LOPPERSUM

gemeentebeschrijving
regio Hogeland

Monumenten Inventarisatie Project provincie Groningen

colofon

uitgever : Provincie Groningen

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

INLEIDING

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

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

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

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

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

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

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

Inhoudsopgave

GEMEENTEBESCHRIJVING LOPPERSUM

1 Ligging.....1

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

3 Agrarisch grondgebruik.....4

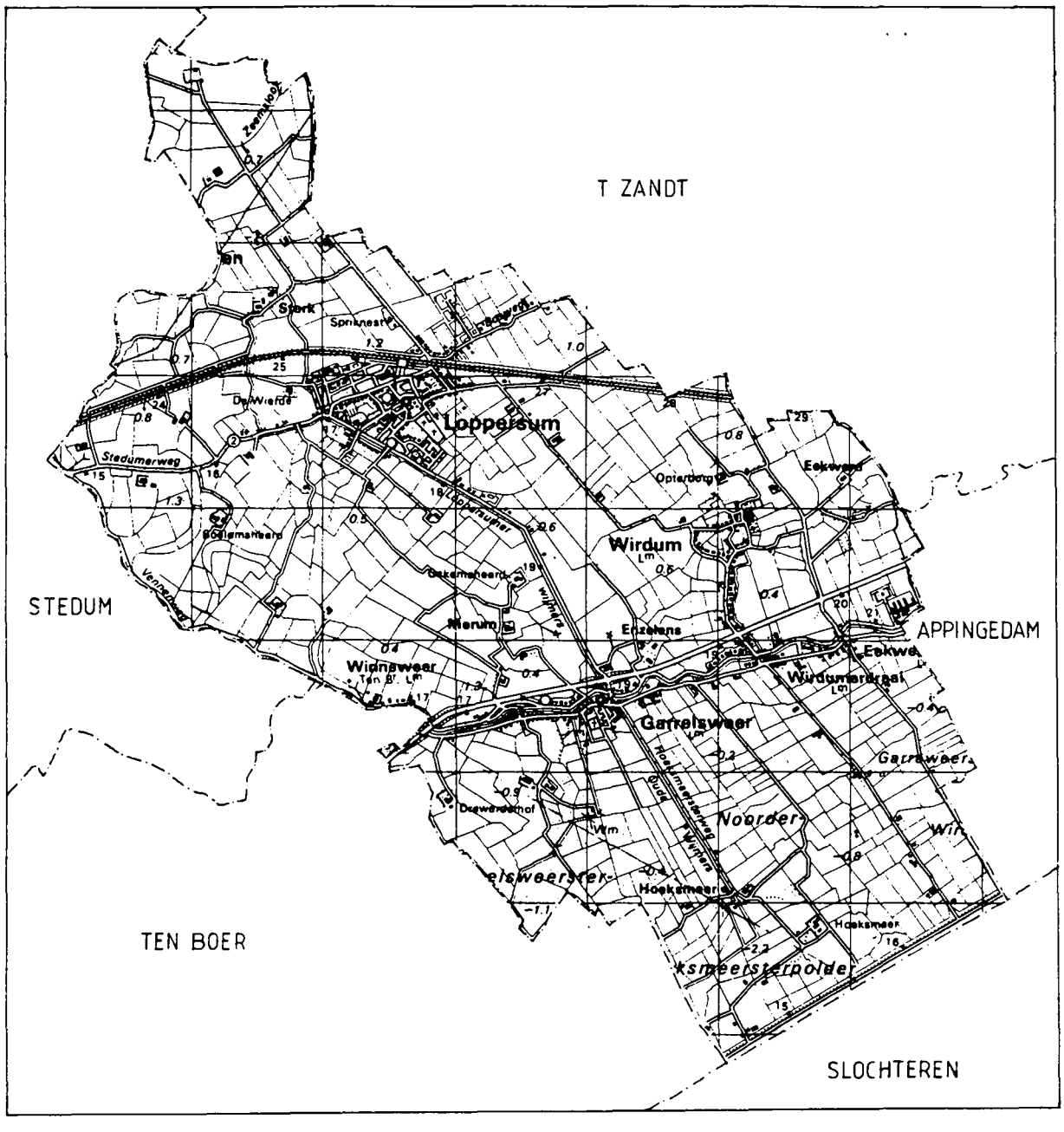
4 Infrastructuur.....7
4.1 Landwegen.....7
4.2 Waterwegen.....8
4.3 Spoorwegen.....8
4.4 Overig vervoer.....9

5 Nederzettingsstructuur.....10
5.1 Algemeen.....10
5.2 Nederzettingsstructuur per dorp.....12
- Loppersum.....12
- Garrelsweer.....16
- Wirdum.....17
5.3 Verspreide bebouwing.....18

INVENTARISATIE

6 Inventarisatie stedebouw en bouwkunst.....19
6.1 Stedebouwkundig veldonderzoek.....19
- Stedebouwkundige typologie Loppersum
6.2 Gebied met bijzondere stedebouwkundige waarden..20
- Loppersum: gebied rond het station.....20
6.3 Inventarisatie van de bouwkunst.....23

LITERATUURLIJST.....24



GEMEENTE LOPPERSUM

0 1 2 5

GEMEENTEBESCHRIJVING LOPPERSUM

1 Ligging

De gemeente Loppersum ligt in het noordoosten van de provincie Groningen. Het gebied wordt in het noorden begrensd door de gemeente 't Zandt, in het oosten door Appingedam, in het zuiden door Slochteren en in het westen door Ten Boer en Stedum. Het grondgebied van de gemeente beslaat 2591 hectare. Oorspronkelijk was de gemeente groter en liep de grens meer zuidelijk ter hoogte van de Graauwe Dijk. In 1962 en 1965 vonden er grenswijzigingen plaats en de zuidelijke grens wordt nu gevormd door het Eemskanaal.

In de gemeente liggen de dorpen Garrelsweer, Loppersum en Wirdum. De verspreide bebouwing bestaat uit de gehuchten Eekwerd, Eekwerderdraai, Hoeksmeer, Merum, Stork en Wirdumerdraai.

Na de gemeentelijke herindeling op 1 januari 1990 vormt Loppersum samen met de voormalige gemeenten Middelstum, Stedum en 't Zandt de nieuwe gemeente Loppersum.

2 Ontstaansgeschiedenis

2.1 Geologische geschiedenis

Rond 2500 voor Christus bestaat het noorden van Groningen nog grotendeels uit een waddengebied. Daarna groeit door veenvorming en sedimentatie het landschap aan.

Van 1000-600 voor Christus treedt een transgressiefase (= periode waarin de zeespiegel stijgt) op, waarin door sedimentatie kwelderwallen worden gevormd. Eén van deze kwelderwallen loopt van Usquert in zuidelijke richting via Middelstum naar Ten Post en vervolgens in noordelijke richting via Loppersum en Godlinze naar Spijk. Deze kwelderwal vormde de oevers van de Fivelboezem, het mondingsgebied van de rivier de Fivel in de Waddenzee. Deze rivier was een natuurlijke afwateringsgeul voor de meer zuidelijk gelegen veengebieden.

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

Van 300-600 is er weer een transgressiefase. In deze periode dringt de zee via diverse niet gesloten geulen in de kwelderwal, o.a. tussen Loppersum en Merum, het daarachter gelegen gebied binnen. Hierbij wordt een relatief dun pakket zware klei afgezet, de zgn. knipklei. In het gebied zuidelijk van het Damsterdiep slibben de eerder gevormde geulen door sedimentatie dicht.

Tot omstreeks 1000 na Christus staat het gebied onder invloed van de zee en blijft de Fivelboezem zijn omvang houden. Daarna volgt echter een periode waarin de zeeboezem snel dichtslibt en successievelijk wordt bedijkt. De oude loop van de Fivel is nu nog steeds plaatselijk in het landschap te herkennen. Met de aanleg van de dijken komt een eind aan een periode waarin het landschap door de zee wordt gevormd.

De vorming van het grondgebied van de gemeente Loppersum heeft dus in hoofdzaak plaatsgevonden voor het begin van de jaartelling. Het gebied ten noorden van het Damsterdiep bestaat uit de kwelderwal. De bodem hiervan varieert van zavel en lichte klei in het noorden tot zware (knip)klei richting Damsterdiep. Het gebied ten zuiden van het Damsterdiep bestaat uit klei op veen. Dit gebied ligt als gevolg van inklinking van het veen relatief laag. De hoogte in de gemeente daalt dan ook in

het uiterste zuidwesten tot 2,2 meter beneden NAP en loopt op de kwelderwal op tot 1,4 meter boven NAP. De lage waarde van -2,2 meter NAP komt voor bij Hoeksmeer. Zoals de naam al doet vermoeden bevond zich hier een meer. Dit is in de negentiende eeuw verland en drooggemalen door twee molens.

2.2 Bewoningsgeschiedenis

De eerste bewoners in dit gebied vestigen zich waarschijnlijk rond 600 voor Christus op de kwelderwal. Door de voortdurende overstromingen worden zij genoodzaakt tot het ophogen van hun woonplaatsen, waardoor wierden ontstaan, o.a. Loppersum en Wirdum. Mogelijk zijn toen ook al de wierden van Eekwerd en Merum ontstaan. Het gebied ten zuiden van het Damsterdiep lag laag en was erg nat. Het kwam daarom niet voor vroege bewoning in aanmerking.

