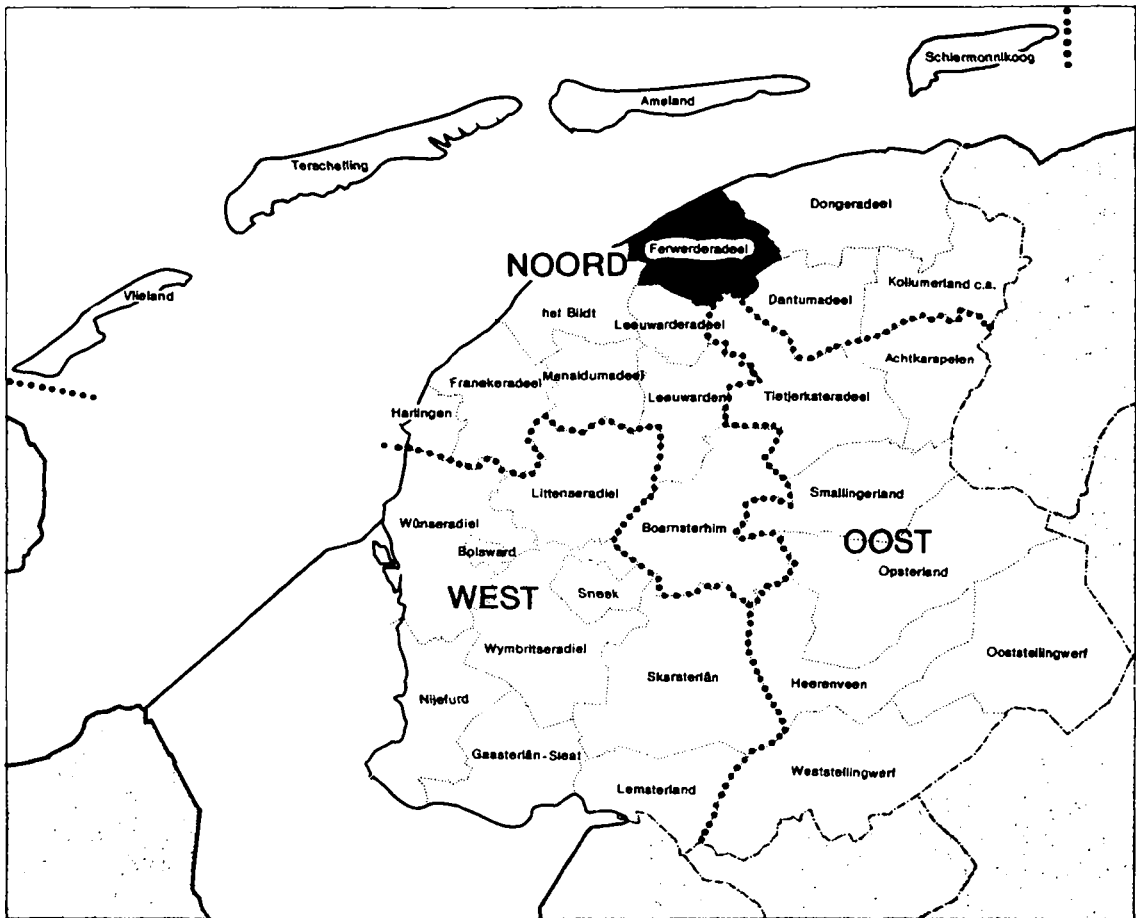


Monumenten Inventarisatie Project

concept - GEMEENTEBESCHRIJVING

F E R W E R D E R A D E E L

PROVINCIE FRIESLAND - REGIO NOORD



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
2	BODEMGESTELDHEID	
2.1	Ontstaansgeschiedenis	3
2.2	Bodemsoorten	3
2.3	Reliëf	3
2.4	Waterbeheersing	3
2.4.1	Zeewering	3
2.4.2	Afwatering	4
3	GRONDGEBRUIK, VERKAVELING EN LANDSCHAPSBEELD	
3.1	Grondgebruik	4
3.2	Verkaveling	5
3.3	Landschapsbeeld	5
4	INFRASTRUCTUUR	
4.1	Landwegen	6
4.2	Waterwegen	7
4.3	Dijken en kaden	7
4.4	Spoorwegen	7
4.5	Militaire infrastructuur	8
5	MIDDELEN VAN BESTAAN	
5.1	Landbouw	8
5.2	Handel	8
5.3	Industrie en nijverheid	8
6	NEDERZETTINGEN	
6.1	Algemeen	9
6.2	De grootste dorpen	9
6.3	Verspreide bebouwing	11
	LITERATUUR	12

1 INLEIDING (Kaart 1)

De gemeente Ferwerderadeel ligt aan de Waddenkust van de provincie Friesland in de Regio Noord. Ferwerderadeel wordt begrensd door de gemeenten Het Bildt (W.), Leeuwarderadeel (Z.), Tietjerksteradeel (Z.), Dantumadeel (Z.-O.) en Dongeradeel (W.).

De gemeente Ferwerderadeel is thans ± 13.000 ha. (± 130 km².) groot. Bij de gemeentelijke herindeling (1984) zijn de grenzen met alle aanpalende gemeenten, behalve Dongeradeel, gewijzigd. Op 1 januari 1988 had de gemeente 9098 inwoners.

2 BODEMGESTELDHEID

2.1 Ontstaansgeschiedenis (Kaart 7)

De bodemvorming van Ferwerderadeel heeft geheel plaats gevonden in het Holoceen, met name vanaf $\pm 8500 - \pm 500$ v. Chr. De moeras-sige kustvlakte (veen) werd in de laatste fase van dit tijdperk grotendeels weggespoeld door periodieke overstromingen en er vonden klei-afzettingen plaats (zgn. jonge zeeklei). Er ontstond een kwelder-landschap met een over het algemeen vruchtbare bodem. De jongere kweldergronden buiten de kwelderrug kunnen worden beschouwd als opgeslibde gronden aan de monding van de Middellzee.

2.2 Bodemsoorten (Kaart 2)

De bodem van Ferwerderadeel bestaat uit klei van verschillende zwaarten, afhankelijk van de hoeveelheid zand in de klei. De laag jonge zeeklei is, met uitzondering van de kwelderrug waar het is afgezet op jong zeezand, overal dikker dan 50 cm. In het zuiden van de gemeente hebben deze jonge zeeklei-gronden voor de landbouw ongunstige eigenschappen.

2.3 Reliëf (Kaart 3)

Globaal gesproken ligt het gebied tussen $- 50$ cm en $+ 150$ cm ten opzichte van het NAP, van het binnenland naar de kust stijgend. Voor het grootste deel bevindt het gebied zich tussen 0-50 cm boven NAP: de oudere kweldergronden, met onregelmatige diepten erin. Dit gebied wordt aan de noordzijde begrensd door de kwelderwal (50-100 +NAP), waarvan de kruin 100-150 +NAP bedraagt. Buitendijks liggen de jongere kweldergronden (100-200 +NAP), die omkaad zijn. Voor de jongste landaanwinningsgebieden zijn de hoogten op de kaart niet aangegeven.

2.4 Waterbeheersing

2.4.1 Zeewering (Kaart 4)

Wanneer de eerste zeedijken zijn aangelegd is niet bekend. Wel is

bekend dat er in de 11de eeuw zeedijken bestonden, die de natuurlijke kwelderrug benutten en dat de dijk van Oostergo als één werk is uitgevoerd. Door bedijking van de aangeslibde gronden in de monding van de voormalige Middellzee en langs de Waddenkust werd het grondgebied geleidelijk uitgebreid.

De zeeuerende werken van het Waterschap der Zeedijken van Ferwerderadeel bestaan uit een zeedijk en een slaperdijk. Door de gunstige resultaten van de land-aanwinning, een taak die na 1925 door de gemeente werd overgenomen als middel tot bestrijding van werkloosheid, behoeftte het waterschap geen buitengewone werken te verrichten aan de dijk en werd het geld aangewend voor wegverbeteringen.

2.4.2 Afwatering

De kwelderrug vormde de scheiding tussen de twee afwateringsgebieden in de gemeente. Het gebied ten zuiden ervan waterde af op de Dokkumer Ee, ten noorden ervan "rechtstreeks" op de Waddenzee. In de 17de eeuw werd de oude zeedijk op enkele plaatsen doorgraven: Hijumervaart (...) en Hallumer Trekvaart (1648). In de 19de en begin 20ste eeuw werden vele kleine polders opgericht ten behoeve van de grondwaterstand-beheersing.

Thans vormt de oude dijk weer/nog steeds de waterscheiding tussen de Friese boezem, afwaterend via de Dokkumer Ee met een doorvoersluis (zijl) te Hijum (sedert 1984 gemeente Het Bildt) en het gebied ten noorden ervan met een gemaal te Nieuwe Bildtzijl.

3 GRONDGEBRUIK, VERKAVELING EN LANDSCHAPSBEELD

3.1 Grondgebruik (Kaarten 5 en 6)

Omstreeks 1850 waren de buitendijks gelegen "woeste gronden" in gebruik voor seizoensbeweiding. Op en om de hoger gelegen kwelderwal werd het land voornamelijk gebruikt als bouwland en de gronden rond de kwelderwal als bouw- en weideland met de nadruk op het eerste. Als gevolg van veepestepidemieën in de 18de eeuw waren vele boeren van veeteelt op akkerbouw overgestapt. De akkerbouw kende een bloeiperiode van ca. 1770-1870. Sedert 1790 teelde men vlas, met name rond Blija. In de Franse tijd (1804-1811) was de cichorei-teelt uitgebreid.

Het gebied ten zuiden van de kwelderwal, de zogenaamde Mieden (Marrumer-, Hallumer- en Warnswerder Mieden) waren door de lage ligging en voor akkerbouw ongunstige eigenschappen voornamelijk veeteeltgebieden en in gebruik als hooiland.

Over het geheel genomen had de veeteelt de grootste omvang van het landbouwareaal.

Tussen 1850 en 1940 heeft met name de akkerbouw grote veranderingen ondergaan, zowel in de teelt van produkten als in de uitbreiding van het verbouw-areaal. De landbouwcrisis (ca. 1878-1895) betekende een vertraagde groei, die zijn neerslag had op de totale lokale economie waarin de akkerbouw een overheersende positie in-

nam. Enkele gewassen verdwenen langzaam maar zeker (gerst, haver, koolzaad, kanariezaad, vlas, cichorei), andere gewassen werden belangrijker (pootaardappelen, suikerbieten).

De veeteelt profiteerde van de lage graanprijzen, van landaanwinst door droogmakerijen en van het oprichten van polders. Op de gemengde bedrijven nam het belang van de veeteelt toe, mede door de opkomst van zuivelfabrieken, hetgeen weer leidde tot overproductie in deze sector.

Landaanwinning, na 1914 verbeterd, betekende een uitbreiding van het landbouwareaal voor zowel akkerbouw als veeteelt.

Vanaf ca. 1840 vonden op grote schaal terpaafgravingen plaats. De grond van de onbebouwde terp-flanken werd afgegraven en gold als een zeer goede meststof. Het werd per schip via de daarvoor verbeterde en/of aangelegde aftakkingen van de dorpsvaart afgevoerd. De terpaarde werd vooral gebruikt op de arme zandgronden.

