dat het verkeer in en door Emmen lange tijd vrijwel volledig beperkt bleef tot het noordwestelijke zandgedeelte. Met zijn ligging aan het einde van de Hondsrug bood het oudste bewoningsgebied van de gemeente gedurende vele eeuwen plaats aan één van de belangrijkste noordzuidverbindingen van Drenthe: de heerbaan Groningen-Coevorden. Deze kwam vanuit het noordwesten over de Hondsrug het gebied binnen om het vervolgens na passage van de dorpen Emmen en Noordbarge in zuidwestelijke richting weer te verlaten.

Vanaf de hoofdweg ontwikkelden zich na verloop van tijd ook enkele zijwegen met een doorgaande verkeersbetekenis. Voornamelijk dienden deze voor het onderhouden van contacten met de meer centraal gelegen dorpen van het Drents Plateau. Daarnaast konden vanaf de Hondsrug reeds vroeg ook de sterk op Ter Apel georiënteerde randveenontginning Roswinkel en het op de grens met Duitsland gelegen Zwartenbergerveen bereikt worden. Hoewel er later in het uitgestrekte veengebied nog enkele andere verbindingen tot stand kwamen, bleef dit deel van de gemeente tot na het midden van de vorige eeuw in de eerste plaats toch gelden als een woest en grotendeels onontsloten gebied. Niet alleen was de dichtheid van het wegenstelsel - de zuidoosthoek van de gemeente kende in 1850 in het geheel nog geen verbindingen - er veel lager dan in het zandgebied, ook waren de veenwegen over het algemeen zeer moeilijk te begaan.
Naast aldus een "hoofdwegenstelsel" dat zijn belangrijkste verbindingen in het noordwesten van de gemeente had liggen, ontstond er in de loop der eeuwen in Emmen ook een (bescheiden) netwerk van zand- en veenwegen, die de dorpen en gehuchten onderling en met de omliggende landbouwgronden verbonden. Dit wegennet kende rond 1850 zijn grootste dichtheid eveneens in het noordwestelijk deel van de gemeente en dan met name in de omgeving van de dorpen Emmen, Noordbarge en Weerdinge. In het hoogveengebied trof men sporadisch een enkele ontsluitingsweg voor particulier gebruik van het veen aan.

Na 1850 geraakte Emmen infrastructureel gezien in een stroomversnelling. De bereikbaarheid van het zandgebied werd in de loop van de tweede helft van de vorige eeuw belangrijk verbeterd met de komst van de eerste wegverhardingen, terwijl gelijktijdig de daadwerkelijke openlegging van de hoogvenen werd gerealiseerd door de aanleg van een uitgebreid stelsel van kanalen en wijken. De scheepvaart deed hiermee zijn intrede binnen de gemeente. Rond de eeuwwisseling kreeg Emmen er vervolgens in de hoedanigheid van de tram en de trein twee moderne transportmiddelen bij. Eveneens nog tijdens het eerste kwart van de deze eeuw kwam er in het hoogveengebied een uitgebreid stelsel van verharde wegen tot stand, waardoor het scheepvaartverkeer in de loop van deze eeuw niet alleen concurrentie zou gaan ondervinden van de tram en de trein, maar in toenemende mate ook van het gemotoriseerde wegverkeer. Op elke van deze ontwikkelingen wordt in het navolgende nader ingegaan.

Als eerste weg in de gemeente werd de oude hoofdweg over de Hondsrug, het traject Gieten-Emmen-Noordbarge-Klinkenmolenbrug (grens gemeente Sleen), in 1858/59 verhard. Tijdens het laatste kwart van de vorige eeuw werden vervolgens ook de andere belangrijke wegen door het zandgebied alsmede een enkele weg in het aangrenzende hoogveengebied bestraat: Emmen-Noord-Sleen (1883/84), Erm-Nieuw-Amsterdam (1884/85), Nieuw-Amsterdam-Erica (1899/1900), Erica-Zuidbarger Nieuwkamp-Zuidbarge (1899/1900) en Zuidbarge-Noordbarge (1899).
Nadat in 1905 eerst nog de weg Valthermond-Roswinkel-Munsterseveldgrens Groningen gerealiseerd werd, was het vervolgens in een tijdsbestek van nog geen twee decennia dat er over het gehele hoogveengebied een netwerk van verharde wegen werd aangelegd. De eeuwenoude barrière voor het wegverkeer vanaf de Hondsrug in zuidelijke en vooral oostelijke richting behoorde hiermee voorgoed tot het verleden.

De grootschalige openlegging van de hoogvenen was ongeveer drie kwart eeuw daarvoor al aangevangen met de aanleg van de eerste kanalen en wijken. De ontginning van het Zuidoost-Drentse veengebied geschiedde als vermeld (zie ontginningen) vanuit twee richtingen, namelijk vanuit het noordwesten en westen en vanuit het noorden.
Het Oranjekanaal bereikte in 1858 vanuit het noordwesten als eerste de venen van de marke van Noord- en Zuidbarge. Tot een vaarverbinding van betekenis werd het kanaal door de ongunstige situering, dwars over het Drents Plateau en bovendien door bijna het hoogste punt van de Hondsrug, nimmer. Het oorspronkelijke plan om vanaf dit kanaal ook de venen van de Weerdingermarke te ontsluiten werd hierdoor zelfs geheel geschrapt. De Verlengde Hoogeveensche Vaart die in 1860 vanuit het westen eveneens de venen van Noord- en Zuidbarge bereikte, was van aanvang wel succesvol als scheepvaartverbinding. Deze vaarweg zou in de loop van de tweede helft van de vorige eeuw dan ook helemaal tot aan de Duitse grens worden doorgetrokken, terwijl er bovendien enkele belangrijke zijkanalen op werden aangesloten. Over dit laatste straks meer.
Het uitblijven van een verbinding met het Oranjekanaal bracht de markegenoten van Weerdinge in het noordoosten van Emmen er toe zaken te doen met de stad Groningen. In 1872 sloten beide partijen een overeenkomst waarbij Groningen zich verplichtte tot de aanleg van een mond (= kanaalverbinding) vanuit het Stadskanaal "tot 10 meter in de Weerdinger venen". De eigenaren van het veen kregen het recht van doorvaart. Hiermee werd in dit deel van de gemeente vanuit het noorden het startsein tot de ontsluiting gegeven. De Weerdingermond werd als Hoofdkanaal A of Weerdingerkanaal doorgetrokken in de venen. Dwars op dit kanaal werden de hoofdwijken gegraven.
Ook met de veeneigenaren van het Emmer-Compascuum sloot de stad Groningen in 1875 een contract. Groningen legde in de jaren 1878-1880 een kanaal aan door het zogenaamde "Schwartenberger veen" tot in het Emmer-Compascuum. Ook hier gold weer dat de verdere verlenging van het kanaal een zaak was van de eigenaren. Eerst werd het kanaal in zuidwestelijke richting doorgetrokken. Vervolgens groef men in zuidelijke richting twee evenwijdige hoofdkanalen, het Ooster- en het Westerdiep.
Vanuit beide kanalen werden in oostelijke en westelijke richting dwarswijken aangelegd. Ook het Emmer-Erfscheidenveen kreeg een verbinding met Groningen. Daartoe werd het verbindingskanaal tussen het Ooster- en het Westerdiep in westelijke richting doorgetrokken.

Dit werd Hoofdkanaal B genoemd. In het Emmer-Erfscheidenveen werd parallel aan Hoofdkanaal B een tweede waterweg, Hoofdkanaal A aangelegd.
Het Roswinkelerveen werd eerst in het begin van deze eeuw opengelegd. De twee hoofdwijken heetten hier het Oude en het Nieuwe Schuttingkanaal.
Beide kregen een verbinding met het Weerdinger Kanalenstelsel; het Oude Schuttingkanaal werd bovendien verbonden met een dwarswijk van Hoofdkanaal B in het Emmer-Erfscheidenveen.
De eerste verbinding tussen het op Groningen gerichte kanalenstelsel en de Verlengde Hoogeveensche Vaart kwam tot stand via het Scholtenskanaal. In het noorden sloot deze vaarweg aan op het Hoofdkanaal B en in het zuiden op de Verlengde Hoogeveensche Vaart.

Rond 1910 werd begonnen met de aanleg van een kanaal door het Barger-Compascuum. Dit kanaal kreeg aansluiting op het Oosterdiep in het Emmer-Compascuum en werd het Verlengde Oosterdiep genoemd. In het zuiden sloot het kanaal aan op de Verlengde Hoogeveensche Vaart. Bij de aanleg van de kanalen en wijken waarlangs het veen ontwaterd en de turf afgevoerd werd, ging men onder meer op basis van de fysische gesteldheid te werk via meerdere systemen. Hierbij zijn er drie hoofdvormen te onderscheiden. Het systeem van het "enkelkanaal met de wijken er loodrecht op" werd onder andere toegepast bij Barger-Compascuum en in het gebied rondom Nieuw-Weerdinge. Soms waren de wijken bij dit systeem aan het einde verbonden door een achterdiep. Emmer-Erfscheidenveen is een voorbeeld van een gebied waar het systeem van het "dubbelkanaal" gehanteerd werd. Bij dit systeem werden er twee kanalen op 200 meter van elkaar gegraven met een vandaaruit aan weerszijden wijken. Deze kanalen waren op gezette afstanden verbonden door middel van een dwarskanaal. Het systeem van het "blokvorming wijkenpatroon met of zonder kruis diepen" ten slotte, zag men rond Erica, Nieuw-Amsterdam en Klazienaveen. Vanuit het hoofdkanaal werden er hier kortere zijkanalen aangelegd met vandaaruit wijken.
Met het aflopen van de verveningen bleken de veenkoloniale kanalen en wijkenstelsel steeds meer een last voor de verdere ontwikkeling van het gebied te vormen.
Zo vormde het wijdvertakte net van vaarwegen onder meer een bezwaarlijke factor voor de landbouw en ondervond de industrie veel hinder van de vele gammele bruggen, waar vrachtauto's vaak niet overheen mochten rijden. Hoewel het verdwijnen van vaarmogelijkheden voor een aantal belanghebbenden, de aardappelmeelfabricage was bij voorbeeld geheel ingericht op de aanvoer per schip, bezwaarlijk was, werd in de periode na de Tweede Wereldoorlog toch op grote schaal overgegaan tot het dempen van kanalen en wijken. Alleen de belangrijkste hoofdkanalen bleven uiteindelijk behouden.

Een geheel nieuwe wijze van vervoer diende zich aan in Emmen toen de DSM (Dedemsvaartsche Stoomtram Mij) in 1899 de lijn Coevorden-Dedemsvaart tot aan Nieuw-Amsterdam doortrok. In navolgende jaren werd de lijn via Erica, Klazienaveen en Emmer-Compascuum algedurig verder verlengd tot in 1907 Ter Apel bereikt werd. Van de EDS (Eerste Drentsche Stoomtram Mij) kwam in 1903 vanuit Hoogeveen over Zwinderen, Oosterhesselen en Sleen eveneens een tramverbinding met Nieuw-Amsterdam gereed. In 1906 werd er een zijtak gelegd van Erm naar Emmen, die later via Weerdinge en Nieuw-Weerdinge werd doorgetrokken naar Ter Apel (1910).

De trein deed zijn intrede in Emmen toen de NOLS (NV Noord-Ooster Lokaal Spoorweg) in 1905 de spoorlijn Zwolle-Coevorden-Emmen-Stadskanaal openstelde. Binnen de gemeente deed deze lijn achtereenvolgens de nederzettingen Nieuw-Amsterdam (het station lag net buiten de gemeente), Emmen en Weerdinge aan. Verder had de trein nog een stopplaats aan het Oranjekanaal, iets ten noorden van Zuidbarge. De aanleg van de spoor- en tramlijnen was vooral voor het personenvervoer van groot belang. Het goederenvervoer bleef tot na de Tweede Wereldoorlog in hoofdzaak gebruik maken van de waterwegen. De tramwegen hadden toen al weer afgedaan en zouden spoedig worden afgebroken. De trein vanaf Zwolle doet thans nog altijd de gemeente aan, doch heeft zijn eindpunt nu in Emmen.