Tot omstreeks 1000 blijven de bewoners op de hogere delen in het landschap wonen. Door de toenemende bevolkingsdruk en het dichtslibben van de Fivelboezem breidde de bewoning zich ook over de lagere gebieden uit. Vanuit de wierden vond ontginning plaats in zuidelijke en noordelijke richting. Er ontstonden zgn. dochternederzettingen zoals Garrelsweer langs het Damsterdiep.

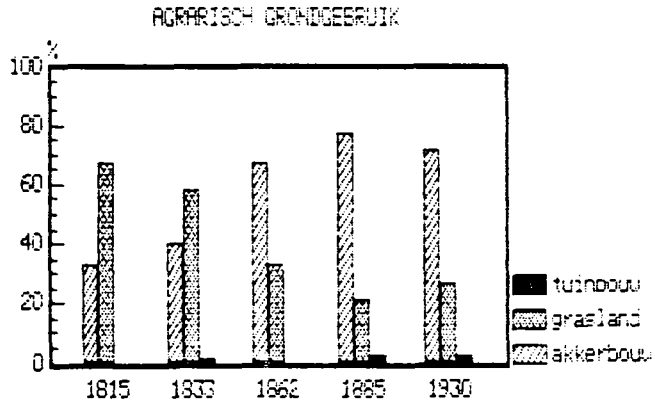
Oorspronkelijk vond de afwatering plaats via een systeem van geulen die het water naar de Fivelboezem afvoerden. Een deel van dit natuurlijke afwateringssysteem is in het huidige stelsel van tochten en maren bewaard gebleven. Door het dichtslibben en bedijken van de Fivelboezem kon het water echter niet meer in noordelijke richting worden afgevoerd. Halverwege de vijftiende eeuw vond dan ook een totale omkering van de stroomrichting plaats. Sindsdien stroomt het water in de gemeente Loppersum naar het Damsterdiep.

3 Agrarisch grondgebruik

In de vorige eeuw deed zich in het gebied het Hogeland een omslag voor in het agrarisch grondgebruik. Door o.a. de veepest, de verbetering van de waterbeheersing en de grote vraag naar akkerbouwprodukten stapten veel boeren over van de veeteelt naar de akkerbouw. Ook in de gemeente Loppersum was, zoals uit de onderstaande cijfers is af te lezen, van een dergelijke omslag sprake.

AGRARISCH GRONDGEBRUIK GEMEENTE LOPPERSUM

jaar	% akker-bouw	% gras-land	% tuin-bouw	tot.opp. cultuurgrond (ha)
1815	33,1	66,9		2545,06
1833	40,3	58,0	1,7	2593,88
1862	67,0	33,0		2607,86
1885	77,0	21,0	1,9	2530,99
1930	71,3	26,6	2,1	2430,16



bron: E.W. Hofstee (1985)

In 1815 is het grootste deel van de totale oppervlakte cultuurgrond nog in gebruik als grasland. Daarna treedt een verschuiving op in de richting van de akkerbouw en in 1885 is bijna tachtig procent van de totale oppervlakte cultuurgrond in gebruik als akkerbouwgebied. Onder druk van de landbouwcrisis is in 1930 het percentage bouwland iets gedaald ten gunste van grasland.

De tuinbouw in de gemeente Loppersum is vermoedelijk al lang geleden ontstaan. Over de ontwikkeling is weinig bekend, maar het staat wel vast dat de verschillende borgen in de omgeving hierbij een rol hebben gespeeld. Vanuit deze borgen verspreidde de groente-, fruit- en bessenteelt zich over de tuinen van boeren en burgers. Lange tijd bleef de tuinbouw echter alleen voor eigen gebruik.

Door de industriële ontwikkelingen in de tweede helft van de vorige eeuw, die leidden tot een verhoogde welvaart, nam de vraag naar tuinbouwprodukten toe. Door deze toegenomen vraag en doordat boeren zich steeds meer op één produkt gingen richten, steeg de oppervlakte tuinbouw gestaag. De produkten werden voor het grootste deel in de Woldstreek en de Veenkoloniën afgezet. Dat de uitbreiding niet veel sterker is geweest, komt vermoedelijk doordat het zeer moeilijk was om land te kopen. Door het beklemrecht werd het vergroten van bestaande of het stichten van nieuwe bedrijven bemoeilijkt. In 1922 werd in Loppersum bij het station een veilinggebouw (nu gemeentewerken) neergezet, waarin de tuinbouwprodukten werden geveild.

Belangrijk voor de teelt van akkerbouwgewassen is een goede afwatering. Met name in het zuidelijk deel van de gemeente had men, door de lage ligging van dit gebied, nogal wat problemen met de afwatering. De behoefte aan een steeds verdergaande beheersing van de waterstand leidde in de negentiende eeuw tot het ontstaan van zgn. molenpolders. In deze polders werd het water door molens omhooggebracht en via afwateringsgeulen afgevoerd. In de loop der tijd zijn veel watermolens verdwenen of vervangen door stoom- of electrische gemalen.

In de gemeente Loppersum werden in het gebied ten zuiden van het Damsterdiep de volgende molenpolders opgericht:

- Garreweerster-Wirdumerpolder, opgericht 19de eeuw.
- Garrelsweerster-Kloostermolenpolder, opgericht in 1816
- Noorder-Hoeksmeersterpolder, opgericht omstreeks 1800

Zoals al is opgemerkt, gingen de bewoners eerst op de hogere delen in het gebied wonen. Zij benutten de oude kreken en prielen als perceelsscheiding, waardoor de aanzet tot een onregelmatige blokverkaveling ontstond. Na de aanleg van dijken werden er sloten gegraven en ontwikkelde zich een meer rationele verkaveling: de regelmatige blokverkaveling. (Voor de bedijkingen had het geen zin om sloten te graven. Deze zouden toch weer dichtslibben).

Omstreeks 1850 ziet de verkaveling van het landbouwgebied ten noorden van het Damsterdiep er globaal als volgt uit: westelijk van de lijn Loppersum-Garrelsweer komt onregelmatige blokverkaveling voor, terwijl oostelijk hiervan regelmatige blokverkaveling is aan te treffen. In het uiterste westen van de gemeente is het verkavelingspatroon bepaald door de loop van de voormalige rivier de Fivel.

Het gebied ten zuiden van het Damsterdiep is vanaf de wierdenreeks Merum, Enzelens, Wirdum en Eekwerd ontgonnen. Vanuit deze hogere ontginningsbases werd in brede stroken het laaggelegen gebied aangepakt. Deze stroken werden door een geleidelijk verbeterde ontwatering onderverdeeld in blokken, waardoor de meedenverkaveling of blok-strookverkaveling ontstond.

Door de ruilverkaveling "Stedum-Loppersum" (1977) heeft het oude verkavelingspatroon wijzigingen ondergaan. Deze ruilverkaveling heeft tot doel om een zo rationeel mogelijke indeling van het land te krijgen met een minimum aan belemmering bij de bewerking van het land met machines. Hierdoor komen er grotere en beter gevormde kavels tot stand.

4 Infrastructuur

4.1 Landwegen

De wegenstructuur in de gemeente Loppersum wordt bepaald door:

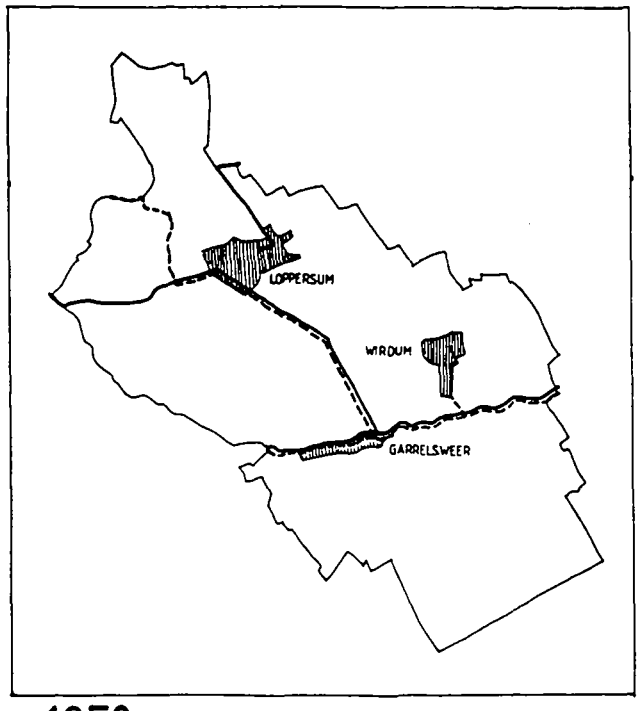
- de ligging van het Damsterdiep en de Loppersumer Wijmers
- de ligging van de dorpen en gehuchten.

Omstreeks 1850 is het verharde wegenstelsel in sterke mate bepaald door de aanwezigheid van waterwegen. Het vervoer ging toen nog grotendeels via het water. Trekschuiten werden getrokken door mens en paard. Ter verbetering van deze trekvaart werden de wegen langs het water al vroeg van een verharde bovenlaag voorzien. De eerste verharde weg in de gemeente is dan ook de trekweg langs de noordkant van het Damsterdiep richting Delfzijl/Groningen. In aansluiting daarop laat de gemeente in 1827 de trekweg langs de Loppersumer Wijmers verharden. Dat Loppersum het belangrijkste dorp in de gemeente is, komt tot uiting in de verharding van de verbindingen met Middelstum (1839) en Zeerijp (1853).

