

HOOGZAND-SAPPEMEER

**gemeentebeschrijving
regio Veenkolonien**

Monumenten Inventarisatie Project provincie Groningen

colofon

uitgever : Provincie Groningen

samenstelling : P. Harkema
M.H. Panman

eindredactie
en lay-out : L. Hacquebord

INLEIDING

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

Om greep te krijgen op het inventarisatiegebied is de volgende methodiek ontwikkeld:

- 1 er is een regiobescrijving gemaakt van elk van de hierboven genoemde gebieden, die een algemeen kader biedt voor de uitgevoerde inventarisaties;
- 2 in samenhang daarmee is per gemeente een gemeentebescrijving opgesteld, die nader ingaat op de ontwikkelingen in die gemeente;
- 3 verder zijn door middel van veldwerk structuren en objecten uit de betreffende periode geïnventariseerd. De inventarisatie heeft tevens als toetsing gediend van de regio- en gemeentebescrijving.

In de gemeentebescrijving van Hoogezand-Sappemeer wordt in het kort een beeld geschetst van de ontwikkelingsgeschiedenis van de gemeente tot 1940. De volgende aspecten komen hierbij aan de orde:

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

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

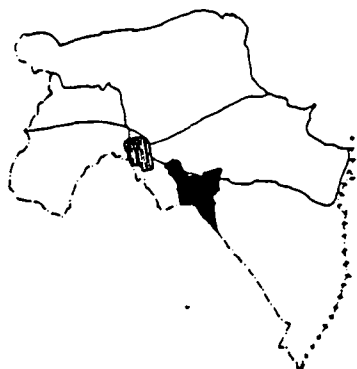
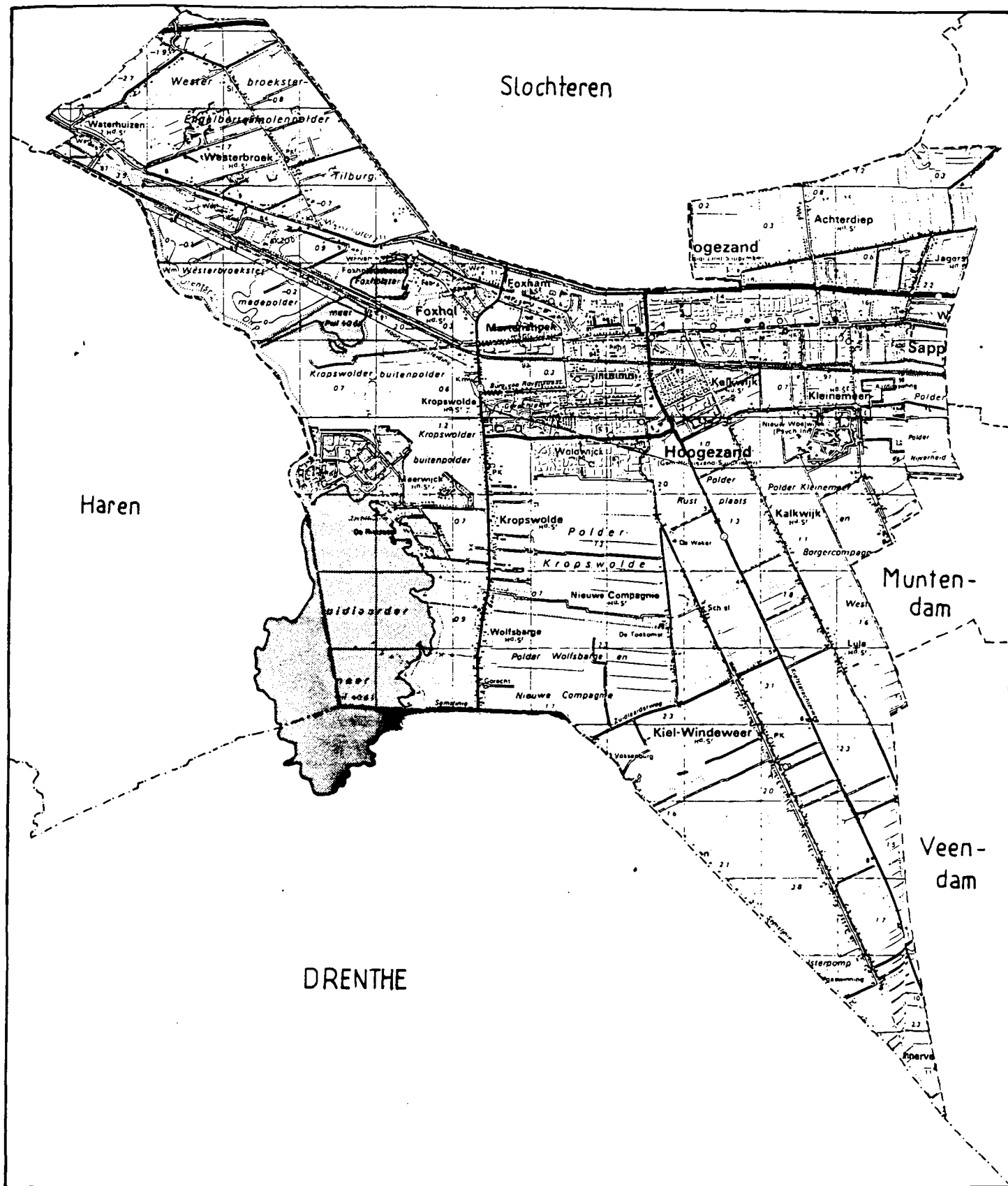
Door de hele tekst staan steeds tussen haakjes inventarisatienummers vermeld. Hiermee wordt verwezen naar het vijf delen tellende rapport "Registratie cultuurhistorische waardevolle objecten", waarin de resultaten zijn neergelegd van een tussen 1981 en 1990 uitgevoerde inventarisatie van de bouwkunst in het herinrichtingsgebied Oost-Groningen.

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

P. Harkema
M.H. Panman

Inhoudsopgave

GEMEENTEBESCHRIJVING HOOGEZAND-SAPPEMEER.....	1
1 Ligging.....	1
2 Ontstaansgeschiedenis.....	2
2.1 Geologische geschiedenis.....	2
2.2 Bewoningsgeschiedenis.....	3
3 Middelen van bestaan.....	5
3.1 Agrarisch grondgebruik.....	5
3.2 Niet-agrarisch grondgebruik.....	7
4 Infrastructuur.....	10
4.1 Landwegen.....	10
4.2 Waterwegen.....	10
4.3 Spoorwegen.....	12
4.4 Overig vervoer.....	12
5 Nederzettingsstructuur.....	14
5.1 Algemeen.....	14
5.2 Nederzettingsstructuur per dorp.....	15
- Hoogezand-Sappemeer.....	15
- Foxhol.....	17
- Kropswolde en Wolfsbarge.....	18
- Kiel-Windeweer.....	18
- Kalkwijk en Lula.....	19
- Waterhuizen.....	19
- Westerbroek.....	20
5.3 Verspreide bebouwing.....	20
INVENTARISATIERESULTATEN	
6 Inventarisatie stedebouw en bouwkunst.....	22
6.1 Stedebouwkundig veldonderzoek.....	22
6.2 Gebieden met bijzondere (stedebouwkundige) waarden.....	23
- Hoogezand-Sappemeer: Ooster- en Westerpark..	23
- Kiel-Windeweer.....	24
6.3 Inventarisatie van de bouwkunst.....	26
LITERATUUR.....	27



GEMEENTE
HOOGEZAND - SAPPEMEER



2.5 km

GEMEENTEBESCHRIJVING HOOGEZAND-SAPPEMEER

1 Ligging

De gemeente Hoogezand-Sappemeer ligt ten zuidoosten van de stad Groningen.

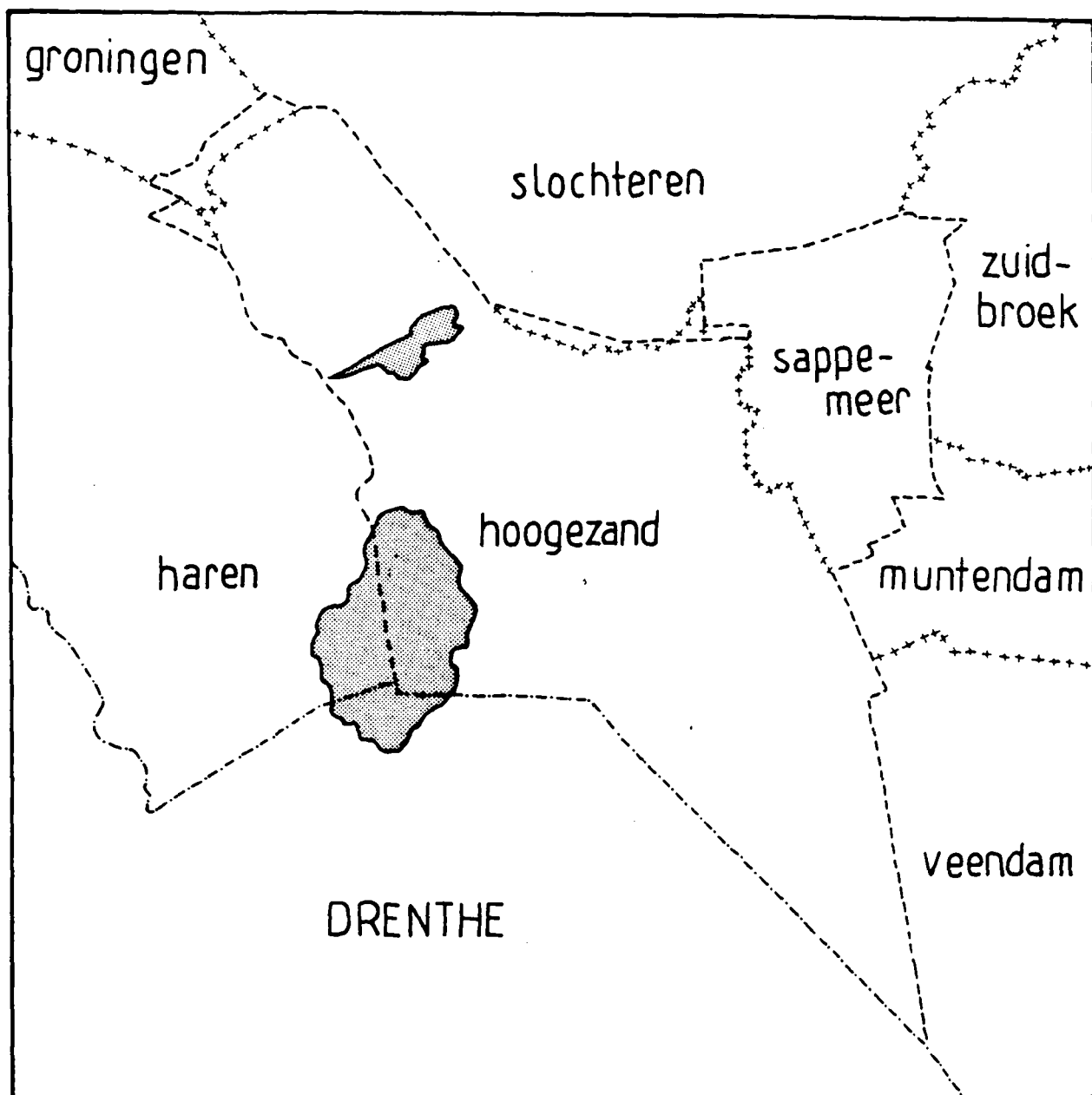
Het gebied wordt in het noorden begrensd door de gemeente Slochteren. In het oosten liggen de gemeenten Oosterbroek, Muntendam en Veendam, in het westen de gemeenten Haren en Groningen.

In het zuiden grenst deze gemeente aan de provincie Drenthe, namelijk aan de gemeenten Zuidlaren en Anloo. Het grondgebied van de gemeente beslaat 7306 ha.

In de gemeente liggen de dorpen Foxhol, Hoogezand-Sappemeer, Kiel-Windeweer, Kropswolde, Martenshoek, Waterhuizen, Westerbroek en Wolfsbarge. De dorpen Foxhol en Martenshoek zijn aan Hoogezand-Sappemeer vastgegroeid.

Kalkwijk en Lula zijn als gehuchten te beschouwen. Het huidige Waterhuizen behoorde tot 1-1-1969 gedeeltelijk tot de gemeente Haren en de toenmalige gemeente Noorddijk.

De oorspronkelijk aparte gemeenten Hoogezand en Sappemeer zijn op 1 april 1949 samengevoegd. Per 1-8-1943 vond er een grenscorrectie plaats met de gemeente Slochteren (Provinciale almanak voor Groningen 1983).



GEMEENTEGRENZEN ±1940

--- provinciegrens

--- huidige gemeentegrens
Hoogezand-Sappemeer

+++ gemeentegrenzen ca.1940

2 Ontstaansgeschiedenis

2.1 Geologische geschiedenis

De gemeente Hoogezand-Sappemeer maakt deel uit van een uitgestrekt veengebied. Dit veengebied is ontstaan na de laatste ijstijd, in het Holoceen, wanneer door stijging van de zeespiegel het gebied vochtiger wordt. Het hoogveen breidde zich uit tot een aaneengesloten hoogveenmoeras: de Oostermoerse Venen (zie figuur 1). Het huidige veenkoloniale gebied ligt in een brede laagte, het oorspronkelijke dal van de oer-Hunze, in het zuidwesten begrensd door de Hondsrug en het Drents Plateau. De ondergrond van het gebied wordt gevormd door zwak golvende dekzanden die in het dal van de oer-Hunze zijn afgezet. De afwatering van de venen verliep in het noordwesten via het Drentsche Diep (ten zuiden van het Zuidlaardermeer wordt dit Drentsche Diep ook wel Hunze of Oostermoerse Vaart genoemd), met z'n zijriviertje het Abrams Diepje, ten zuidoosten van dat afwateringssysteem via de oude E en ten zuidoosten daarvan via de Pekel A.

De riviertjes, waaronder de Hunze, zijn van grote betekenis voor de vervening geweest. Zij vormden de toegangswegen voor het moeilijk toegankelijke hoogveencomplex en deden tevens dienst als afwateringskanaal. Het Zuidlaardermeer is ontstaan uit de afwatering van de Hunze uit het zuiden en de eb- en vloedstromen uit het noorden. Door het samenvloeien van deze twee wateren is er een meer gevormd. Een ander natuurlijk ontstaan water is het Foxholstermeer.

De bovenstaande ontwikkeling van het gebied in het verre verleden heeft geleid tot het nu voorkomen van de volgende grondsoorten:

- moerige podzolgronden met een veenkoloniaal dek (moerig = venig). Dit dek is ontstaan door vermenging van een dunne laag zand, afkomstig uit de wijken en de zwetsloten, met een deel van het onderliggende, teruggestorte losse veen.
- veldpodzolgronden, bestaand uit leemarm en zwak lemig fijn zand (een podzolgrond is een grond met lagen (horizonten) waarin stoffen uit de ene laag inspoelen/uitspoelen in/uit de andere laag).

De hoogte in de gemeente Hoogezand-Sappemeer varieert van -2.7 (rond Waterhuizen) tot +3.4m N.A.P. (kleine dekzandwellingen en dekzandruggen rond Kielwindeweer).

2.2 Bewoningsgeschiedenis

De vervening van het gebied waar nu de gemeente Hoogezand-Sappemeer ligt werd in de 13e eeuw ter hand genomen. In die eeuw begon de Abdijs van Aduard het gebied van Annerveen (Dr.) tot Kropswolde te vervenen. Motief voor deze vervening was het gebrek aan brandstof in de stad Groningen.

Ten noorden van dit gebied lagen de venen van het klooster Essen (bij Haren). De vervening gebeurde vooral bij Foxhol omdat daar de afvoer van de turf via de Hunze het eenvoudigst geregeld kon worden. In eerste instantie werd er niet gewoond in het veen, later ontstond er een nederzetting van gravers op de hoger gelegen dekzandwielving (Kropswolde) aan de rand van het veen. De bebouwing was verspreid en de vervening geschiedde in zeer onregelmatige stukken.

Pas toen, in de 18e eeuw, het gebrek aan cultuurland een motief voor de vervening werd (naast het gebrek aan brandstof), werd de ontginning van de randvenen ter hand genomen om er nieuwe landbouwbedrijven te kunnen stichten.

Omstreeks 1600 vielen de eigendommen van de kloosters in handen van de stad Groningen die de veenexploitatie verhuurde en kolonisten en aan compagnieën. De vervening geschiedde aan de hand van een tevoren opgesteld plan: vanuit een hoofddiep werden "diepen" het veen in gegraven (zie figuur 2). Op vaste afstand werden dwars op de diepen "wijken" gegraven, met daartussen "zwetsloten".

Wijken, diepen en hoofddiep dienden voor de drooglegging van het veen, vervolgens voor de afvoer van de turf en tenslotte voor de ontwatering van de landbouwgronden en het transport van landbouwprodukten. Langs hoofddiep en diep werd een weg aangelegd waarlangs de eerste vervenershutten werden gebouwd.

Als eerste onderdeel van de ontginning van het centrale deel van het hoogveenmoeras werd het Abrams diepje vergraven tot aan het tegenwoordige Martenshoek. Van daar af verliet men de loop van het Abrams diepje en groef men het kanaal naar het zuiden om het "Hooge Sandt" te omzeilen (zie het schematisch overzicht van de kanalen rondom Hoogezand-Sappemeer).

In 1618 werd het "Sappemeer" (=heidemeer) drooggemaakt en werd het kanaal (Winschoterdiep) er doorheen gelegd (1628). Drie jaar later stonden hier reeds de eerste huizen. De nederzettingen die langs het Winschoterdiep zijn ontstaan (Hoogezand-Sappemeer) namen en nemen een centrale plaats in in het noordelijk deel van de Veenkolonieën.