Het traject tussen Emmen en Ter Apel werd na verloop van tijd als onrendabel aangemerkt en moest hierdoor verdwijnen.

5. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

Het grondgebied van Emmen kende al vroeg permanente bewoning. Deze concentreerde zich vanouds op de zandgronden van de Hondsrug in het noordwesten van de gemeente. Het oudst zijn hier waarschijnlijk de esdorpen Emmen, Weerdinge en Noordbarge, die alle reeds in vroege Middeleeuwen genoemd werden. Van Noordbarge splitste zich later de dochternederzetting Zuidbarge af, terwijl vanuit Emmen de nederzettingen Westenesch, Angelslo en Den Oever ontstonden. Tijdens de late Middeleeuwen werd bovendien vanuit Weerdinge in de oostelijke randzone van het Boertangermoer het wegdorp Roswinkel gesticht.
De occupatie van het eigenlijke hoogveengebied ving pas na het midden van de vorige eeuw aan. Het eerst kwam hier de veenkolonie Nieuw-Amsterdam tot ontwikkeling, waarna spoedig een hele reeks van andere weg- en kanaaldorpen zou volgen. Verspreide bebouwing trof men overeenkomstig het overgrote deel van het Drentse zandgebied tot aan de periode van de grote verveningen in feite nergens in de gemeente Emmen aan.

Als hoofd- en kerkdorp was Emmen rond het midden van de vorige eeuw qua inwonertal en bebouwingsdichtheid opvallende genoeg niet de grootste plaats binnen de gemeente; die eer viel Roswinkel ten deel. Hoewel een relatief groot deel van de mannelijke beroepsbevolking in het dorp buiten de landbouw werkzaam was, ademde het dorp Emmen destijds nog helemaal de sfeer van een Drents boerderijen dorp. Het komplan Noord waar nu onder meer de bibliotheek en de rose toren gesitueerd zijn, vormde het dorpscentrum. De overwegend uit boerderijen bestaande bebouwing lag hier gegroepeerd aan een aantal brinken en brinkachtige ruimten, waarvan thans als oud brinkrestant alleen de markt resteert. Straten die destijds bebouwing kenden zijn: de Derkstraat, de Esweg, de Hoofdstraat, het Marktplein, het Noordeinde, de Noorderstraat, de Schimmerweg, de Schoolstraat (begin) en de Weerdingerstraat.
De verveningsgolf bracht aanvankelijk geen grote veranderingen voor Emmen met zich mee. Het dorp maakte gedurende de laatste helft van de vorige eeuw een geleidelijke groei door, welke zich hoofdzakelijk aandiende als een lintbebouwing langs het bestaande wegenpatroon. Met name was er sprake van een opstrekken van de bebouwing langs het Noordeinde, de Weerdingerstraat, de Westenescherstraat en de Wilhelminastraat.

Verder vond er ook enige uitbreiding plaats langs de Boslaan en de Oosterstraat en werd in de oude dorpskern de bestaande bebouwing verdicht.
Een verandering die nog wel het noemen waard is, is het feit dat Emmen in deze periode ging fungeren als vestigingplaats voor de verveners, er meer middenstanders kwamen en aan het einde van de vorige eeuw het ambtelijk apparaat enigszins uitbreidde, mede door de komst van het postkantoor en het kantongerecht. Rond de eeuwwisseling was Emmen echter nog altijd in de eerste plaats een typisch boerderijendorp.

In de loop van de eerste helft van deze eeuw maakte Emmen vervolgens een sterke groei door. De volgende bevolkingscijfers illustreren dit. In 1900 telde het dorp 2000 inwoners, tot 1920 veranderde daaraan niet zoveel: toen waren het er 2350. Daarna steeg het inwonertal echter snel tot 3300 in 1930 en 5000 in 1938. Ook in deze periode werd er weer aanzienlijk gebouwd langs reeds genoemde uitvalswegen en ontstonden er zowel hier als door verdichting van de bestaande bebouwing ook in het oude dorpscentrum talloze straatwanden. Ruimtelijk gezien zeker zo opvallend was evenwel de uitbreiding die Emmen in oostelijke richting doormaakte.
Deze werd in belangrijke mate geïnitieerd door de komst van de spoorlijn Zwolle-Stadskanaal in 1905. Gebouwd werd er tussen het oude dorp en het spoor aan: de Buitenweg, de Dordsestraat, de Dordse Dwarsstraat, de Prins Hendrikweg, de Julianastraat, de Minister Kanstraat, de Kapelstraat, de Allee, de Nassaulaan, de Stationsstraat, de Sterrenkamp en de Spoorstraat. Ook over het spoor verrees in deze periode enige nieuwbouw, namelijk aan de Angelsloërdijk, de Boslaan, de Dordsestraat (lange rij arbeiderswoningen) en de Oosterstraat.
Gedurende de periode 1850-1940 maakte Emmen niet alleen een aanzienlijke groei door, tevens werd de centrum positie van het dorp belangrijk verbeterd. Steeds meer ging het dorp fungeren als streekcentrum, vooral toen in het begin van de twintigste eeuw de bereikbaarheid van Emmen sterk toenam door de introductie van tram en trein en de verharding van het veenkoloniale wegennet (zie infrastructuur). De markt en winkelfunctie kon zich belangrijk versterken. Door de komst van zoveel mensen naar de regio was Zuidoost-Drenthe een belangrijke afzetmarkt geworden, ook al was de koopkracht van een overgroot deel van de bevolking zeer bescheiden. Het aantal middenstandsbedrijven breidde in deze periode aanzienlijk uit. Vooral ook vestigden zich in Emmen nogal wat middenstanders die elders hun omzet terug zagen lopen. De firma Peer, één van de oudste en nog steeds bestaande winkelbedrijven, is hiervan een typisch voorbeeld. Ook waren er onder de marktkooplieden, die wekelijks hun waren in Emmen kwamen slijten, sommigen die kans zagen zich permanent in het dorp te vestigen, zoals de schoenenhandelaar Ziengs. De markt zelf werd ten gevolge van de betere bereikbaarheid eveneens steeds belangrijker. Naast de gebruikelijke algemene weekmarkt kwam er tevens een wekelijkse veemarkt, terwijl twee maal per jaar een grote paardenmarkt werd georganiseerd.
Ook op andere terreinen breidde het voorzieningen apparaat uit. Zo verrezen in het dorp meerdere hotels, vaak met ieder weer een eigen klantenkring. Hotel Groothuis aan de Markt bij voorbeeld trok vooral handelaren en handelsreizigers, terwijl in het statige hotel Hovenkamp aan de Hoofdstraat veelal de beter gesitueerden overnachtten.

De minder kapitaalkrachtige reizigers konden onderdak vinden in Huize Wielens aan de Wilhelminastraat of in één van de volkslogementen aan de Achterstad, de huidige Oosterstraat. In 1916 kreeg Emmen zijn eigen Emmer Courant en sinds de jaren dertig staat er een ziekenhuis in het dorp.

Voor de ontspanning kwamen er onder andere een bioscoop en een concertzaal. Als belangrijkste attractie gold evenwel het Noorder Dierenpark, dat in 1935 voor het publiek werd geopend en in 1940 een omvang van ongeveer 9 hectare kende. Het was begonnen als privé-hobby van de zoon van notaris Oosting, die in de tuin van zijn ouderlijk huis van jongs af aan dieren was gaan houden. De ligging van het park midden in het dorp wordt hiermee meteen verklaard. Met het noemen van notaris Oosting mag het uit diens nalatenschap voortgekomen Oosting Instituut zeker niet onvermeld blijven. Dit instituut dat huis en tuin van de notaris bestreek, werd in 1929 opgericht ter bevordering van de pluimveeteelt. Door het houden van grote aantallen kippen hoopte men de armoede onder de veelal werkloze veenarbeiders enigszins te kunnen verlichten. Het Oosting Instituut gaf cursussen, leverde materialen en was een voorbeeld- en proefbedrijf.
Met het versterken van de streekfunctie nam het agrarisch karakter van Emmen vooral tijdens de laatste decennia van de periode 1850-1940 beduidend af. Desondanks had de nederzetting in 1940 nog altijd overwegend een dorpskarakter. Weliswaar trof men in het centrum van het dorp winkels, villa's, herenhuizen en andere nieuwbouw aan, overwegend werd toch ook hier het beeld nog bepaald door boerderijen, ook al hadden deze vaak hun agrarische functie verloren. Dat Emmen destijds nog geen stedelijk karakter droeg blijkt ook uit het feit dat het dorp pas na 1940 zijn eerste HBS en gymnasium kreeg. Ook van enige industrialisatie was in het dorp zelf tot na de Tweede Wereldoorlog geen sprake.

Het na-oorlogse Emmen

De ontwikkeling van Emmen is buitengewoon opvallend. Terwijl de plattegronden uit circa 1850 en 1912 het bijna vertrouwde beeld van een esdorp tonen geeft de plattegrond van 1985-1988 het beeld van een zo goed als verstedelijkte ruimte. Het zijn met name de na-oorlogse ontwikkelingen die hier voor gezorgd hebben. Emmen kende vlak voor en na de oorlog grote problemen voor wat betreft de werkgelegenheid. Dit als gevolg van het wegvallen van de turfwinning. Daarnaast was er het probleem van de woningnood. Om Emmen nieuwe impulsen te geven werd het aangewezen tot een zogenaamd ontwikkelingsgebied. In dat kader werden stedebouwkundige plannen ontwikkeld die lange tijd toonaangevend zijn geweest voor het denken over stadsuitbreidingen.
De wijk Emmermeer werd het eerst aangelegd (1948-1958). Op basis van plannen van de stedebouwkundigen Z. Naber en F. Zandvoort kwam een wijk tot stand met een opvallende aandacht voor groenvoorzieningen. Er is binnen het nog vrij traditionele stratenpatroon een grote diversiteit aan woningtypes.
De volgende wijken Angelslo en Emmerhout (respectievelijk 1958-1965 en 1965-1971) zijn gebouwd volgens het concept van de "open groene stad". Onder supervisie van planoloog N. de Boer en stedebouwkundige A. de Jong werd hier op enige afstand van de kern Emmen gebouwd. De Emmer-dennen kon zodoende als natuurlijke barrière werken. Angelslo is opgebouwd uit een centrale verkeersas waarop de ontsluitingswegen van de woonwijken uitkomen. Doorgaand verkeer in de woonwijken werd dank zij het principe van de woonhof voorkomen.

In de wijk Emmerhout werd dit principe verder ontwikkeld tot het woonerf. Een variant daarop ontstond met de aanleg van woonbrinken in Bargeres (vanaf 1971). Bij de wijk De Rietlanden tenslotte kwam nog meer dan bij de andere wijken, de recreatieve functie centraal te staan. Opvallend is dat ondanks de explosieve groei Emmen toch voor een belangrijk deel zijn landelijk karakter heeft bewaard.