3.2 Verkaveling (Kaart 8)

Het buitendijks gelegen gebied dat tot de kadastrale gemeente Hallum behoorde was niet verkaveld in tegenstelling tot dat van de overige kadastrale gemeenten (Marrum, Ferwerd en Blija). Daar kwam de gerichte regelmatige blokverkaveling overeen met de verkaveling van de jongere kweldergronden. De landbouwgronden achter de kwelderrug waren overwegend verkaveld volgens het type van de regelmatige blokverkaveling, plaatselijk echter onregelmatig. Rond de terpen trof men restanten van de radiaire verkavelingsstructuur aan en in het uiterste zuid-oosten van de gemeente een gebied met een hooilanden-verkaveling gericht op de Murk.

De geregelde landaanwinning en bescherming van het aangewonnen gebied met kaden behoort tot de verleden tijd. De verkavelingsstructuur van 1850 is op de oude kweldergronden veelal niet meer herkenbaar. Rond de terpen veelal nog wel. In het gebied van de kwelderrug is de oude verkaveling gedeeltelijk nog wel herkenbaar.

3.3 Landschapsbeeld

Kenmerkend voor deze overwegend agrarische gemeente is het vrijwel vlakke, open landschap waarin verspreide boerderijen en dorpen op terpen liggen in opgaande beplanting. Buitendijks is het landschap onbebouwd, vlak en open, doorsneden met afwateringsgeulen en "begrensd" door dijken en kaden.

Eendenkooien

Op de Eekhoff kaart van 1853 staan in totaal 11 eenden-kooien getekend in het gebied van de huidige gemeente Ferwerderadeel, waarvan er weliswaar zeven reeds buiten gebruik waren. Opvallend is dat het merendeel zich bevond ten zuidoosten van Hallum in de Hallumer Mieden. In 1940 waren die zeven kooien al niet meer herkenbaar in het landschap en functioneerden er nog drie. De thans resterende twee kooien zijn niet meer als zodanig in gebruik

en zijn aangemerkt als gebiedjes van natuurwetenschappelijk belang.

Dobben

De dobben vormen een "kralensnoer" langs de zeedijk in de zomerpolders. Het zijn opgehoogde, ringvormige waterbassins. De flanken kunnen als wijkplaats voor vee dienst doen bij hoog water en als drinkplaats buitendijks. Binnendijks zijn de oude dobben "vervangen" door de weidepompen. Behalve als veedrinkplaats werden de dobben in de vorige eeuw tijdens periodes van grote droogte ook gebruikt als zoetwatervoorziening ten behoeve van de bevolking van Leeuwarden.

4 INFRASTRUCTUUR

4.1 Landwegen (Kaarten 9, 10 en 11)

De wegen waren en zijn meest van lokaal en interlokaal belang, slechts één weg heeft een regionaal belang.

Globaal zijn er drie wegenassen aan te duiden, de zeedijk, de kwelderrug en de Dokkumer Trekweg. De oude doorgaande weg van enig regionaal belang lag op de kwelderrug (tracé Hijum-Holwerd). Een andere belangrijke verkeersader was de Dokkumer Trekvaart. Tussen deze twee verkeersaders ontstonden dwarse verbindingen van interlokaal belang. Wegen van lokaal belang waren de verbindingen tussen de verspreide dorpen onderling en naar afgelegen boerderijen (-concentraties) en de dwarsverbindingen tussen de kwelderrug en de zeedijk. Met name het gebied van de Mieden was wegenarm.

Door de gunstige resultaten van de landaanwinningen drukte het onderhoud van de zeewering nauwelijks op de kas van het Zeewerend Waterschap Ferwerderadeel. Deze besteedde daarom in de periode 1875-1913 een deel van haar budget aan wegverbetering en verharding van de "lanen", de verbindingen tussen kwelderwal en zeedijk. De weg over de kwelderrug, de Lage Heerenweg, werd in 1852 verbeterd (bepuind), waarbij het nieuwe tracé over de terpen werd gelegd waardoor de lokale oude terp-ringwegstructuur veelal verdween. Grote veranderingen in de wegennet-structuur deden zich niet voor, slechts accent-verschuivingen. Het tracé Utsjoch-Lichtaard werd ontlast door de weg Genum-Lichtaard en de trekweg langs de noordoever van de Ee werd vervangen door een straatweg ten zuiden van Birdaard.

Tussen 1940 en 1980 zijn de wijzigingen in het wegennet zeer ingrijpend geweest. Op de eerste plaats doordat het gebied de Mieden door wegen ontsloten en doorkruist werd. Op lokaal niveau werden nieuwe "rondwegen" langs de dorpen gelegd om de dorpskommen te ontlasten. Nieuwe trajecten zijn: Slaperdijk - Hallumerhoek, gedeelte Noorder Miedweg (Hallum), Iedijk, Hallum - Wanswerd, Harstastate - Nieuwe Weg, Nieuwe Weg, Foswerd - Noord Miedweg. Deze nieuwe tracé's volgen niet meer het oude patroon.

4.2 Waterwegen (Kaarten 12, 13 en 14)

De opvaarten naar de dorpen vormden tot in de eerste helft van de 20ste eeuw de belangrijkste ontsluitingen van dorpen en verspreide boerderijen.

De Hallumer Trekvaart en de Dokkumer Trekvaart (de Ee) zijn voorzien van een jaagpad. De belangrijkste vaarten zijn alle gericht op de Dokkumer Ee.

De meren waren in de voorafgaande eeuw alle ingepolderd. In deze tijd was het bovengenoemde en in kaart 12 geschetste waterwegennet ontstaan. De dobben waren vooral voor de zoetwatervoorziening van het vee bedoeld, maar werden in perioden van droogten ook benut voor watervoorziening van de steden.

Tussen 1850 en 1940 vonden geen wezenlijke grote veranderingen plaats. Plaatselijk werden de waterwegen verbeterd en uitgebreid. De vaart tussen Janum en Reitsum werd afgedamd door het verlengen van de opeerd naar Keimpewier.

Na de Tweede Wereldoorlog is de structuur van het waterwegennet globaal beschouwd identiek gebleven. Het belang van het net is echter achteruit gegaan. Op de topografische kaart van 1979/82 verschijnen "ineens" ook vaarten die voordien niet bestonden of belangrijk genoeg waren als verbindingen tussen de dorpsvaarten (v.l.n.r.: Koevaart, en de vaarten tussen de Heerenwegster en Marrumer Vaart, tussen de Marrumer en Burmaniavaart en van de Blijaërvaart naar Hoogebeintum!).

Veel vaarten zijn afgedamd of op een andere wijze niet langer toegankelijk voor gemotoriseerde vaartuigen; de Hallumer trekvaart vormt daarop een uitzondering.

4.3 Dijken en kaden

Het dijktracé ten noorden van Blija tot ten noord-westen van Hallum is zeewerend. De dijk vanaf datzelfde punt tot Vijfhuizen is een slaperdijk. De buitendijkse gronden zijn gedeeltelijk omkaad (zgn. Kadijk). In het kader van de Deltawerken is in 1987 besloten de bestaande dijken te verhogen in plaats van de kaden op Deltahoogte te brengen.

4.4 Spoorwegen

Lokaalspoorwegen NFLS

De spoorbaan van de Noord Friese Lokaal Spoor (NFLS) maatschappij liep langs Hijum-Hallum-Marrum-Ferwerd-Blija e.v. en werd aangelegd tussen 1900-1904. In 1935 werd de NFLS genaast door de NS.

Nadat de lijn werd opgeheven voor het personenvervoer (ca. 1939) en het goederenvervoer (19..) werden de spoorstaven grotendeels verwijderd. Het tracé ligt vanaf Stiens noordwaarts als een groene strook in het landschap.

In de nederzettingen waar een station stond heeft dit weliswaar invloed gehad op de uitbreiding, maar nergens geleid tot grote planmatige uitbreidingen.

4.5 Militaire infrastructuur

Op de kaart van Eekhoff (1853) wordt ten West Noord-westen van Wanswerd aan de Heerenwegstervaart de "Schenkenschans" genoemd.

5 MIDDELEN VAN BESTAAN

5.1 Landbouw

Een groot deel van de bevolking van Ferwerderadeel vond haar bestaan in de landbouw. Op de hoger gelegen gronden vond vooral akkerbouw plaats, terwijl in lager gelegen delen de veeteelt een belangrijke bestaansbron was.

5.2 Handel

De handel in de akkerbouwprodukten was aanvankelijk gericht op de nationale markt en vanaf het einde van de 19e eeuw ook op de internationale markt. Door goedkope importen (granen, koffie) en nieuwe vervangingsprodukten voor raapolie en boterolie (uit koolzaad door petroleum of gas en Indische olie) en kanariezaad (in de textielindustrie) liep de handel terug. De teelt van pootaardappelen en suikerbieten bracht hierin na 1900 weer enige verbetering.

Handel in produkten van de overige sectoren bleef grotendeels beperkt tot de lokale verzorging en week niet af van het gestelde in de regiobeschrijving.

5.3 Industrie en nijverheid

De vlasbewerking onderging aan het eind van de 19de eeuw weliswaar een verbetering maar de kwaliteit bleef matig. De bewerking werd gemechaniseerd en naar enkele fabrieken verplaatst, terwijl veel meer vlas onbewerkt of als halffabrikaat rechtstreeks naar België verkocht werd. Thans (1988) bestaat deze nijverheid / industrietak in de gemeente Ferwerderadeel niet meer. Van de in 1847 in Ferwerderadeel werkzame cichoreifabrieken (23) en drogerijen (33) liep het aantal na 1855 snel terug als gevolg van de groeiende import van echte koffie. Thans (1988) rest niets meer van deze industrietak.

Het oprichten van (coöperatieve) zuivelfabrieken vond aan het eind van de 19de eeuw, mede door de geremde groei in de akkerbouw, ook in Ferwerderadeel navolging te Wester-Nijkerk (....), Marrum (vóór 1893) en Birdaard (Concordia, 1897).

De rond de eeuwwisseling geleidelijk verbeterde situatie in de akkerbouw leidde ook in deze sector tot industriële bedrijven, vnl. in coöperatief verband, die inmiddels weer zijn opgeheven. Particuliere fabrieken zijn blijven voortbestaan in Hallum.

6 NEDERZETTINGEN

6.1 Algemeen (Kaart 14)

Karakteristieke bewoningsvormen zijn de terpdorpen op de kwelder-rug, de meer verspreid gelegen terpen in het westen en de huis-terpen in het lage gebied. Opvallend is de afwezigheid van dorpen in de centrale strook van de gemeente tussen de belangrijkste bewoningsassen hetgeen samenhangt met de lage ligging van dit gebied. De Dokkumer Ee is pas in de 17de eeuw als nederzettingsas van belang geworden.

In de Middeleeuwen waren enkele kloosters in en net buiten de huidige gemeentegrens aanwezig die hebben bijgedragen tot het in cultuur brengen van het gebied.

Het volledige ideaaltype van een terpdorp is door afgravingen nergens meer aanwezig. In de dorpen zijn enkele kenmerken vaak nog wel aanwezig (hoogte, kerkhofringweg, tweede ringweg, radiale structuur van wegen, landbouwgronden en slotenbeloop). Latere uitbreidingen waren minder aan de terpstructuur gebonden.