Na aanleg van het Winschoterdiep ging men kanalen graven in noordelijke richting en later ook in zuidoostelijke richting (zie paragraaf 4.2). Het Kleine Meer werd rond 1637 drooggelegd.

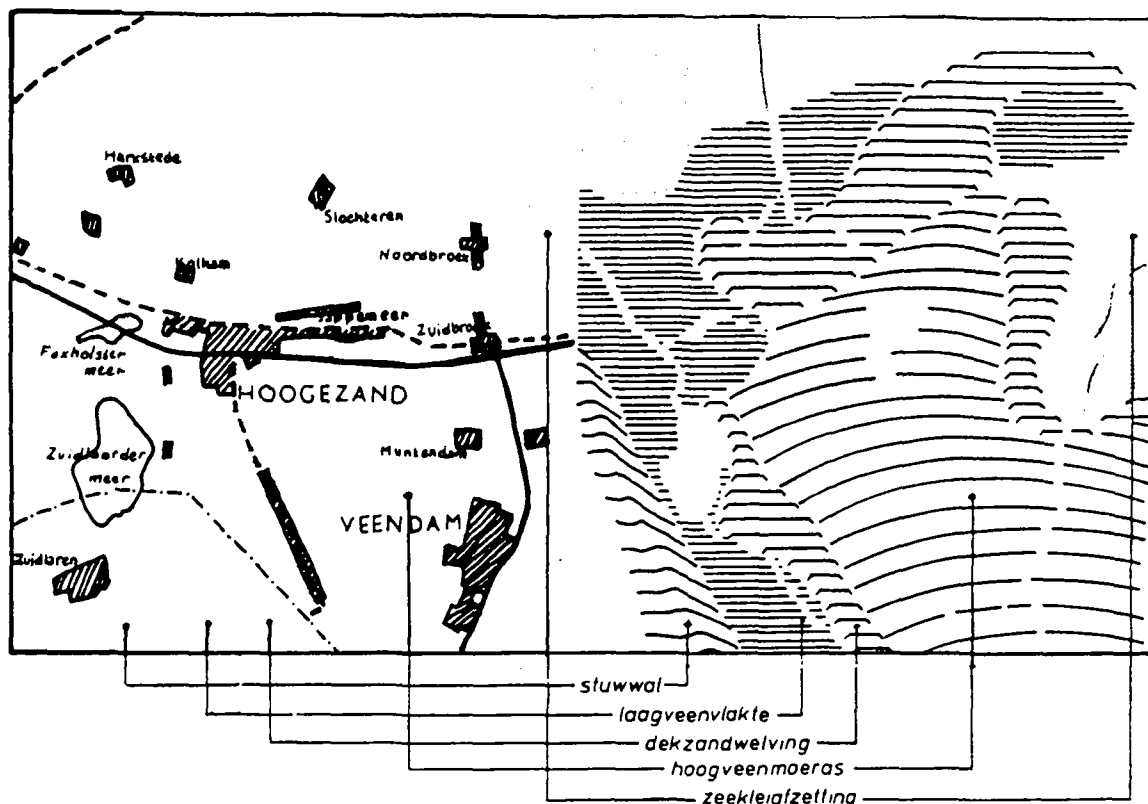


Fig.1. Geomorfologische situatie vóór de verveningen.
(Bron : Staatsbosbeheer/gemeente Hoogezand-Sappemeer, Ontwikkelingsplan voor de randzone Hoogezand-Sappemeer.)

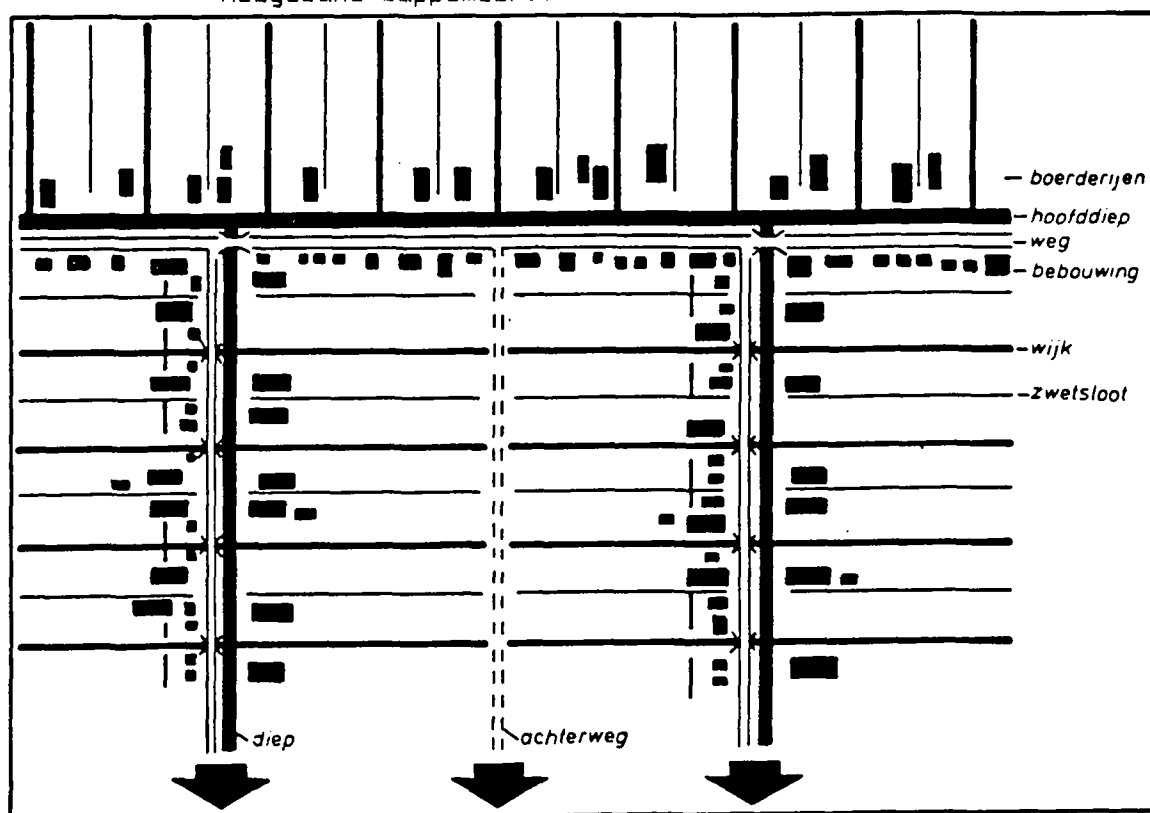
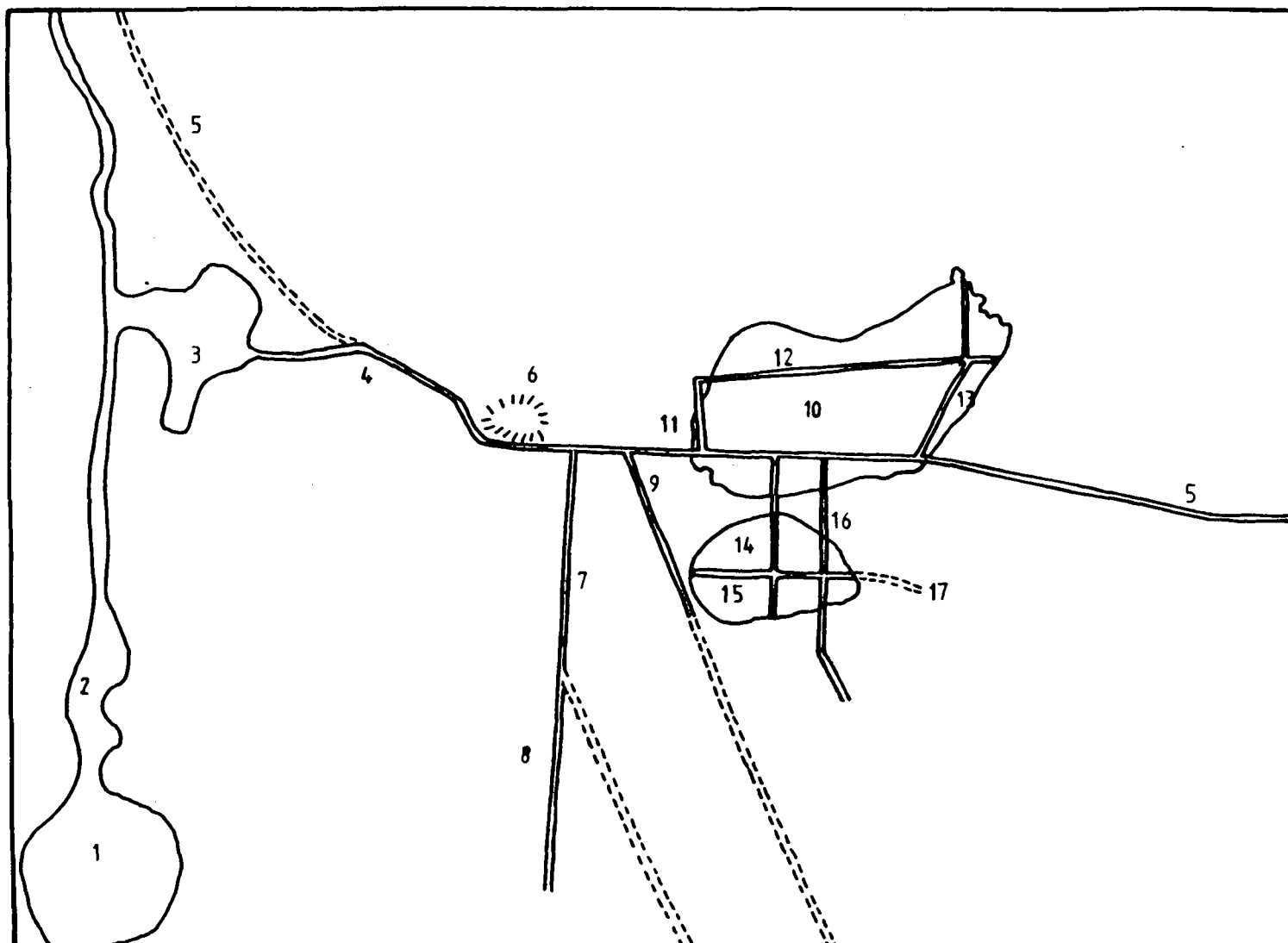


Fig.2. Schematische weergave van het veenkoloniaal nederzettingstype met een enkel kanaal.
(Bron : Staatsbosbeheer/gemeente Hoogezand-Sappemeer, Ontwikkelingsplan voor de randzone Hoogezand-Sappemeer.)



1. Zuidlaardermeer
2. Drentsche diep
3. Foxholstermeer
4. vergraven Abram's diepje
5. Winschoterdiep
6. Hooge Zand
7. Kielsterdiep
8. Nieuwe Compagniesterdiep
9. Kalkwijksterdiep
10. Sappemeer
11. Winkelhoeksterdiep
12. Achterdiep
13. Noordbroeksterdiep
14. Kleinemeer
15. Kleinemeersterdiep
16. Borgercompagniesterdiep
17. Tripscompagniesterdiep

— in 1648 bestaand
 - - - na 1648 gegraven

Schematisch overzicht van de kanalen rondom Hoogezand-Sappemeer n.a.v. de kaart van Edskens ±1648

Er ontstond een stelsel van evenwijdig lopende diepen waarlangs een weg werd aangelegd en de bebouwing zich concentreerde.

Eén van de grenzen van de gemeente Hoogezand-Sappemeer wordt gevormd door de Semslinie. Deze lijn is getrokken door de bekende landmeter Johan Sems om de geschillen te regelen omtrent de aanspraken van de Westerwoldse- en Drentse marken op het tussenliggende veengebied. De afvoer van de Drentse turf, die eerst via de moeilijk bevaarbare Hunze ging, gebeurde nu via het Kielsterdiep. Dit diep werd op Drentse bodem verlengd evenwijdig aan de Semslinie (Annerveensche Kanaal, 1770). Hiermee werd de positie van Hoogezand-Sappemeer versterkt.

3 Middelen van bestaan

3.1 Agrarisch grondgebruik

Kenmerkend voor de gemeenten in de Veenkoloniën, waarvan de gemeente Hoogezand-Sappemeer (in 1949 samengevoegd) deel uitmaakt is de afname van het aantal ha. grasland en een toename van de oppervlakte bouwland. Als oorzaken daarvan kunnen o.a. worden genoemd: de invoering van de kunstmest en de verbeterde afwateringsmethoden. Voor de toename van de akkerbouw speelt ook het omzetten van afgegraven veengronden in bouwlanden een rol.

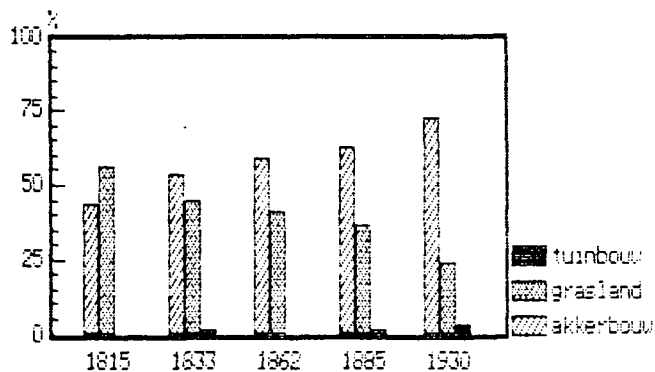
Agrarisch grondgebruik Hoogezand

jaar	% akker	% gras	% tuin	tot. opp. cultuurgrond (ha.)
1815	43,8	56,2		4442,52
1833	54,0	44,3	1,7	4476,29
1862	58,9	41,1		4659,07
1885	62,2	36,1	1,7	4692,68
1930	72,9	23,8	3,3	4608,40

Agrarisch grondgebruik Sappemeer

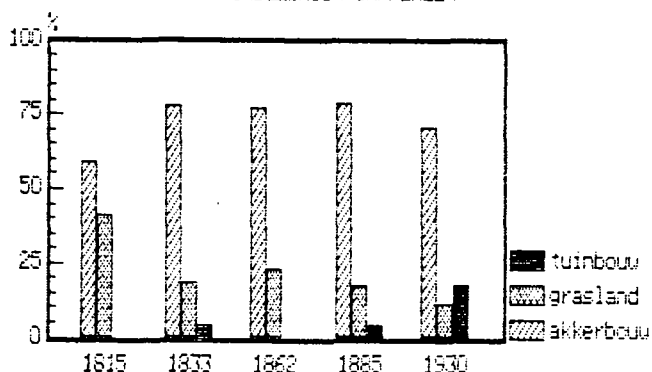
jaar	% akker	% gras	% tuin	tot.opp. cultuurgrond (ha.)
1815	59,3	40,7		1183,20
1833	77,6	18,6	3,8	1251,28
1862	76,8	23,2		1327,86
1885	79,1	17,2	3,8	1203,78
1930	71,1	11,7	17,2	1113,77

AGRARIÏSCH GRONDGEBRUIK HOOGEZAND



bron: E.W. Hofstee (1985)

AGRARIÏSCH GRONDGEBRUIK SAPPEMEER



bron: E.W. Hofstee (1985)

Tot de komst van de kunstmest gebruikte men naast de compost uit de stad Groningen ook stalmest voor de bemesting van het land. Een deel van de cultuurgrond (15%) was dus noodzakelijkerwijs in gebruik als grasland. Na de invoering van de kunstmest loopt dit percentage nog iets terug.

Opvallend voor de gemeente Sappemeer is het hoge percentage tuinbouwgrond in 1930. In 1912 werd een veilinggebouw aan de Kees de Haanstraat gebouwd. Hier werden groenten aangevoerd en verkocht, vooral in de richting Groningen en Duitsland. Het voormalig veilinggebouw is afgebroken. De toenmalige opslag- en verlaadruimten zijn nu in gebruik als tennishal. Ook opvallend voor Sappemeer is de grote totale oppervlakte cultuurgrond in 1862. Hofstee verklaart dit uit het gebruik van grond door de buurgemeente, wat bij de grond van Sappemeer werd opgeteld (in samenhang met een kleine oopervlakte cultuurgrond in Zuidbroek in dat zelfde jaar).

De gemeente Hoogezand laat in 1885 een hoog percentage grasland zien, nl. 36,1% (i.t.t. de 15% van de andere veengemeenten). De verklaring hiervoor is te vinden in het westelijk deel van de gemeente (Kropswolde en Wolfsbargo). Hier kwam namelijk veel grasland voor. Door de lage ligging was dit gebied minder geschikt voor de akkerbouw.

Door de slechte afwatering was het beheersen van de waterstand noodzakelijk. Hiervoor werden er in de polders (o.a. Kropswolder Buitenpolder en Polder Wolfsbargo en Nieuwe Compagnie) een aantal molens gebouwd. In de polder werd het water kunstmatig door de molens omhoog gebracht en via de afwateringskanaaltjes geloosd op het Winschoterdiep en/of het Zuidlaardermeer-Drentsche Diep. Deze molens zijn in de loop der tijd voor het merendeel afgebroken en/of vervangen door gemalen.

In de gemeente Hoogezand-Sappemeer komen de volgende molenpolders voor:

- Kropswolder buitenpolder
- Westerbroekster- Engelbertermolenpolder
- Westerbroekstermadepolder
- Polder Kleinemeer en Borgercompagnie-westkant
- Polder Kropswolde
- Polder de Nijverheid
- Polder Rustplaats
- Polder de Waker
- Polder Winkelhoeken
- Polder Wolfsbargo en Nieuwe Compagnie

Zoals uit paragraaf 2.2 al naar voren is gekomen had het graven van de kanalen invloed op de ontstane

verkavelingsstructuur.