Het esdorp Noordbarge maakt tijdens de periode 1850-1940 een redelijke groei door. In de oude dorpskern veranderde er niet veel. Het patroon van de bestaande bebouwing werd enigszins verdicht, waarbij er naast boerderijen ook een enkele winkel gebouwd werd. Belangrijker waren de uitbreidingen die zich buiten het oude dorp voltrokken. Sinds de komst van het Oranjekanaal in 1858 namelijk oriënteerde de nieuwbouw van Noordbarge zich in toenemende mate op deze vaarweg, vooral toen deze in de tachtiger jaren verbinding kreeg met de Verlengde Hoogeveensche Vaart. Aan het kanaal vestigde zich onder meer een zuivelfabriek. Tussen dorp en kanaal (Huizingsbrinkweg, Ermerweg), langs het kanaal (Achter het kanaal, Eikenweg, Laadweg) en ook op enige afstand ten westen daarvan (Bargerkampenweg, Ermerweg, Stroetweg) werd gebouwd. Het agrarische karakter bleef overheersen in Noordbarge.

Voor het nabijgelegen esdorp Zuidbarge geldt in feite hetzelfde verhaal als voor Noordbarge, met dien verstande dat de omvang van de uitbreidingen er duidelijk geringer was en er langs het kanaal vrijwel uitsluitend aan de oostzijde (Laadweg) gebouwd werd. Alleen ter hoogte van de spoorbrug, hier had de trein Zwolle-Stadskanaal een halte, werd er ook aan de westzijde van het kanaal gebouwd.

De hoofdstructuur van het esdorp Weerdinge werd rond het midden van de vorige eeuw bepaald door de weg Emmen-Ter Apel. De bebouwing lag op wisselende afstand aan weerszijden van de traverse van deze weg, de Dorpsstraat. Daarnaast bevond er zich enigszins afzijdig van deze bebouwing aan het einde van de huidige IJsspoorweg nog een oostelijke boerderijgroep. De uitbreiding van het dorp uitte zich tussen 1850 en 1940 vooral in een opstrekken van de bebouwing langs het bestaande wegenpatroon, in noordelijke richting de Holtstraat en de Viaductweg en naar het zuiden de Weerdingerstraat. Verder was er sprake van enige oriëntatie op de spoorlijn Zwolle-Stadskanaal, die in 1905 ten oosten van het dorp kwam te lopen. Bebouwing uit deze periode treft men hier onder andere aan langs de Nieuwstraat en de Steenbakkerijweg.

Het kleine esdorp Westenesch werd in 1850 gekenmerkt door een vrij langgerekte vorm. Tussen 1850 en 1940 verrezen er temidden van de bestaande bebouwing enkele nieuwe boerderijen zonder dat de ruimtelijke structuur daardoor wezenlijk veranderde. Ook het vrijwel zuiver agrarische karakter van het dorp bleef onveranderd.

De slechts enkele boerderijen tellende esgehuchten Angelslo en Den Oever kenden tijdens de periode 1850-1940 beide slechts een zeer geringe uitbreiding. De door een schijnbaar ordeloze situering van de boerderijen gekenmerkt nederzettingsstructuur veranderde hierdoor niet. Daar de nieuwbouw uitsluitend uit boerderijen bestond, behielden de gehuchten tevens hun zuiver agrarische karakter. Na 1940 werd de oorspronkelijke structuur ingrijpend gewijzigd als gevolg van de uitbreidingen van Emmen.

Het randveenwegdorp Roswinkel was rond het midden van de vorige eeuw van alle nederzettingen in de gemeente duidelijk het dichtst bebouwd.
De ruimtelijke structuur van het dorp werd bepaald door de hoofdweg, de huidige Roswinkelerstraat, waarlangs de bebouwing gesitueerd was. Voornamelijk bevonden de boerderijen zich aan de hoge zuidwestzijde van de weg. Alleen in het noorden waar de weg bovendien een meer bochtig verloop kende, was er sprake van een meer evenwichtige bebouwingsverdeling tussen de noordoost- en de zuidwestzijde. De ligging van de dorpskerk aan de voormalige Kerkdijk (nu Boetseweg), op ongeveer tweehonderd meter ten noordoosten van het bebouwingslint aan de Nieuweweg (nu Stad geheten), duidt op een oudere bewoningsas. Nog verder naar het noordoosten lag langs de Moersloot bovendien de buurtschap De Maten welke vroeger bij Roswinkel hoorde, maar thans deel uitmaakt van de provincie Groningen.
Tussen 1850 en 1940 maakte Roswinkel slechts een geringe mate van groei door. Het bebouwingslint langs de Roswinkelerstraat werd verder verdicht, waarbij er nu ook meer aan de oostzijde gebouwd werd. Opvallender was echter - hoewel door de geringe omvang niet direct van invloed op de hoofdstructuur van het dorp - de komst van nieuwbouw aan het gedeelte van de Nieuwe weg dat de dorpsbebouwing met de kerk verbond en langs de Kerkdijk, de huidige Boetseweg. In westelijke richting was sprake van een bescheiden lintbebouwing aan weerskanten van het Roswinkelerkanaal (1933). Om Roswinkel rond 1940 een dubbel of tweerijig wegdorp te noemen zou evenwel te vervoeren. Hoewel er enige niet-agrarische bebouwing in het dorp verscheen, bleef Roswinkel tot na 1940 toch een vrijwel zuiver agrarische nederzetting.

De veenkoloniale nederzetting Amsterdamscheveld had zijn bebouwing in 1940 hoofdzakelijk langs het Dommerskanaal. Ter hoogte van de zijwijk naar Erica, de huidige Peelstraat, was er sprake van een doorbraak aan de lineaire structuur in noordelijke richting. De inrichting van het gebied is nauw verbonden met de vestiging van de Maatschappij Griendtsveen. Behalve de bouw van enkele fabriekspanden heeft dat geleid tot de bouw van woningen en een school. Opvallend is de verkaveling van de arbeiderswoningen langs het Dommerskanaal. Vanwege de bijzondere ontwikkeling en de bestaande hoofdstructuur is het gebied aangewezen tot bijzonder gebied.

De veenkolonie Barger-Compascuum werd in 1940 gekenmerkt door de vrij open lintbebouwing langs het Verlengde Oosterdiep.
De afstand van de bebouwing tot het kanaal varieerde nogal, vooral in het zuidelijk deel van de nederzetting. Ter hoogte van de Postweg was er sprake van een zekere concentratie van voorzieningen. Belangrijk in dit verband is het katholieke centrum (kerk, school, pastorie). Een tweede bebouwingsas ontstond langs de parallel aan het Verlengde Oosterdiep lopende Hoofdwijk III. Ook hier varieerde de afstand van de bebouwing tot de wijk aanzienlijk. De slechte kwaliteit van de meeste woningen leidde na de oorlog tot een grootscheepse krotopruiming. De woningen die niet direct aan één van de beide hoofdassen gesitueerd waren verdwenen uiteindelijk alle. Bij de viering van het eeuwfeest in 1966 werd aan de oostzijde van het dorp een museumdorp ingericht. Dit nu als Nationaal Veenpark "'t Oale Compas" bekend staande complex geeft een uitgebreid overzicht van de voor de vroegere veenkoloniën karakteristieke bebouwing en omvat zowel reconstructies als van elders overgebrachte objecten.

De hoofdas van de veenkolonie Barger-Erfscheidenveen wordt gevormd door het zuidwestelijk deel van de Alberdinawijk. Het zwaartepunt van de bebouwing lag hier aan de noordzijde van de wijk, met ter hoogte van de inmonding van de Bumawijk (Verlengde Zijweg) enige verdichting. Hier trof men ook de dorpsschool aan.

Barger-Oosterveen was één van de veenkoloniale wegdorpen die op één van de uitlopers van de Hondsrug ontstonden. Het veenpakket was hier minder dik en de aanleg van een uitgebreid stelsel van kanalen en wijken bleef achterwege. Hoofdas van bebouwing vormde hier dan ook niet een kanaal maar een weg, de Dordse Dijk. Loodrecht op deze dijk liepen er op gezette afstand zijwegen het veld in, waarlangs men vooral in het westen rond 1940 eveneens een uitgebreide bebouwing aantrof. De bebouwing van de parallel aan de Dordse Dijk gelegen Derksweg vormde hier min of meer de begrenzing van het dorpsgebied.

Ook Barger-Oosterveld is van oorsprong een randveenkoloniaal wegdorp. De bebouwing lag hier rond 1940 hoofdzakelijk aan weerszijden van de Oosterveldsestraat. Het gebogen verloop van deze weg gaf het dorp een iets minder strak karakter dan bij voorbeeld het nabijgelegen wegdorp Nieuw-Dordrecht. Bovendien was er sprake van een doorbraak van de lineaire structuur in noordoostelijke richting. Hier hadden de Bargerweg en de St. Gerardusstraat bebouwing. In het noorden begrensd door de Splitting met eveneens enige bebouwing, tekende zich hier destijds al de eerste aanzet tot de latere komvorming van het dorp af.

De veenkolonie Emmer-Compascuum had zich in 1940 ontwikkeld tot één van de belangrijkste nederzettingen in de gemeente. Het inwonertal was er hoog en er had een zekere industrialisatie plaatsgevonden. Verder was het winkel apparaat dusdanig uitgebreid dat Emmer-Compascuum op dat gebied in zekere zin voor de omliggende dorpen een centrum functie vervulde.
De nederzettingsstructuur van het dorp was in 1940 vrij complex. Het aan de noordzijde gelegen Stads-Compascuumkanaal vormde de oudste as van bewoning. De woningen lagen hier aan weerszijden van het kanaal. Het noordelijk deel van deze lintbebouwing vormde de buurtschap Munsterscheveld, nu onderdeel van Emmer-Compascuum. Op een aantal plaatsen ook was er sprake van bebouwing dwars op het kanaal, met name langs de Koppelwijk OZ, de Kloosterweg en de Munsterseweg. Bebouwing van jongere datum trof men aan in het zuiden en westen van het dorp. In zuidelijke richting fungeerden het Ooster- en het Westerdiep als hoofdassen van bebouwing. Dit deel van Emmer-Compascuum was ingericht volgens het zogenaamde dubbelkanaalsysteem. Arbeiders en neringdoender vestigden zich hoofdzakelijk tussen de beide op korte afstand van elkaar gelegen kanalen. Aan de buitenzijde lagen de door wijken ontsloten verveningsgronden. Hier trof men slechts een geringe bebouwing aan, die bovendien alleen over het water bereikbaar was. De wegen liepen uitsluitend over het langgerekte centrale eiland, waardoor het bezwaar van de aanleg van een groot aantal bruggen over de wijken niet bestond. De zuidelijke bebouwing werd in feite begrensd door de lintbebouwing van het oostwestgerichte Kanaal EE. Aan de westzijde boog dit kanaal na enige tijd af in zuidwestelijke richting. De hier aanwezige dichte lintbebouwing met onder andere een eigen school, vormde de min of meer zelfstandige buurtschap Foxel.

In westelijke richting fungeerde vanaf de oude dorpskern het kanaal B als hoofdas. Aan weerszijden bevond zich een lintbebouwing in hoge dichtheid. Aan de noordzijde was er met de bebouwing van het Oude Schuttingskanaal (thans de Schuttingslaan) sprake van een doorbraak van de lineaire structuur. De westelijke begrenzing van Emmer-Compascuum vormde in feite het Verlengde Scholtenskanaal, dat vanaf het kanaal B in zuidelijke richting liep en eveneens een dichte lintbebouwing kende.
Bestond Emmer-Compascuum in 1940 uit drie te onderscheiden delen, van enige centrum vorming kon er maar op één plaats enigermate gesproken worden.
Het betrof hier het punt waar het kanaal B (ter plaatse nu gedempt en Runde geheten), het Oosterdiep en het Stads-Compascuumkanaal samen kwamen. Hoewel de voorzieningen voor een belangrijk deel ook over de verschillende bebouwingslinten verspreid lagen, was er in deze omgeving duidelijk toch sprake van een zekere mate van concentratie.