In de kleinere nederzettingen hebben zich tussen 1850 en 1940 geen noemenswaardige structurele veranderingen voorgedaan. Vijf grotere dorpen komen in de volgende paragraaf aan de orde.

6.2 De grootste dorpen

Birdaard behoorde voor de gemeentelijke herindeling tot twee gemeenten, gescheiden door de Dokkumer Ee. De nederzetting op de zuidoever, het eigenlijke Birdaard, ontstond als agrarisch terpdorp. De bebouwing is geleidelijk in de richting van het water verschoven, mede ten gevolge van het toenemende belang van de scheepvaart. Op de noordoever ontstond in de 17de eeuw, na de verbetering van de Ee als trekvaart met jaagpad, een nederzetting als uitbuurt van Wanswerd, nl. Wanswerd aan de Streek. Sedertdien is de Ee het meest bepalende element geweest voor de verdere ontwikkeling van de dorpsstructuur (lintbebouwing) en -economie (lokaal handels- en nijverheidscentrum : zuivelfabriek, graanmalerij, houtzaagmolens, scheepsbouw en handel in kaas, vlees en hout). De brug over de Ee te Birdaard was een belangrijke oversteekplaats. De lintbebouwing op de zuidoever is ouder, intensiever en kleinschaliger dan de lintbebouwing op de noordoever die voornamelijk in de 19de eeuw tot stand kwam.

De omvang van de dorpsbebouwing buiten de lintbebouwing bleef tot in de jaren dertig van deze eeuw beperkt tot enkele op de terp gelegen boerderijen. Daarna ontstond langs de uitvalswegen geleidelijk vrijstaande bebouwing. Zowel binnen als buiten de dorpskom veranderde de wegenstructuur (Brugweg, verplaatsing Hoofdstraat, aanleg van de weg van Birdaard-Dokkum in 1915).

Blija ontstond als een agrarische nederzetting op een terp. Het dorp ontwikkelde zich straalvormig, met de haven als centraal punt; de terp kwam enigszins afzijdig te liggen. Blija verwierf enig belang als centrum van de vlasbouw. De aanleg van het spoor en de bouw van het station ten zuiden van het dorp leidde tot een

verdichting van de bebouwing langs de verbindingsweg tussen station en dorp. Door de opheffing van het spoor en de demping van het laatste deel van de dorpsvaart is de historische groei moeilijk afleesbaar.

Ook **Ferwerd**, de naamgevende hoofdplaats van de gemeente, ontstond als agrarische nederzetting op een terp. De bebouwing ontwikkelde zich aanvankelijk lineair langs de weg Marrum-Blija op de kwelderrug. Tussen 1847 en 1853 werd langs deze route ene grindweg aangelegd.

De aanleg van de Ferwerdervaart, in de 17de eeuw, is van groot belang geweest voor de verdere ontwikkeling van aaneengesloten bebouwing ten oosten en zuiden van de terpflank aan de Hoofdstraat en de daaraan parallelle Achter Brouwers, de Streek en de Haven. In de periode 1850-1940 kwam langs de uitvalswegen geleidelijk vrijstaande bebouwing tot stand.

Na de Tweede Wereldoorlog hebben diverse reconstructies plaats gevonden.

Hallum was oorspronkelijk een agrarisch terpdorp met een radiaal-structuur. Na de aanleg van de Hallumer Trekvaart (1647), van belang voor de lokale handel en nijverheid, verschoof de steeds dichter wordende bebouwing naar het zuidwesten van de kerk (Hege Buorren, Lytse Buorren, Lange Buorren en Haven).

In de 19de eeuw was vooral op de terpflanken, langs de ringweg en in de richting van Tergracht sprake van een verdichting van de bebouwing. Door de aanleg van het spoor en de bouw van het station (1901) ontstond een lintvormige uitbreiding in westelijke richting, terwijl het afnemende belang van de scheepvaart ten gunste van het wegverkeer de bebouwing langs de doorgaande route (Offingaweg) stimuleerde.

Na de Tweede Wereldoorlog hebben reconstructies plaats gevonden van gebieden op de terp (Kleine Streek, Tsjemastreek) en het terrein Hellema (bakkerij).

De (radiale) terpstructuur van **Marrum** is redelijk gaaf gebleven omdat in de 19de eeuw op een groot deel van de terp verspreide bebouwing aanwezig was en dientengevolge weinig afgraving heeft plaatsgevonden. De Marrumervaart liep met een omweg om het dorp heen langs de doorgaande (grind)weg Hallum-Marrum-Ferwerd alvorens naar het dorp af te buigen. De bebouwing was het dichtst op de westflank van de terp. De lintvormige uitleg langs de Heerenweg in noordelijke richting kwam voort uit de oude verbinding met Nijkerk en werd versterkt door de aanleg van een station en de stichting van een zuivelfabriek. Eenzelfde ontwikkeling in zuidelijke richting dateert voornamelijk uit het tweede kwart van de 20ste eeuw. De bebouwing langs de Heerenweg is riant opgezet.

Na de Tweede Wereldoorlog zijn de nog beschikbare ruimten gereconstrueerd, met name het noordoostelijk deel. Overigens zijn er nog altijd open plekken op de terp.

6.3 Verspreide bebouwing

Van de veelal uit de Middeleeuwen daterende adellijke states zijn de meeste reeds in de 18de eeuw gesloopt en vervangen door boerderijen. In een aantal gevallen is het vroegere belang nog af te lezen aan de (verhoogde) ligging, structuur, omgrachting en bouwvorm en -massa.

LITERATUUR

ALGEMEEN

A.J. v.d. Aa (Hoofdred.). Aardrijkskundig Woordenboek der Nederlanden. Gorinchem, 1839-1851. 14 Delen. Herdruk: Zaltbommel 1976.

G. Abma (Hoofdred.). Encyclopedie van Hedendaags Friesland. 2 Dln. Leeuwarden (1975).

A. Algra. De Historie gaat door het eigen dorp. 6 Dln. o.a. [1955-1960], Leeuwarden.

J.H. Brouwer (Hoofdred.). Encyclopedie van Friesland. Amsterdam / Brussel 1958.

Bureau Centrale Databank van de provincie Friesland. Overzicht van het aantal inwoners per dorpsgebied (1-1-1985 t/m 1-1-1989), nr. 125. Leeuwarden 1989.

Buro Bügel/Van de Dijk B.V. (samenst.). Kultuurhistorische Aspecten van het Friese Landschap. Inventarisatie van elementen en patronen. Groningen (1979).

J. Cnossen. De bodem van Friesland. Toelichting bij blad 2 van de bodemkaart van Nederland. Wageningen (1971).

Fryske Akademy. Fries Molenboek. Leeuwarden, 1980.

Gedeputeerde Staten van Friesland. Beleidsnota voor landschapszorg en natuurbeheer in Friesland. Ontwerp. (november 1985)

W. Jaarsma. De Friesche Zeeweringen van 1825 tot 1925. (Leeuwarden), 1933.

Th.P. Lambooy. Land en volk van Friesland, Reeks: Frisia Catholica, 7 Dokkum, 1948 ²

D.G.W. Mol. De Noord-Friesche Lokaalspoorweg-Maatschappij In: Op de rails, jrg. 35 (1967) nr. 20, 175-190.

Provinciale Planologische Dienst. Cultuurhistorische Paden in Friesland. Nota 257. Leeuwarden 1979.

H. de Vries. Landbouw en Bevolking tijdens de agrarische depressie in Friesland (1878-1895), Agronomisch-Historische Bijdragen 7, Wageningen, 1971.

K.A. Walther en G.L. Rienks. Binnendijken en slieperdijken yn Fryslân. Boalsert. (2 delen)

FERWERDERADEEL

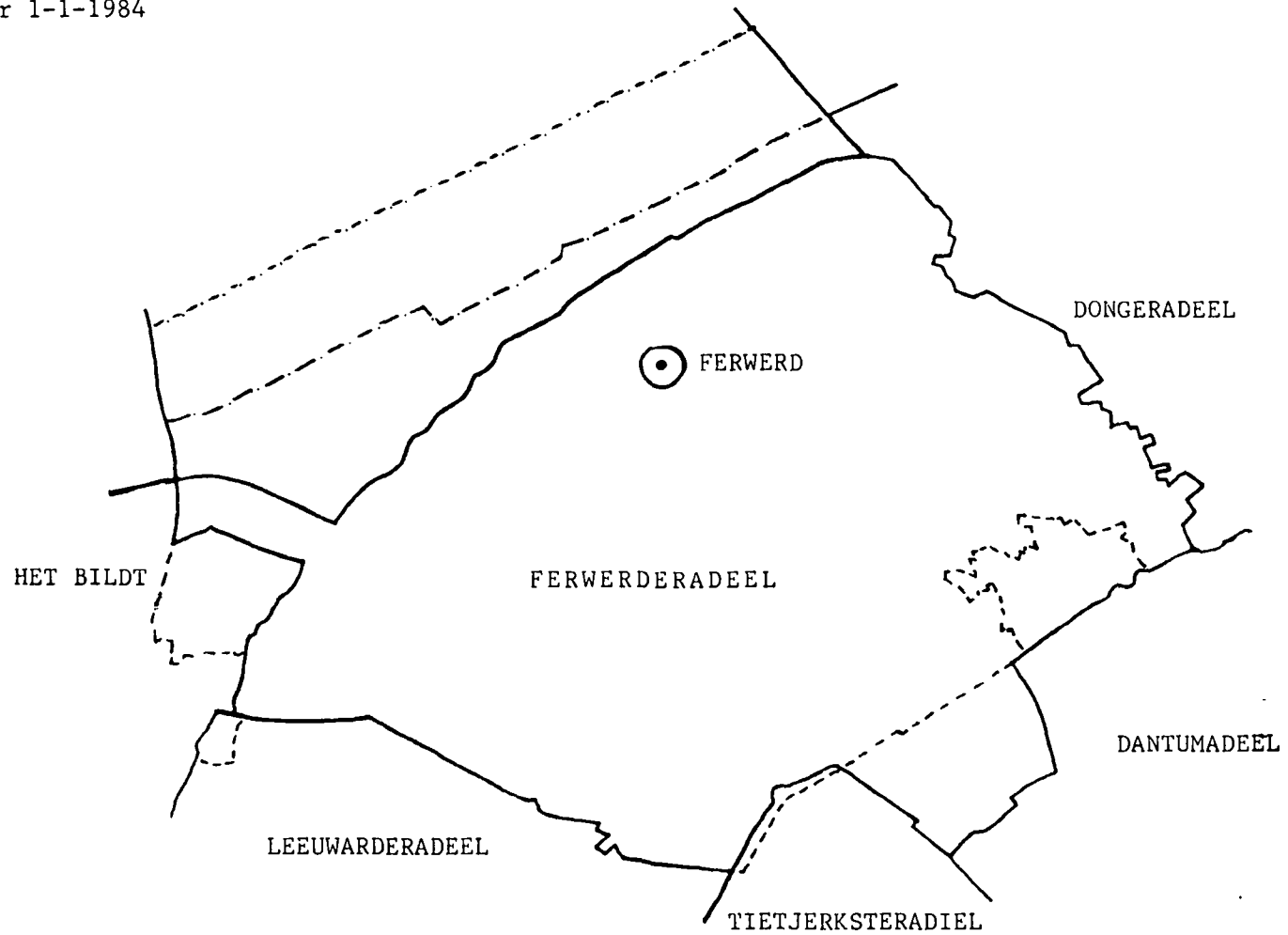
H.M. v.d.Berg. Noordelijke Oostergo, Ferwerderadeel. Reeks : De Nederlandse Monumenten van Geschiedenis en Kunst.