Het verkavelingspatroon van de situatie rond 1850 is nog grotendeels herkenbaar. Het oosten van de gemeente laat een veenkoloniale verkaveling zien. De primaire ontginningslijnen lopen zuidoostelijk, nl. de kanalen gegraven vanuit het oude Winschoterdiep.

De hoek die de diepen maken met het Oude Winschoterdiep is een gevolg van de optimale graafrichting, tegen de helling van het onderliggende dekzand in, loodrecht op de hoogtelijnen. Op deze manier kreeg het gebied een min of meer natuurlijke afwatering.

De percelen zijn in samenhang met het ontginningsstelsel van kanalen en wijken, smal en langgerekt.

Het westelijk deel van de gemeente laat een strokenverkaveling zien met als primaire ontginningsbasis de lijn Foxhol-Kropswolde-Wolfsbarger, een zgn. dekzandwelling. De ontginningsrichting is oost-west (zijwaarts).

3.2 Niet-agrarisch grondgebruik

Landbouwverwerkende industrie

Toen halverwege de 18e eeuw de veenderij afnam nam langzamerhand de andere bedrijvigheid toe.

Ambachtslieden, winkeliers en landbouwers vestigden zich langs de oever van het kanaal. De dalgrond die achterbleef na de afgravingen bleek geschikt voor het verbouwen van boekweit, bonen, knollen en later ook aardappelen. Deze laatste waren grondstof voor de dan tot ontwikkeling komende aardappelmeelindustrie.

Grondlegger ervan was Willem Albert Scholten die in 1842 het aardappelmeelfabriekje Tonden in Foxhol stichtte. De keus van deze plaats werd bepaald door de zuiverheid van het water aldaar (Foxholstermeer).

Na een start vol financiële- en productieproblemen waren pas in 1850 de echte moeilijkheden achter de rug.. Het productieproces werd versneld, o.a. door het gebruik van stoommachines (i.p.v. paard, rosmolen en windmolen). Omstreeks 1870 bezat Scholten 6 fabrieken in het veenkoloniale gebied en één in Brandenburg (Duitsland). In 1889 had hij 24 bedrijven in eigendom, die overigens niet alle aardappelmeelfabrieken waren.

Rond 1891 ondergingen de aardappelmeelprijzen een zeer drastische daling. De ontevreden boeren begonnen zich rond de eeuwwisseling te verenigen in coöperaties. Zij stichtten eigen aardappelmeelfabrieken waarin hun eigen aardappelen werden verwerkt.

In 1898 werd de coöperatie "De Eendracht" te Kiel-Windeweer opgericht (het gebouw is verdwenen).

In Nieuwe Compagnie werd na 1900 "De Toekomst" opgericht, centraal gelegen in het toeleveringsgebied van de fabrieksaardappelen (zie invent. nr. 112).

Ook de graanbouw leidde tot de oprichting van industrieën. Na het oogsten bleven er grote hoeveelheden stro over. In de tweede helft van de 19e eeuw werden (o.a. in Hoogezand-Sappemeer) strokartonfabrieken gesticht. Van het stro werd karton gemaakt. Aan de Noorderstraat te Sappemeer staat nu nog de strokartonfabriek "Kappa-Scholten" daterend uit de 19e eeuw en gesticht door W.A. Scholten. Het oorspronkelijke produktiegebouw en de gebouwen voor opslag zijn duidelijk te onderscheiden (zie invent. nr. 76). Geleidelijk kwam naast stro ook oud papier als grondstof voor de strokartonfabriek in gebruik.

Scheepswerven

Het begin van de scheepvaart in de gemeente Hoogezand-Sappemeer ligt bij de turfschippers. Deze moesten de turf vervoeren die zij voor de huur van het stuk veen moesten betalen. Het vervoer naar de stad Groningen gebeurde met kleine schepen. Voor grotere afstanden, bv. over de Zuiderzee naar Holland, kwamen de tjalken en koffen in gebruik.

De schepen kwamen meestal terug met lading, vooral hout voor de scheepsbouw uit Hamburg (kromhouten, eiken en grenen balken).

Zo ontwikkelde zich een vrachtvaart. Hoofdzaak bleef de uitvoer van brandstof, maar later (door het zich uitbreidende areaal) ontstond er een grotere handel van aardappelen naar Duitsland. Steeds verder strekten zich de reizen uit met steeds grotere schepen.

Bijna alle schippers woonden in Sappemeer, bijna huis aan huis aan het Winschoterdiep. Hun woningen werden afgewisseld door de scheepshellingen die waren ontstaan door de grote behoefte aan schepen van allerlei soort. Na de bloeiperiode van de veenkoloniale zeevaart in het midden van de 19e eeuw braken moeilijker tijden aan. Als oorzaken daarvan kunnen genoemd worden de onvoldoende verbindingen tussen de veenkoloniën en de zee en het niet voorhanden zijn van het grote kapitaal (in tegenstelling tot het westen). Een andere belangrijke oorzaak was het in gebruik nemen van stoom. Men hield in de veenkoloniën ook te lang vast aan het zeilschip.

Ook van invloed was de teruglopende internationale handel na de Krimoorlog van 1853-1856. De vrachtprijzen werden slechter en de zeilvaarders kregen het steeds moeilijker. Het teruglopende aantal schepen illustreert deze teruggang.

Op 31 december 1858 telde de Nederlandse koopvaardijvloot 2072 schepen. Daarvan hoorden er 971 thuis in de provincie Groningen. Hoogezand telde in 1860 52 zeeschepen. Dit aantal was in 1890 verminderd tot 21. Sappemeer telde in 1860 63 zeeschepen en in 1890 nog slechts 18.

In Hoogezand en Sappemeer ging in 1878 het laatste houten schip te water. In 1880 werd het eerste ijzeren

schip gebouwd.

Om grotere schepen te kunnen bouwen werden verscheidene scheepswerven verplaatst naar de Groningse kant van de Martenshoekster sluis., nl. naar Foxhol, Westerbroek en Waterhuizen. De bruggen en hoogholtjes vormden nu immers een belemmering.

De werven Van Diepen, Pattje, Smit, Bodewes, die zich nu nog aan het Winschoterdiep bevinden, (in de jaren veertig/vijftig van deze eeuw omgegraven), lagen vroeger dus tussen de huizen in Hoogezand en Sappemeer.

Door de scheepvaart en de scheepsbouw ontstonden er veel nevenbedrijven die veel mensen werk verschafften, zoals zeilmakerijen, touwslagerijen, smederijen, mast- en blokmakerijen en houtzaagmolens. Er staat nu aan de Sluiskade W.Z. nog een pand waar vroeger dekkleden en scheepstuigerijen werden gemaakt.

Overige industrie

Naast de scheepswerven en de landbouwverwerkende industrieën zijn er in de gemeente Hoogezand-Sappemeer nog andere industrieën te noemen zoals:

- bandenfabriek Hevea; in 1904 in Sappemeer gestart, in 1910 aan het Kioldiep een grotere fabriek, niet echt tot volle bloei gekomen, nu bij Renkum een Heveafabriek (Heveadorp).
- gist- en spiritusfabriek aan het Kioldiep (1840) (afgebroken).
- stoommachine- en motorenfabriek, stoomketelmakerij en grofsmederij van E.J. Smit en Zn (na MIP-periode verplaatst naar Winschoterdiep).
- distilleerderij "De Vlijt" aan de Noorderstraat 326, gebouwd in 1839 als fabriek voor moutwijn (uit fabrieksaardappelen gemaakt), nu gebruikt voor woondoeleinden.
- gemeentelijke gasfabriek aan de Parkstraat, in 1904 verbouwd. Na de vondst van aardgas is de gasfabricage gestaakt. De toenmalige gebouwen zijn aangepast en verbouwd en worden nu door de E.G.D. gebruikt.

4 Infrastructuur

4.1 Landwegen

De wegenstructuur in de gemeente Hoogezand-Sappemeer wordt bepaald door :

- de aanwezigheid van dekzandwelvingen
- de aanwezigheid van gegraven kanalen en wijken
- de daaraan gelegen lintdorpen.

Rond 1850 zijn er al verschillende wegen verhard. De belangrijkste weg voor de gemeente is de weg van Groningen naar Winschoten, aangelegd langs het Winschoterdiep.

Een andere belangrijke weg is de, in 1850 verharde Kielsterzwarteweg. Deze werd aangelegd, in zuidoostelijke richting vanaf het Winschoterdiep, tussen het Kielsterdiep en het Kalkwijksterdiep als achterweg en als scheiding tussen de ontgonnen percelen. De weg buigt af in zuidwestelijke richting als verbindingsweg naar Zuidlaren.

Tussen 1850 en 1900 ging de verharding van het wegenstelsel door. In 1900 werd de Kielsterzwarteweg doorgetrokken richting Annerveensche Kanaal en in 1939 richting Stadskanaal. De weg Foxhol-Kropswolde-Wolfsbarge werd ook in deze periode verhard. In het noordwesten van de gemeente werden wegen verhard naar Westerbroek en werd de Borgweg verhard, de grens tussen de gemeenten Hoogezand-Sappemeer en Slochteren.

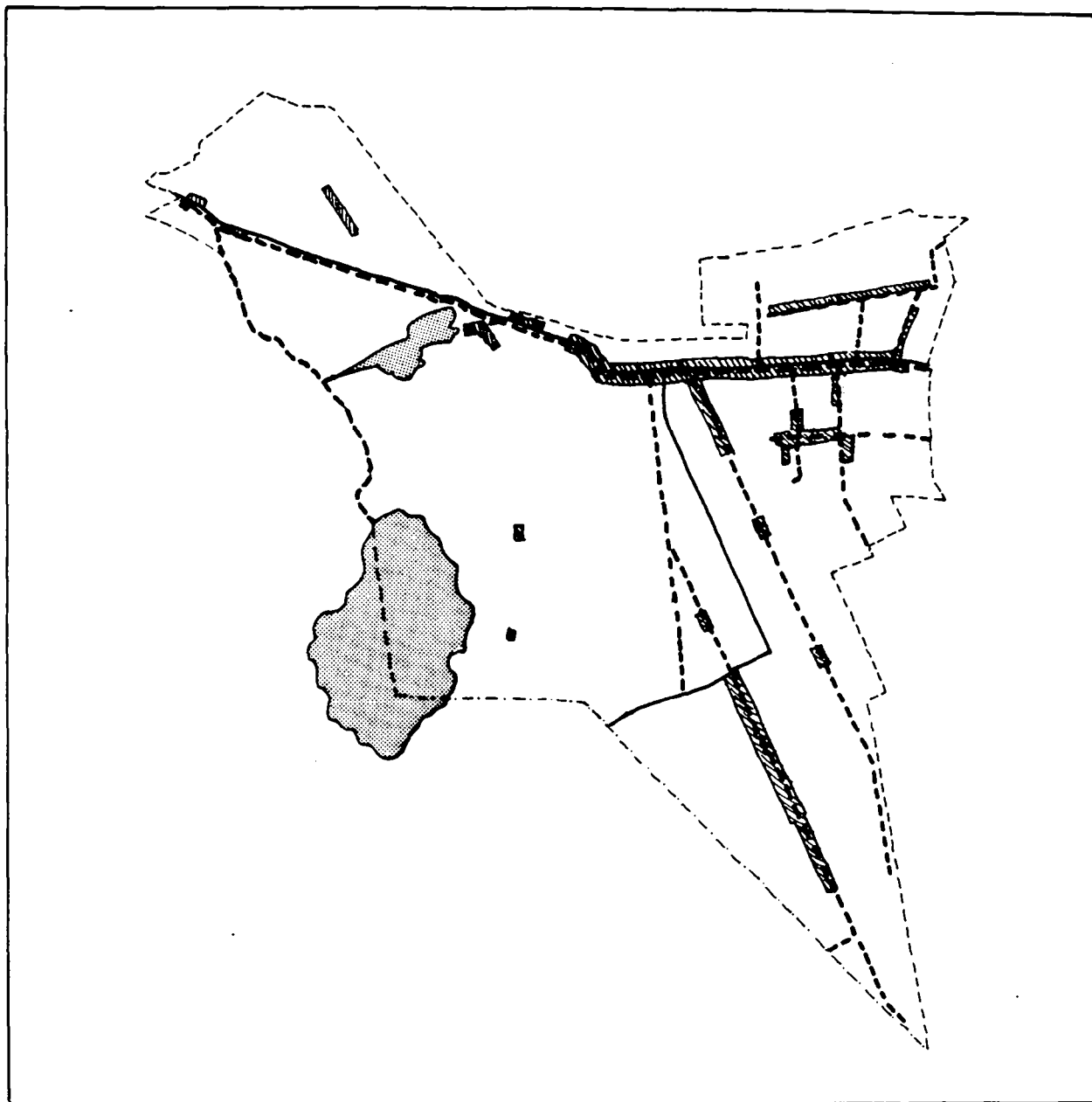
Tussen 1900 en 1940 vindt vooral uitbreiding van het verharde wegennet in de bebouwde kom plaats. Langs het Kielsterdiep wordt een verharde weg aangelegd en ook langs het Kalkwijksterdiep.

4.2 Waterwegen

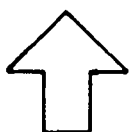
De waterwegen in de gemeente Hoogezand-Sappemeer zijn voornamelijk gegraven kanalen. Ze dienden voor het vervoer van turf naar o.a. de stad Groningen en van stadscompost terug. Tevens hadden de kanalen en wijken een afwateringsfunctie voor de turfgraverij.

In de gemeente Hoogezand-Sappemeer komen de volgende waterwegen voor:

- Achterdiep (gegraven in 1631)
- Borgercompagniesterdiep (gegraven in 1647)
- Drentsche Diep (natuurlijk)
- Foxholstermeer (natuurlijk)
- Kalkwijksterdiep (vanaf 1632 in fasen gegraven)
- Kielsterdiep (vanaf 1637 in fasen gegraven)