De veenkolonie Emmer-Erfscheidenveen kwam tot stand in het verlengde van de westelijke bebouwing van Emmer-Compascuum.
Bepalend voor de nederzettingsstructuur waren de parallel lopende kanalen A en B. Het dorp was duidelijk een exponent van het reeds beschreven dubbelkanaalsysteem, waarbij er overigens wel relatief veel agrarische bebouwing ook aan de buitenzijde van de beide kanalen gesitueerd was. Doorbraken van de lineaire structuur kwamen niet voor.

De veenkoloniale nederzetting Erica kende in 1940 twee verschillende, elkaar kruisende hoofdassen: de Verlengde Hoogeveensche Vaart en de Pannekoekendijk/Havenstraat. De hoogste bebouwingsdichtheid werd bereikt langs de Vaart en dan vooral aan de noordzijde daarvan. Van de andere hoofdas had de Havenstraat de meeste bebouwing. Aan de noordoostzijde van het kruispunt van kanaal en weg tekende zich in 1940 duidelijk al de eerste komvorming af. Het gebied begrensd door de Vaart, de Havenstraat en de Kerkweg was hier al voor een belangrijk deel ingericht en bebouwd.

De veenkolonie Klazienaveen ontstond bij de uitmonding van het Scholtenskanaal in de Verlengde Hoogeveensche Vaart en werd genoemd naar de vrouw van W.A. Scholten, industrieel te Groningen en eigenaar van het veen in dit deel van de gemeente. Het was met name diens zoon E.J. Scholten die op deze plek allerlei fabrieken en huizen en ook een hotel en een postkantoor liet bouwen. Mede dankzij de aanwezigheid van deze voorzieningen was Klazienaveen rond de eeuwwisseling reeds uitgegroeid tot de grootste veenkolonie van Emmen en telde het lange tijd zelfs meer inwoners dan het hoofddorp zelf. De turfstrooiselindustrie vormde destijds de belangrijkste bron van bestaan.
In de jaren twintig kreeg Klazienaveen er vervolgens een industrie van betekenis bij met de oprichting van de Puritfabriek. Dit bedrijf maakt uit zwarte turf actieve kool. Deze heeft zuiverende werking en het bekendst is de toepassing als Norit.

De bebouwing van het aldus rond 1940 sterk geïndustrialiseerde Klazienaveen bevond zich in de eerste plaats aan weerszijden van de Verlengde Hoogeveensche Vaart en langs het Scholtenskanaal. Verder was er in het westen sprake van een dichte lintbebouwing langs de loodrecht op de Vaart staande Dordse Dijk en kende in het oosten ook de vanaf de Vaart in zuidelijke richting lopende Kloostermanswijk een uitgebreide bebouwing.

De kleine veenkoloniale nederzetting Klazienaveen-Noord ontstond op een paar kilometer ten noorden van Klazienaveen aan het Scholtenskanaal. De geringe bebouwing is aan weerszijden van het kanaal gesitueerd en kent ter hoogte van de Verlengde Splitting enige centrumvorming met onder andere een school en een kerk.

Het dorp Nieuw-Amsterdam vormde de eerste veenkolonie van de gemeente Emmen. Van begin af aan vormde deze nederzetting een twee éénheid met het in de naburige gemeente Sleen gelegen Veenoord. Vooral dankzij de gunstige ligging aan de goed bevaarbare Verlengde Hoogeveensche Vaart ontwikkelde Nieuw-Amsterdam zich al vroeg tot een handelscentrum van betekenis, hetgeen in 1940 onder meer nog zichtbaar was in een groot winkelbestand. Ook behoorde het dorp destijds tot de meest geïndustrialiseerde kernen in de gemeente.
De hoofdstructuur van de nederzetting werd vanouds bepaald dor de Verlengde Hoogeveensche Vaart met aan weerszijden een dichte lintbebouwing. Daarnaast kenden al vroeg ook de vanaf de Vaart in zuidelijke richting lopende Schooldijk en de Zijtak aanzienlijke lintbebouwingen. Het gebied tussen deze beide secondaire bebouwingsassen werd, in het zuiden begrensd door de Zwarteweg, werd in de loop van deze eeuw vervolgens de belangrijkste locatie voor dorpsuitbreiding. In 1940 trof men hier langs tal van nieuwe straten een uitgebreide bebouwing aan. Aan de noordzijde van de Vaart bleef de dorpsuitbreiding beperkt tot de directe omgeving van het NOLS-station.

Het randveenkoloniale wegdorp Nieuw-Dordrecht vormde in zuidelijke richting min of meer een voortzetting van het wegdorp Barger-Oosterveld. De bebouwing ligt hoofdzakelijk aan weerszijden van de Klazienaveensestraat/Vastenow. Deze lineaire hoofdstructuur werd alleen ter hoogte van de Oranjedorpstraat/Herenstreek doorbroken door een andere, eveneens dichte, lintbebouwing. Rond het kruispunt van beide bebouwingsassen viel er in 1940 enige centrumvorming waar te nemen.

De veenkolonie Nieuw-Weerdinge had zijn belangrijkste bebouwing in 1940 aan weerszijden van het inmiddels gedempte Weerdingerkanaal. In feite kende het dorp destijds twee centra: één in het oosten en één in het westen. Het oostelijke centrum bevond zich ter hoogte van de Hoofdwijken X (Raiffeisenstraat) en C (Eerste Kruispunt), waarlangs eveneens uitgebreide lintbebouwingen. Het westelijke centrum was gesitueerd rond de splitsing van het Weerdingerkanaal in het Noordveenkanaal, de Hoofdwijk VIII (het nu deels gedempte Vledderdiep), de Hoofdwijk V (nu het Derde Kruispunt geheten) en de Tramwijk (nu gedempt). Al deze vaarwegen kenden in meer of mindere mate bebouwing, zodat dit deel van Nieuw-Weerdinge werd gekenmerkt door een stervormige structuur.

De kleine veenkolonie Oranjedorp ontstond op het punt waar het Oranjekanaal in 1858 in de venen van Noord- en Zuidbarge eindigde. De eerste bebouwing werd hier aan weerszijden van het kanaal gesitueerd. Toen later het Oranjekanaal via de Bladderswijk aangesloten werd op de Verlengde Hoogeveensche Vaart, breidde de nederzetting in zuidelijke richting uit. Met parallel aan de Bladderswijk de Oosterwijk geschiedde dit volgens het eerder beschreven dubbelkanaalsysteem. Opvallend genoeg was ook hier in 1940 evenwel een aanzienlijk deel van de bebouwing aan de verkeerstechnisch ongunstig gelegen buitenzijde van de kanalen gesitueerd.

De kleine veenkoloniale nederzetting Wilhelmsoord bestond in 1940 uit een zeer bescheiden lintbebouwing langs de Wilhelmsweg. In zuidelijke richting was er een aftakking in de vorm van de bebouwing langs de Zijweg.

Als laatste veenkolonie in de gemeente kwam rond de eeuwwisseling Zwartemeer tot ontwikkeling. De Verlengde Hoogeveensche Vaart fungeerde hier als hoofdas van bebouwing. Daarnaast kenden in 1940 ook de in noordelijke richting lopende Hoofdwijk III en vooral de in zuidelijke richting lopende Kamerlingswijk een redelijk uitgebreidde bebouwing. Bebouwing in lagere dichtheid trof men onder meer aan langs het Verlengde Oosterdiep en langs het ten zuiden van de Verlengde Hoogeveensche Vaart gelegen Achterdiep. Met als belangrijkste bedrijfstak de produktie van het turfstrooisel kende ook Zwartemeer al voor 1940 enige mate van industrialiatie.

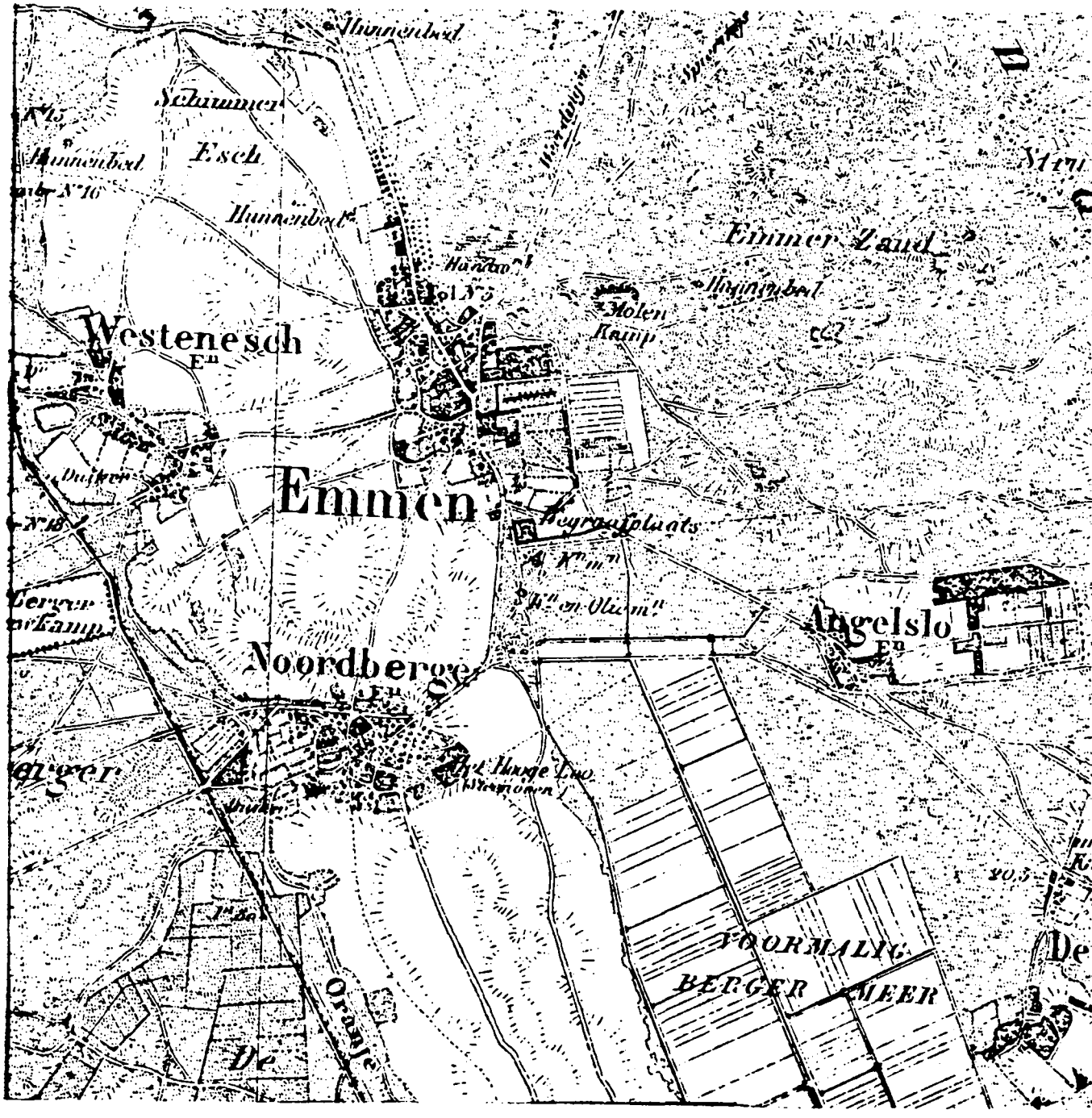
De beschouwing van de nederzettingen hiermee afgesloten hebbende, kan er tenslotte nog iets gezegd worden over de bebouwing in het buitengebied. Was er rond het midden van de vorige eeuw van bebouwing buiten de dorpen in het geheel nog geen sprake, in 1940 gold dit verschijnsel wat betreft het zandgebied nog altijd eerder uitzondering dan regel. Vrijwel alleen langs doorgaande wegen ontstond er hier verspreide bebouwing van noemenswaardige betekenis.
Een geheel ander beeld gaf echter het hoogveengebied te zien. Bedekt door een dicht netwerk van kanalen, wijken en wegen kende dit deel van de gemeente in 1940 een zeer uitgebreide verspreide bebouwing. Langs het merendeel van deze infrastructuur trof men al dan niet als lintbebouwing gegroepeerd wel bebouwing, terwijl er vooral in de laatste ontsloten streken bovendien nog tal van hutten, keten en andere veelal bouwvallige onderkomens her en der in het veen stonden.

jt/coll.