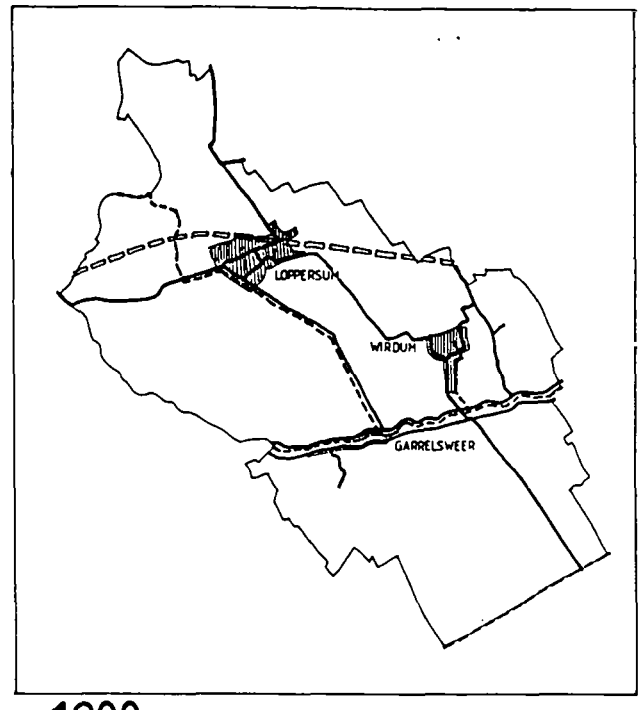
Van 1850-1900 wordt het verharde wegenpatroon verder uitgebreid. Belangrijk voor deze uitbreiding was o.a. de opkomst van het vervoer over de weg. Vanaf Loppersum treedt verharding op van de wegen naar Garsthuizen en Wirdum. Vanuit Wirdum wordt de weg naar Overschild (gemeente Slochteren), met bruggen over het Damsterdiep en het Eemskanaal, verhard. Ook wordt van Wirdum een weg bestraat naar de halte aan de spoorlijn Groningen-Delfzijl. Deze weg loopt door naar Eenum. In 1874 wordt de trekweg aan de zuidkant van het Damsterdiep verhard. Verder worden er wegen naar boerderijen en binnen de bebouwde kom bestraat.

Van 1900-1940 treedt er slechts nog een beperkte uitbreiding van het verharde wegenpatroon op. Dan krijgt de weg van Loppersum naar Garsthuizen een verharde afslag naar Westeremden en wordt vanaf Garrelsweer de verharde weg in zuidelijke richting via Hoeksmeer over het Eemskanaal doorgetrokken naar Overschild.

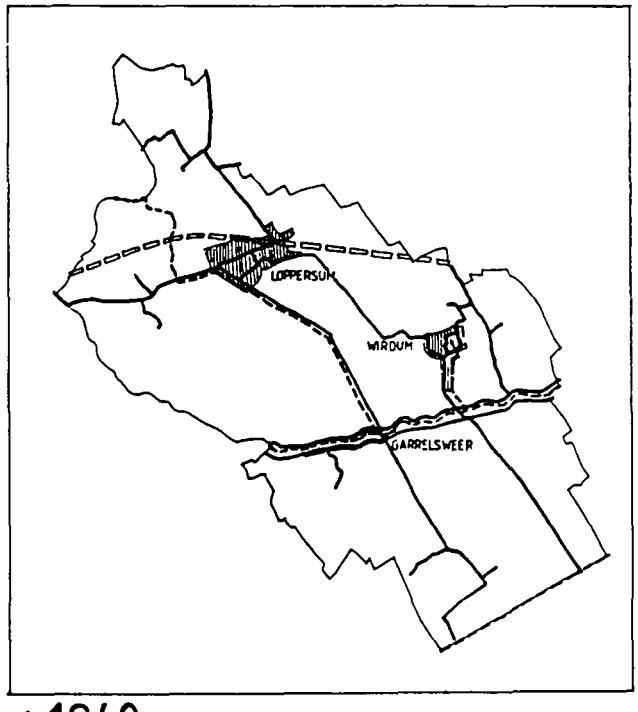
Bij de verbreding van het Eemskanaal in de jaren zestig kwam een aantal bruggen te vervallen, onder meer twee bruggen in de gemeente Loppersum. Hierdoor zijn een tweetal doorgaande verbindingen in het zuiden van de gemeente verdwenen, namelijk van Hoeksmeer naar Overschild en van Wirdum/Wirdumerdraai naar Overschild.



±1850



±1900



±1940

GEMEENTEGRENS
VERHARDE WEG
WATERWEG
SPOORWEG

GEMEENTE
LOPPERSUM

0 1 2 3 4 5

4.2 Waterwegen

In de gemeente Loppersum komen de volgende waterwegen voor:

- Damsterdiep (deels gegraven in de tiende eeuw, deels in 1424)
- Katerhalstermaar (deels natuurlijk, deels gegraven)
- Loppersumer Wijmers (deels natuurlijk, deels gegraven)
- Oude Wijmers (deels natuurlijk, deels gegraven)
- Vismaar (deels natuurlijk, deels gegraven)
- Wirdumermaar (deels natuurlijk, deels gegraven)

In de tiende eeuw was er een oost-west verbinding gegraven tussen de Eems en de Fivel: de Delf. Dit kanaal kreeg door haar open verbinding met de zee een natuurlijker, d.w.z. bochtiger karakter. Om een eind te maken aan de overstromingen van het kanaal werd het in het begin van de veertiende eeuw aan de Eems afgesloten door de aanleg van drie zeesluizen (de drie Delfzijlen).

In 1424 werd besloten tot de aanleg van een waterweg van Groningen naar Delfzijl. Hiervoor werd tussen Groningen en Ten Post een kanaal gegraven, dat op de Delf aansloot. Sindsdien heet deze verbinding van Groningen naar Delfzijl 'Damsterdiep'. Na het graven van het Eemskanaal (1870-1876) van Groningen naar Delfzijl verloor het Damsterdiep zijn betekenis voor de scheepvaart. Tegenwoordig is het vooral van belang voor de afwatering en de recreatievaart.

Alle dorpen in de gemeente Loppersum staan met het Damsterdiep in verbinding: Loppersum via de Loppersumer Wijmers en Wirdum via de Wirdumermaar. Garrelsweer ligt aan weerszijden van het Damsterdiep.

De overige waterwegen in de gemeente Loppersum hebben van oorsprong een natuurlijke ontstaanswijze. Later zijn ze gekanaliseerd of vergraven ten behoeve van het scheepvaartverkeer.

Tot de opkomst van het wegverkeer waren de waterwegen van groot belang voor het personen- en goederenvervoer. Zeilschepen, trekschuiten en later ook stoomboten voeren regelmatig van de dorpen via het Damsterdiep naar Groningen of Delfzijl.

4.3 Spoorwegen

In 1839 werd de eerste Nederlandse spoorlijn aangelegd tussen Amsterdam en Haarlem. Het zou nog tot 1866 duren voordat de provincie Groningen haar eerste spoorlijn kreeg. Daarna volgden er meer en in 1884 werd door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen de

spoorlijn Groningen-Delfzijl aangelegd. Deze spoorlijn loopt o.a. via Loppersum. Buiten de vaste stopplaats op het station van Loppersum, stopte de trein in de gemeente ook op een halteplaats ten noorden van Wirdum. Deze halteplaats is inmiddels verdwenen, maar het station van Loppersum (1884) staat er nog steeds. Het is nu in gebruik als verzekeringskantoor.

4.4 Overig vervoer

Vanaf het begin van deze eeuw werd een deel van het goederenvervoer verzorgd door boderijders. Met paard en wagen en later met de vrachtwagen, reden ze naar de stad Groningen om bestellingen voor de dorpsbewoners op te halen. Zo reden in 1935 vanuit Garrelsweer en Loppersum vier maal per week boderijders naar de stad.

5 Nederzettingsstructuur

5.1 Algemeen

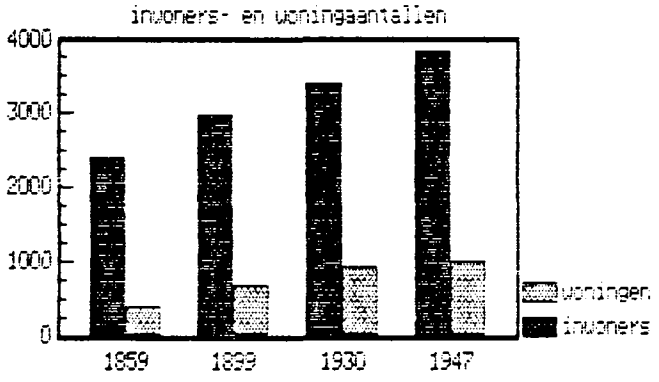
In de gemeente liggen de drie dorpen Garrelsweer, Loppersum en Wirdum. Deze dorpen worden in de volgende paragraaf besproken. Vervolgens komt de verspreide bebouwing aan bod. In deze paragraaf wordt een algemeen beeld geschetst van de bevolkings- en woningaantallen.

inwoners in de gemeente Loppersum

jaar	1859	1869	1879	1889	1899	1930	1947	1987
aantal	2413	2444	2605	2784	2955	3396	3797	3933

woningen in de gemeente Loppersum

jaar	1859	1899	1930	1947	1987
aantal	386	655	912	976	1361



bronnen: - volkstellingen
- C.B.S.