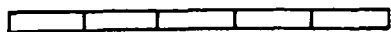


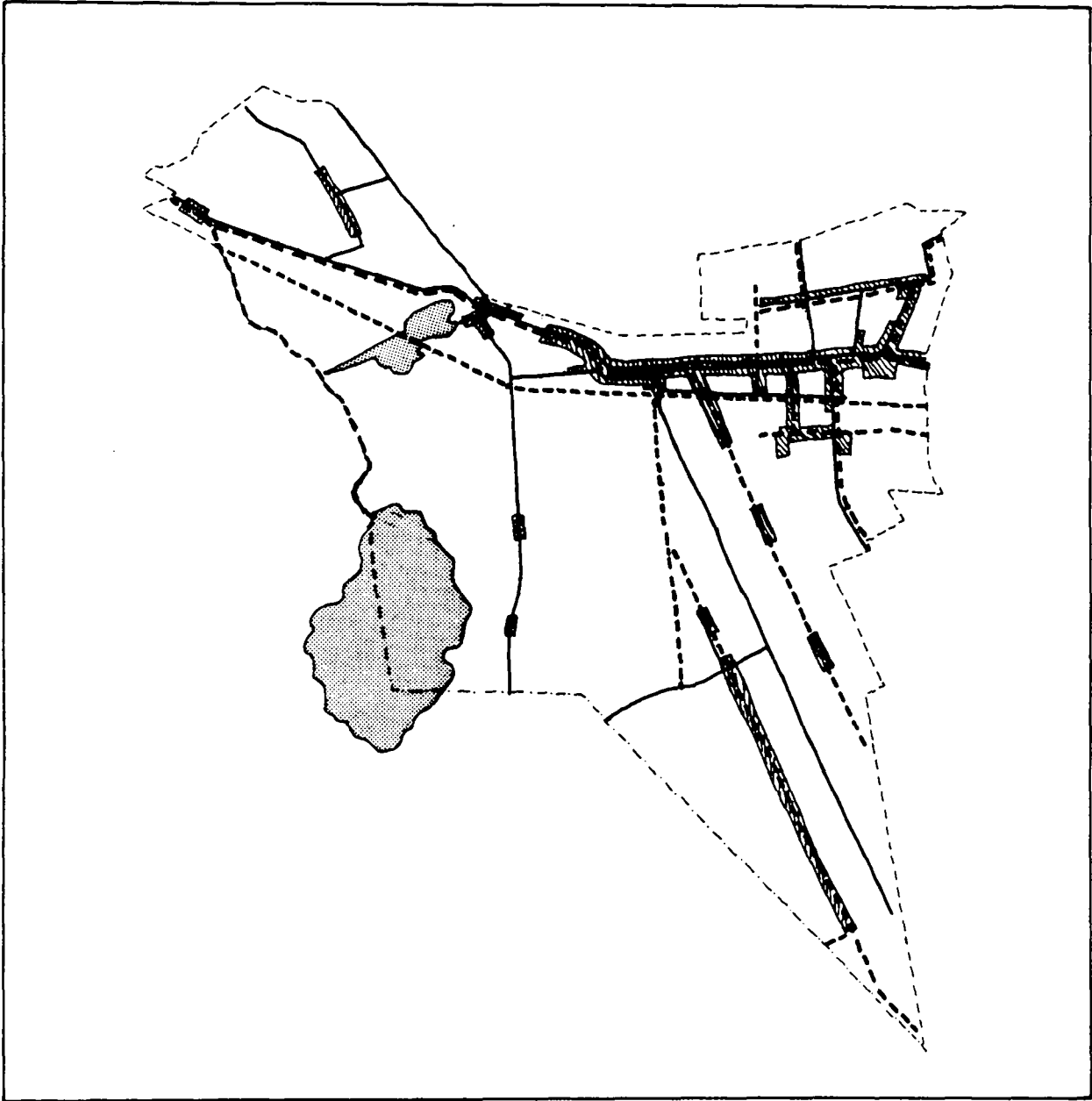
± 1850



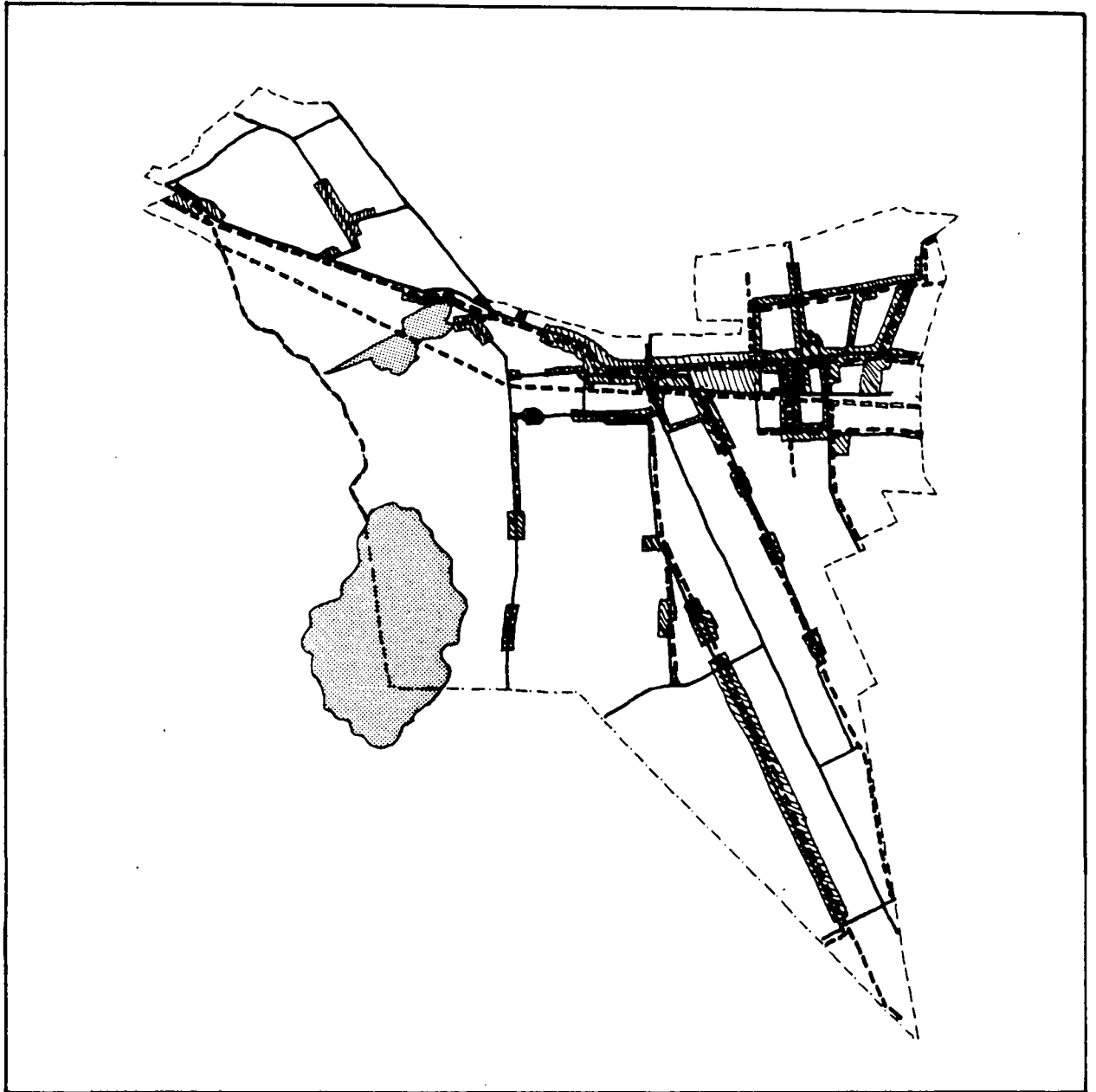
GEMEENTE
HOOGEZAND
SAPPEMEER

- provinciegrens
- gemeentegrens
- - - - - waterweg
- verharde landweg
- spoorlijn
- water
- ▨ bebouwing





± 1900



± 1940

- Nieuwe Compagniesterdiep (gegraven in 1637)
- Winkelhoeksterdiep (gegraven in 1617, nu gedempt)
- Winschoterdiep (gegraven in 1618, omgelegd jaren '40/'50, in centrum gedempt jaren 60)
- Zuidlaardermeer (gedeeltelijk) (natuurlijk)

De belangrijkste waterweg in de gemeente Hoogezand-Sappemeer is het Winschoterdiep. Een in fasen gegraven kanaal. In 1618 werd het Sappemeer drooggelegd en werd er daarna een kanaal doorheen aangelegd.

In eerste instantie werden vanuit Sappemeer diepen naar het noorden gegraven (Winkelhoeksterdiep en Jagerswijk en evenwijdig aan het Winschoterdiep het Achterdiep). Later werden over de gehele lengte Hoogezand-Sappemeer diepen gegraven in zuidoostelijke richting (Borgercompagniesterdiep, Kalkwijkster-diep, Kielsterdiep).

De uit verveningen voortvloeiende intensieve scheepvaartbeweging maakten dat de kanalen tot ver in de jaren vijftig van de 20ste eeuw werden gebruikt. Voor de turfwinning kwam een rederij- en scheepsbouwactiviteit in de plaats. Na de Tweede Wereldoorlog was het snel gedaan met de transportfunctie van de kanalen en wijken. Hoogezand dempte het Winschoterdiep waaraan zij het ontstaan te danken heeft (in jaren 40/50 werd het Winschoterdiep omgelegd). Slechts de hoofdwaters behielden hun functie voor de afvoer van industrieel afvalwater en de nieuwbouw van coasters. Vele dwarswijken werden nadien gedempt (bv. Kalkwijksterdiep in 1967).

De aanwezigheid van waterwegen heeft geleid tot het bouwen van infrastructurele elementen als bruggen en sluizen. Met het verloren gaan van de scheepvaartfunctie van de kanalen nam ook de betekenis van de bruggen af. In de jaren zestig van de 20ste eeuw werden de bruggen vaak vervangen door dammen die het beeld van de langgerekte kanalen veelal verstoorden.

De bruggen die in de gemeente Hoogezand-Sappemeer nog bewaard zijn gebleven geven nog enigszins een beeld van de periode 1850-1940. Zo is er aan de Noorderstraat, aan het Winschoterdiep te Sappemeer, bij huisnummer 308 een ijzeren voetgangersdraaibrug te zien, naast een scheepswerf gelegen (invent. nr 69). De brug is niet geheel origineel meer maar enkele onderdelen zijn nog wel origineel. Vaak gebruikte men voor de bruggen materialen die ook in de scheepswerven werden gebruikt. Zo werd in de periode van 1870 tot 1915 (begin van de industrialisatie) steeds meer met staal gewerkt. De draaibrug werd vaak toegepast omdat deze eenvoudig te bedienen was en minder problemen gaf bij het passeren van zeilschepen dan een ophaalbrug. Deze ophaalbruggen hadden vaak een stalen opbouw. Ter plaatse van sluizencomplexen werden meestal

ophaalbruggen gebouwd, waarschijnlijk omdat deze minder ruimte in beslag zouden nemen dan draaibruggen. Een voorbeeld hiervan is te vinden in Kiel-Windeweer aan de Sluisweg. Hier bevindt zich een sluis uit 1850 die oorspronkelijk drie deuren had maar nu nog slechts twee deuren heeft (invent. nr. 113). De sluiswachterswoning is nog bewaard gebleven (invent.nr. 114).

En ander type brug die in de veenkoloniën veel voorkwam en waarvan er nu nog enkele bewaard zijn gebleven, is het hoogholtje, een voetgangersbrug over het water. De bewoners in de omgeving van het hoogholtje moesten vaak voor het onderhoud van deze bruggen zorgen. Rond 1900-1910 werd dit onderhoud een taak van de gemeente. Een voorbeeld van een hoogholtje is te zien aan het Achterdiep ten noorden van Sappemeer (invent.nr. 9).

4.3 Spoorwegen

Het vervoer over water krijgt eind 19e eeuw grote concurrentie van het vervoer over land. Op 1 mei 1868 werd de spoorlijn tussen Groningen en Winschoten in gebruik genomen. Deze lijn was aangelegd door de Staat, ten zuiden van het Winschoterdiep. Een half jaar na de openstelling was het mogelijk door te reizen naar Nieuwe Schans. De aansluiting op het Hannoverse spoorwegnet kon nog niet zo gemakkelijk plaats vinden. Er moest daartoe een dure en ingewikkelde overbrugging over de Eems komen. Er werd acht jaar aan gebouwd en toen kon de lijn worden doorgetrokken.

De kooplieden uit Groningen waren erg tevreden met deze verbinding. Deze leverde in ieder geval een stijgend goederen- en reizigersvervoer op. Ook voor Hoogezand was de spoorlijn van betekenis. Het station van Hoogezand, in 1868 gebouwd, is in 1989 afgebroken (invent. nr. 52). In 1914 werd het bestaande spoor verdubbeld tot Zuidbroek.

4.4 Overig vervoer

In de gemeente Hoogezand-Sappemeer zorgden de beurt- en vrachtschippers veelal voor het vervoer van goederen naar de stad Groningen. Ook de zgn. boderijsers zorgden voor het goederenvervoer in deze gemeente. Zij gingen met de hondekar of met paard en wagen, en later per vrachtwagen, naar de stad Groningen. Men kon bestellingen opgeven die uit de stad werden gehaald en aan huis werden afgeleverd. In alle dorpen behalve in Waterhuizen en Wolfsbarge waren boderijsers actief.

In juni 1924 opende de GADO (Groninger Autobusdienst Onderneming) een busdienst op het traject Groningen-Zuidbroek. Langs het Oude Winschoterdiep reden de busjes, bestemd voor 12 personen, via Waterhuizen-

Martenshoek-Hoogezand-Sappemeer naar Zuidbroek. De belangstelling hiervoor was groot. Op 1 november 1924 was de huurtijd van de garage in de stad Groningen om en zocht men naar een centralere stalling. Voorlopig kon men de bussen bij caféhouder Topper aan het Winschoterdiep onderbrengen.

De Franse-en Rijks-dagnormaalschool aan de Hoofdstraat in Hoogezand (eigendom van de gemeente) kon als garagewerkplaats en woonhuis worden ingericht voor een periode van drie jaar.

In 1925 werd de lijn Groningen-Bareveld in gebruik genomen, nl. via Hoogezand-Sappemeer-Zuidbroek-Muntendam-Veendam en Wildervank.

5 Nederzettingsstructuur

5.1 Algemeen

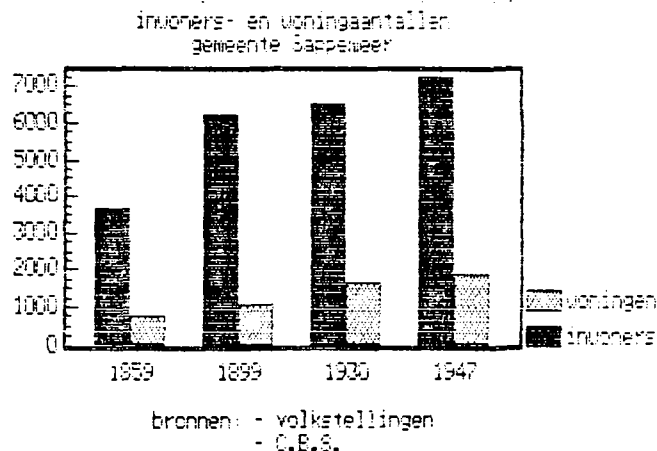
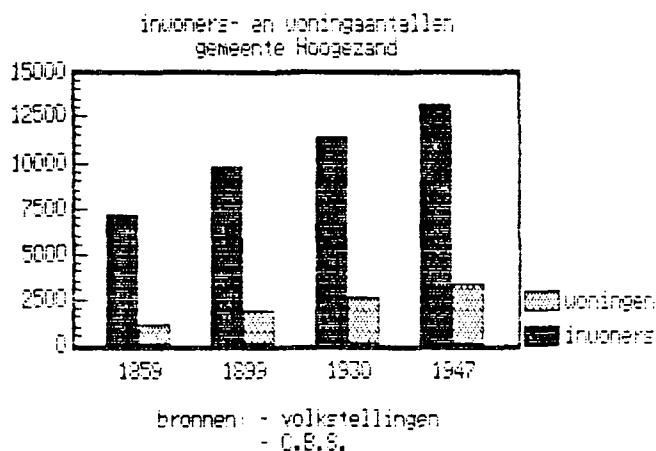
In de gemeente liggen zeven dorpen waarvan Hoogezand-Sappemeer het hoofddorp is. De vroegere dorpen Foxhol en Martenshoek en de buurten Foxham, Kleine Meer, Achterdiep en Jagerswijk zijn aan de bebouwing van Hoogezand-Sappemeer vastgegroeid en worden niet als afzonderlijk dorp besproken. Alle dorpen, behalve Waterhuizen en Westebroek, zijn lintdorpen. In deze paragraaf wordt een beeld geschetst van de bevolkings- en woningaantallen.

inwoners

jaar	1859	1869	1879	1899	1930	1947	1987
HZ	7090	7280	7930	9788	11429	13194	
SM	3617	4048	4400	6177	6504	7224	
totaal	10707	11328	12330	15905	17933	20418	34741

woningen

jaar	1859	1899	1930	1947	1987
HZ	1106	1906	2619	3292	
SM	742	1070	1651	1870	
totaal	1848	2976	4370	5162	13098



Tot 1987 laat het inwonersaantal van de gemeenten Hoogezand én Sappemeer een stijgend verloop zien. Voor de MIP-periode geldt dat de toename voor beide gemeenten het grootst is tussen 1879 en 1899, nl. ongeveer 1800

per 10 jaar. Hoogezand blijft de jaren daarna met dat aantal toenemen. De toename van Sappemeer is echter veel minder sterk. Eén van de redenen van de grote toename van Hoogezand is waarschijnlijk de grotere werkgelegenheid die veroorzaakt werd door de bloei van de Scholtenfabrieken aan het einde van de 19e eeuw. De woningvoorraad van Hoogezand neemt het meest toe in de periode 1859-1899, in Sappemeer in de periode 1899-1930.

De woningbezetting daalt in Hoogezand van 6.4 in 1859 tot 3.7 personen per woning in 1899. In de dertig jaren er na worden er 800 huizen bijgebouwd. De woningbezetting is in 1930 gestegen tot 4.4. en daalt daarna tot 2.7 in 1987.

Ook de woningvoorraad van Sappemer neemt toe. De grootste toename valt in de periode 1899-1930. De woningbezetting daalt van 4.9 in 1859, via 3.9 in 1930 naar 2.7 in 1987.

5.2 Nederzettingsstructuur per dorp

HOOGEZAND-SAPPEMEER

Voor 1850

De plaats Hoogezand-Sappemeer is het belangrijkste lint in de gemeente Hoogezand-Sappemeer en strekt zich uit langs het Winschoterdiep (zie 2.2). Door de aanleg van het diep worden de twee dorpen met elkaar verbonden en groeien naar elkaar toe. Omstreeks 1850 vormen ze samen één lang dubbel lint, d.w.z. met bebouwing aan beide kanten van het kanaal (de huidige Sluiskade, Meint Veningastraat, Hoofdstraat en Noorderstraat), met kleine uitlopers langs het Kalkwijkster-, Borgercompagniesteren Noordbroeksterdiep.

Ten westen van de zogenaamde Drukke Buurt, het gedeelte van Hoogezand ter hoogte van de bocht in het Winschoterdiep, sluit Foxham aan. In het noordoosten ligt het Achterdiep dat uit een enkele lintbebouwing bestaat van het Winkelhoeksterdiep tot de Noordbroekstervaart. Aan dit laatstgenoemde kanaal bevindt zich een kleine strook boerderijen, de Jagerswijk. Rond 1637 wordt het ten zuiden van het Sappemeer gelegen Kleine Meer drooggelegd. In de loop van de 17e en 18e eeuw vormt zich hier een kleine gemeenschap in de omgeving van twee buitenoorden, Vosholen (afgebroken) en Welgelegen (1655).

De bebouwing van Hoogezand-Sappemeer en haar buurten bestaat hoofdzakelijk uit boerderijen, arbeidershuisjes en kleine middenstandswoningen. In het lint liggen verschillende kerken. In 1655 krijgt Sappemeer aan het hoofddiep een N.H.-kerk (invent.nr. 64), op kosten van de stad Groningen. Hoogezand volgt in 1669 (invent.nr.29).