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Emmen

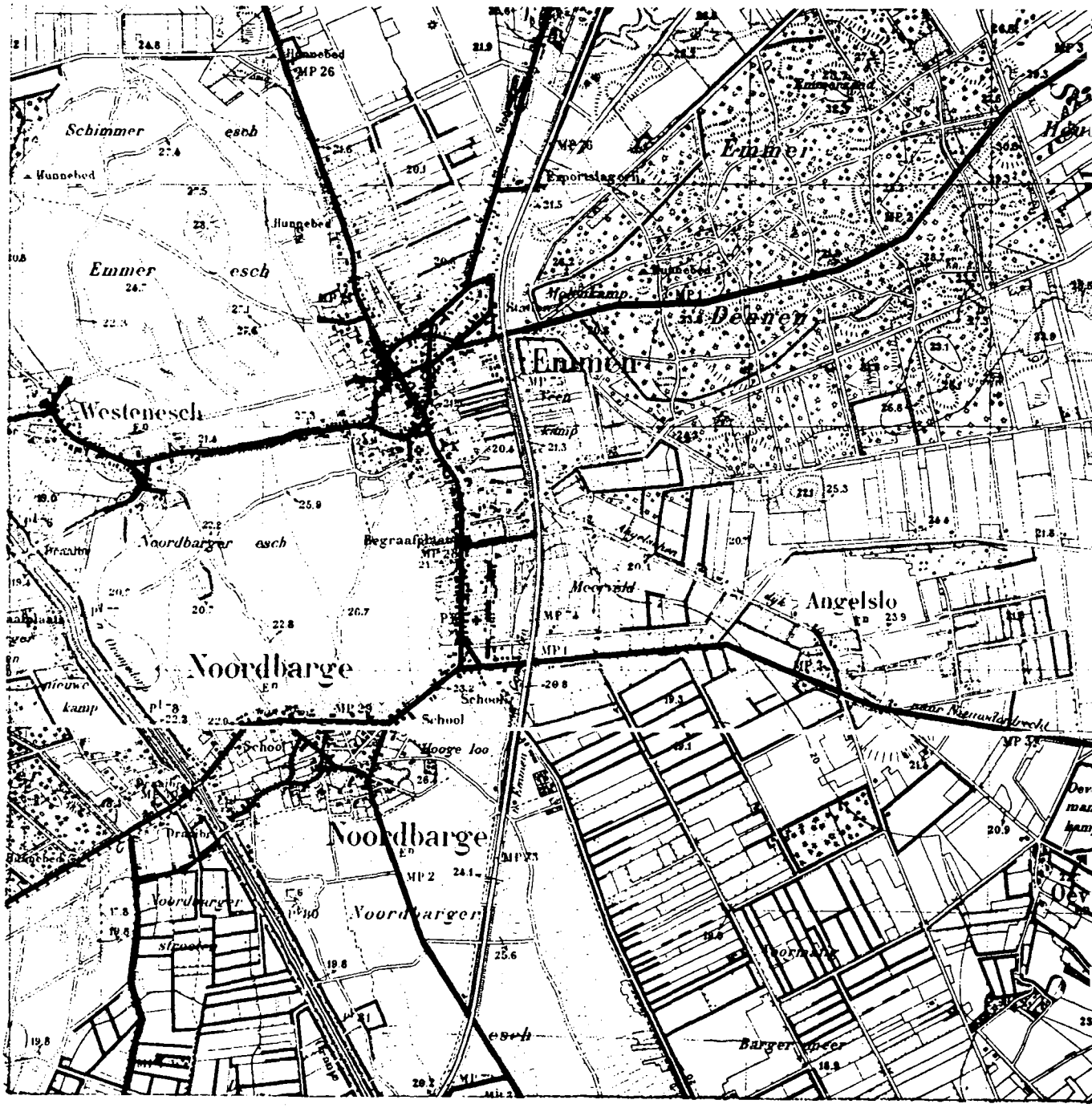
Kern: Emmen



Type nederzetting: Esdorp

ca. 1850 **Schaal 1:25.000**

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988



ca. 1920-1930 Schaal 1:25.000

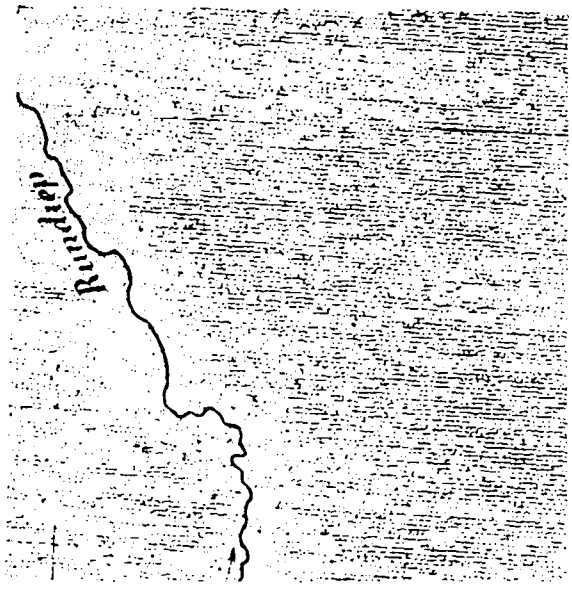
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

ca. 1985-1988 Schaal 1:25.000

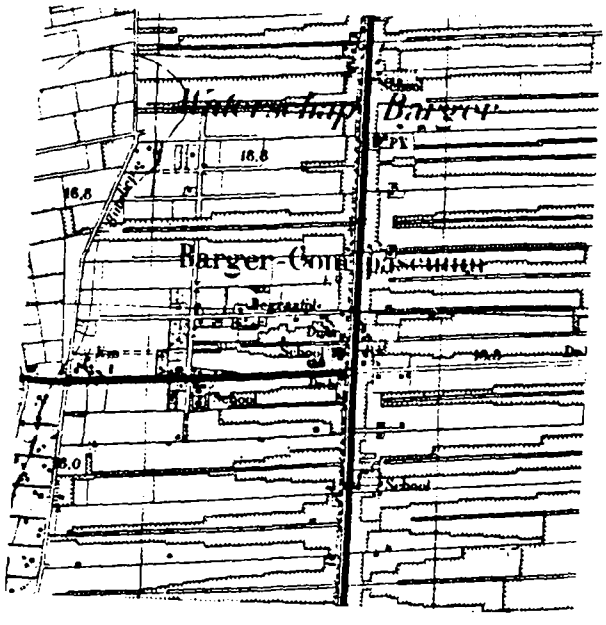
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Emmen

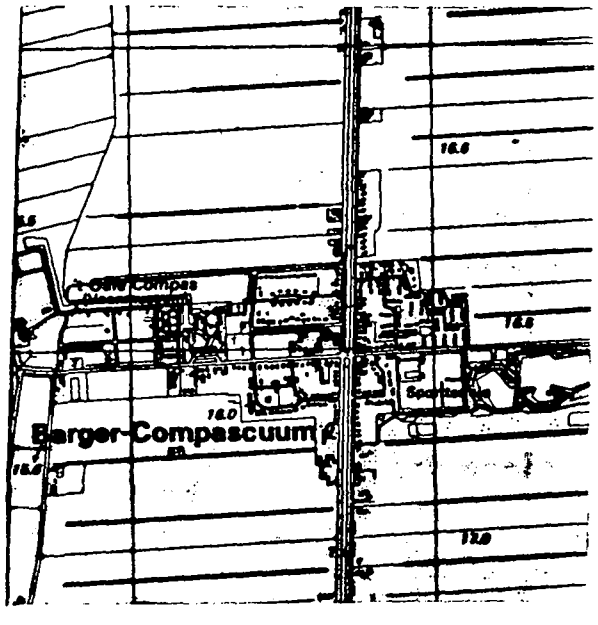
Kern: Barger-Compascuum



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

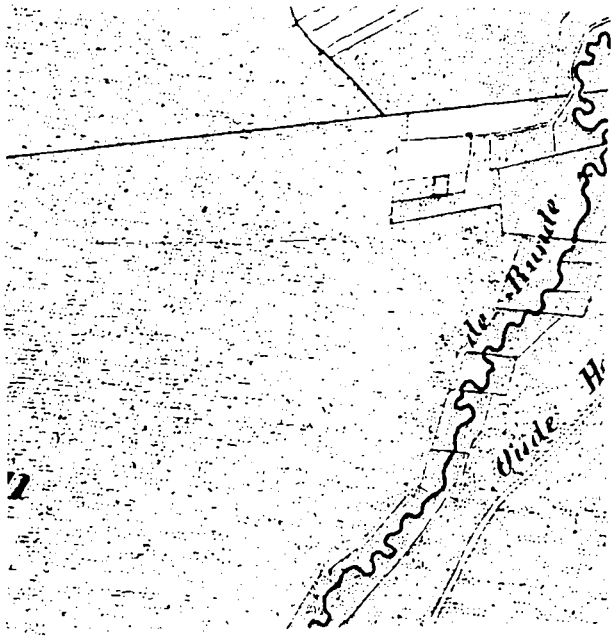
Type nederzetting:
Veenkoloniale nederzetting
(enkelkanaal)

Schaal 1:25.000

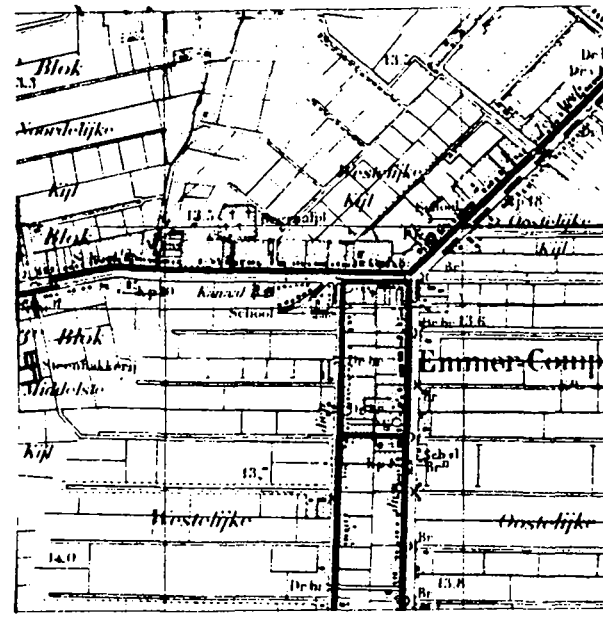
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Emmen

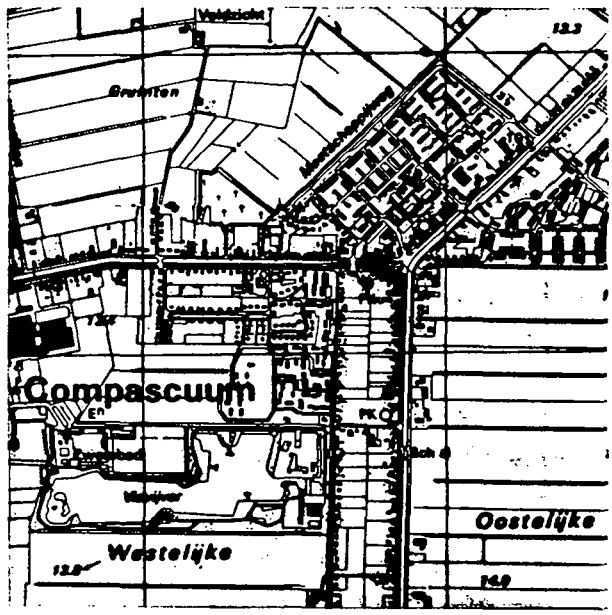
Kern: Emmer-Compascuum



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

Type nederzetting:
Veenkoloniale nederzetting
(deels enkel,
deels dubbelkanaal)