Het inwonertal vertoont in de periode 1859-1987 een stijgend verloop. De sterkste stijging doet zich voor in de periode 1930-1947, wanneer er gemiddeld bijna 24 personen per jaar bijkomen. Deze toename heeft te maken met de dalende werkgelegenheid in de landbouw: er was een trek naar gemeenten waar een grotere kern tot ontwikkeling kwam en waar zich industriële bedrijven, winkels en ambachten concentreerden. Evenals bijv. Winsum maakte ook Loppersum een dergelijke ontwikkeling door.

De woningvoorraad vertoont het volgende beeld: van 1859-1899 komen er 269 woningen bij. Door de relatief minder sterke stijging van het aantal inwoners in deze periode daalt de woningbezetting van 6,3 in 1859 tot 4,5 inwoner per woning in 1899. In de daaropvolgende dertig jaar worden er nog eens 257 woningen bijgebouwd, waardoor in 1930 de woningbezetting is gedaald tot 3,7. Van 1930-1947 treedt, zoals gezegd, een sterke toename op van het aantal inwoners. De uitbreiding van het woningbestand houdt hier geen gelijke tred mee: slechts 64 woningen komen er bij. De woningbezetting is in 1947 dan ook licht gestegen tot 3,9 personen per woning. In de halve eeuw daarna worden er 385 woningen bijgebouwd en in 1987 is de woningbezetting gedaald tot 2,9.

5.2 Nederzettingsstructuur per dorp

Loppersum

Loppersum ligt op de kwelderwal die tot circa 1000 na Chr. de zuidoostelijke oever van de Fivelboezem vormde. Het is de hoofdplaats van de gelijknamige gemeente en ligt ingeklemd tussen de Loppersumer Wijmers in het zuiden en de spoorlijn Groningen-Delfzijl in het noorden.

Net als het naburige Stedum is Loppersum oorspronkelijk een voorbeeld van een handelswierde. Deze wierden hadden een regionale handelsfunctie in de periode dat het gebied nog grotendeels onbedijkt was. Loppersum is een wierde met een langgerekte vorm, waarop een centrale, aan weerszijden bebouwde hoofdweg (Lagestraat en Hogestraat) loopt (zie kaart 'Gebieden', 1*). Aan deze hoofdas bevinden zich nu vooral winkels. De hoofdstructuur is tot stand gekomen toen het overwegend agrarische karakter van de nederzetting in de vroege Middeleeuwen werd uitgebreid met handelsactiviteiten. Het lijkt aannemelijk dat het open vaarwater van de Fivel daarbij een rol heeft gespeeld. Rond het jaar 1000 zet het verlandingsproces van de Fivelboezem in, veroorzaakt door de verdergaande opslibbing van het kwelderlandschap noordelijk van Loppersum.

Het belang van de nederzetting tijdens de Middeleeuwen komt ook tot uiting in de stichting van de kerk, waarschijnlijk omstreeks 800. Speciaal voor de aanleg van de kerk en begraafplaats heeft de wierde vermoedelijk een aparte uitbreiding ondergaan. Het gaat hierbij om een verhoogd en aan de noordzijde omgracht kerkterrein aan de noordoostkant van de wierde. In de elfde eeuw is de houten kerk vervangen door een tufstenen bouwwerk, dat op zijn beurt in de dertiende eeuw wordt vervangen door de huidige forse bakstenen kerk. De stichting van de kerk en de regionale handelsfunctie hebben een belangrijke rol gespeeld in de middeleeuwse ontwikkeling van Loppersum.

De kom van Loppersum is op advies van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg aangewezen als beschermd dorpsgezicht: "Het beschermingsbelang van Loppersum is vooral gelegen in de kenmerkende historisch-ruimtelijke hoofdstructuur, opgebouwd uit Lagestraat, Hogestraat en kerksituatie. Deze structuur wordt op herkenbare wijze ondersteund door de dorpsbebouwing, die deels historische kenmerken vertoont, en door de inrichting van de openbare ruimte. Met name de monumentale kerksituatie en de grotendeels aanwezige opvaart dragen hier toe bij aan" (uit: Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van de kom van Loppersum als beschermd dorpsgezicht. Rijksdienst voor de Monumentenzorg, december 1987).

Voor 1850

Over de lengte-as van de wierde loopt de hoofdweg, de Hogestraat en Lagestraat, met aan weerszijden een min of meer aaneengesloten bebouwingslint. Deze hoofdas wordt beëindigd door de Wijmers, waarlangs onder invloed van de scheepvaart lintbebouwing voorkomt. In het dorp staan twee korenmolens, waarvan er nu nog één, 'De Stormvogel', is overgebleven.

De Hogestraat heeft door de aaneengesloten bebouwing in samenhang met het smalle straatprofiel en de ligging van de gevels aan de straat, een sterk besloten en tamelijk steenachtig karakter. De Lagestraat heeft een meer open karakter, doordat zich aan de oostkant van deze straat de gegraven opvaart van de Wijmers, de Schipsloot, met bomenrij bevindt. De bebouwing aan de westkant van de Lagestraat ligt direct aan de verharding.

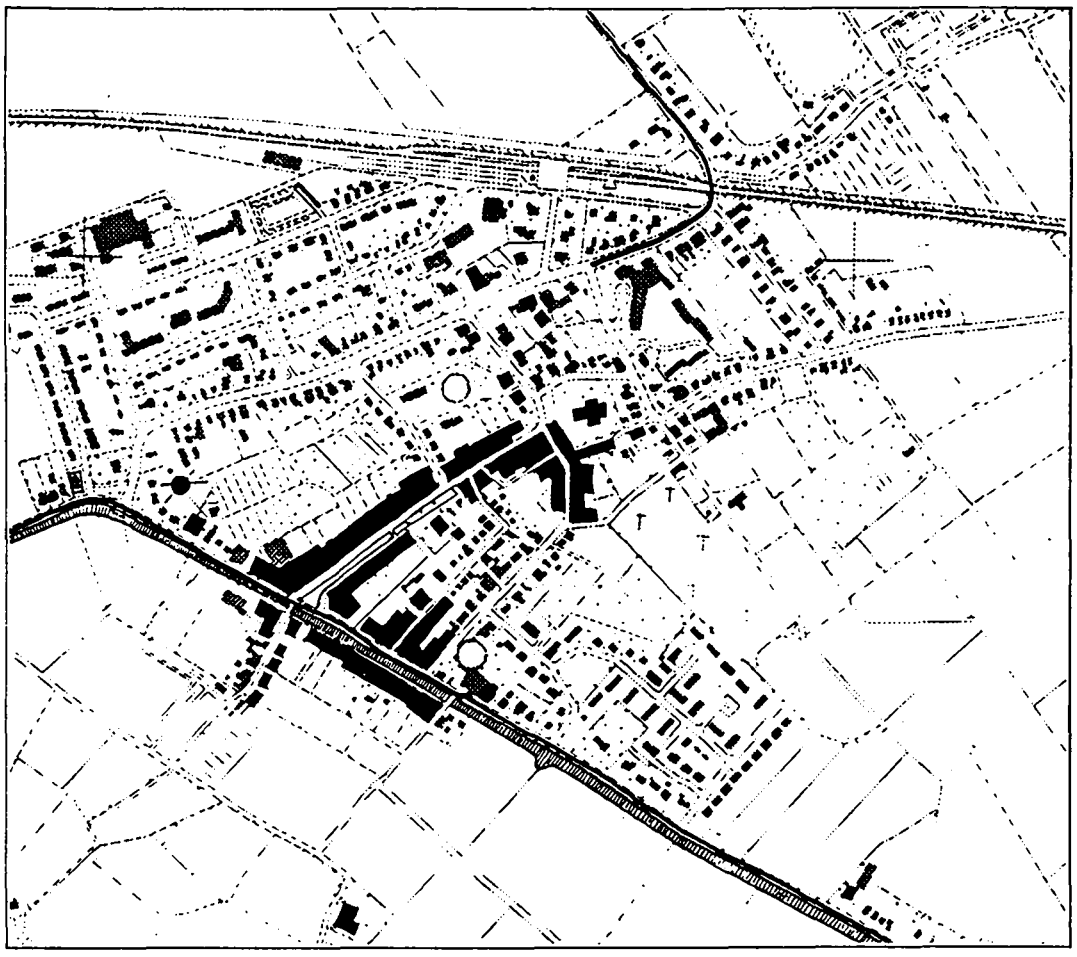
In het noordoosten staat de forse kerk die mede door zijn ligging aan het einde van de hoofdas het dorpsbeeld in belangrijke mate domineert. Ten zuiden van de kerk bevindt zich nog enige bebouwing aan weerszijden van de, haaks op de Hogestraat lopende, Nieuwstraat.