1850-1900

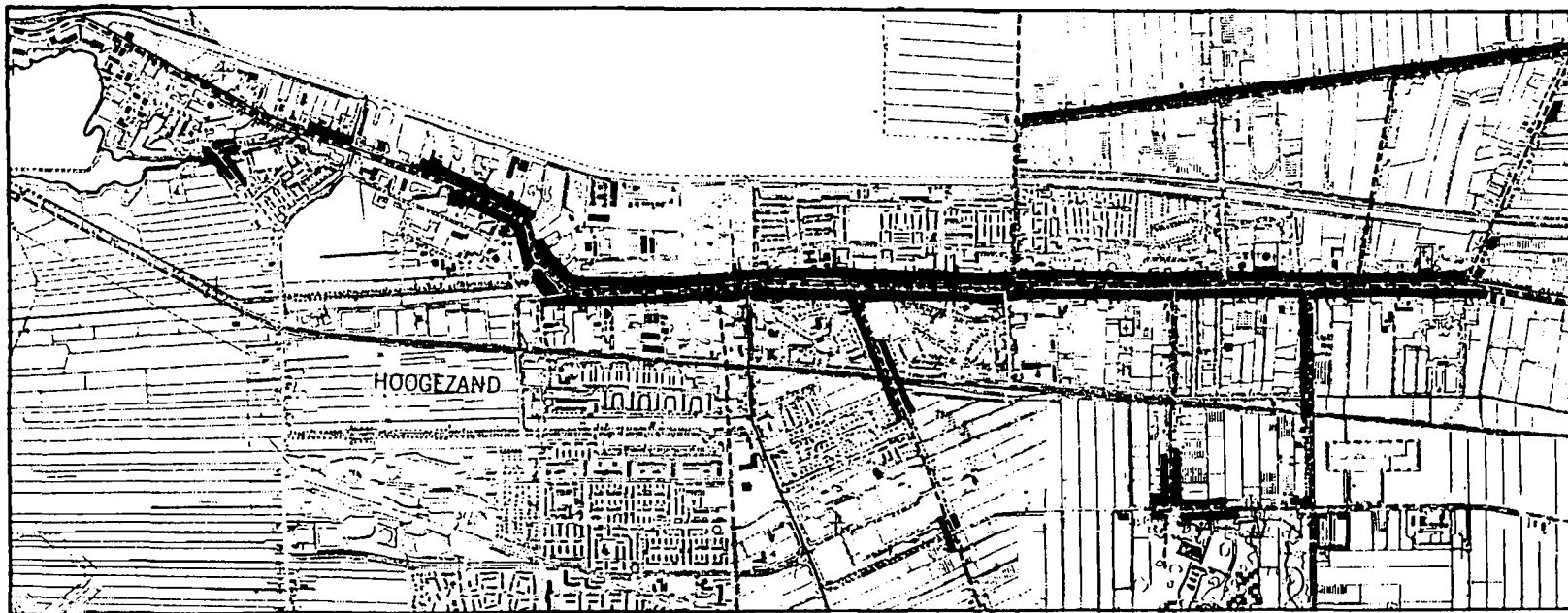
Essentiëel voor de ontwikkeling van Hoogezand-Sappemeer in de tweede helft van de 19e eeuw is het systeem van kanalen geweest, dat in de 17e eeuw ten behoeve van de vervening zijn gegraven. De kanalen vormen samen met de 1868 aangelegde spoorlijn een soort grid van transportwegen, waarlangs de plaats zich uitbreidt.

De bloei van de aardappelmeelindustrie, de strokartonfabrieken en de scheepsbouw doen het inwonertal, en dus de woningbehoefte, stijgen (zie 5.1). De bebouwing, bestaande uit boerderijen en arbeidershuisjes, spreidt zich o.a. langs het verharde Noorbroeksterdiep, het Kleine Meersterdiep, de Kees de Haanstraat, het Kalkwijksterdiep en de Kerkstraat uit. Ook Martenshoek en Foxham groeien iets. In de tweede helft van de vorige eeuw vestigen zich industrieën tussen het Winschoterdiep en de spoorlijn, zoals scheepswerven (invent.nr.69), de daarbij behorende nevenbedrijven, molens en distilleerderijen (invent.nr.75) (zie 3.2). Tijdens deze periode worden in de kern van het dubbeldorp eveneens een aantal openbare gebouwen geconstrueerd, zoals het gemeentehuis van Hoogezand aan de Hoofdstraat (ca.1860, invent.nr.31) en de R.K.-kerk (1873, invent.nr.59), de Rijks H.B.S. (1868, invent.nr.63) en de Doopsgezinde kerk (invent.nr.58) aan de Noorderstraat.

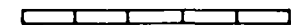
1900-1940

In de eerste helft van deze eeuw vindt er opnieuw een uitbreiding volgens het grid plaats. De Noordbroekstervaart wordt nu langs beide kanten bebouwd met hoofdzakelijk arbeiderswoningen, evenals de Slochterstraat, het Kleine Meersterdiep, de Spoorstraat en het Kalkwijksterdiep. Langs het Winkelhoeksterdiep en de Heerenstraat worden aan één zijde arbeiderswoningen gebouwd terwijl langs de Borgercompagniestraat en het spoor eveneens aan één zijde losstaande, rijkere burgerwoningen worden neergezet. Tussen Kerkstraat en Kalkwijksterdiep wordt een verharde weg aangelegd, de Nieuwe weg, die direkt aan weerszijden woningbouw krijgt. Martenshoek groeit bijna aan Kropswolde vast en Foxham sluit bij Foxhol aan.

Ten zuiden van Martenshoek legt men tegen het einde van de jaren twintig de Burgemeester van Royenstraat aan, die de hoofdweg van Kropswolde met de Kerkstraat verbindt. Langs de Burg. van Royenstraat wordt in de jaren dertig en veertig sociale woningbouw gepleegd, voornamelijk twee-onder-één-kap types. In het westelijk gedeelte verbreedt de straat zich, zodat een langgerekt, zeshoekig pleintje wordt gevormd. Aan dit pleintje staan drie verschillende soorten twee-onder-één-kap woningen met Amsterdamse School-elementen. De detaillering van de huizen door middel van siermetselwerk en accentuering



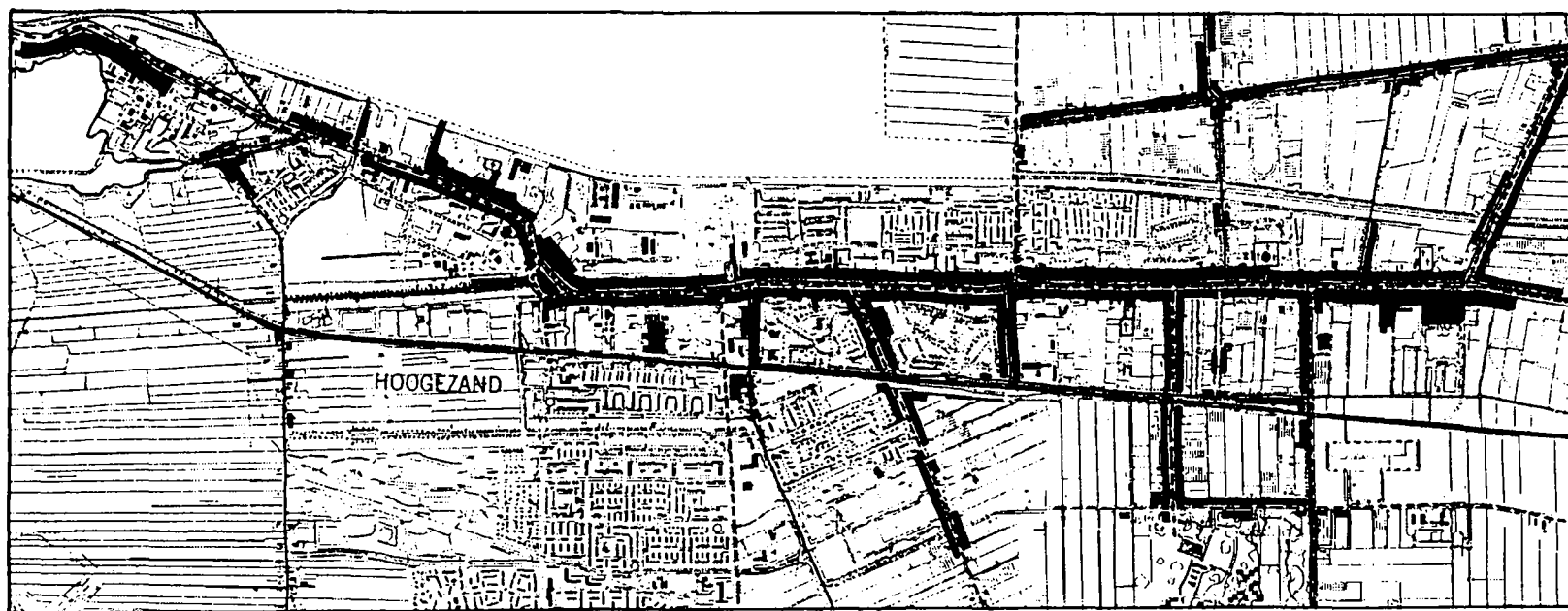
↑
HOOGEZAND
SAPPEMEER



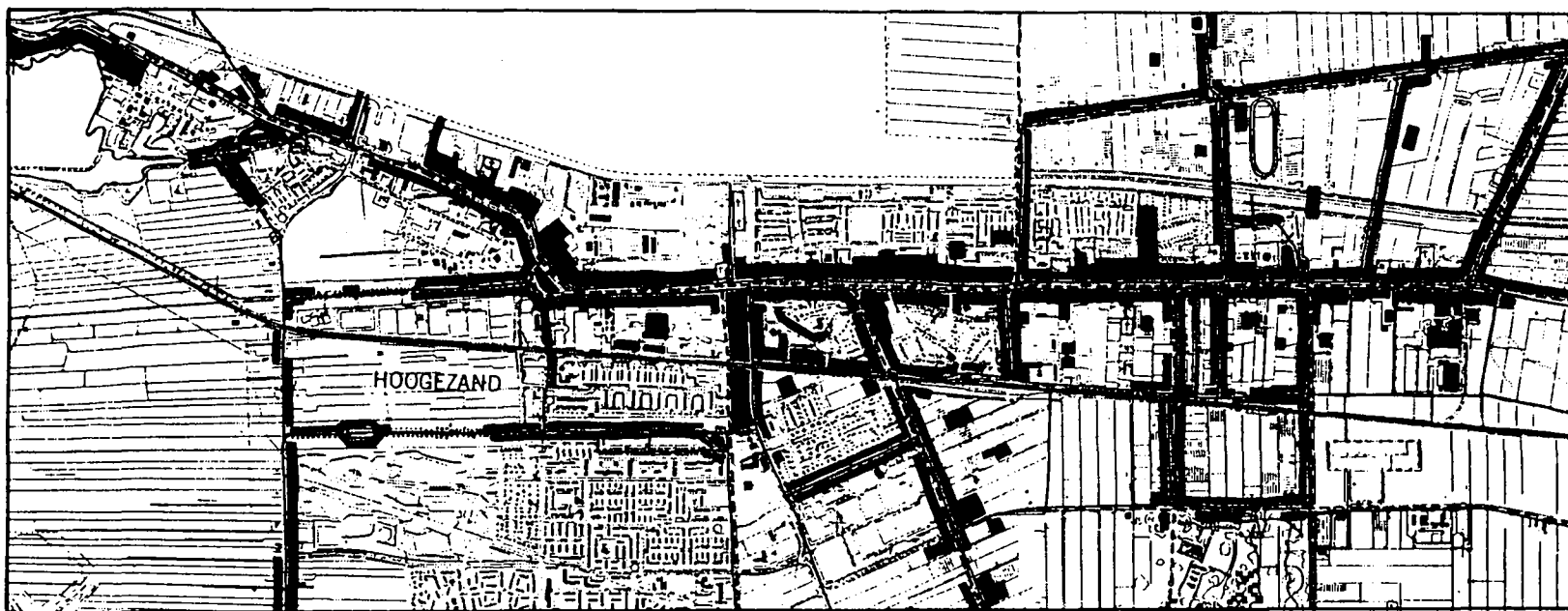
1.25 km

- bebouwing
- - - waterweg
- verharde landweg
- onverharde landweg
- spoorlijn

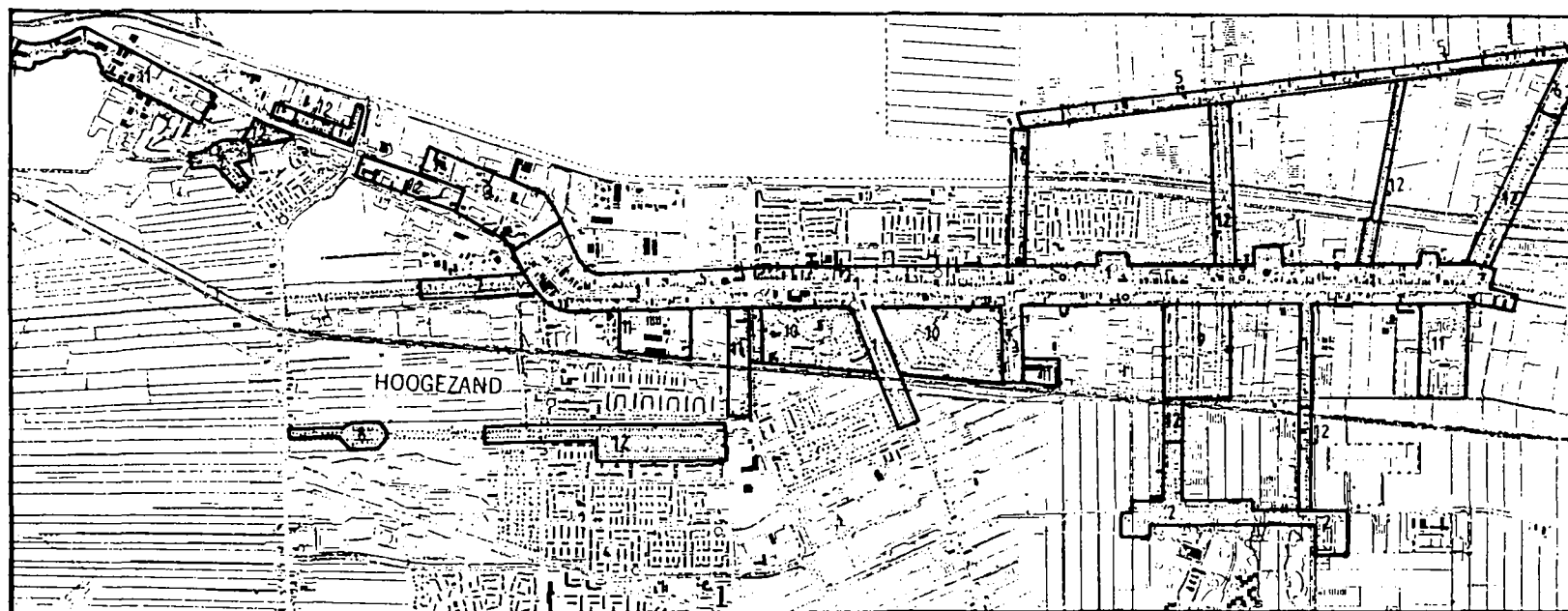
± 1850



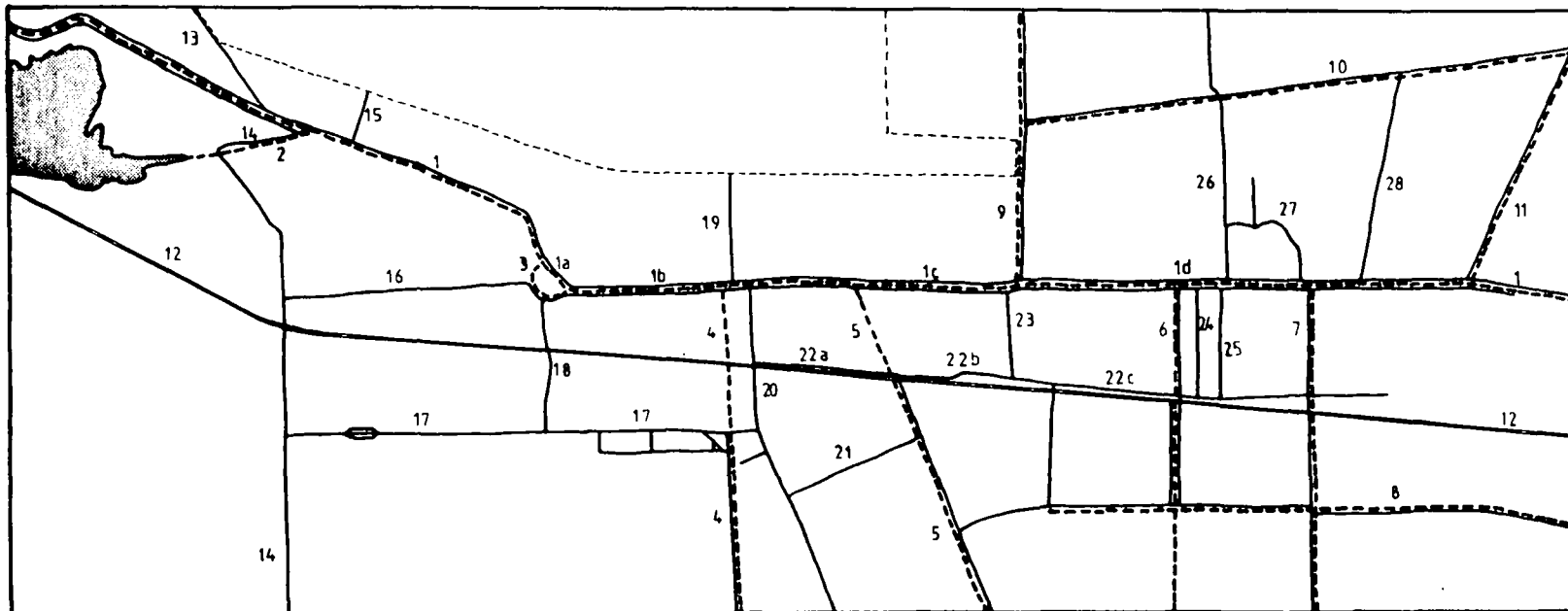
± 1900



± 1940



1. oude kern Hoogezand-Sappemeer
2. Kleine Meer
3. Foxham
4. Foxhol
5. Achterdiep
6. Jagerswijk
7. Martenshoek
8. Burg. van Royenstraat
9. uitbreiding Sappemeer-Kleine Meer
10. Parkwijk
11. industrie
12. uitbreiding 20e eeuw