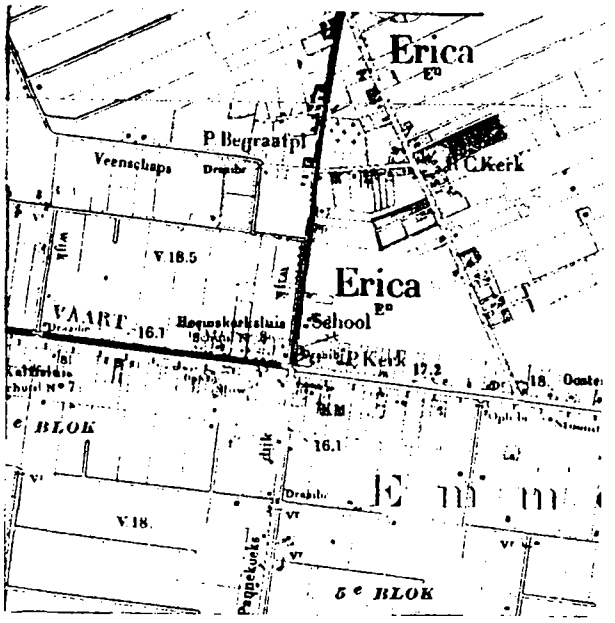
Schaal 1:25.000

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

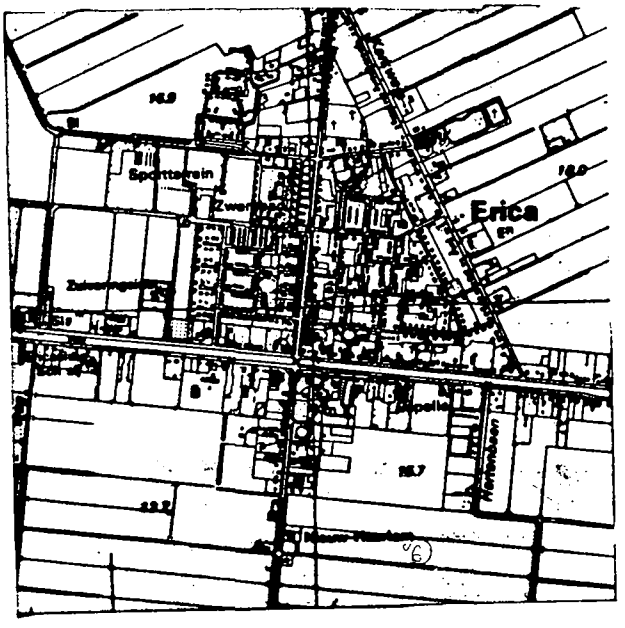
Gemeente: Emmen

Kern: Erica

ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

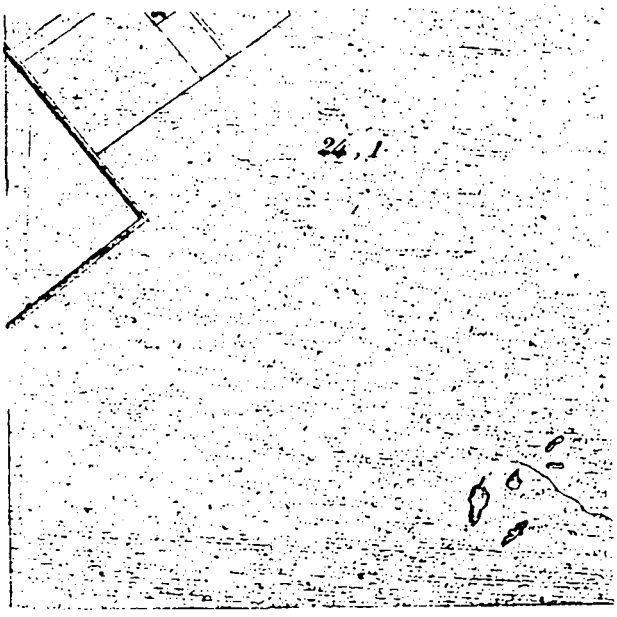
Type nederzetting:
Veenkoloniale nederzetting (bloksysteem)

Schaal 1:25.000

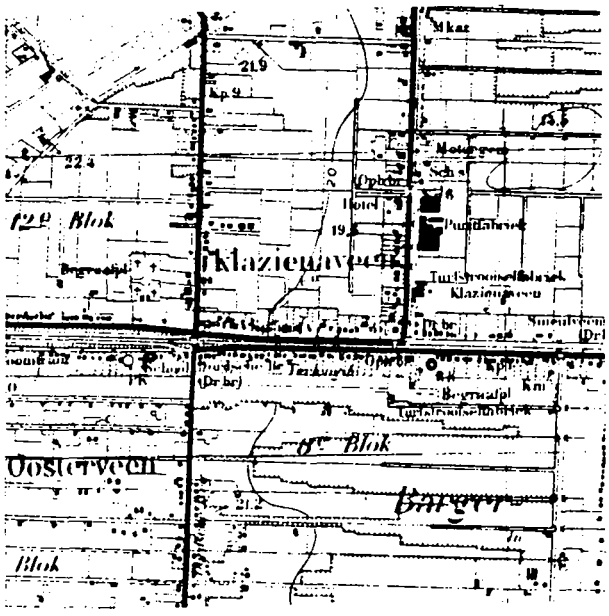
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Emmen

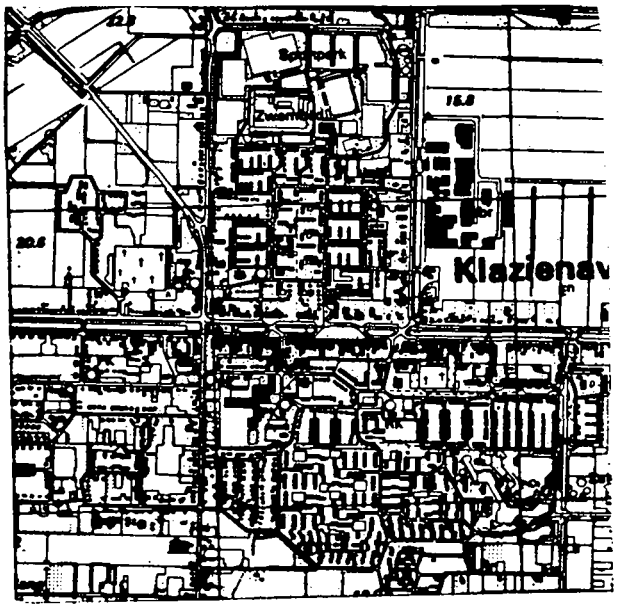
Kern: Klazienaveen



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

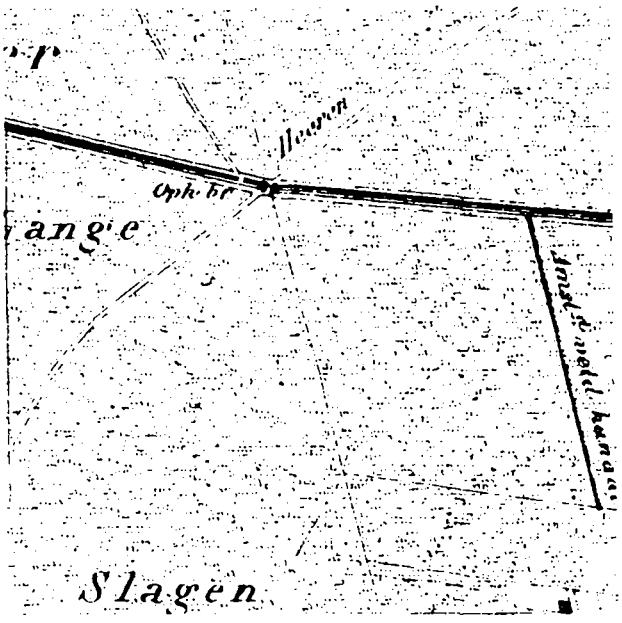
Type nederzetting:
Veenkoloniale nederzetting (bloksysteem)

Schaal 1:25.000

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Emmen

Kern: Nieuw-Amsterdam



ca. 1850

ca. 1920-1930

ca. 1985-1988

Type nederzetting:
Veenkoloniale nederzetting (bloksysteem)