O. Jasper. Inventarisatie van boerderijen in de gemeente Ferwerderadeel, 2 pl., okt. 1986.

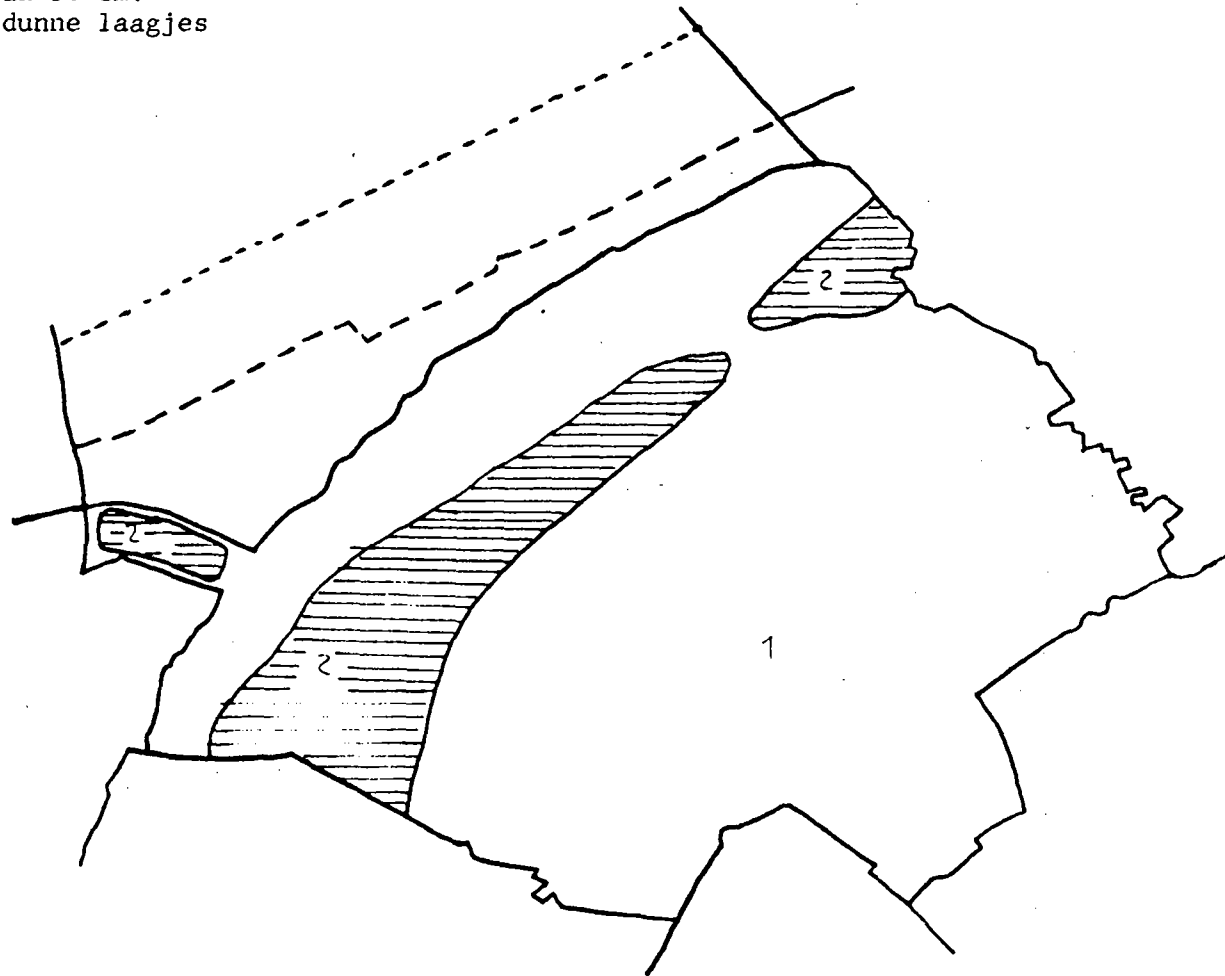
W.K. v.d. Veen. Uit de geschiedenis van de grietenij Ferwerderadeel. 1958.

Bestemmingsplannen van de dorpen in, en Structuurschets van de gemeente Ferwerderadeel.

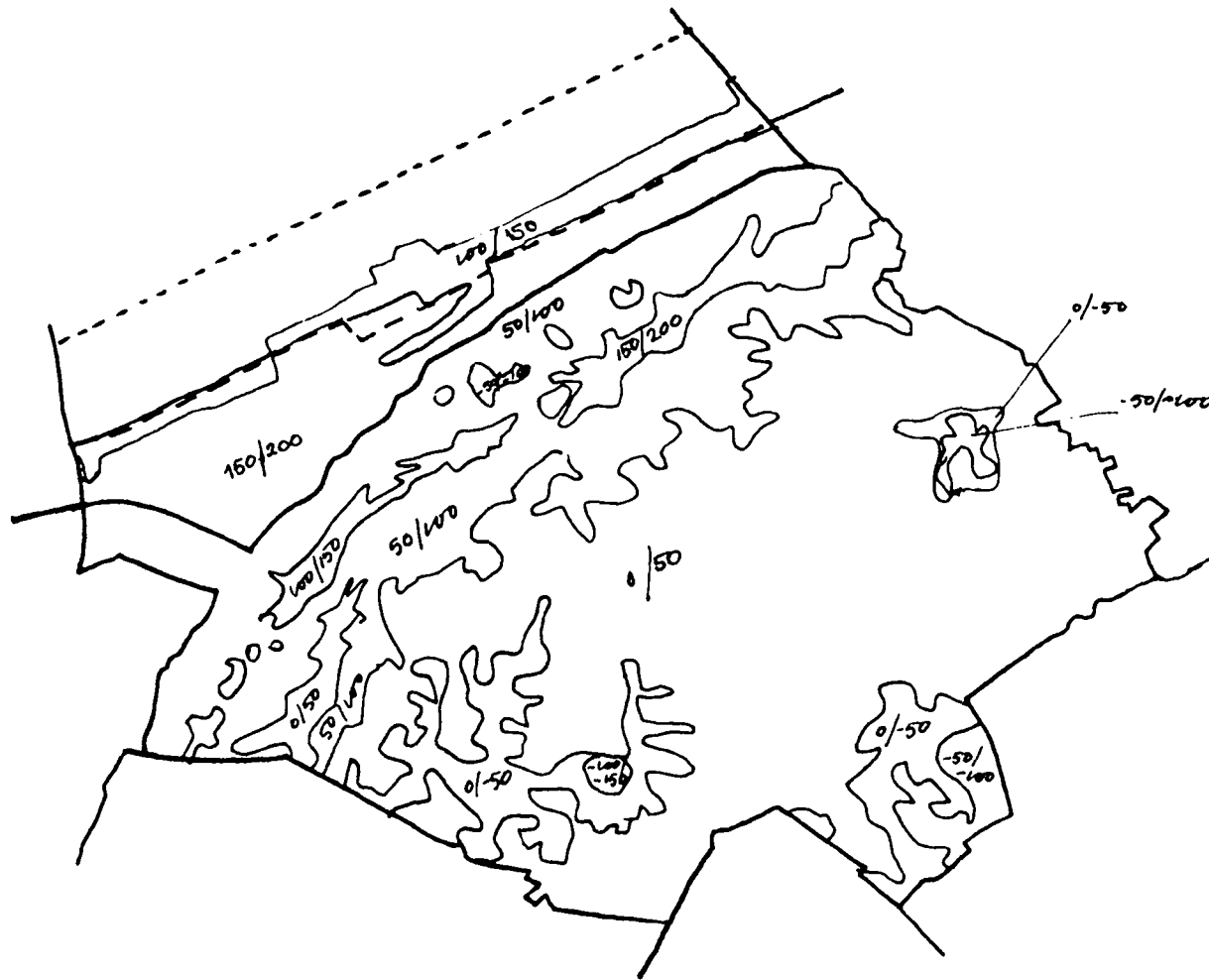
- FERWERDERADEEL na 1-1-1984
- - - Gemeentegrens voor 1-1-1984
- · - · Landaanwinningen
- · - · Omkaad
- · - · Niet omkaad



-  Jonge Zeeklei dikker dan 50 cm.
-  Jonge zeeklei dunner dan 50 cm.
op jong zeezand of in dunne laagjes
daarmee afwisselend.

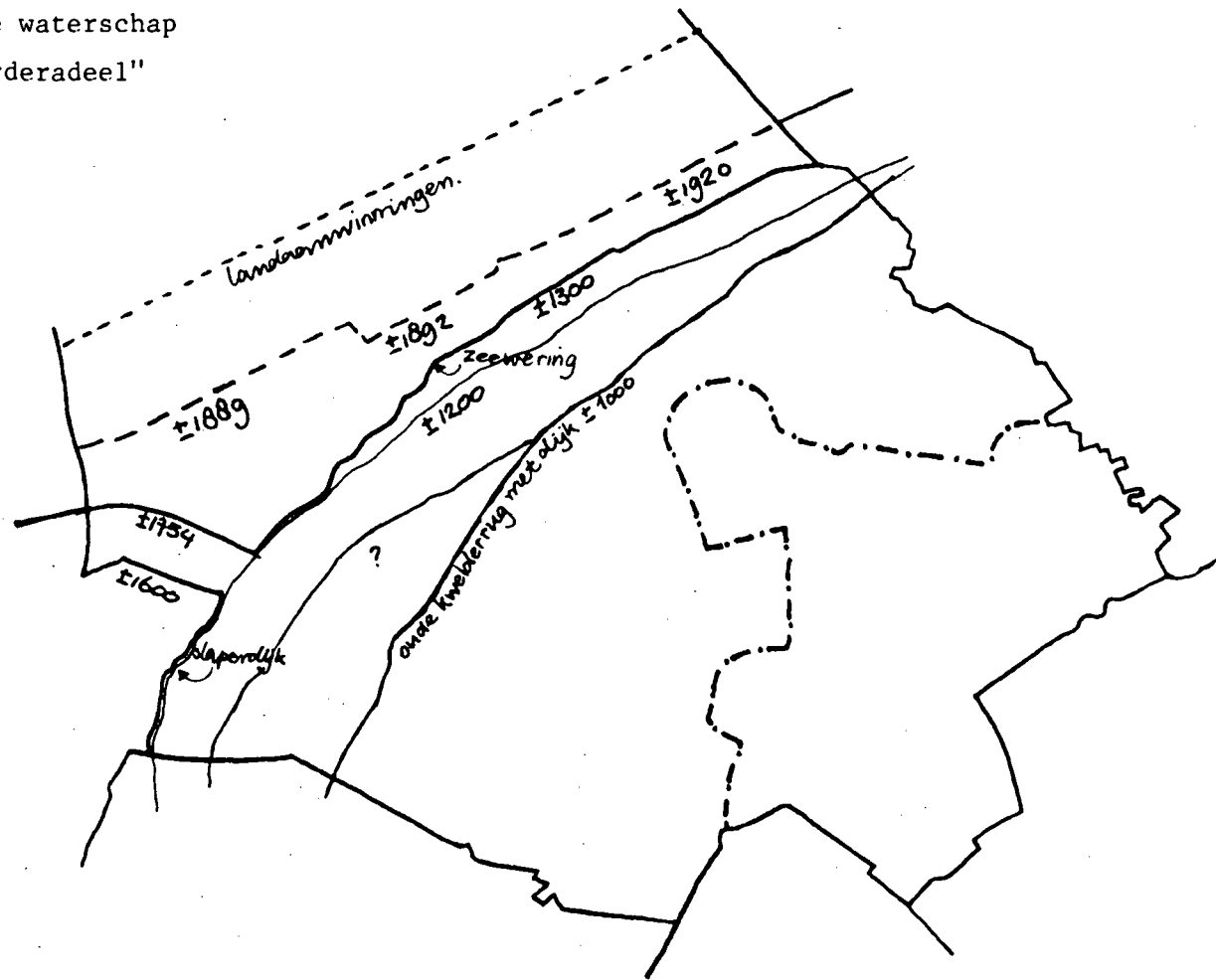


Globale Hoogtekaart
 Ten opzichte van het NAP in centimeters
 Naar: Stiboka, 1982