NAMEN VAN STRATEN EN DIEPEN



GEMEENTE
HOOGEZAND - SAPPEMEER

1,25 km

- gemeentegrens
- == spoorlijn
- verharde landweg
- - - waterlijn
- water

- | | |
|--|--|
| 1. Winschoterdiep met trekweg | 14. weg Groningen-Foxhol-Kropswolde |
| a. Sluiskade | 15. Rengerslaan |
| b. Meint Veningastraat | 16. weg naar Martenshoek, nu Julianalaan |
| c. Hoofdstraat | 17. Burgemeester van Royenlaan |
| d. Noorderstraat | 18. Spoorstraat, Martenshoek |
| 2. verbindend diep Foxholstermeer-Winschoterdiep | 19. Knijpslaan |
| 3. Drukke Buurt | 20. Kerkstraat |
| 4. Kielsterdiep met weg | 21. Nieuwe weg |
| 5. Kalkwijksterdiep met weg | 22. a. Parallelweg |
| 6. Kleinemeesterdiep met weg | b. Stationsstraat |
| 7. Borgercompagniesterdiep met weg | c. Middenstraat |
| 8. Tripcompagniesterdiep met weg | 23. Kees de Haanstraat |
| 9. Winkelhoeksterdiep met weg | 24. Lutherse kerkstraat |
| 10. Achterdiep met weg | 25. Wilhelminastraat |
| 11. Noordbroeksterdiep met weg | 26. Slochterstraat |
| 12. spoorlijn Groningen-Nieuwe Schans | 27. Parkstraat |
| 13. Borgweg | 28. (verl.) Heerenstraat |

van de open ruimte door middel van beplanting maken dat dit deel van de Burg. van Royenstraat zich van het overige deel onderscheidt. Helaas verkeren een aantal van de woningen nu in een matige bouwkundige staat. Naast deze lineaire bebouwingsexpansie en uitbreiding van het grid worden de tussenliggende gebieden ingevuld. In het gebied ten noorden van het Kleine Meer, tussen spoor en Noorderstraat, worden een drietal wegen, de Lutherse Kerkstraat, de Jan ten Catestraat en de Wilhelminastraat aangelegd. De twee eerstgenoemde straten worden in de jaren dertig bebouwd met vrijstaande burgerwoningen, waarvan de rooilijn ca. 2 meter van de weg af ligt. De Wilhelminastraat wordt na de Tweede Wereldoorlog volgebouwd. De strook tussen Kielsterdiep en Kerkstraat wordt hoofdzakelijk door bedrijven bezet. Het gebied ten oosten hiervan, gelegen tussen Parallelweg, Stationsstraat, Kerkstraat, Kees de Haanstraat en Hoofdstraat wordt vanaf de jaren twintig opgevuld. Dit is in tegenstelling met andere plaatsen die aan een spoorlijn gelegen zijn, waar men het gebied tussen de oude kern en het station direkt na de aanleg van de spoorlijn volbouwde.

In de jaren twintig en dertig wordt het westelijke gedeelte volgebouwd, in de jaren veertig en vijftig het oostlijke deel. Op de plek waar vroeger de Marechaussee-kazerne en een aardappelmeelfabriek stonden en op de open plekken langs het spoor worden een tachtigtal villa's gebouwd met Amsterdamse School-elementen en hier en daar Delftse School-kenmerken. In de parkachtige wijk worden korte straten afgewisseld door lange, bochtige wegen langs een grasveld of vijver waaraan de particuliere woningen gesitueerd zijn. Waarschijnlijk is voor deze uitbreiding wel een verkavelingsplan opgesteld, maar geen gedetailleerd stedenbouwkundig plan. Vanwege haar speciale karakter wordt dit gedeelte van Hoogezand-Sappemeer als bijzonder gebied aangeduid. Door de demping van het Hoofddiep en de aanleg van een winkelcentrum en nieuwe woonwijken in de jaren 1950-1970, die qua bebouwing en qua stratenpatroon in het geheel niet met het oorspronkelijke karakter overeenkomen, heeft Hoogezand-Sappemeer zijn oude structuur totaal verloren.

FOXHOL

Foxhol is een klein dorp dat in het noordwesten bij Hoogezand-Sappemeer aansluit. Het ligt in het veenachtige gebied tussen het Foxholstermeer en het Winschoterdiep, dat vanaf 1624 is verveend. In het midden van de vorige eeuw bestaat Foxhol uit zo'n twintig arbeidershuisjes die gegroepeerd staan rondom de kruising van het kanaaltje dat het meer met het diep verbindt (na W.O.II gedempt) en de zandweg die van Kropswolde, via Foxhol en over het Winschoterdiep naar Groningen leidt. De komst van Scholten's

aardappelmeelindustrie in 1842, iets ten noorden van het dorp, veroorzaakt geen sterke groei van het inwoneraantal en uitbreiding van het aantal woningen. De meeste arbeiders vestigen zich waarschijnlijk in Hoogezand-Sappemeer.

In de eerste helft van deze eeuw breidt Foxhol zich uit in de richting van het Winschoterdiep, aan de noordzijde van het verbindingskanaaltje. Aan de overzijde, de noordkant van het Winschoterdiep komt ook steeds meer bebouwing die aansluit op Foxham. Daarnaast breidt het Scholtencomplex zich zodanig uit dat het Foxhol geheel gaat domineren.

KROPSWOLDE EN WOLFSBARGE

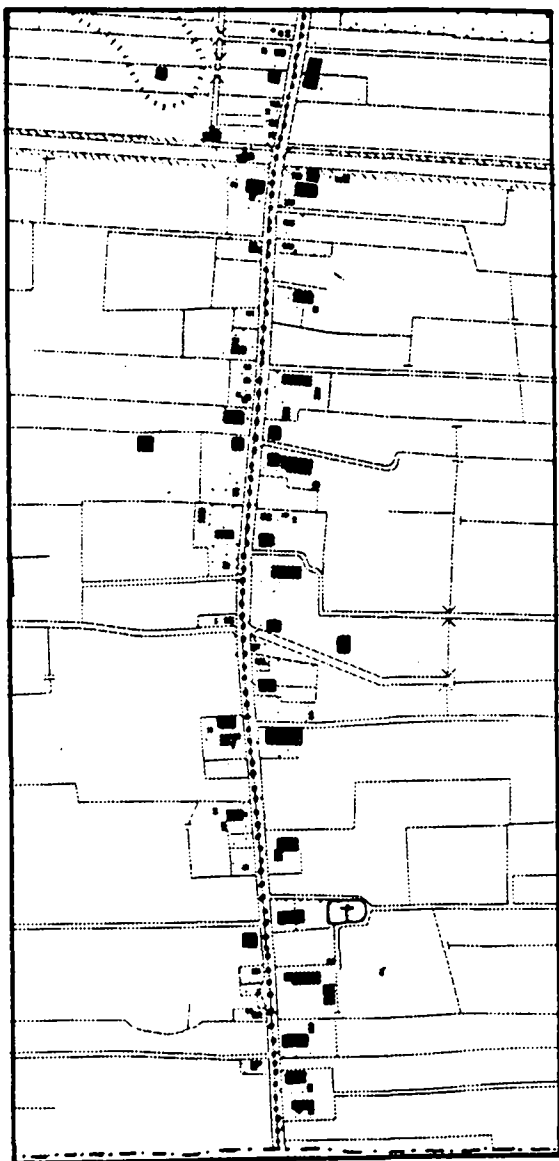
De dorpen Kropswolde en Wolfsbarge liggen beide ten zuidwesten van Hoogezand-Sappemeer. In tegenstelling tot de andere veenkoloniale dorpen in de gemeente zijn zij vanuit Drenthe verveend (zie 2.2). Langs de weg over de pleistocene dekzandwellingen, ten oosten van het Zuidlaardermeer, bevinden zich rond 1850 twee randveenontginningsdorpen.

Kropswolde, in het noorden, heeft een dubbele strook bebouwing bestaande uit boerderijen van het Oldamstertype, die iets achteruit liggen, en woonhuizen, voornamelijk arbeiderswoningen van het type krimpjes en vrijstaande burgerwoningen, die dicht op de weg staan waartussen een kerk is gesitueerd (ca.1773, invent.nr.89). Aan de oostzijde van de hoofdlint, en evenwijdig hieraan, ligt een tweede strook boerderijen die typerend is voor randveenontginningen. Rond 1900 wordt de hoofdweg verhard en breidt de lintbebouwing bestaande uit boerderijen en enkele arbeiderswoningen zich iets uit.

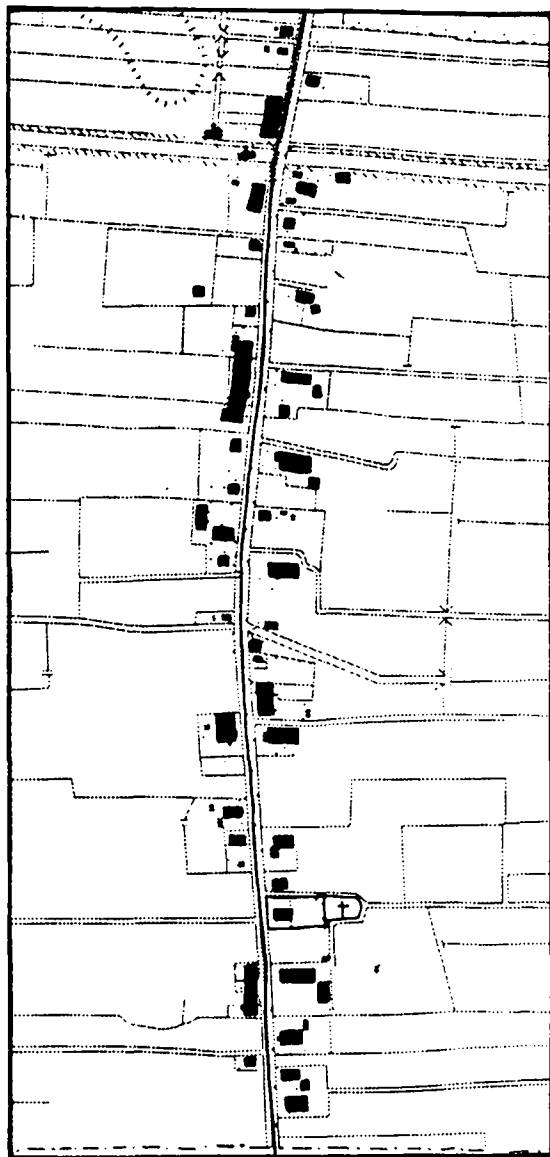
Bij Wolfsbarge, in het zuiden en op de grens met Drenthe, is de tweede strook bebouwing niet aanwezig. Het aantal woningen in het dorp, dat kleiner is dan Kropswolde, neemt in de periode 1850-1940 en daarna nauwelijks toe.

KIEL-WINDEWEER

Kiel-Windeweer is het enige dorp in de gemeente Hoogezand-Sappemeer dat in het Streekplan van de Provincie Groningen uit 1985 is aangewezen tot beschermenswaardig dorpsgezicht. Het dorp is ontstaan langs het Kielsterdiep (gegraven in 1637) en kan als typisch voorbeeld van een veenkoloniaal lint gelden. Langs een enkel kanaal bevindt zich aan weerszijden bebouwing, die zo nu en dan verspringt. Het lint bestaat uit boerderijen, nokrichting haaks op het diep, waartussen hier en daar arbeiderswoningen gelegen zijn. De oudere boerderijen liggen direkt op de weg, terwijl



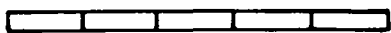
± 1850



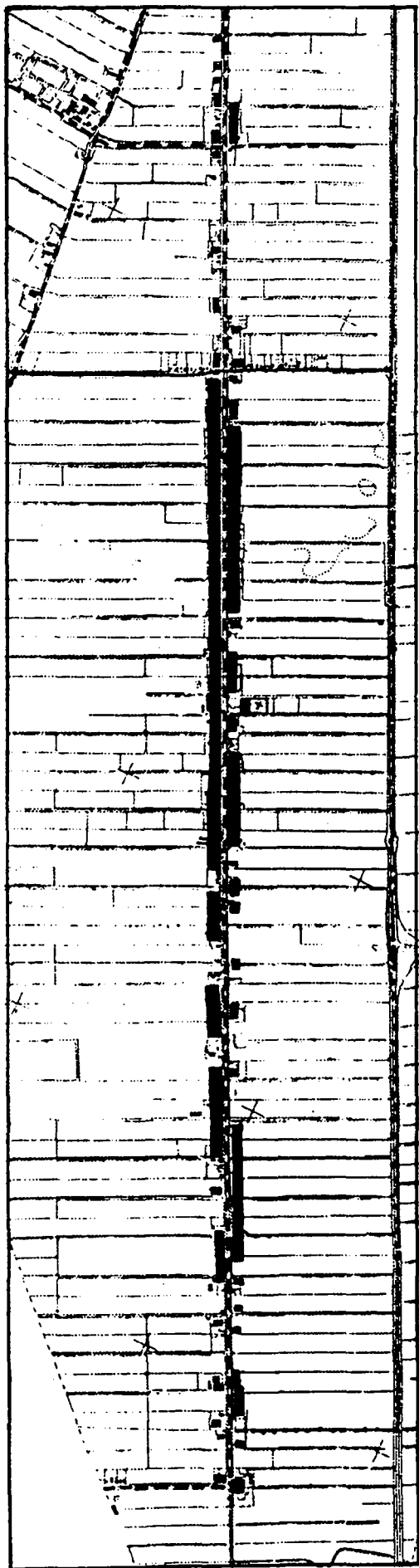
± 1940



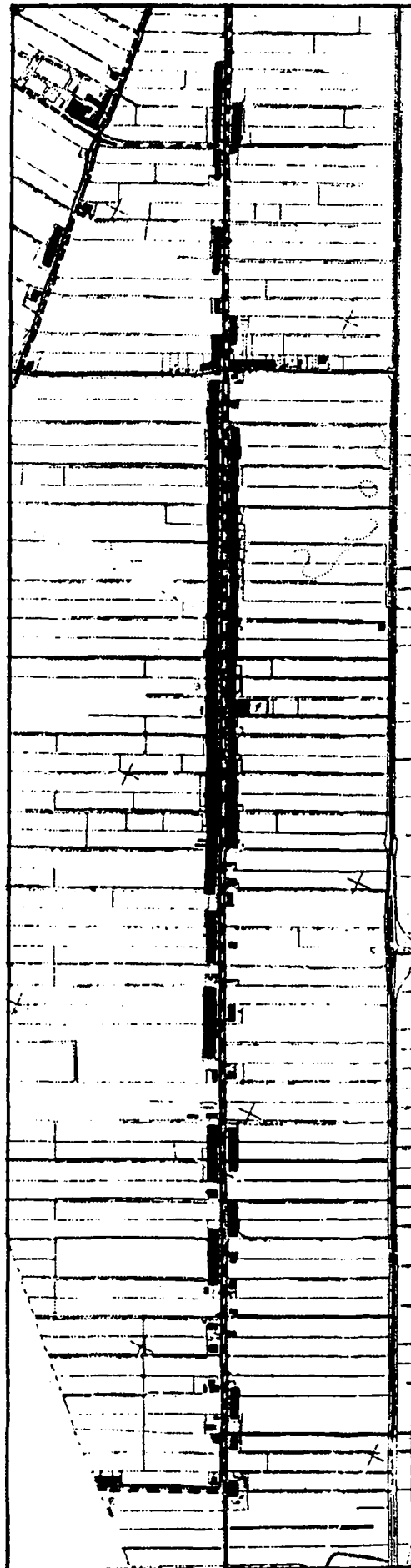
WOLFSBARGE



- bebouwing
- waterweg
- verharde landweg



± 1850



± 1940

KIELWINDEVEER



1,25 km



- bebouwing
- waterweg
- verharde landweg

de jongere verder achteruit zijn geschoven. Loodrecht op het hoofddiep lopen om en om wijken en kleinere zwetsloten. Aan de dichtst bebouwde zijde, in dit geval de westkant, ligt naast het diep een weg.

Oorspronkelijk heeft Kiel-Windeweer, zoals de naam al aanduidt, uit twee kernen bestaan. Omstreeks 1850 zijn het noordelijke Kiel en het zuidelijke Windeweer nog niet aan elkaar gegroeid. Kiel, dat het kleinst is, ligt tussen de splitsing van het Kielsterdiep met het Nieuwe Compagniesterdiep en de Zuidlaarderweg. Windeweer, dat zich vanaf de kruising van het hoofddiep met de Zuidlaarderweg tot de Dwarsweg uitstrekt, is één lang bebouwingslint. Dit bestaat hoofdzakelijk uit boerderijen en arbeiderswoningen. Ter hoogte van de N.H.-kerk (1755, invent.nr.177) en haar pastorie (ca.1900) hebben zich enkele middenstanders gevestigd. Evenwijdig aan het Kielsterdiep loopt de dan al verharde Kielsterzwarteweg, die in 1939 naar Stadskanaal wordt doorgetrokken.

Tussen 1850 en 1940 groeien Kiel en Windeweer naar elkaar toe. Ten westen van Kiel, aan het Nieuwe Compagniesterdiep vestigt zich in 1900 de coöperatieve aardappelmeelfabriek "De Toekomst" (na W.O.II gedeeltelijk afgebroken) en ontstaat hier een kleine buurtschap, Nieuwe Compagnie. Behalve deze twee veranderingen wordt het dorpsbeeld van Kiel-Windeweer weinig gewijzigd. Opvallend is dat er bij vergelijking van de situatie in 1850 met die in 1940 sommige panden zijn verdwenen en niet herbouwd.