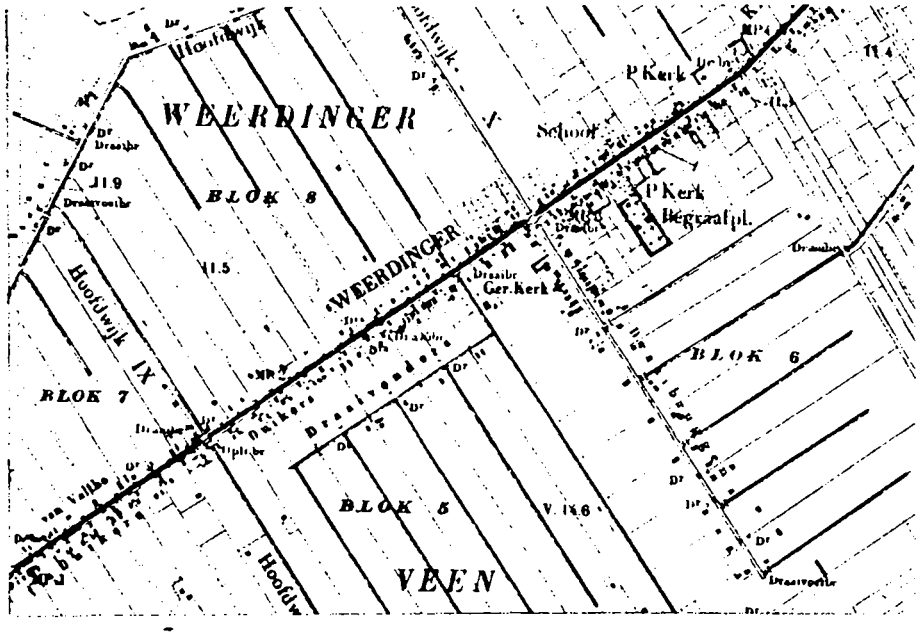
Schaal 1:25.000

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Emmen

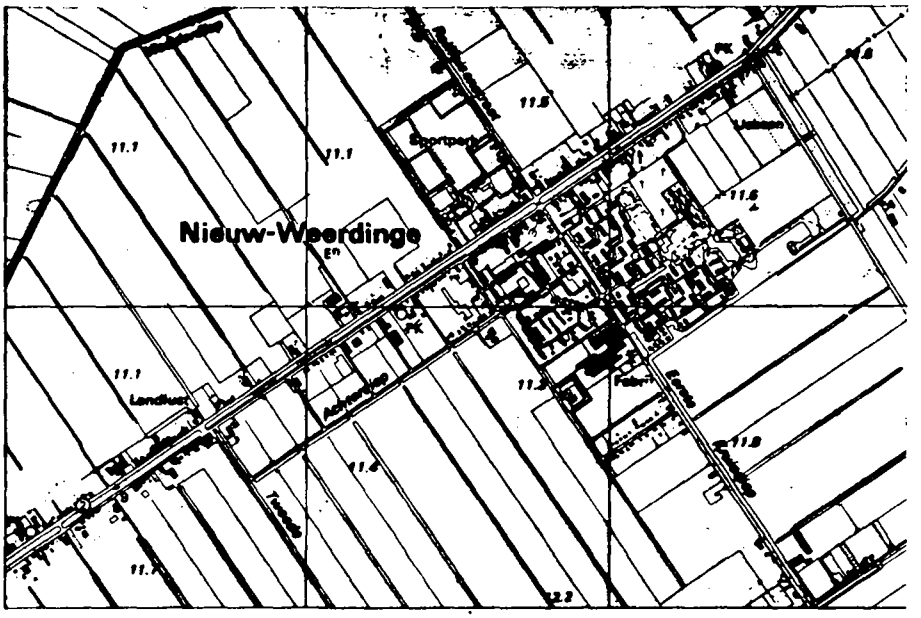
Kern: Nieuw-Weerdinge

ca. 1850



ca. 1920-1930 Schaal 1:25.000

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988



ca. 1985-1988

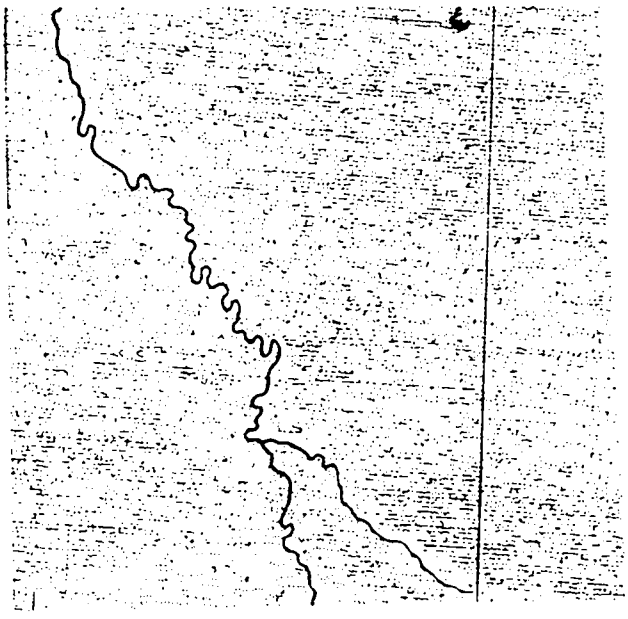
Schaal 1:25.000

Type nederzetting:
Veenkoloniale nederzetting
(enkelkanaal)

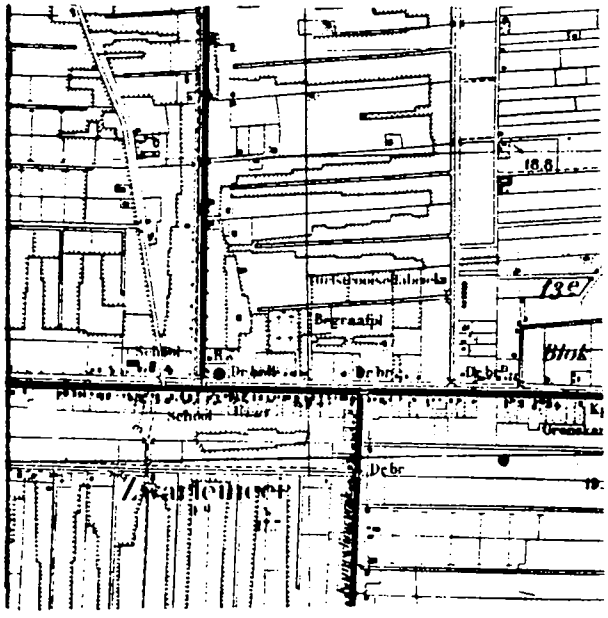
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Emmen

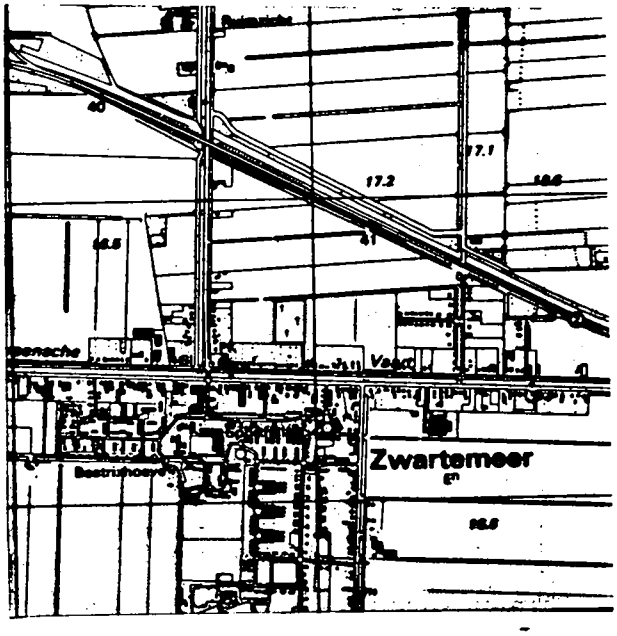
Kern: Zwartemeer



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

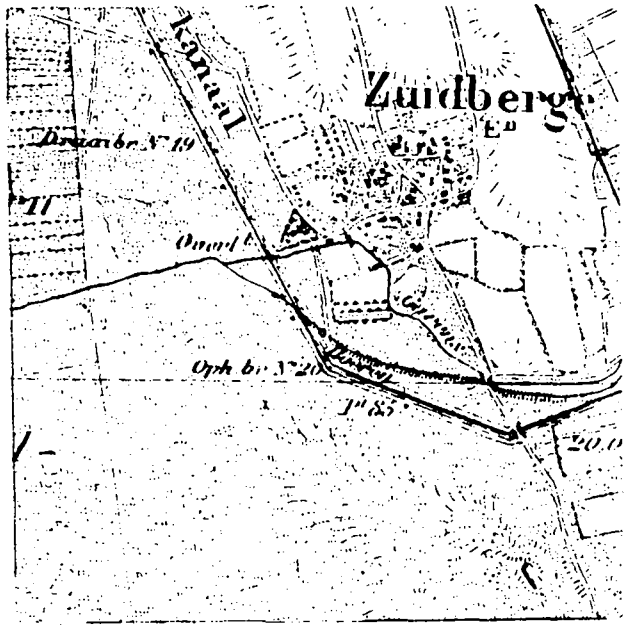
Type nederzetting:
Veenkoloniale nederzetting
(enkelkanaal)

Schaal 1:25.000

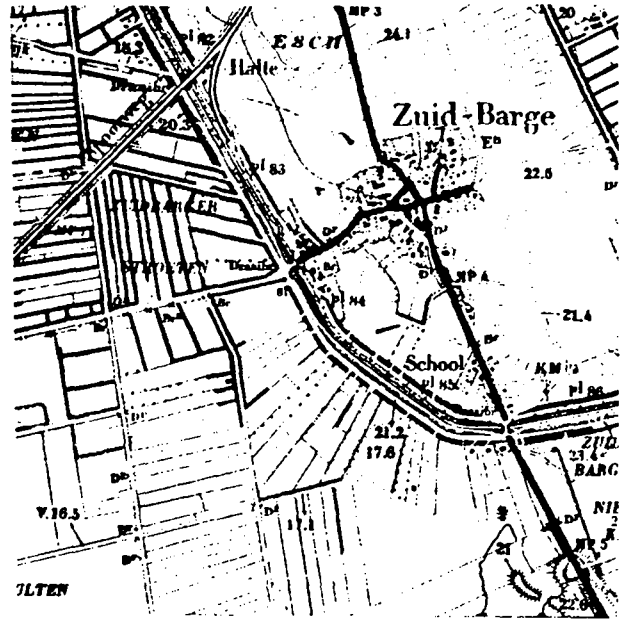
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Emmen

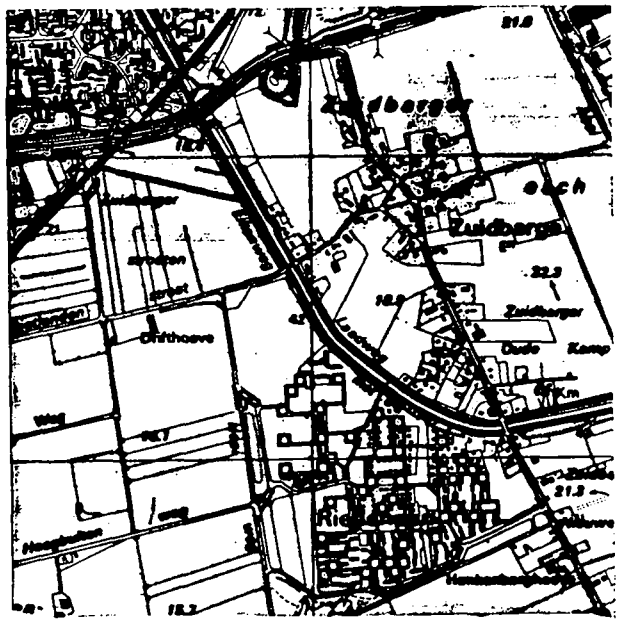
Kern: Zuidbarge



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

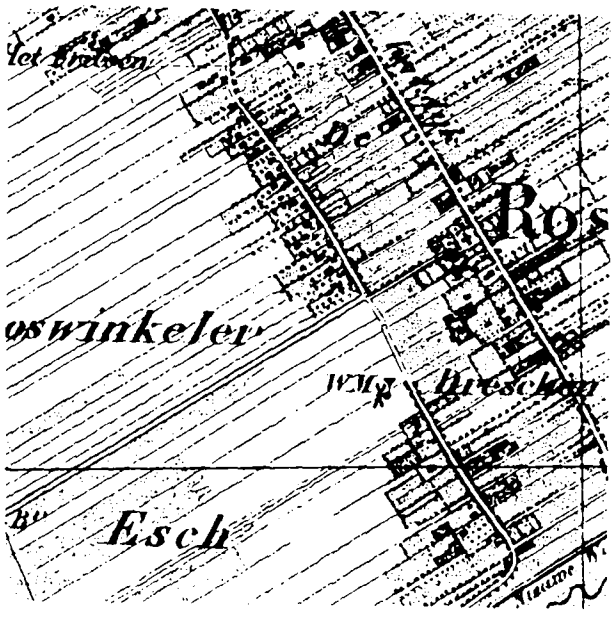
Type nederzetting: Esdorp

Schaal 1:25.000

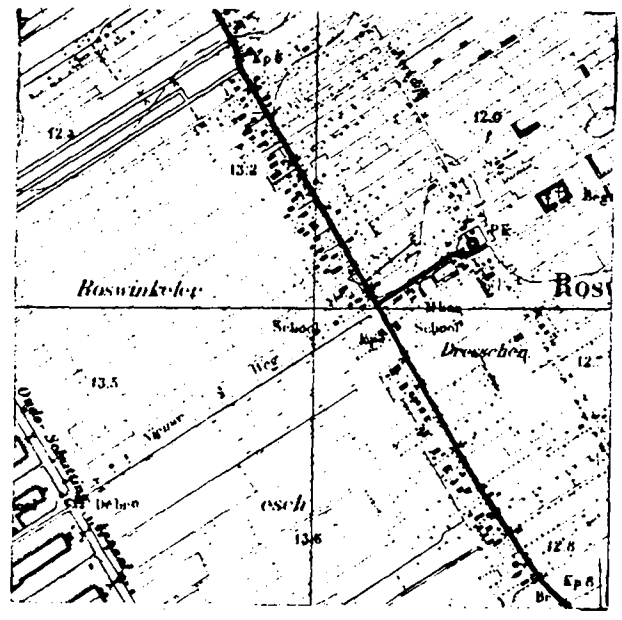
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Emmen