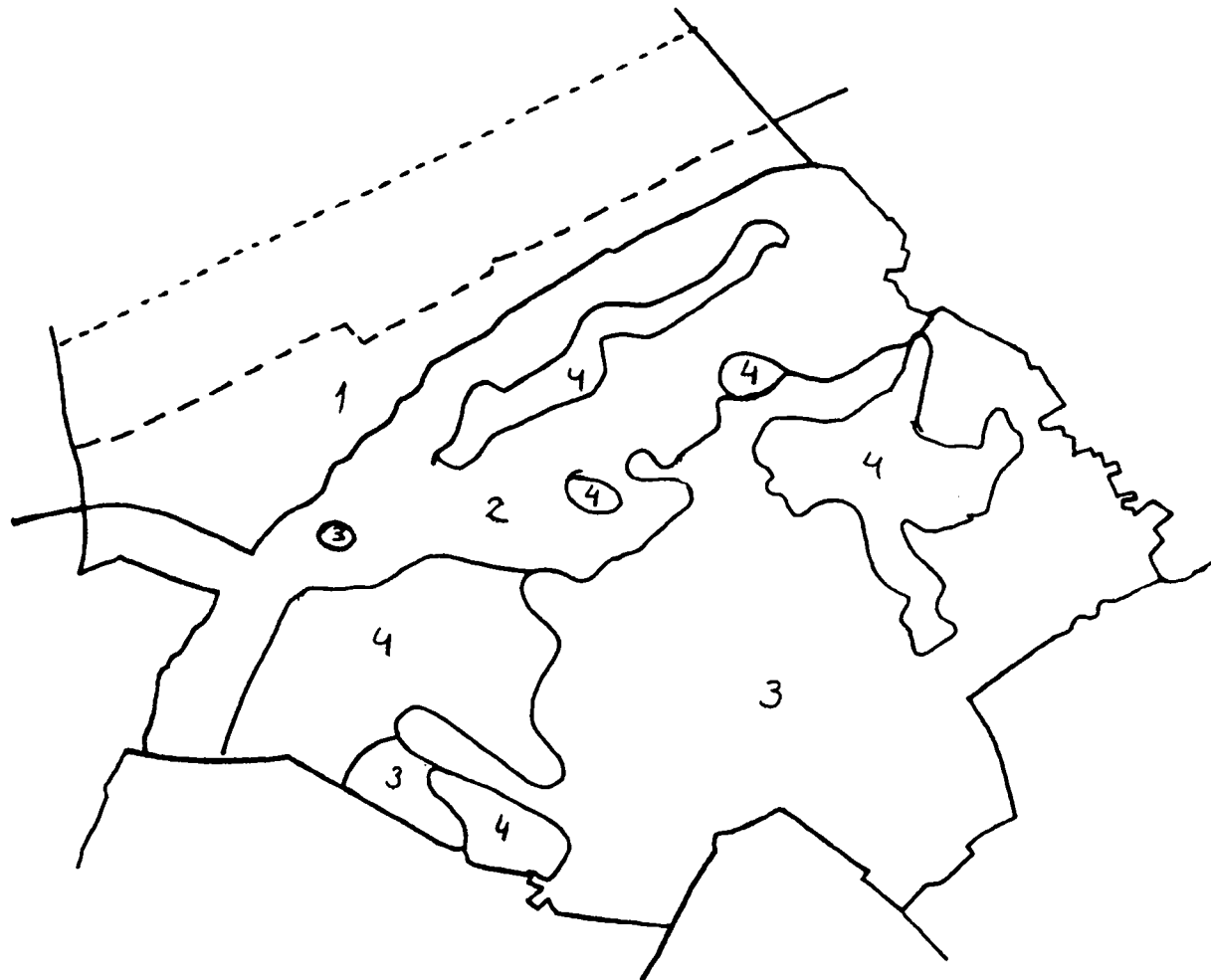
Zeewerende dijken

--- Grens van het zeewerende waterschap
"De Zeedijken van Ferwerderadeel"



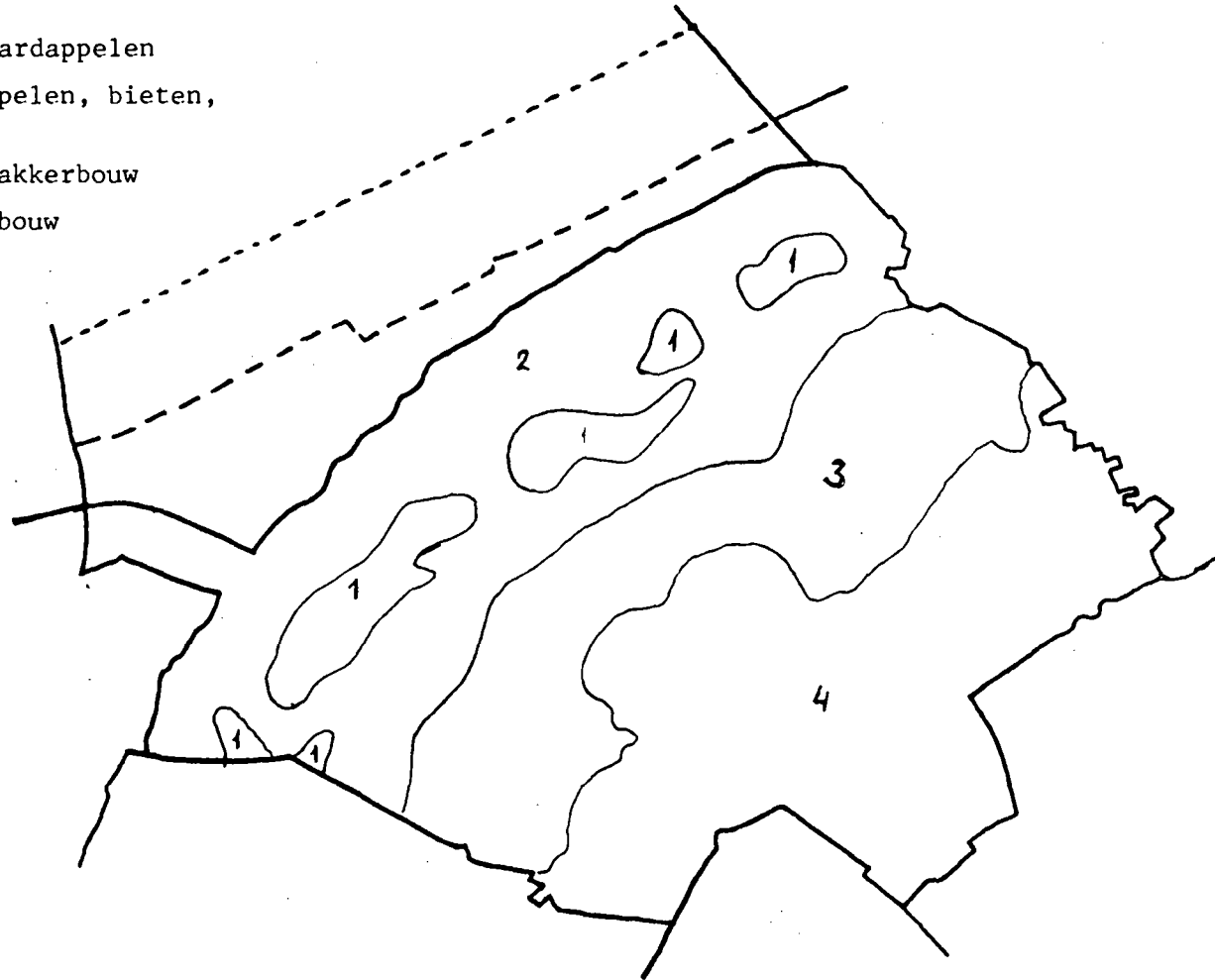
Globaal Grondgebruik 1850
naar: Cult. Hist. Aspecten

1. Extensieve beweiding
2. Bouwland
3. Weide- en Hooiland
4. Gemengd Bedrijf



Globale Bodemgeschiktheid voor de Akkerbouw
naar: Bpl. Buitengebied, april 1981

1. Zeer geschikt voor poot aardappelen
2. Geschikt voor poot aardappelen, bieten, granen etc.
3. Weinig geschikt voor de akkerbouw
4. Ongeschikt voor de akkerbouw