KALKWIJK EN LULA

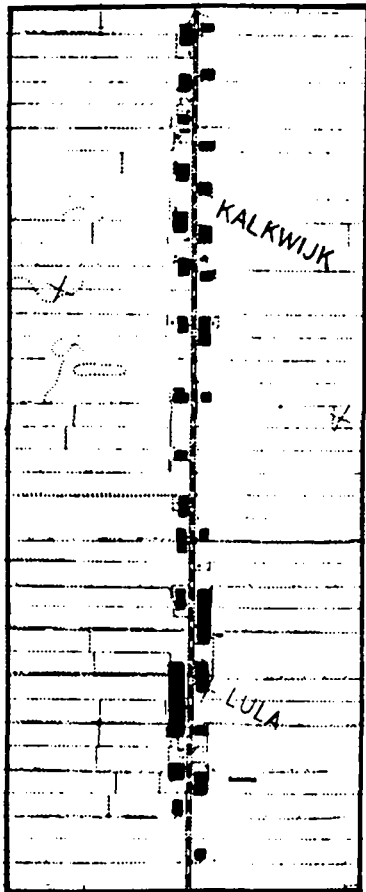
Ten westen van Kiel-Windeweer, aan het voormalige Kalkwijksterdiep liggen Kalkwijk, in het noorden, en Lula, in het zuiden. Beide dorpjes bestaan in 1850 uit korte bebouwingslinten van boerderijen en arbeiderswoningen langs het hoofddiep die in elkaar overgaan.

Rond 1900 wordt de weg langs het diep verhard. Na 1930 worden twee verbindingswegen tussen het Kalkwijksterdiep en de Kielsterzwarteweg aangelegd.

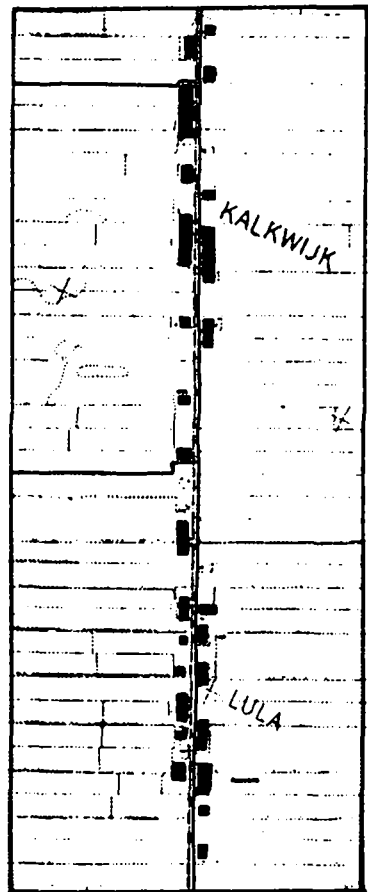
Wat de bebouwing betreft verandert er in de eerste helft van deze eeuw zeer weinig. Na de Tweede Wereldoorlog wordt het hoofddiep gedempt, waardoor Kalkwijk en Lula het typische veenkoloniale karakter grotendeels verliezen.

WATERHUIZEN

Waterhuizen is een klein dorp in de noordwestelijke punt van de gemeente Hoogezand-Sappemeer. Het is waarschijnlijk ontstaan na het graven van het Winschoterdiep en ligt iets ten westen van de monding van de Oostermoerse vaart in dit diep. Waterhuizen ligt



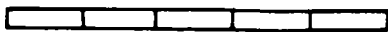
± 1850



± 1940

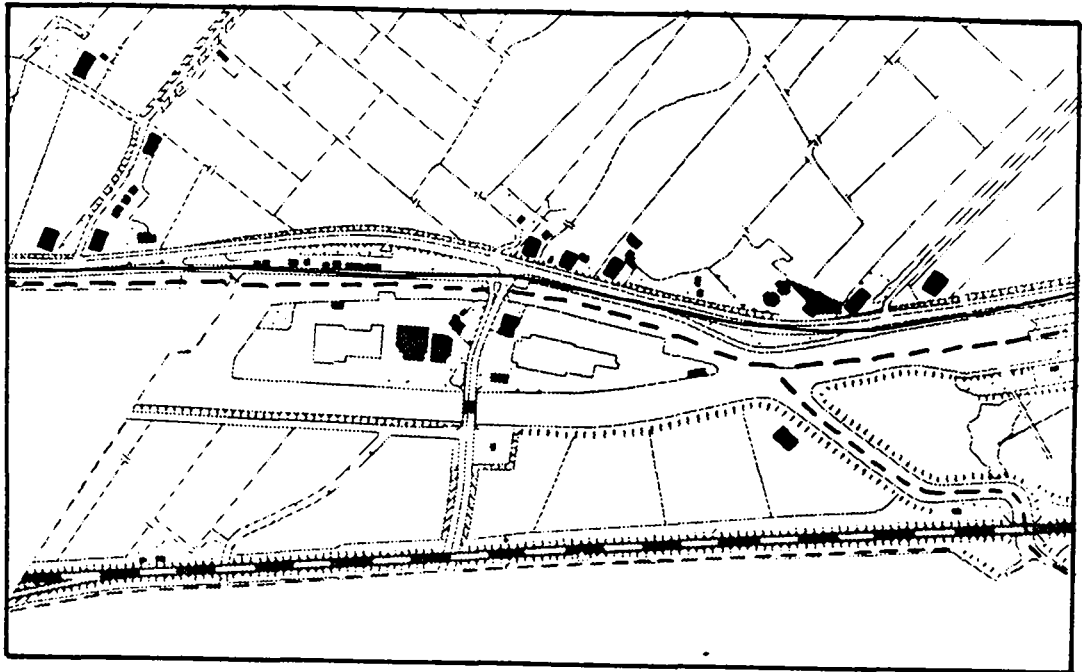


KALKWIJK & LULA

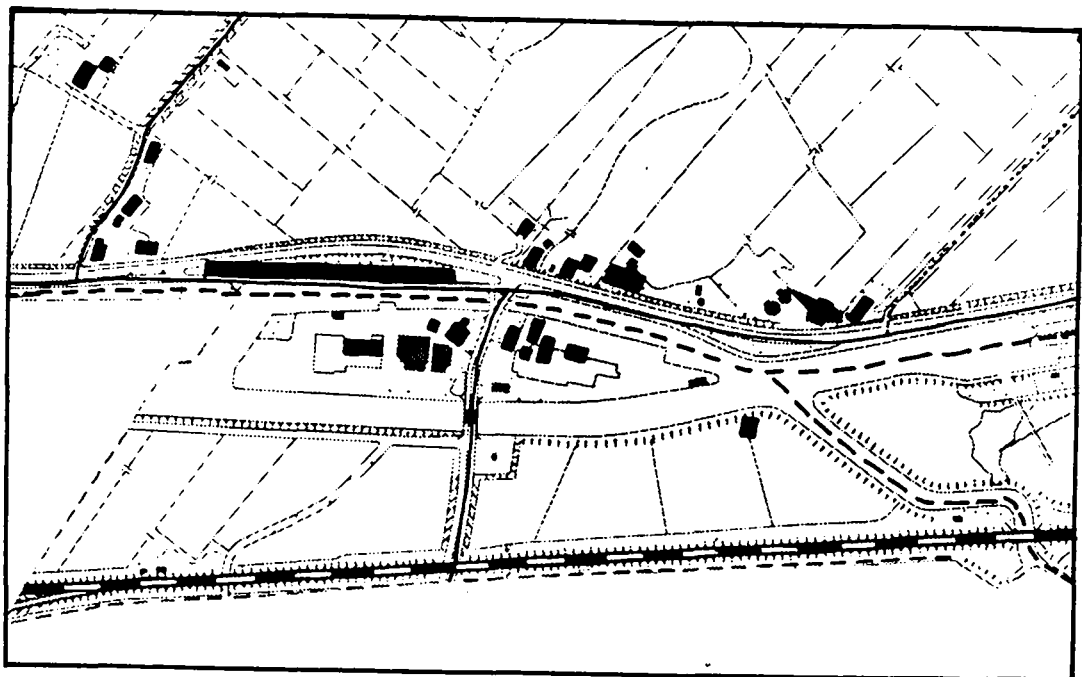


1,25 km

- bebouwing
- waterweg
- verharde landweg



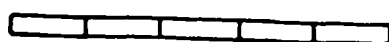
± 1850



± 1940

- bebouwing
- waterweg
- verharde landweg

WATERHUIZEN



500 m



op een T-splitsing van de trekweg langs het Winschoterdiep met de Haarderhooijdijk.

In 1850 is alleen de trekweg verhard en bevindt zich hierlangs wat verspreide bebouwing. Omstreeks 1880 vestigt zich de scheepswerf van Van Diepen aan de zuidkant van het Winschoterdiep in Waterhuizen omdat er in Hoogezand-Sappemeer geen ruimte meer was voor de bouw van ijzeren schepen.

In de loop van deze eeuw worden zowel de Haarderhooijdijk als de Woortmansdijk in het westen verhard en ontstaat langs het diep een kleine strook bebouwing bestaande uit een tiental arbeiderswoningen en een school.

Tegenwoordig is van deze strook niet veel meer over.

Door de omlegging van het Winschoterdiep in de jaren vijftig is de scheepswerf op een eiland komen te liggen en is de voormalige trekweg naar achteren gelegd waardoor een aantal huizen zijn verdwenen.

WESTERBROEK

Ten noordoosten van Waterhuizen ligt Westerbroek. Samen behoren ze, in tegenstelling tot het overige deel van de gemeente, niet tot niet tot de Oude Veenkoloniën en vallen diensgevolge ook niet binnen het Herinrichtingsgebied Oost-Groningen.

Beide dorpen liggen in een laagveengebied . Door afgravingen vertoont de omgeving van Westerbroek omstreeks 1850 veel veenplassen afgewisseld met houtsingels. Het dorp bestaat in deze periode uit een kerk met pastorie en enkele boerderijen langs de Oude Weg.

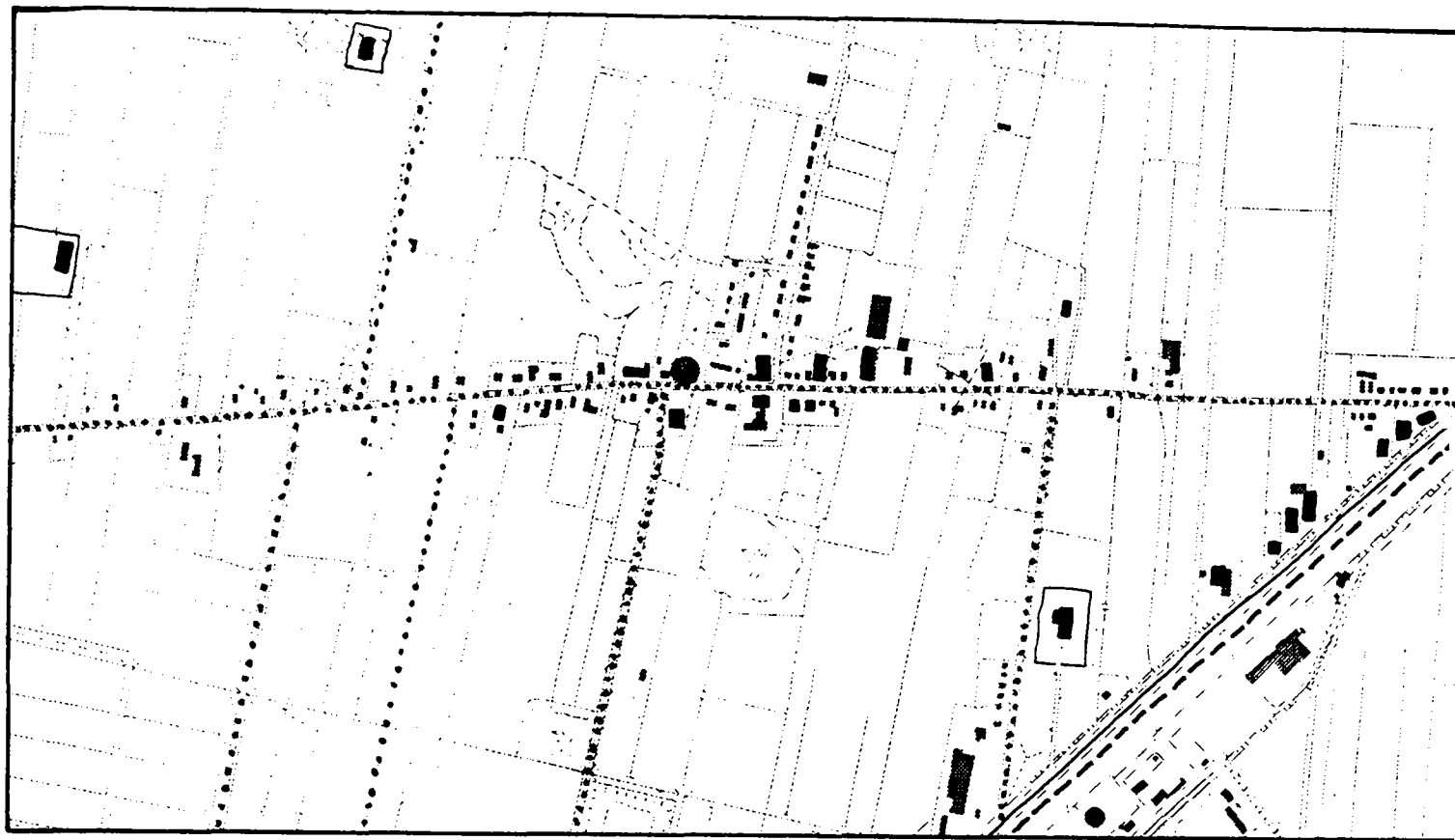
Achteruit liggen grotere boerderijen zoals Langwijk, Vaartwijk, Huningaheerd en later Trias.

Westerbroek breidt zich in het begin van deze eeuw iets uit. Langs de Oude Weg, de Nevelsloot en de Meesterlaan (jaren twintig) ontstaan stroken burgerwoningen. Aan de Oude Weg verrijst in 1889 een nieuwe kerk, de pastorie wordt rond 1920 vernieuwd en op de hoek met de Meesterlaan komt een nieuw schoolgebouw (nu dorps huis). De veenplassen slibben langzamerhand dicht en zijn nu bijna geheel verdwenen.

5.3 Verspreide bebouwing

In de gemeente Hoogezand-Sappemeer is er weinig sprake van verspreide bebouwing. De boerderijen, woningen, kerken en andere panden verzamelen zich hoofdzakelijk in linten.

Rond 1850 telt Hoogezand-Sappemeer wel een aantal buitenoorden. In de 17e en 18e eeuw bouwen welgestelde inwoners uit de stad Groningen hier hun buitenverblijven, enerzijds uit zakelijke belangen en anderzijds om de zomer in de vrije natuur door te kunnen brengen. In tegenstelling tot de gemeente Haren,



± 1850

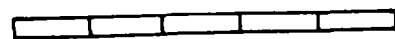


± 1940

- bebouwing
- waterweg
- verharde landweg

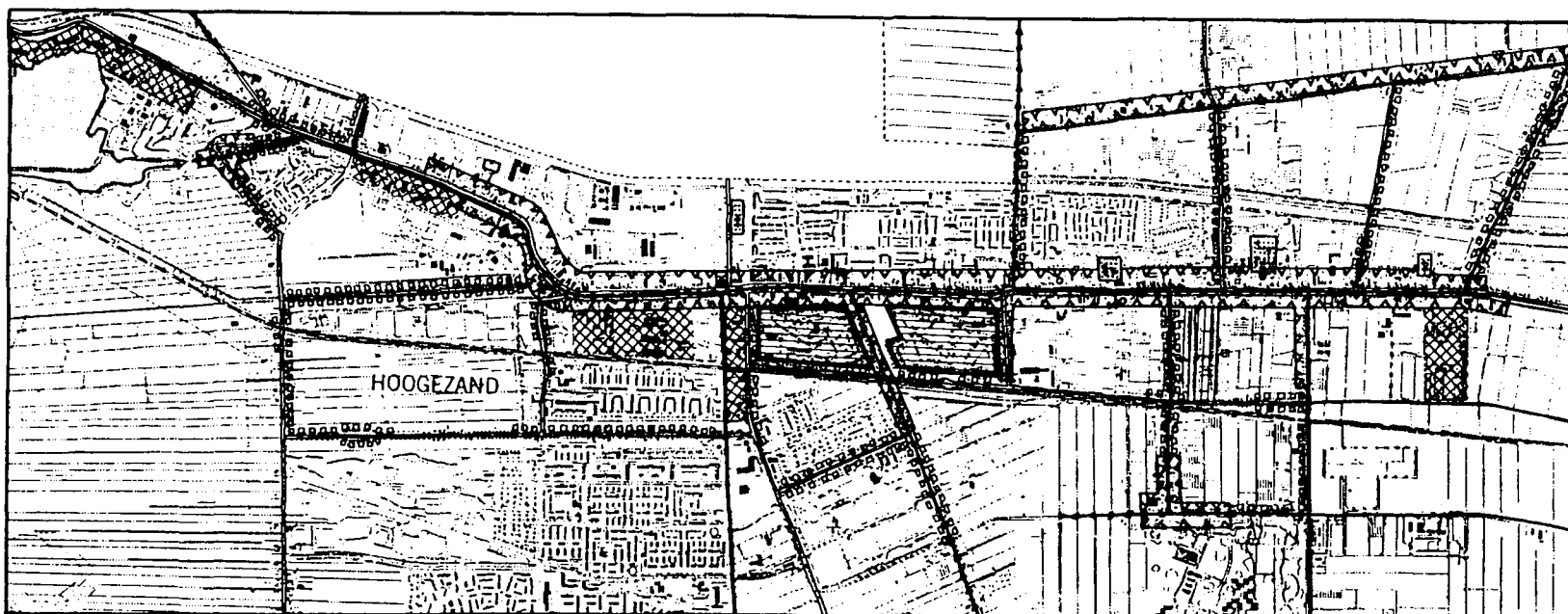


WESTERBROEK



500 m

waar tijdens de periode 1850-1940 het aantal buitenoorden groeit, neemt dit aantal in de gemeente Hoogezand-Sappemeer dan juist af. Van de ca. vijftien buitenverblijven uit 1850, die zich toen voornamelijk concentreerden in het noordoosten van het gemeentelijk grondgebied, aan het hoofddiep en in Kleine Meer, staan er nu nog drie : Welgelegen (1655) (invent.nr.74) in Kleine Meer, Vaartwijk (1797) in Westerbroek en Buitenlust (1771) aan de Noorderstraat. Van het landgoed Vosholen (1660-ca.1902) in Kleine Meer staat alleen de portierswoning (invent.nr.66) er nog. De andere buitenverblijven zijn in de M.I.P.-periode of daarna gesloopt.