1850-1900

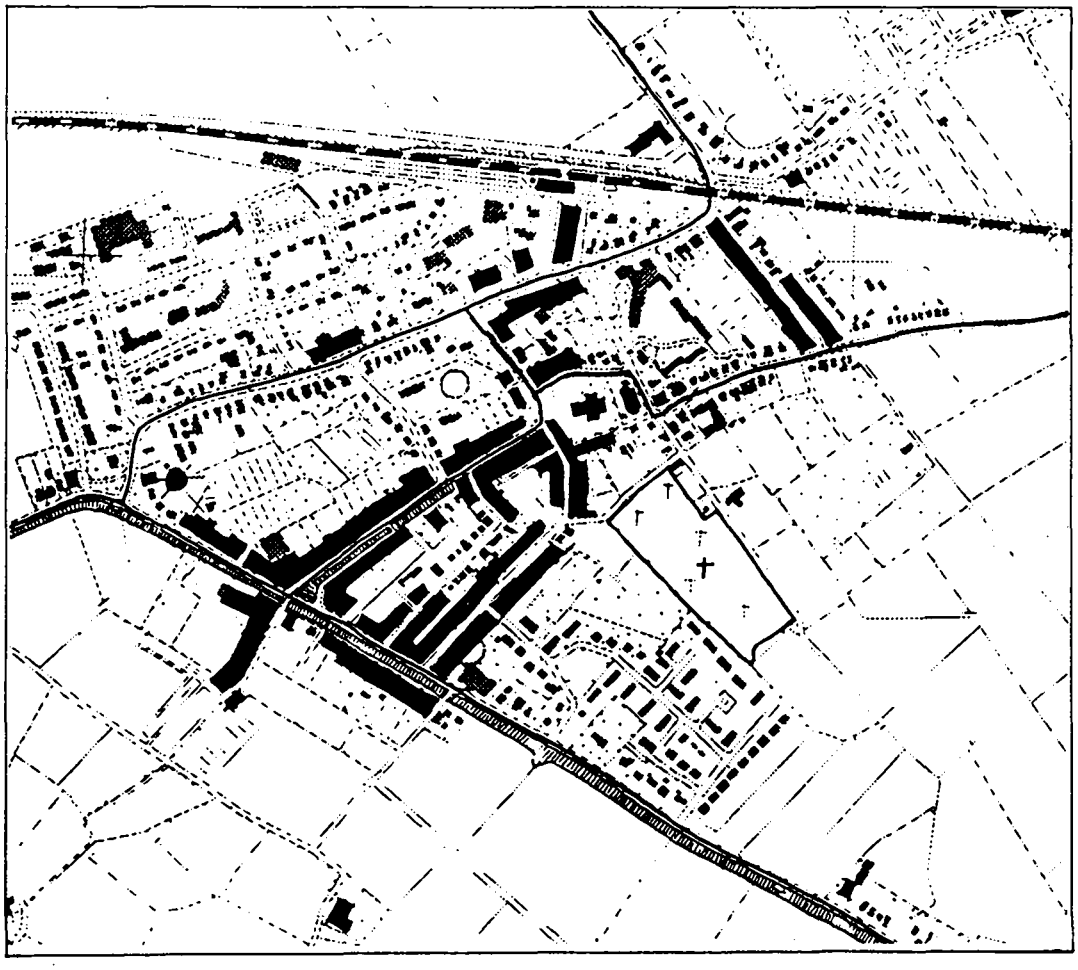
Van belang voor de verdere ontwikkeling van de dorpsstructuur zijn de gevolgen die optreden door de afname van het vervoer over water en het toenemende belang van landverbindingen. De meeste wegen in het dorp worden verhard en in 1884 wordt ten noorden van de dorpskern de spoorlijn Groningen-Delfzijl aangelegd. Dit leidt weer tot de aanleg van twee nieuwe wegen bij het station, de Stationslaan en de Parallelweg.

Het dorp breidt zich in de tweede helft van de vorige eeuw als volgt uit. Ten zuidoosten van de oude kern vindt een voortzetting plaats van de lineaire structuur, waarbij parallel aan de hoofdas een aantal wegen, zoals Middenstraat en Kruisweg, worden bebouwd. Aan deze straten komen voornamelijk vrijstaande, tamelijk eenvoudige woonhuizen met een klein voortuintje te staan.

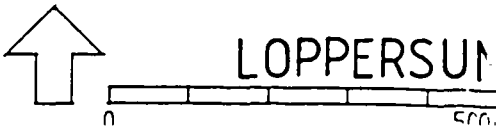
Verdere uitbreiding heeft plaats tussen de oude kern en de spoorlijn. Hier komt vooral luxe bebouwing tot stand, waarbij o.a. aan de Stationslaan een aantal zeer ruim opgezette villa's komen te staan (zie kaart 'Gebieden', 2*). Aan de Molenweg wordt, tegenover de Stationslaan, het fraaie hotel-café-restaurant 'Spoorzicht' gebouwd.
Over het spoor wordt in 1892 de zuivelfabriek 'De Fivel' gesticht. Deze fabriek is voor het grootste deel

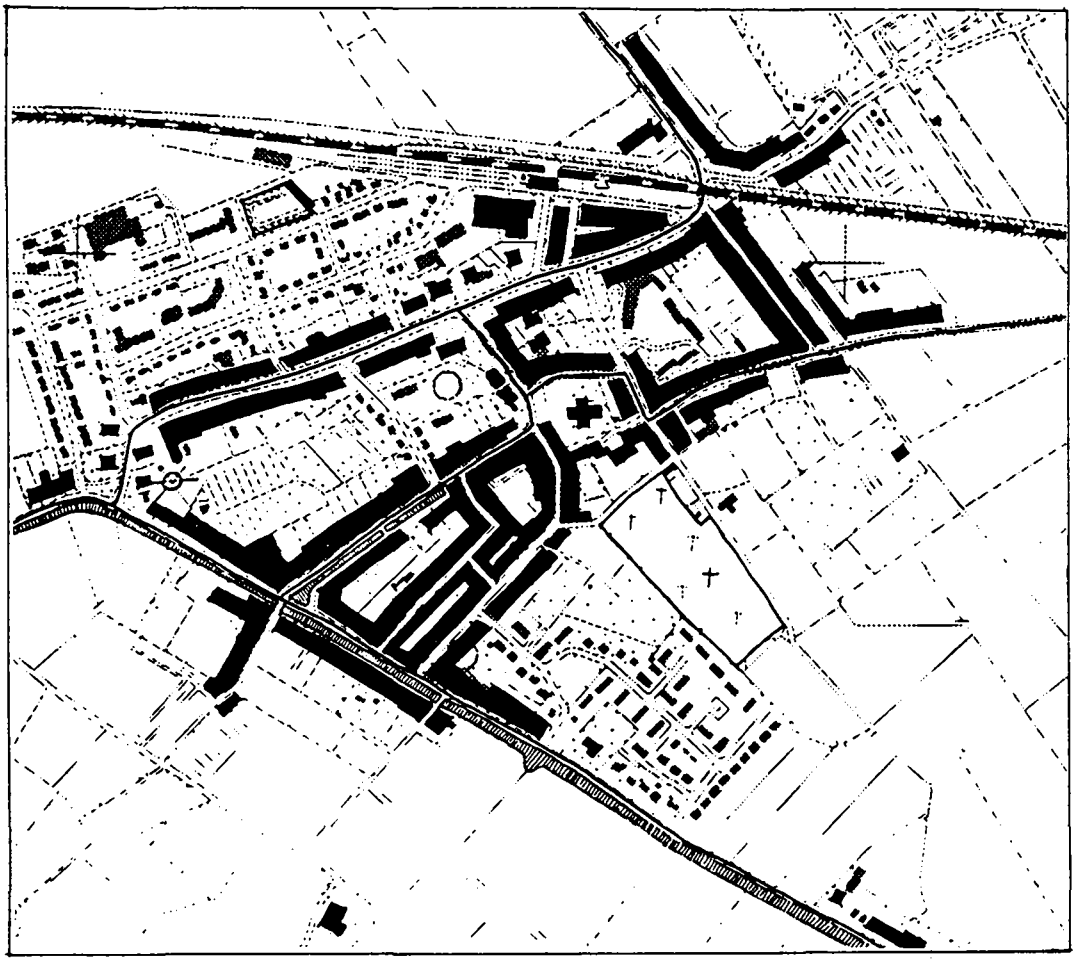


±1850

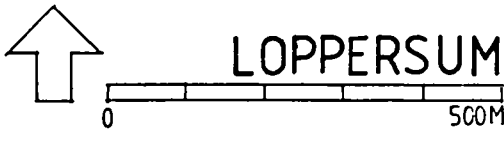


±1900





±1940



afgebroken na de fusie van verschillende zuivelfabrieken, o.a. van Bedum, Loppersum, Middelstum en Usquert. Hiervoor wordt in Bedum in 1921 een nieuwe, grote 'Coöperatieve Fabriek van Melkprodukten' gebouwd.
Tussen de Zeerijperweg en de Wirdumerweg wordt een verbindingsweg aangelegd, de Singelweg, die in deze periode alleen aan de oostzijde wordt bebouwd met eenvoudige burger- en arbeiderswoningen.
Ten oosten van de kerk wordt aan de Hofstraat een grote begraafplaats aangelegd.

1900-1940

Van 1900 tot 1940 wordt het gebied tussen de oude kern en de spoorlijn verder opgevuld door bebouwing aan wegen als Molenweg en Wirdumerweg. Ten noorden van de spoorlijn heeft lintbebouwing plaats langs de Zeerijperweg en de Bosweg. Verder worden ten zuidoosten van de oude kern de parallel aan de hoofdas lopende wegen volgebouwd, voornamelijk met eenvoudige woonhuizen.

Aan de Molenweg komen vrijstaande woonhuizen te staan, die richting station steeds luxer en groter worden en op ruimere kavels staan (zie kaart 'Gebieden', 3). Schuin tegenover het station wordt in 1922 een veilinggebouw gebouwd (nu werkplaats van gemeentewerken), wat de aan- en afvoer van de produkten over spoor aanzienlijk vergemakkelijkt.