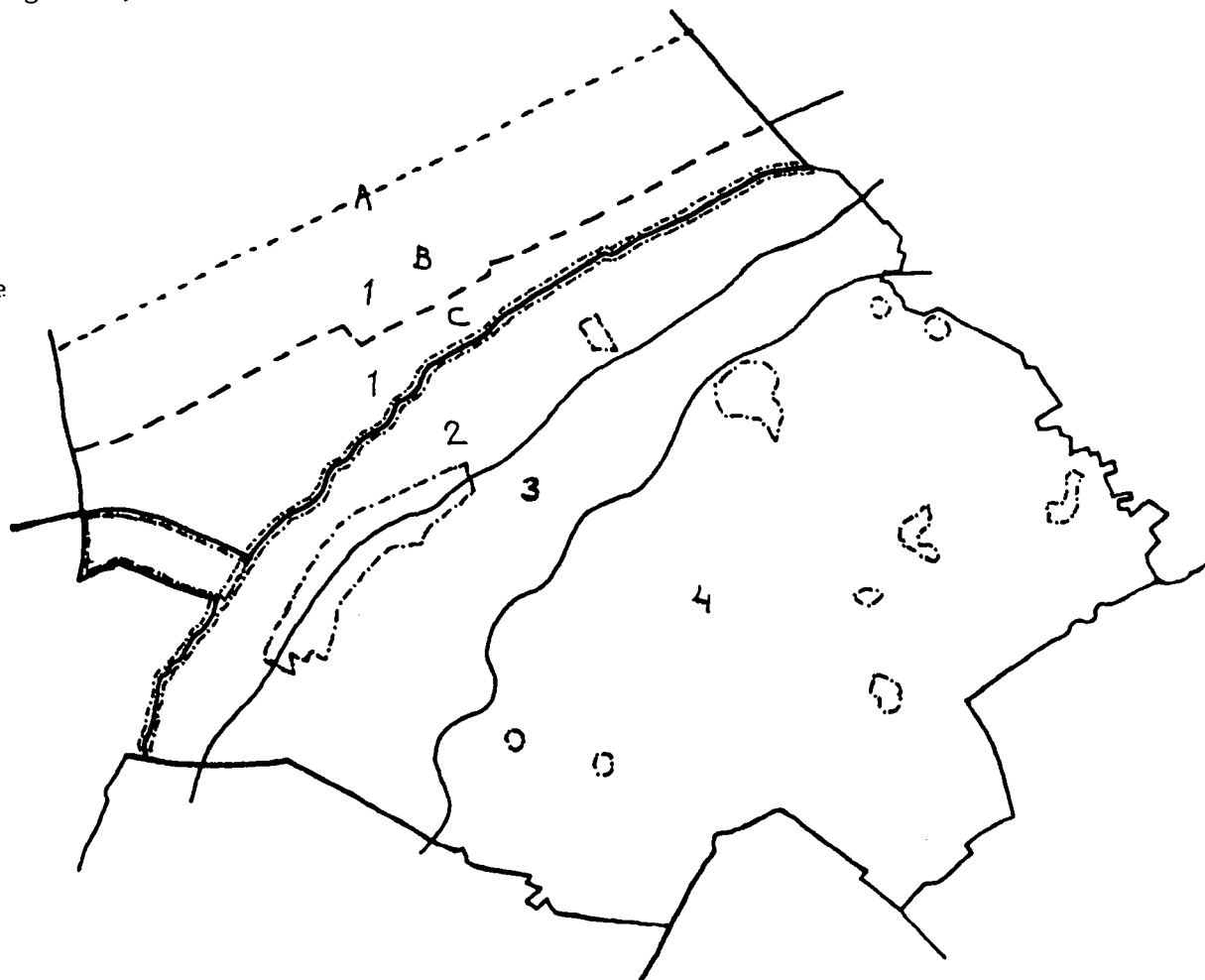
LANDSCHAP

Naar: Bpl. Ferwerderadeel Buitengebied, 1982

1. Buitendijkse gronden
2. Jongere kweldergronden
3. Kwelderwal
4. Oude Kweldergronden






----- Natuurwetenschappelijk en
Landschappelijk waardevolle
gebieden

- A: Slikken
B: Kwelder
C: Zomerpolder



Verkavelingstypen 1850

naar: Cult.Hist. Aspecten

-  Jongere Blokverkaveling
-  Regelmatige Blokverkaveling (gericht)
-  Hooiland Verkaveling
-  Radiaire Verkaveling
-  Onregelmatige Verkaveling

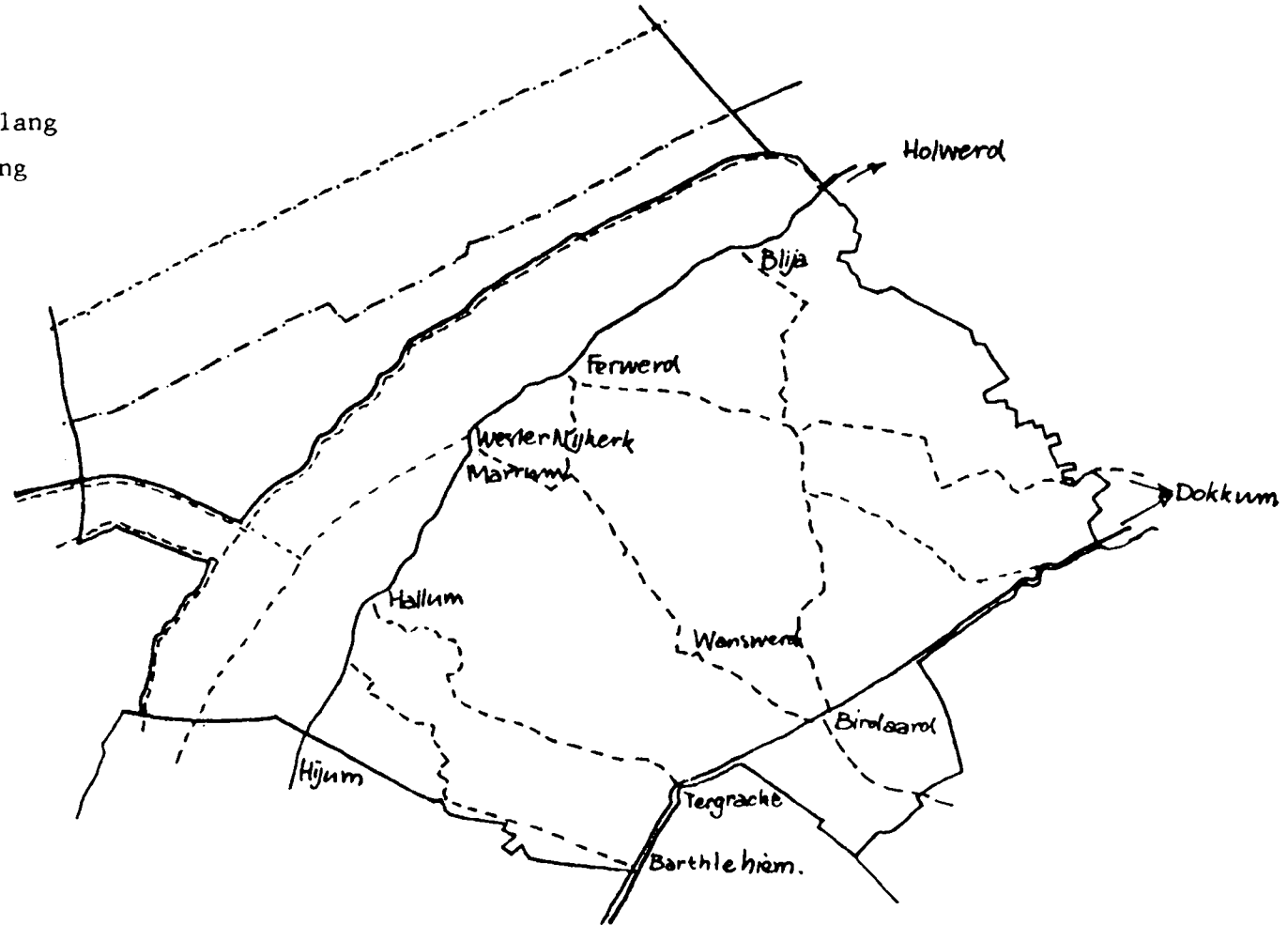


Regio Noord: GEMEENTE FERWERDERADEEL

Wegenpatroon ca. 1850

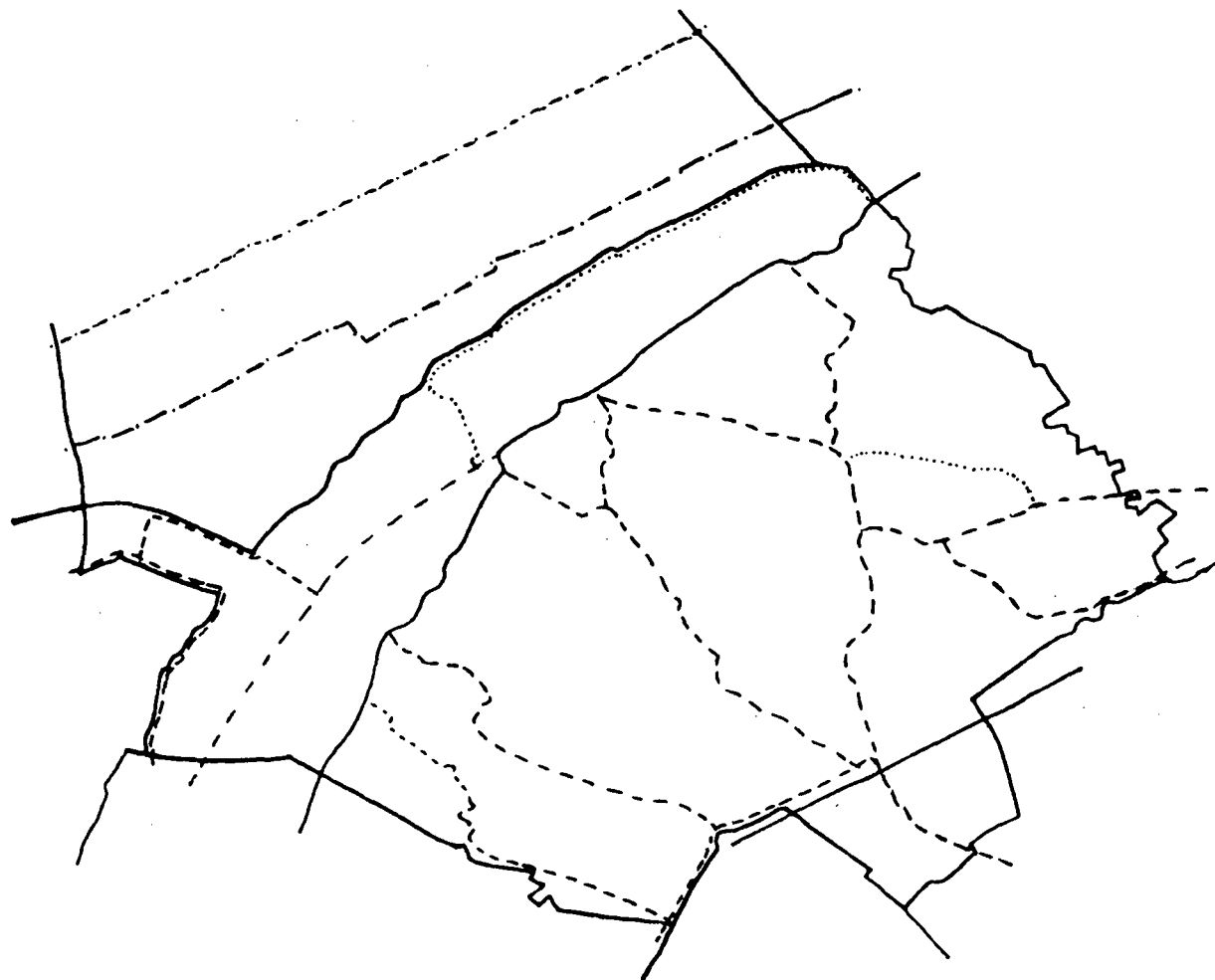
Naar: Cult.Hist.Asp.
Eekhoff kaart , 1853

- Inpolderingskaden
- - - - Weg van interlokaal belang
- Weg van Regionaal belang