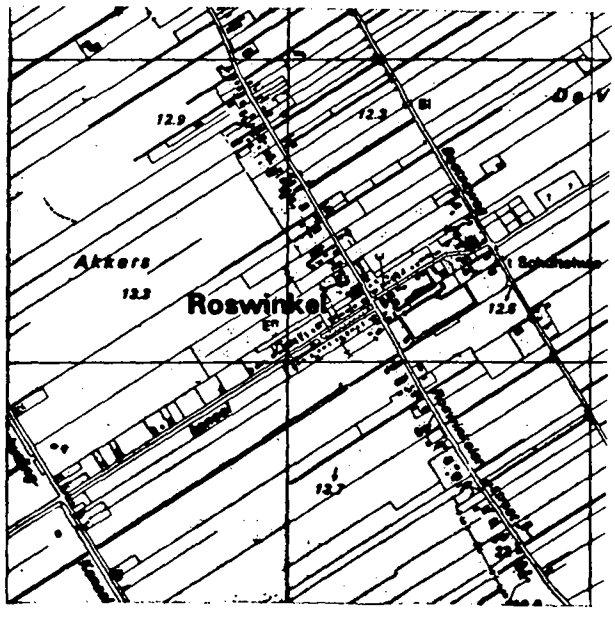
Kern: Roswinkel



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

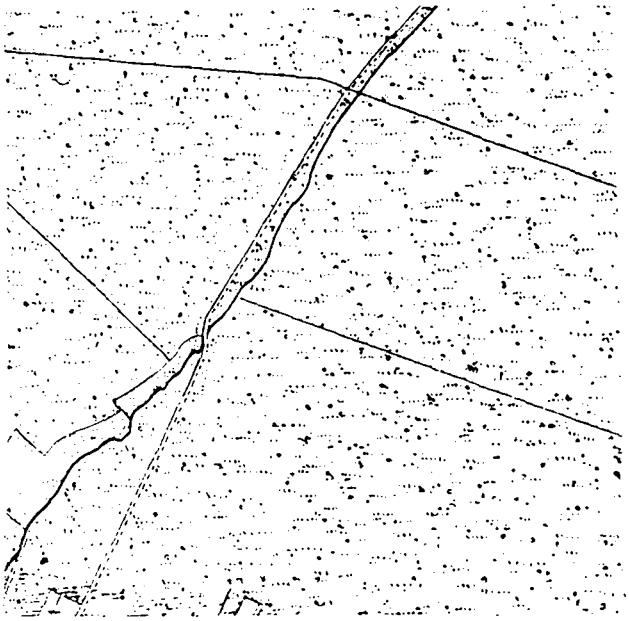
Type nederzetting:
Randveenwegdorp en een Veenkoloniale nederzetting (enkelkanaal)

Schaal 1:25.000

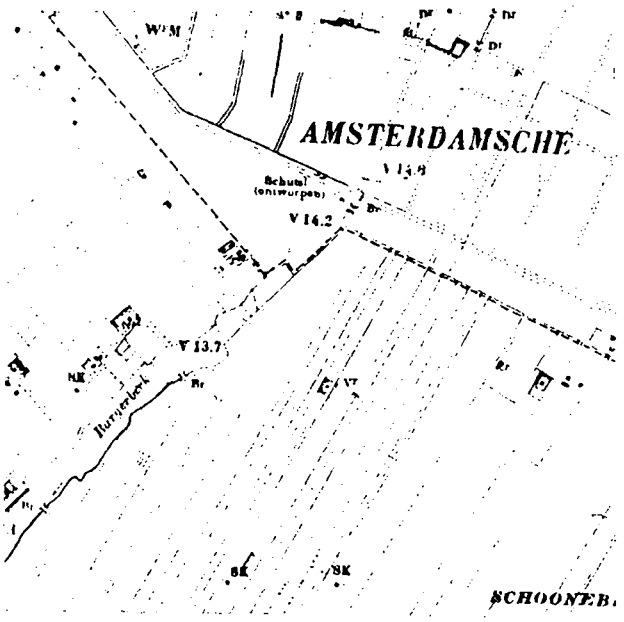
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Emmen

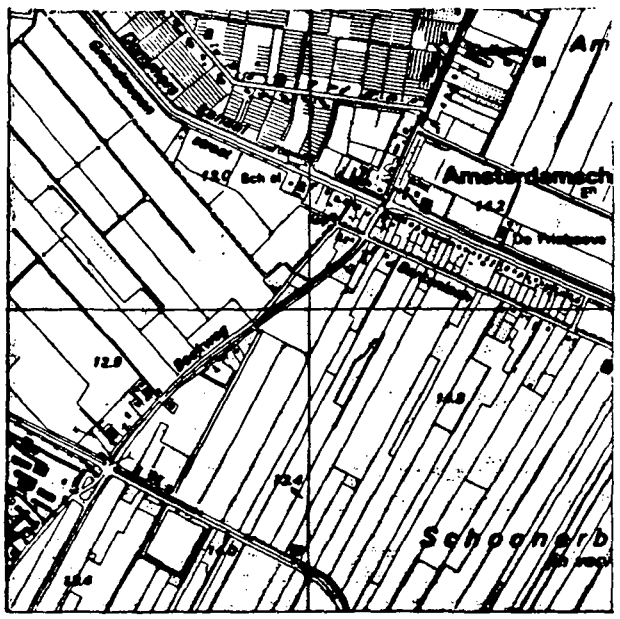
Kern: Amsterdamscheveld



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

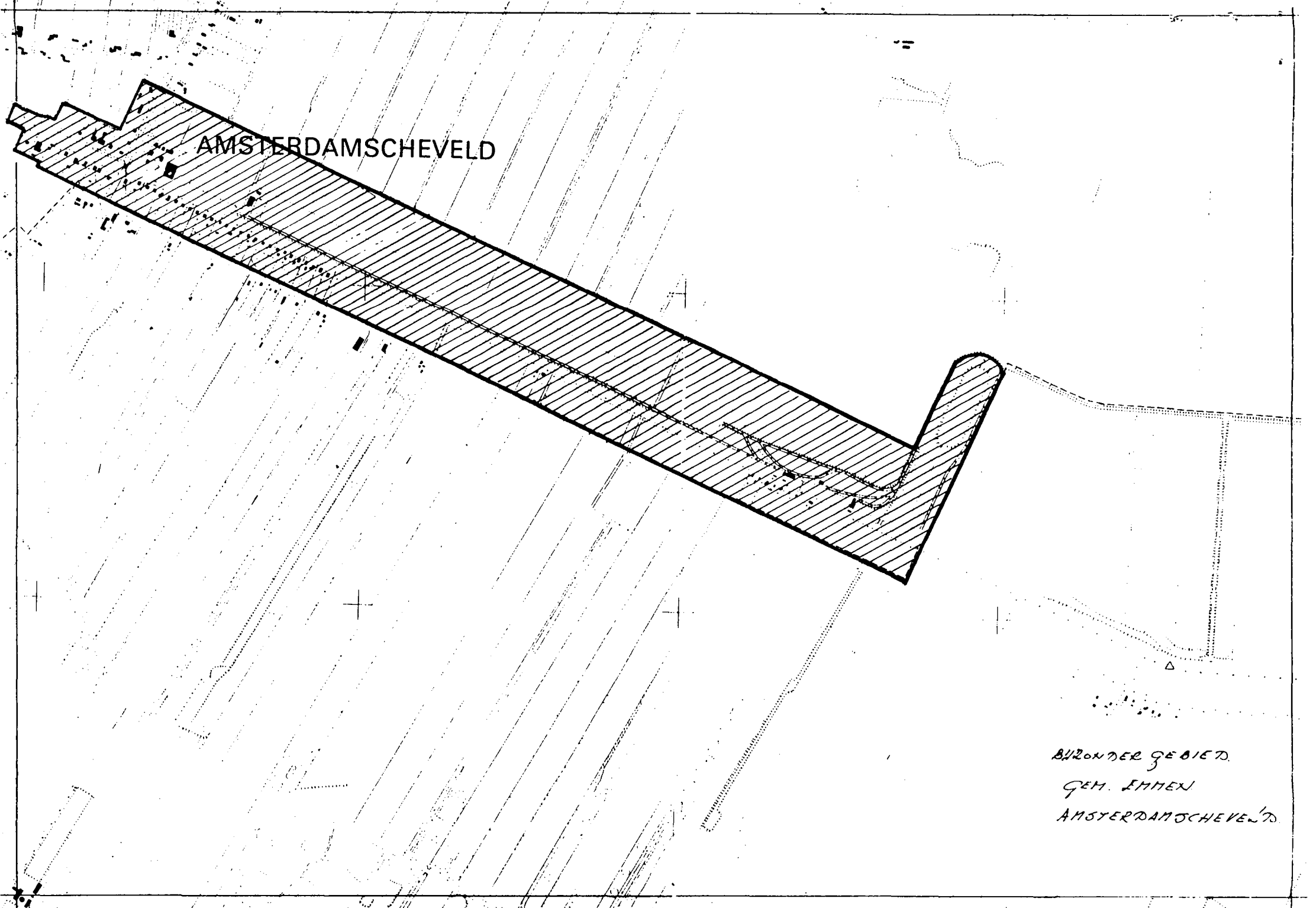
Type nederzetting:
Veenkoloniale nederzetting ontstaan i.v.m. turf-industrie

Schaal 1:25.000

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden
Gemeente Emmen

Gebied 1: Amsterdamscheveld
Gebied 2:
Gebied 3:
Gebied 4:
Gebied 5:
Gebied 6:
Gebied 7:

Criteria:	*Gebieden* 1	2	3	4	5	6	7
I Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:							
1. kwaliteit van het ruimtelijke concept;							
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/voorzieningen;	+						
3. betekenis vanwege architectonische/architectuurhistorische kwaliteiten;	±						
4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. 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 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).	±						


AMSTERDAMSCHEVELD
BIJZONDER GEBIED
GEM. EMMEN
AMSTERDAMSCHEVELD

Naam bijzonder gebied

Amsterdamscheveld (gem Emmen)

Algemene karakteristiek

Nederzetting ontstaan door activiteit van de Griendtsveense Turfstrooisel Maatschappij. Bestaande uit enkele woningen, school, kanaal, fabriek met toebehoren.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
  De inrichting van het gebied is nauw verbonden met de vestiging van de Griendtsveense Turfstrooisel Maatschappij. Behalve de bouw van enkele fabriekspanden heeft dat geleid tot de aanleg van een kanaal, de bouw van woningen en een school. Er is een onderscheid tussen de woningen van de arbeiders en de overige dienstwoningen. Overigens is de strenge verkaveling van de arbeiderswoning opvallend.
  Vanwege de specifieke ontwikkeling (turfstrooisel fabricage) en de zorg voor huisvesting is het gebied van architectuurhistorisch belang. Dit met name in verband met de geschiedenis van de sociale woningbouw.

* Historische betekenis
  Het gebied is van cultuurhistorisch en sociaal-economisch belang omdat het resp. uiting geeft aan de sociale bewogenheid van industriëlen en karakteristiek is voor een zeer specifieke industriële exploitatie van het veen. Daarmee is het overigens ook van industrieel archeologisch belang.

* Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving
  Het gebied kan opgevat als representant voor de omliggende gebieden waar veen afgegraven werd ten behoeve van de industrie.

* Gaafheid
  Met name de hoofdstructuur is vrijwel ongewijzigd. Op zeer geringe schaal heeft verdichting plaatsgevonden. Wel zijn wijzigingen in de bebouwing, zoals nieuwe bedrijfsgebouwen en verbouw van woningen, soms op onzorgvuldige manier uitgevoerd.

* Zeldzaamheid
  Het gebied is in de eerste plaats vanwege de functie zeldzaam te noemen. Daarnaast zijn er slechts weinig nederzettingen waar een zo duidelijke samenhang tussen fabriek en woonhuis merkbaar is.

zjs.a-veld.byg.