Aan de andere kant van de spoorlijn worden aan de noordzijde van de Zeerijperweg een aantal tamelijk grote fraaie burgerwoningen neergezet met een ruime tuin (zie kaart 'Gebieden', 4). Voor de huizen langs loopt een sloot. De woningen variëren in ouderdom van begin jaren tien tot eind jaren dertig. Aan de Bosweg komt een eenvoudiger type woningen te staan, voornamelijk uit de jaren twintig en dertig.

De Wirdumerweg krijgt in de jaren twintig en dertig een mengelmoes aan bebouwing: richting oude kern staan vrijstaande burgerwoningen en winkels, terwijl verder van de kern de bebouwing eenvoudiger van aard is. Aan het eind van deze straat wordt in het begin van de jaren dertig een opvallend rijtje van negen arbeiderswoningen (twee verschillende types) gebouwd, waarschijnlijk door een woningbouwvereniging (zie kaart 'Gebieden', 5). Verder staat er aan deze weg een school met den bijbel (1921), die tegenwoordig nog steeds als zodanig in gebruik is.

Aan de Raadhuisstraat worden tegenover elkaar een postkantoor (1897) en een gemeentehuis (1925) gebouwd. In de jaren dertig kan de bevolking kennismaken met een zwembad, dat in het westen van het dorp langs de spoorlijn wordt aangelegd. Het is het enigste zwembad in de regio dat ondanks enkele vernieuwingen zijn oorspronkelijke opzet heeft behouden.

Na 1940 wordt het gebied tussen de spoorlijn en de Molenweg ingevuld met nieuwe woonwijken, terwijl ook tussen de begraafplaats en de Wijmers nog enige nieuwbouw tot stand komt.

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

Garrelsweer

Het dorp **Garrelsweer** ligt in het midden van de gemeente Loppersum aan weerszijden van het Damsterdiep. Dwars op het Damsterdiep lopen de Loppersumer Wijmers in het noorden en de Oude Wijmers in het zuiden. De bebouwing bestaat uit vrijstaande panden die in het algemeen eenvoudig van aard zijn en relatief dicht opelkaar staan.

Voor 1850

Voor 1850 bestaat het dorp in feite uit drie concentraties van bebouwing aan het Damsterdiep. De eenvoudige panden zijn op het water gericht. Zowel in het westelijke dorpsdeel als in de concentratie bij de Wijmers ligt een brug over het Damsterdiep. In het oostelijke deel staat de zeventiende eeuwse steenfabriek 'Enzelens'.

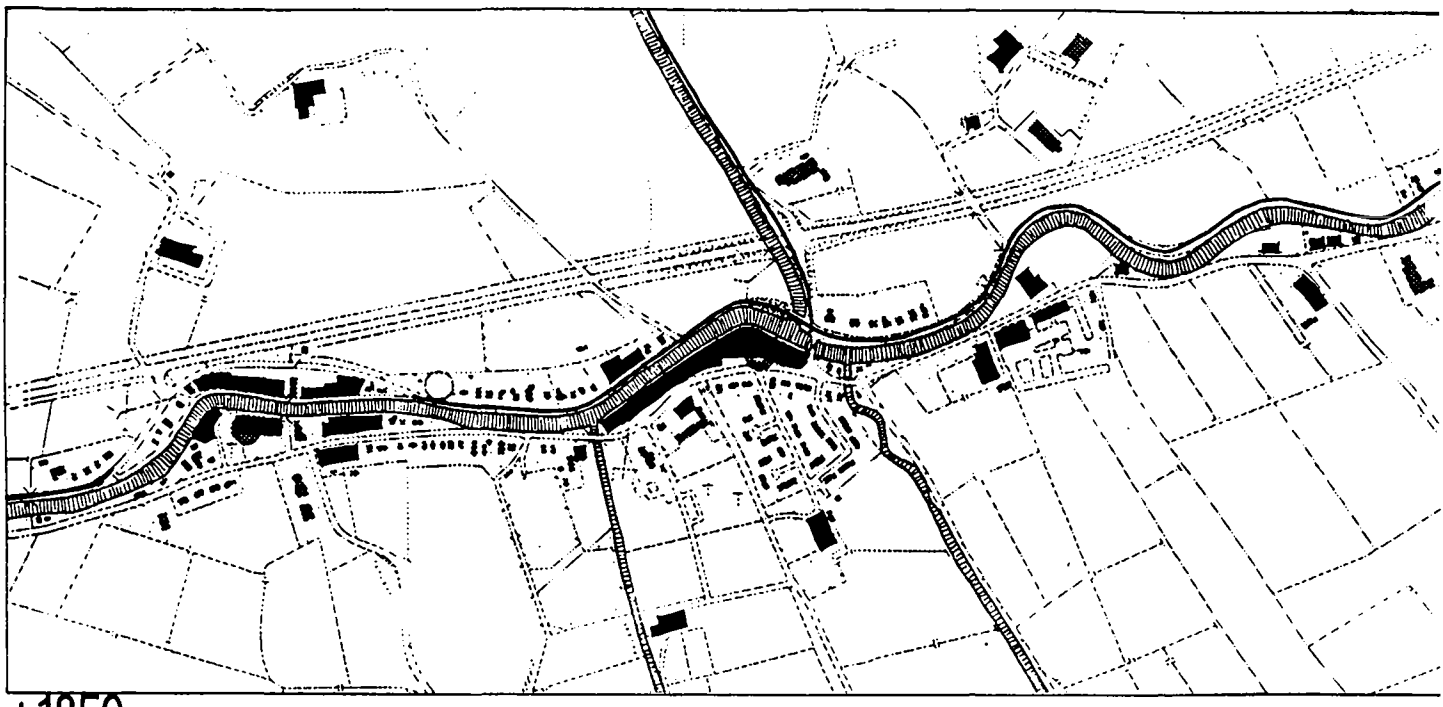
1850-1940

Van 1850-1940 groeien de dorpsdelen naar elkaar toe en ontstaat er een lang bebouwingslint langs het water. Hier en daar wordt tussen de woonhuizen een winkel gebouwd. Aan de noordkant van het water is de bebouwing op het water en op de trekweg gericht. Aan de zuidkant is de bebouwing gedeeltelijk op het water gericht en deels op de, parallel aan het water lopende, Stadsweg.

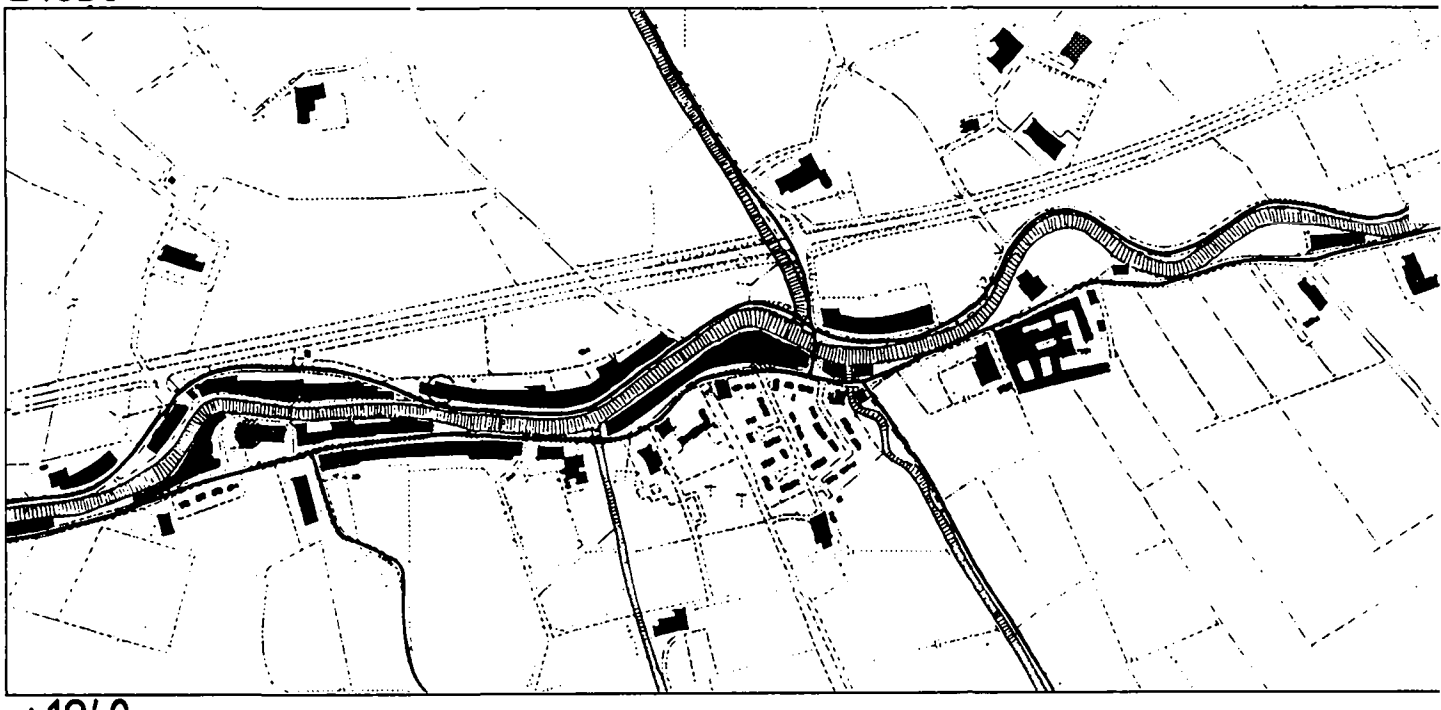
Rond de eeuwwisseling wordt aan de noordkant van het Damsterdiep, ten oosten van de Loppersumer Wijmers, een rijtje van zeven woningen gebouwd, dat luxer van aard is dan de rest van de dorpsbebouwing.