Wegenpatroon ca. 1950
naar: Top krt 192601949

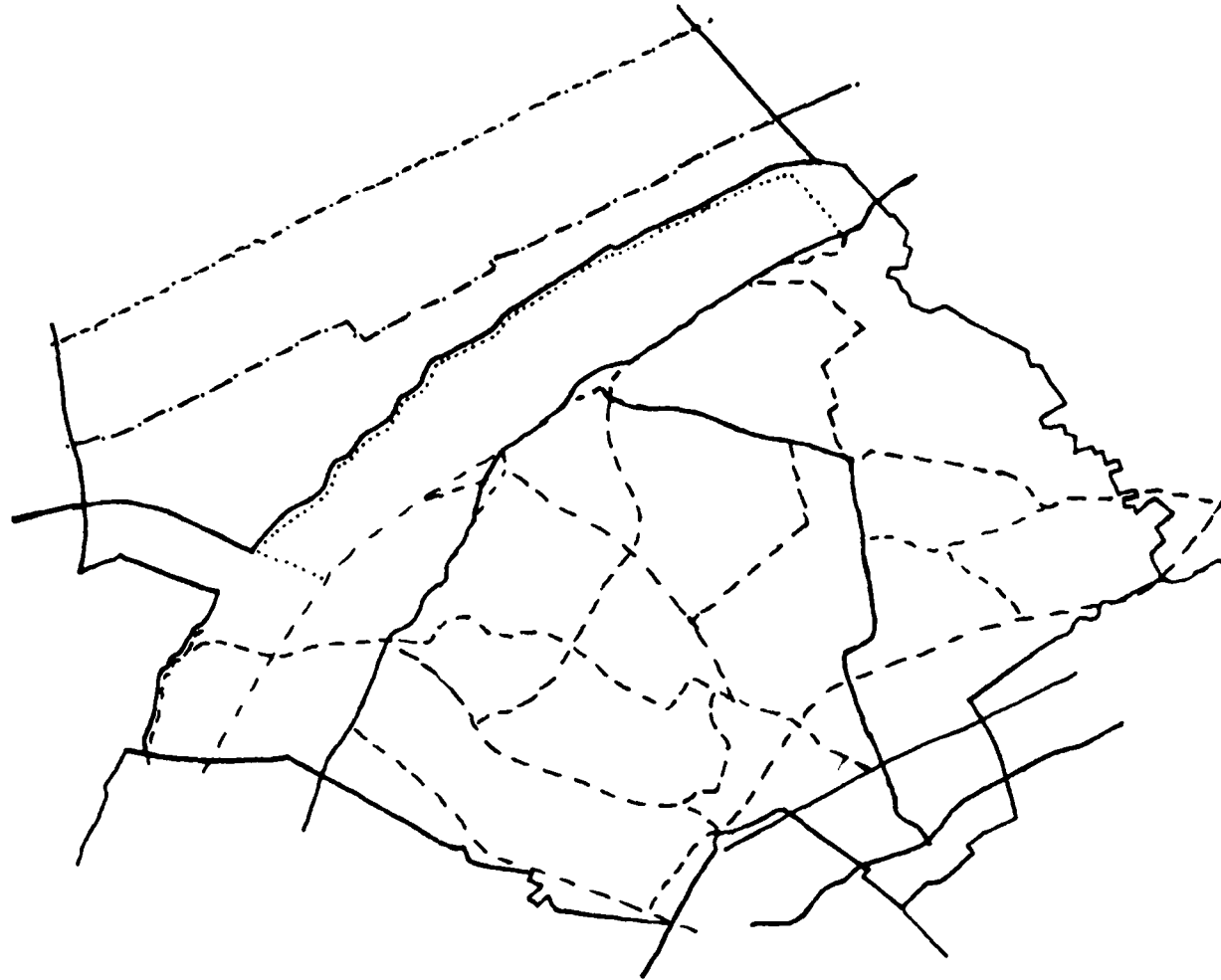
- Inpolderingskaden
- Interlokaal belang
- Regionaal belang
- Lokaal belang



WEGENPATROON 1979

naar: Topkaart 1979

- · — · — · Inpolderingskaden
- Lokaal belang
- - - - Interlokaal belang
- Regionaal belang

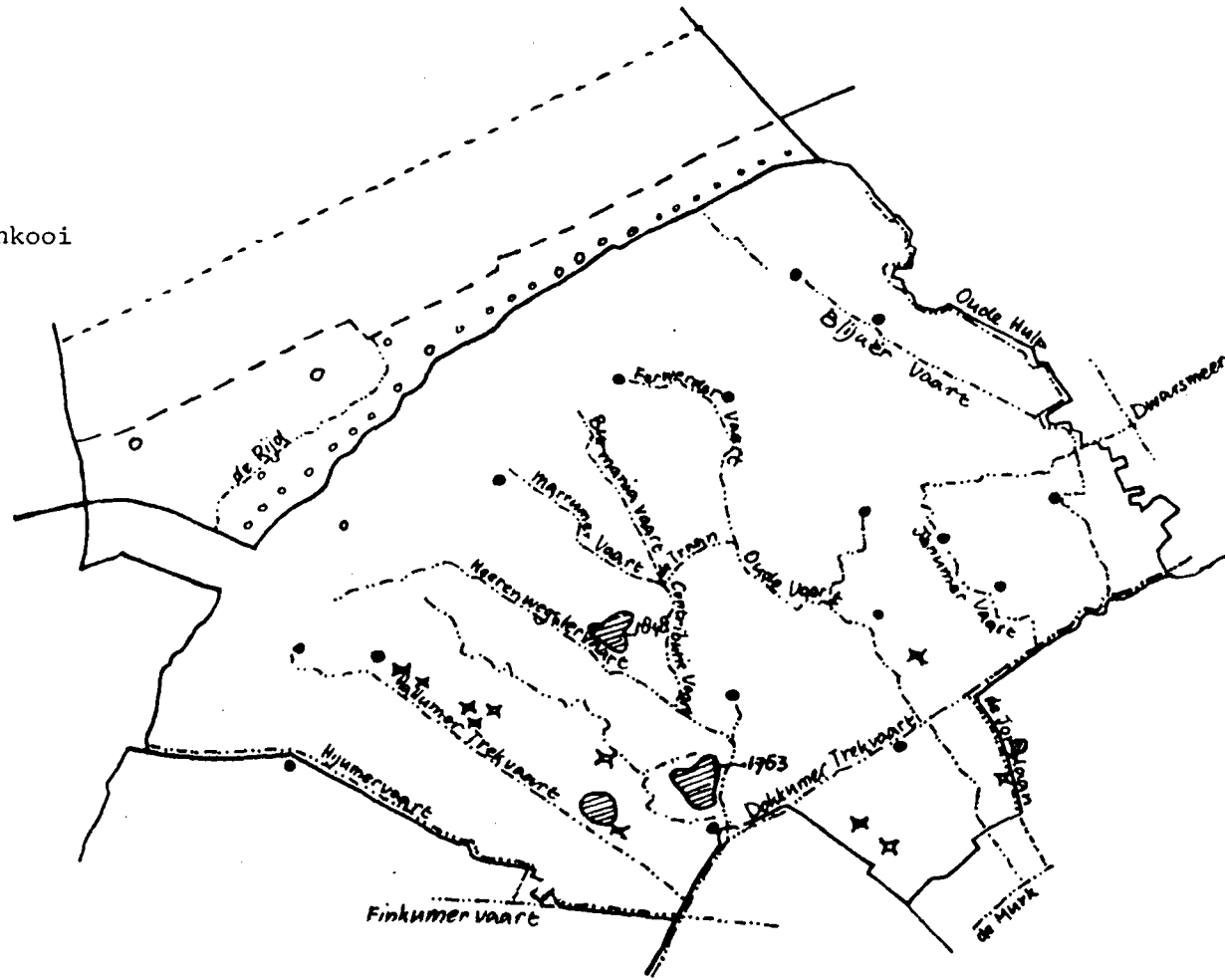


WATER + 1850

WATERWEGEN + 1850

Naar: Cult.Hist.Aspecten, Eekhof 1853

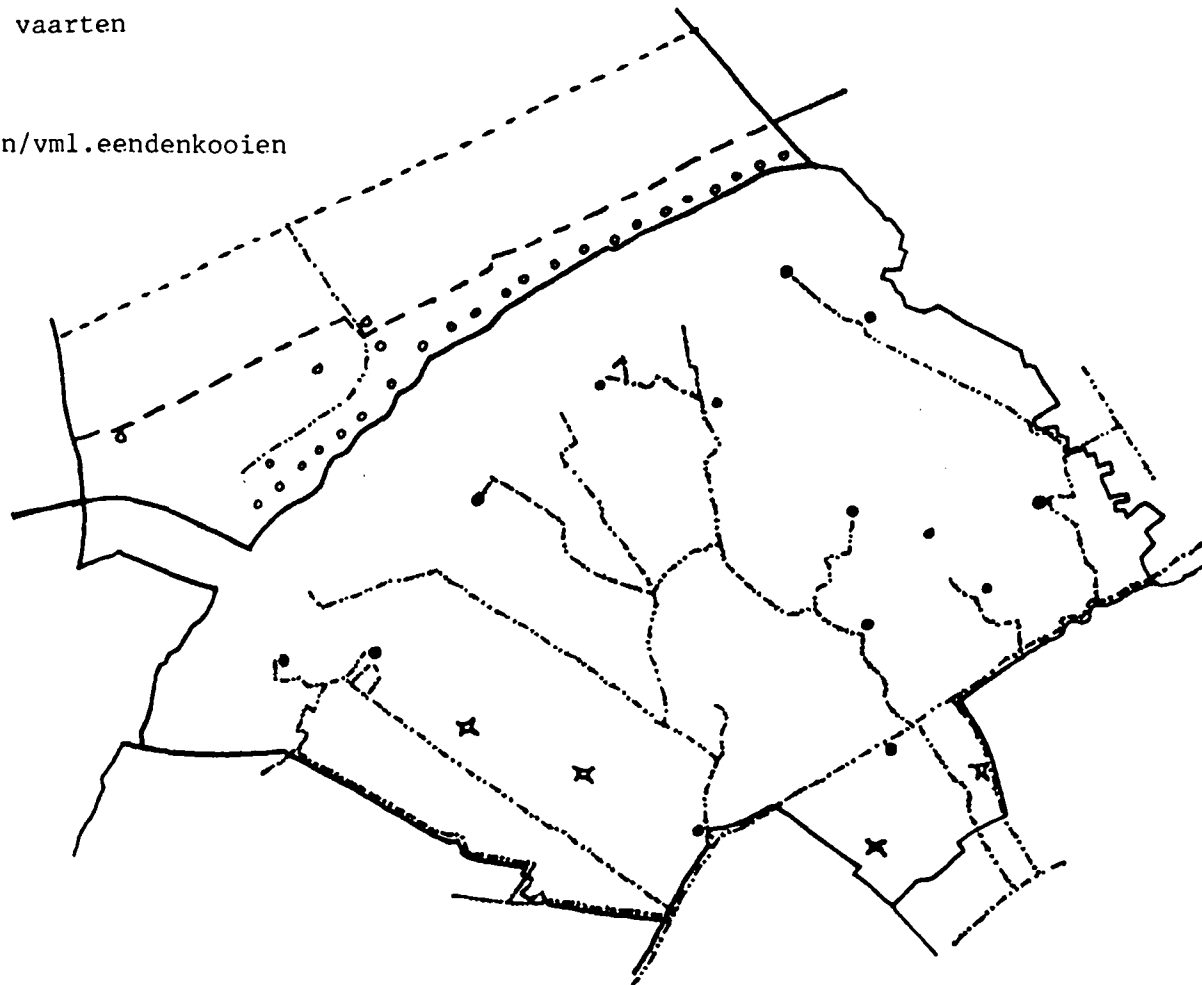
- voornaamste vaarten
- Dorpen
- Dobben
- ◐ Gedempte meren
- ✕ Eendenkooi/vml.eendenkooi