HOOGEZAND
SAPPEMEER

1,25 km

STEDENBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

-  Wonen, niet-stedelijk algemeen
-  Wonen, tuinwijkachtige ontwikkeling
-  Industriegebied
-  Groen gebied
-  Bestaande kern voor 1850
-  Lineaire ontwikkeling
-  Spoorweg
-  Weg
-  Waterweg
-  Na 1940 gedempte waterweg
-  Water
-  Bijzonder gebied

6 Inventarisatie stedebouw en bouwkunst

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

6.1 Stedebouwkundig veldonderzoek

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

1 stedelijk ingerichte gebieden

1.1 algemeen (functie: gemengd of wonen)

1.2 stedelijke villagegebieden

2 niet-stedelijk ingerichte gebieden

2.1 algemeen (functie: gemengd of wonen)

2.2 tuinwijkachtige ontwikkelingen (functie: wonen)

2.3 villagegebieden (functie: wonen)

3 gebieden zonder woonfunctie

3.1 industriegebieden (functie: industrie/bedrijvigheid/handel/verkeer)

3.2 groene gebieden (functie: openluchtrecreatie, begraafplaatsen etc.)

andere aanduidingen:

-lineaire ontwikkelingen (functie: gemengd of wonen)

-bestaande kern voor 1850

-gereconstrueerd gebied

-hoofdinfrastructuur

In de gemeente Hoogezand-Sappemeer heeft alleen in het gelijknamige dorp een vermeldenswaardige uitbreiding plaatsgevonden (zie hoofdstuk 5.2). De stedebouwkundige typologie van Hoogezand-Sappemeer is op de volgende pagina in kaart gebracht.

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

6.2 Gebieden met bijzondere (stedebouwkundige) waarden

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

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

In de gemeente Hoogezand-Sappemeer zijn twee gebieden met bijzondere waarden aangewezen, te weten het Ooster- en het Westerpark in Hoogezand-Sappemeer en het dorp Kiel-Windeweer.

Gebied 1 : Ooster- en Westerpark in Hoogezand-Sappemeer.

In de negentiende eeuw en het begin van deze eeuw breidt Hoogezand-Sappemeer zich uit langs een soort raster. Dit raster wordt gevormd door haaks of schuin op elkaar lopende diepen, verharde wegen en de spoorlijn Groningen-Nieuweschans. Begin jaren twintig begint men met het opvullen van de tussenliggende, open gebieden, zoals het Ooster- en Westerpark. De twee parkwijken worden omsloten door de Hoofdstraat, de Kerkstraat, de Parallelweg, de Stationsweg en de Kees de Haanstraat ; ze worden van elkaar gescheiden door de Beukemastraat, het voormalige Kalkwijksterdiep.

Het Westerpark wordt het eerst, in de jaren 1910-1930, bebouwd. Rondom drie op elkaar aansluitende parkjes, bestaande uit een gazon met struikgewas, is een tuinwijkachtig stratenpatroon aangelegd : korte straten worden afgewisseld door lange, bochtige wegen langs een park. Langs de parkjes en de kortere straten zijn burgerwoningen gesitueerd, eerst van het type twee-onder-één-kap en vervolgens luxere, vrijstaande panden. Deze laatsten vertonen elementen van de Amsterdamse School : veel bakstenen siermetselwerk en soms een rieten dak.

In de jaren dertig wordt met de bouw aan het Oosterpark gestart. Vanaf het station komende bereikt men een uitgestrekt park dat bestaat uit een golvend gazon met een aantal vijvers en bosschages. Rondom dit park liggen luxueuze, vrijstaande villa's die hier en daar aan elkaar gekoppeld zijn. Deze villa's zijn iets rijker uitgevoerd dan in het Westerpark en vertonen soms

invloeden van de Delftse School. Pas na de Tweede Wereldoorlog is het Oosterpark volledig bebouwd. Volgens Gemeentewerken van Hoogezand-Sappemeer bestaan er van de parkwijken wel verkavelingsplannen, maar is er destijds geen uitgebreid stedenbouwkundig plan gemaakt.

Gebied 2 : Kiel-Windeweer.

Het dorp Kiel-Windeweer ligt ten zuiden van Hoogezand-Sappemeer en strekt zich uit langs het Kielsterdiep. In 1985 is het in het Streekplan van de Provincie Groningen aangewezen als beschermenswaardig dorpsgezicht. Tot een benoeming als beschermd dorpsgezicht is het tot dusver niet gekomen.

Kiel-Windeweer is gegroeid uit twee dorpen : Kiel in het noorden en Windeweer in het zuiden. Beide gehuchten zijn langs het Kielsterdiep ontstaan. Dit kanaal is in 1637 vanuit het Winschoterdiep gegraven met als doel de ten zuiden van Hoogezand-Sappemeer gelegen venen te ontginnen. Zowel Kiel als Windeweer hebben hun ontstaan dus aan de veenafgraving te danken. In de tweede helft van de 19e eeuw groeien ze aan elkaar. Op de grens van de beide kernen wordt het Kielsterdiep gekruist door de Zuidlaarderweg.

Specifiek voor Kiel-Windeweer is het veenkoloniale systeem van kanalen. Haaks op het noordwest-zuidoost lopende hoofddiep liggen om en om zwetsloten en grotere wijken. Het kanaal dient voor transport en afwatering. De wijken en zwetsloten hebben voornamelijk een afwateringsfunctie. Aan de dichtst bebouwde zijde van het hoofddiep, de westkant, ligt de verharde weg. Over het kanaal liggen vele draaibruggen, enkele klapbruggen en een paar sluizen met bijbehorende sluiswachterswoning.

Aan beide zijden van het Kielsterdiep strekt zich bebouwing uit. Het zwaartepunt hiervan ligt ter hoogte van de N.H. kerk. De bebouwing die kenmerkend is voor veenkoloniale nederzettingen, ligt evenwijdig aan de kavel en haaks op het diep. De bebouwing bestaat uit boerderijen, arbeiderswoningen van het krimpjestyle, burgerwoningen, enkele villa's en wat winkels en kleine bedrijven. De kleinschalige bebouwing staat dicht op de weg en is meestal aanééngesloten. De afstand van de boerderijen tot de weg is wisselend. Oudere boerderijen (vroeg 19e eeuws) staan vaak zeer dicht op de weg terwijl jongere op een afstand van 20 meter liggen. Door het verspringen van de rooilijn wordt de eentonigheid van de lintbebouwing onderbroken. De boerderijen zijn van de veenkoloniale variant van het Oldambster type, d.w.z. dat in één van de krimpen in de voorgevel een schuurdeur zit waardoor vanaf de weg het schuurgedeelte direct kan worden bereikt.

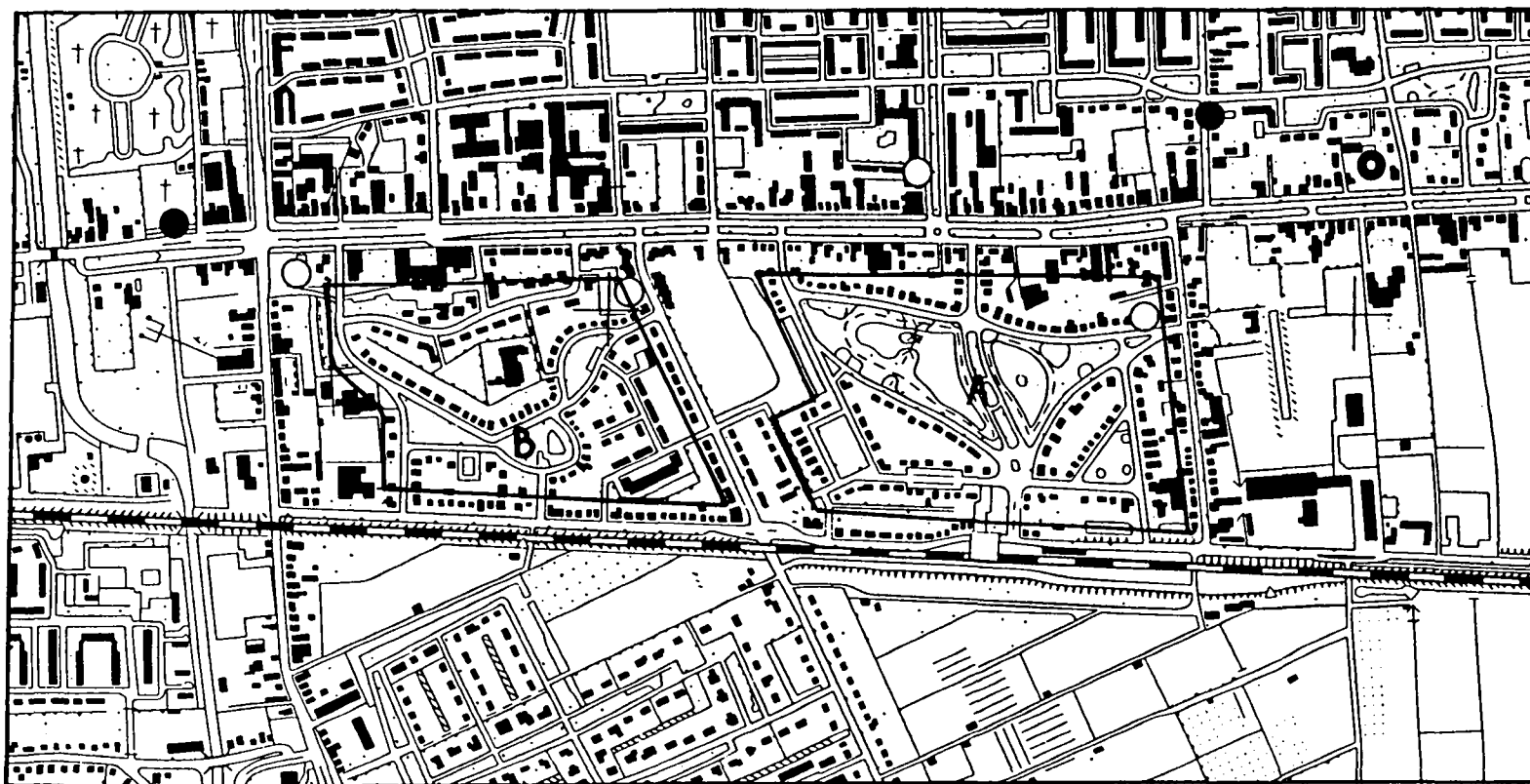
Kiel-Windeweer onderscheidt zich van de meeste andere veenkoloniale nederzettingen door zijn gave stedenbouwkundige structuur en de aanwezigheid van vrij

oorspronkelijke bebouwing die grotendeels uit de periode 1850-1940 stamt. Het systeem van hoofddiep, wijken en zwetsloten is vrij goed intact gebleven. De waterbouwkundige werken zijn nog in beperkte aantallen aanwezig. De sluizen functioneren niet meer, de draai- en klapbruggen zijn voor een groot deel hersteld en ter plaatse van de kruising met de Zuidlaarderweg is de brug vervangen door een brede dam. De bebouwing is in sommige gevallen afgebroken of vervangen.

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden

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

* op regionale schaal



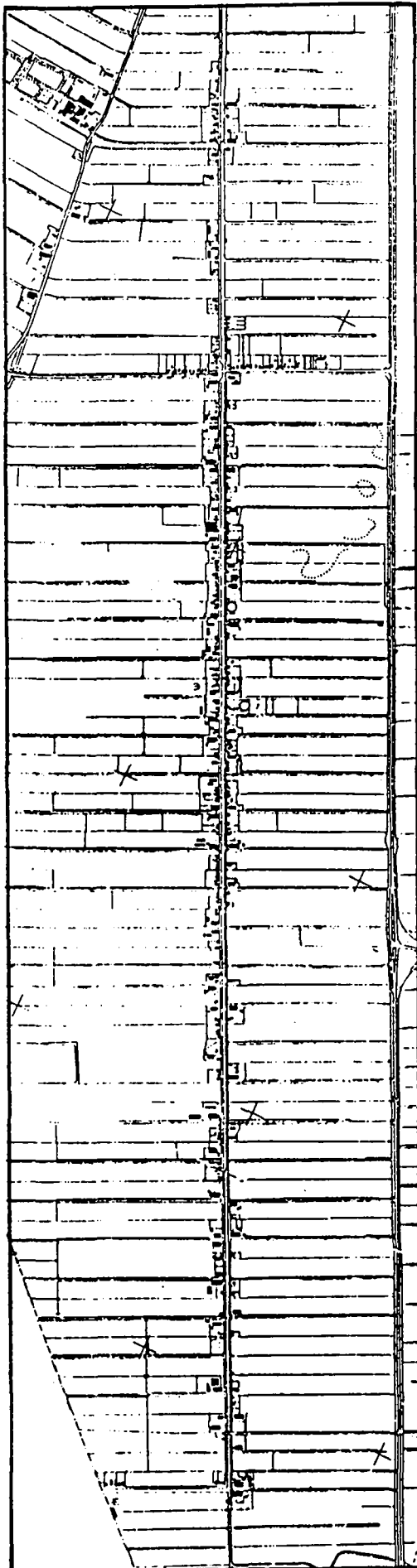
BIJZONDER GEBIED 1
OOSTER-EN WESTERPARK
[A en B]



HOOGZAND-SAPPEMEER



500 m



BIJZONDER GEBIED 2 KIEL-WINDEWEER



KIEL-WINDEWEER



1.25 km

6.3 Inventarisatie van de bouwkunst

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

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

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

2 die objecten die een representatief beeld geven van de woonbebouwing in de verschillende gemeenten.

Daarnaast kan er bij beide categorieën sprake zijn van een extra, de architectonische kwaliteit betreffende, waardering.

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

Voor het herinrichtingsgebied Oost-Groningen is in de periode 1981-1990 door de heren E. Degenhart-Drenth en E. Stanhuis een inventarisatie van de bebouwing uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn verschenen in het vijf delen tellende rapport "Registratie cultuurhistorisch waardevolle objecten". Het M.I.P.-Groningen heeft deze gegevens overgenomen en voorzover nodig gewijzigd en aangevuld.

Literatuur

- Blaak, J.A., Veranderd gezicht 1900-1980, Groningen, 1980
- Boer, J. de, Dorpen in Groningen. Provinciale Planologische Dienst van Groningen, 1987.
- Boer Sap, S. de, Spoorwegen in Groningen, Groningen, 1987.
- Fysische geografie, botanie en ornithologie. Veenkoloniën 1, Provinciale Planologische Dienst van Groningen, 1984.
- Hartsema, D. en Mollema, W., Met de boderijders naar Groningen, Bedum, 1987.
- Hofstee, E.W., Groningen van grasland naar bouwland 1750-1930, Wageningen, 1985.
- Koldam, W. van., Veenkoloniale zeevaart, Veendam, 1979.
- Kooij, C. v.d. (red.), 350 Jaar Hoogezand en Sappemeer, Hoogezand-Sappemeer, 1978.
- Provinciale almanak voor Groningen, 1983.
- Raamplan Waterwegen provincie Groningen. Provinciale Planologische Dienst van Groningen, 1978.
- Schiltkamp, A.M., Hoogezand-Sappemeer in oude ansichten deel 1 en 2, Hoogezand-Sappemeer, 1976, 1977.
- Scholten's Chemische Fabrieken N.V. Scholten Foxhol, ontstaan, groei, produktie. Foxhol, 1971.
- Schroor, M., De landelijke lijn. Kavelpatronen en lineaire elementen in het Groninger landschap, cultuurhistorisch bekeken. Provinciale Planologische Dienst van Groningen, 1987.
- Smid, L., Oud Hoogezand en Sappemeer in woord en beeld, Hoogezand-Sappemeer, 1975.
- Snijders, F., Fysische geografie in de provincie Groningen, Provinciale Planologische Dienst van Groningen, 1985.
- Staatsbosbeheer/Gemeente Hoogezand-Sappemeer, Ontwikkelingsplan voor de randzone Hoogezand-Sappemeer

Kaarten

- Kaart van Cornelis Edskens, 1648.
- Kuyper, J., Gemeente atlas van de provincie Groningen, Leeuwarden 1867, Hoge Suringar ed., 1:75.000.
- Kater Tz., J., Kaart van alle bevaarbare vaarten en kanalen in de provincie Groningen, ca.1850, 1:100.000.
- Topografische kaart, 1853, 1:50.000.
- Topografische kaart, 1899, 1:25.000.
- Topografische kaart, 1905, 1:25.000.