In 1908 wordt in de (oorspronkelijk) oostelijke concentratie een gereformeerde kerk aan de Stadsweg gebouwd. Vier jaar later wordt in het westelijke deel, eveneens aan de zuidkant van het Damsterdiep, de oude hervormde kerk door een nieuwe vervangen. In de jaren dertig wordt bij deze kerk een grote pastorie op een ruime kavel gebouwd.

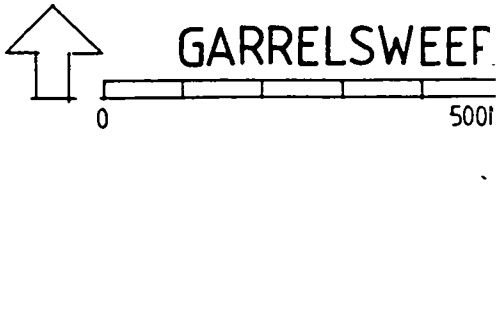
De steenfabriek ondergaat in deze periode een flinke uitbreiding. In 1889 worden er droogloodsen, een kantoor en kantine bijgebouwd. Bij de fabriek komen een luxe directeurswoning (nu boerderij), een brandmeesterswoning en een dubbele arbeiderswoning (allemaal nog aanwezig). De steenfabriek heeft tot 1969 dienst gedaan. De droogloodsen worden nu gebruikt voor de opslag van caravans, terwijl het kantoor met kantine tot woonhuis zijn verbouwd. In het oudste deel van de fabriek (van voor 1850) is een agrarisch dienstverlenend bedrijf gevestigd.



±1850



±1940



Wirdum

Het dorp **Wirdum** ligt in het oosten van de gemeente Loppersum aan het Wirdumermaar, een aftakking van het Damsterdiep. Het is van oorsprong een radiair wierdedorp. Later heeft het dorp zich voornamelijk langs het Wirdumermaar ontwikkeld en sluit het aan op de bebouwing langs het Damsterdiep. Van de oorspronkelijke bebouwing op de wierde is veel verbouwd of vervangen door nieuwbouw. De wierde is gedeeltelijk afgegraven.

Een deel van de wierde wordt omringd door de Wirdumerweg en Kerkeweg. Verder lopen er op de wierde verschillende smalle paden. In noordwestelijke richting loopt een uitvalsweg naar Loppersum, in het noorden is er een verbinding met het dorp Eenum. In zuidelijke richting loopt de Wirdumerweg verder langs het Wirdumermaar, waar hij aansluit aan op de weg langs het Damsterdiep.

Voor 1850

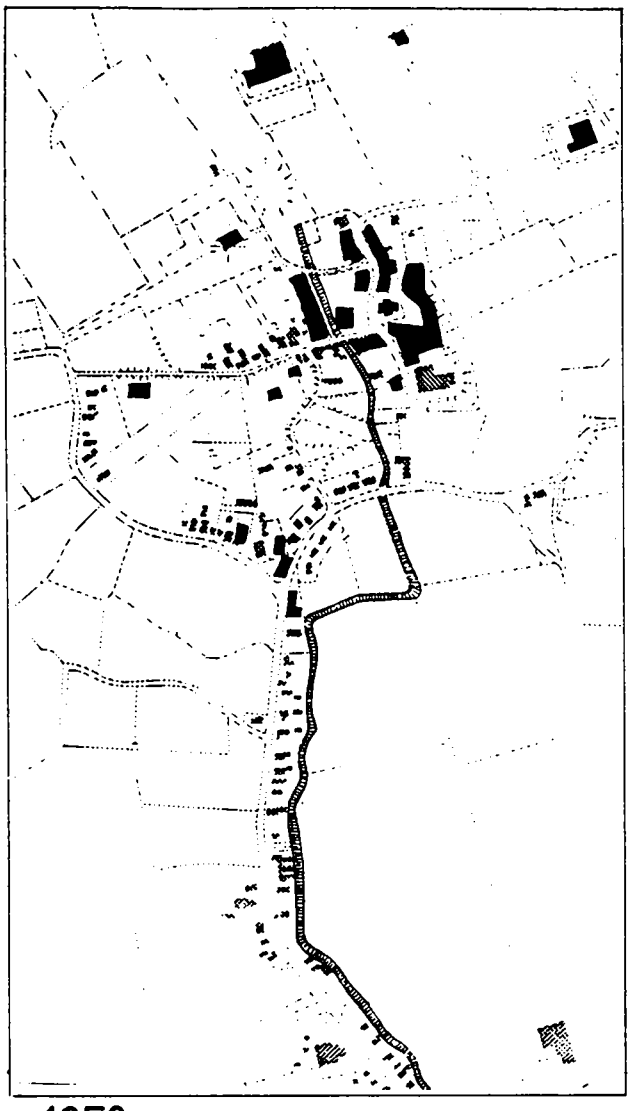
Voor 1850 bestaat het dorp uit twee delen: in het noorden ligt de wierde en in het zuiden is er lintbebouwing langs het Damsterdiep. Op de wierde is de bebouwing geconcentreerd in de noordoostelijke wierdesector bij de oude kerk. Het Wirdumermaar loopt door tot over de wierde (na 1940 is dit noordelijke deel tot aan de Kerkeweg gedempt). Ten zuiden van de wierde staat een korenmolen (nu verdwenen).

1850-1940

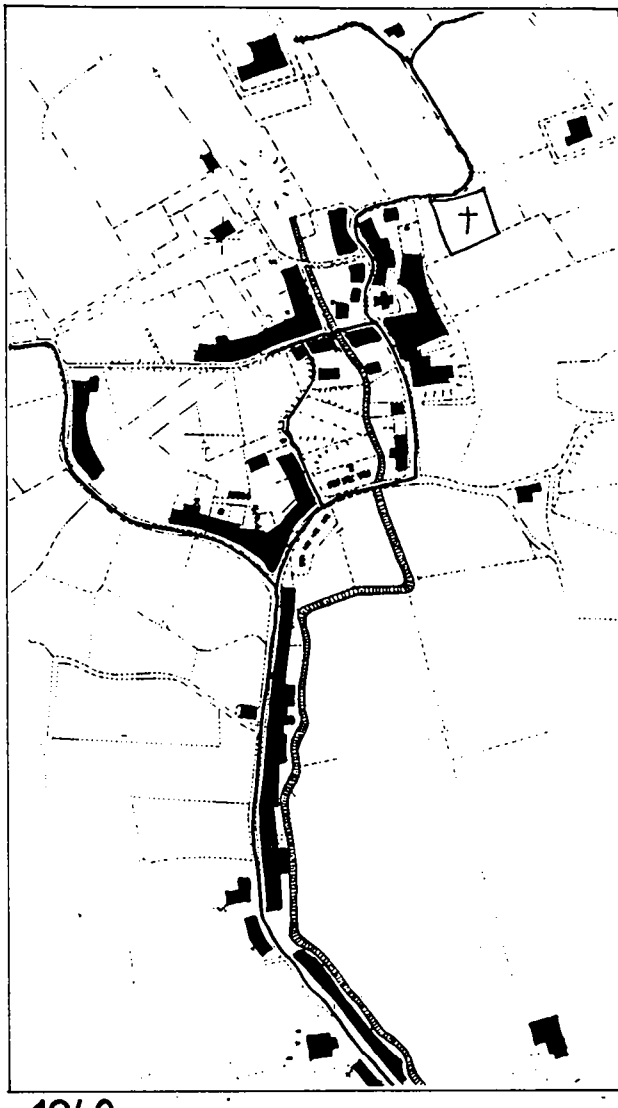
In deze periode groeien de beide dorpsdelen naar elkaar toe door middel van lintbebouwing aan de Wirdumerweg langs het Wirdumermaar. Deze lintbebouwing bestaat uit eenvoudige, vrijstaande woonhuizen die op de weg zijn gericht en met de achterkant naar het water staan. Verder vindt er op de wierde nog enige uitbreiding plaats.

In 1904 wordt in het noordoosten van de wierde een begraafplaats aangelegd. In 1937 wordt aan de Stadsweg langs het Damsterdiep een school gebouwd (nog steeds in gebruik), die zowel voor leerlingen uit Wirdum als Garrelsweer is bedoeld.

Na 1940 wordt het dorp doorbroken door de aanleg van de weg Groningen-Delfzijl.



±1850



±1940

WIRDUM

0

500M

5.3 Verspreide bebouwing

De verspreide bebouwing bestaat uit de gehuchten Eekwerd, Eekwerderdraai, Hoeksmeer, Merum, Stork en Wirdumerdraai en verder uit verspreid liggende boerderijen, woningen en een voormalige steenfabriek.

De knipklei die in deze gemeente voorkomt, leende zich uitstekend als grondstof voor de steenindustrie. Vanwege de vervoersmogelijkheden werden de steenfabrieken aan doorgaande waterwegen gebouwd. Behalve de steenfabriek 'Enzelens' aan het Damsterdiep in Garrelsweer, stond er een tweede steenfabriek aan het Damsterdiep bij de Eekwerderdraai. Deze fabriek werd in 1804 opgericht door de bewoners van de borg 'Rusthoven'(1686). De fabriek kreeg dezelfde naam en werd in 1924 sterk uitgebreid. In 1965 werd de fabriek gesloten. Tegenwoordig bevinden de gebouwen zich in vervallen staat.