WATERWEGEN + 1940

naar Top.kaart 1926/29/49

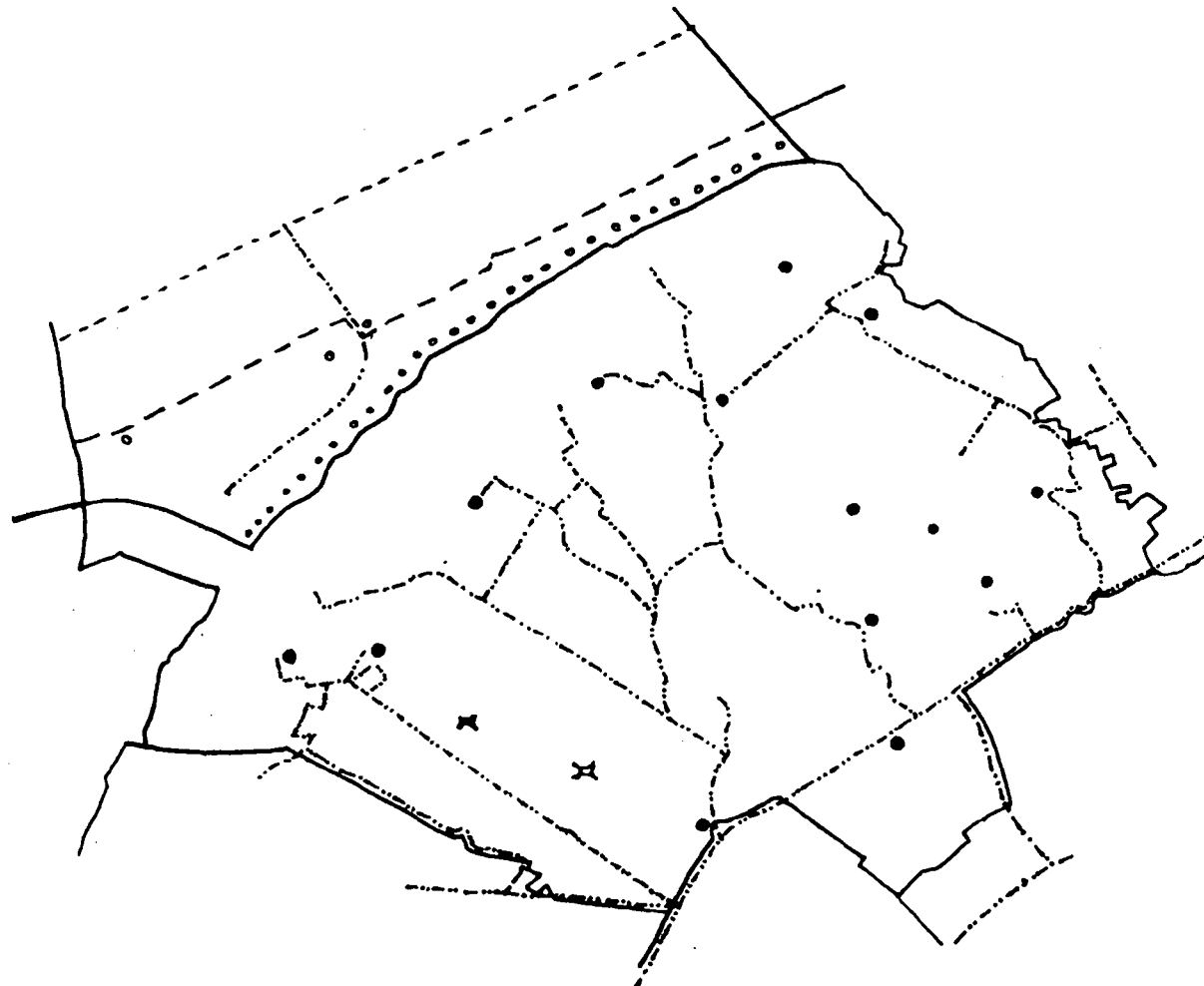
- ······· Voornaamste vaarten
- Dorpen
- Dobben
- ✕ ✕ Eendenkooien/vml.eendenkooien



WATER + 1979/82

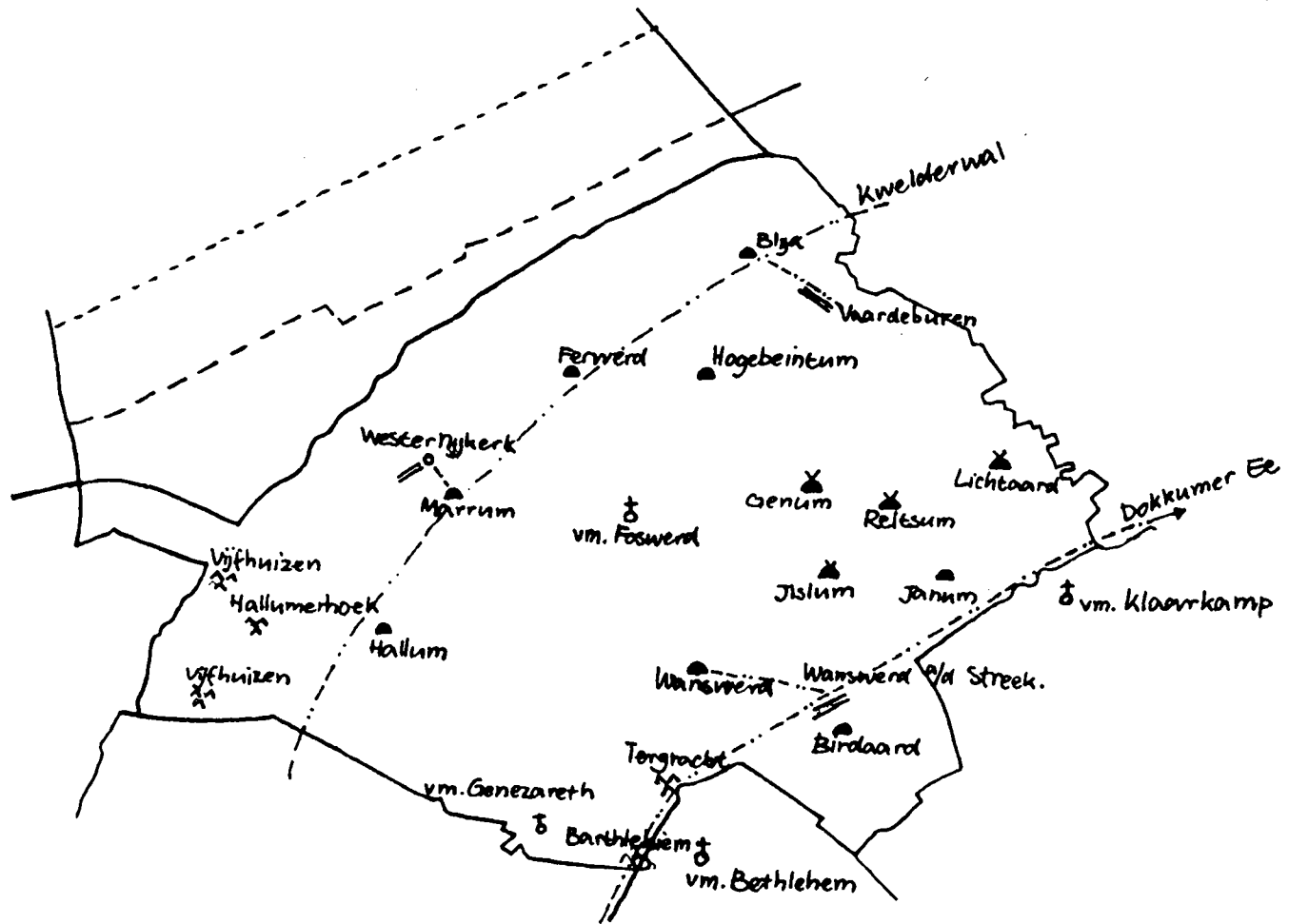
Naar: Top kaart 1979/82

- — — — — Voornaamste vaarten
- Dorpen
- Dobben
- ✕ Eendenkooien



NEDERZETTINGSPATROON

- ▲ Terpdorpen
- ✕ zgn. Vlieterpen
- Grote buurschappen
- ≡ Streekdorpen
- ^ ^ Kleine buurschappen
- ♁ Vm. Kloosters
- Nederzettingsas



COLOFON

Opdrachtgeefster : Gedeputeerde Staten van Friesland
Uitgave : Provincie Friesland, 1990
Ontwerp omslag : Afdeling Kartografie
Druk : Drukkerij Provincie Friesland

Samenstelling (tekst en fotografie) :

Medewerkers Monumenten Inventarisatieproject

M. Fermo
D. van Weezel Errens
G. Derks

Secretariaat : M. de Haan-Zwaagstra
B. Sternsdorff-v.d. Heide

Projectleiding : R. Terpstra

Het inventarisatieproject wordt begeleid door een commissie bestaande uit de volgende personen :

G. Elzinga, Fries Museum
G.P. Karstkarel, Stichting Moderne Architectuur Friesland
R. Terpstra, beleidsmedewerker afdeling Bouwen en Wonen
W. Tieks (Voorzitter), Hoofd afdeling Bouwen en Wonen
S. v.d. Veen, Vereniging van Friese Gemeenten
S. v.d. Woude, Rijksarchief Friesland

MIP Inventarisatie kaart Provincie: Friesland Invent. datum:
(veldwerk) Invent. gebied: Unieke code:
Blad: A / Acc. nr.:

Gemeente : plaats:
Buurt/wijk :
Straatnaam : Situering: BY/TO
Straatnr. even :
oneven :
Postcode : Bijz gebied: J/N
Unieke code :
Naam obj/cplx :
Naam Structuur :
Type complex : O/C
Code-complex : in geval van een complex
Aantal objecten:
Invent. datum : Inventarisator:

Oorspr functie : ; (type:)
Huidige functie:
Architect : Constructeur:
Bouwjaren. oudste dat.: ca. kern dat.: ca. rest. dat.:ca.
Bouwstijl :

Datum foto's : 1990- - Foto Neg. nrs: 90- -(
Datum schets : 1990- - Nr. Top. krt.:

OBJECT (materialen: kleur.srt bakst..pleister.natuurst..hout.beton.decor.)

Laag/Voorgevel :
plint
1e bwig
2e bwig
3e bwig

achter/zijgevel
fries/kroonlijst

Vensters en :
deuren

Dakvorm en : woonhuis:
Dakbedekking : schuur:
Kajuiten: Pironnen: Schoorstenen:

Bijz. constr. :
Bijgebouwen :

Hekwerken :

Interieur :
Groenaanleg : Ontwerper: Dat.:
Motivering :
Bijzonderheden :

Monument : Aannemer:
: R / P / G monregnr: ZOZ