Bij de ligging van de boerderijen kan een onderscheid worden gemaakt in het noordelijke en het zuidelijke deel van de gemeente, waarbij de grens wordt gevormd door het Damsterdiep. In het noordelijke, oudste deel van de gemeente (zie hoofdstuk 2) liggen boerderijen die over het algemeen van voor 1850 dateren. Sommige boerderijen liggen gegroepeerd, zoals in de gehuchten Merum en Stork. Andere liggen in de nabijheid van de dorpen, bijvoorbeeld 'Landlust' en 'De Wierde' bij Loppersum en 'Opterborg' bij Wirdum. Verder liggen boerderijen aan doorgaande wegen, zoals 'Spriknest' en 'Oezingaweer' aan de Zeerijperweg.

In het zuidelijke, laaggelegen en natte deel van de gemeente zijn de boerderijen jonger. Hier hing de vestiging van boerderijen samen met de verbeterde afwatering van dit gebied. Bij de aanleg van de doorgaande weg van Wirdumerdraai naar Overschild in de tweede helft van de vorige eeuw, waarbij er een brug over het Eemskanaal kwam, werd langs deze weg een reeks van nieuwe boerderijen gevestigd. Deze boerderijen liggen, na de verbreding van het Eemskanaal en het daarmee gepaard gaande verdwijnen van de brug in de jaren zestig, aan een doodlopende weg.

6 Inventarisatie stedebouw en bouwkunst

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

De inventarisatie bestaat uit een stedebouwkundig veldonderzoek en een inventarisatie van de bouwkunst.

6.1 **Stedebouwkundig veldonderzoek**

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

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

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

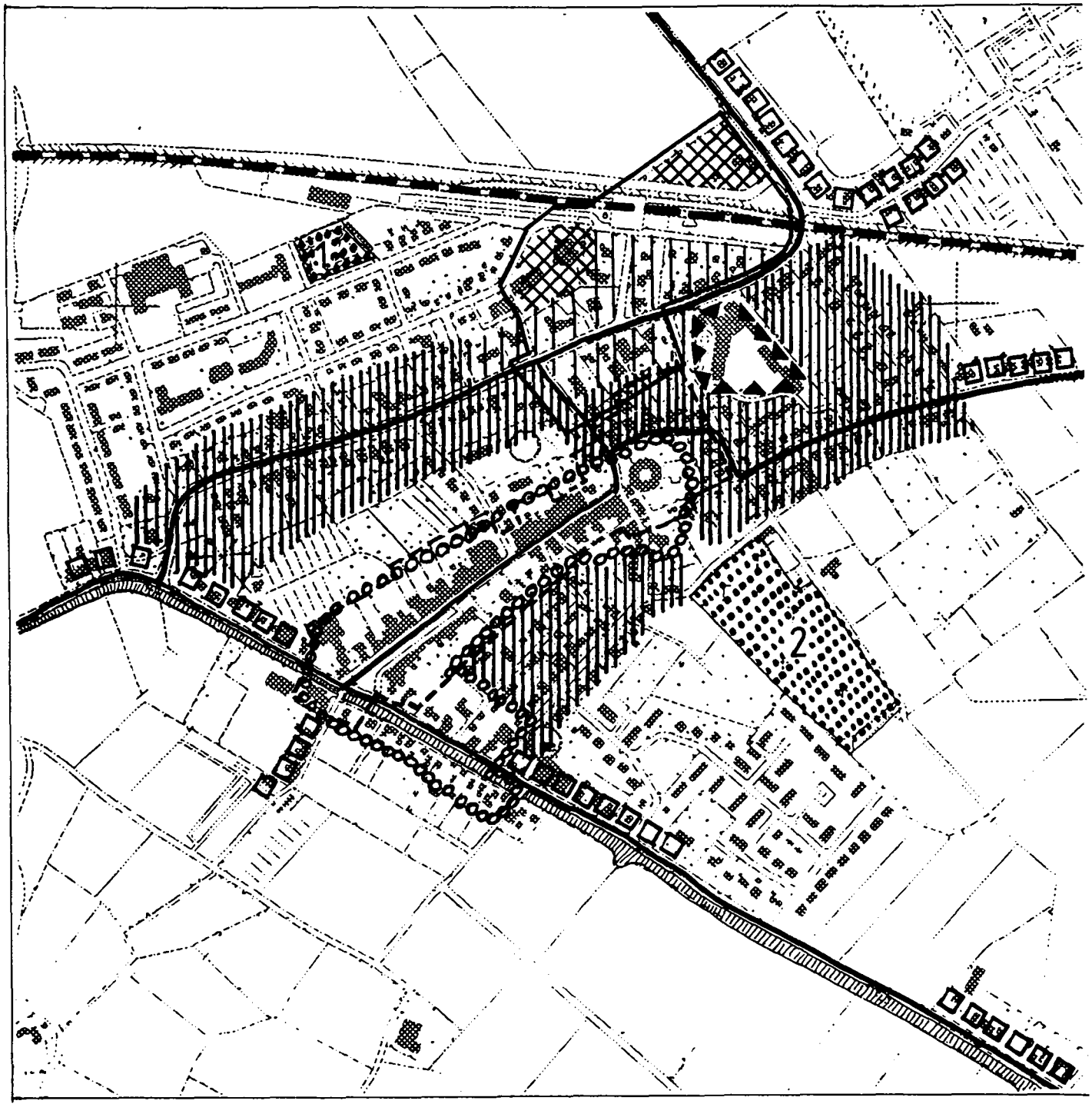
3 gebieden zonder woonfunctie
3.1 industriegebieden (functie: industrie/bedrijvigheid/handel/verkeer)
3.2 groene gebieden (functie: openluchtrecreatie, begraafplaatsen etc.)

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

In de gemeente Loppersum heeft alleen in het dorp Loppersum een vermeldenswaardige uitbreiding plaatsgevonden (zie hoofstuk 6.3, kaart 'Gebieden'). De stedebouwkundige typologie van Loppersum is op de volgende pagina in kaart gebracht.

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

STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE



Niet stedelijk algemeen
Villagebieden

Gebied met bijzondere waarde

Industrie en bedrijven
Groene gebieden (1 zwembad 2 begraafplaats)

Lineaire ontwikkeling
Hoofdweg
Waterweg
Spoorlijn
Bestaande kern voor 1850
Na 1940 gereconstrueerd
Beschermd dorpsgezicht

LOPPERSUM

0 100 250

6.2 Gebied met bijzondere stedebouwkundige waarden

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

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

In Loppersum is het gebied rond het station aangewezen als bijzonder gebied. Het gebied omvat de Parallelweg, de Stationslaan, een deel van de Molenweg en de Raadhuisstraat (zie kaartje stedebouwkundige typologie).

Loppersum: gebied rond het station

In 1884 wordt de spoorlijn Groningen-Delfzijl aangelegd. Loppersum krijgt, als enige plaats in de gemeente, een station. Na aanleg van het station komt het gebied tussen het spoor en de oude kern tot ontwikkeling. Evenwijdig aan het spoor, voor het station langs wordt de Parallelweg aangelegd en dwars erop de Stationslaan, waarmee de verbinding met de Molenweg tot stand wordt gebracht.

Het gebied beslaat de doorgaande weg van het station naar het centrum van het dorp (de Stationslaan, een stukje Molenweg en de Raadhuisstraat) en het gedeelte dat wordt omsloten door de Parallelweg, het oostelijke deel van de Molenweg en de Stationslaan. Aan de Stationslaan staan grote statige rentenierswoningen, rijk aan decoratieve elementen en omringd door veel groen. De statige bebouwing zet zich voort via de Molenweg -waar tegenover het station een café-restaurant is gebouwd- langs de Raadhuisstraat, met gemeentehuis (1925) en postkantoor (1897), en mondt uit bij de kerk. Aan het deel van de Parallelweg en de Molenweg, dat ten oosten van de Stationslaan loopt, staan eenzelfde, iets eenvoudiger, type huizen. Voor de woningen aan de Parallelweg, met uitzicht op het spoor loopt een sloot. De bebouwing in het gebied stamt voor het grootste deel uit het eind van de 19de en het begin van de twintigste eeuw.

De aanleg van het station heeft in Loppersum niet alleen geleid tot de ontwikkeling van een 'villagebied', maar ook tot het aantrekken van bedrijvigheid. In 1892 is op het terrein ten noorden van de spoorlijn, schuin tegenover het station, de zuivelfabriek 'de Fivel'opgericht. Deze fabriek heeft tot 1921 gefunctioneerd als zuivelfabriek en daarna nog een aantal jaren als ontvangstation. Na deze periode is zij gesloopt, alleen de direkteurswoning en een kaaspakhuis getuigen nog van haar aanwezigheid. Aan de andere kant van het spoor is in 1922 aan de Parallelweg een veilinggebouw met dienstwoning gebouwd, vanwege de bloeiende fruitteelt in en rond de gemeente. Het vervoer van de produkten ging voornamelijk per spoor. Het veilinggebouw is in de periode na de oorlog opgeheven en doet nu dienst als werkplaats voor gemeentewerken.

De aanwezigheid van het station met café-restaurant en daaromheen de nog in vrij gave staat verkerende woon- en bedrijfsbebouwing maken het gebied tot een uniek stukje dorpslandschap in de regio.

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden

Gebied 1 **Stationsgebied Loppersum**

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

* op regionale schaal
** op locale schaal

6.3 Inventarisatie van de bouwkunst

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

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

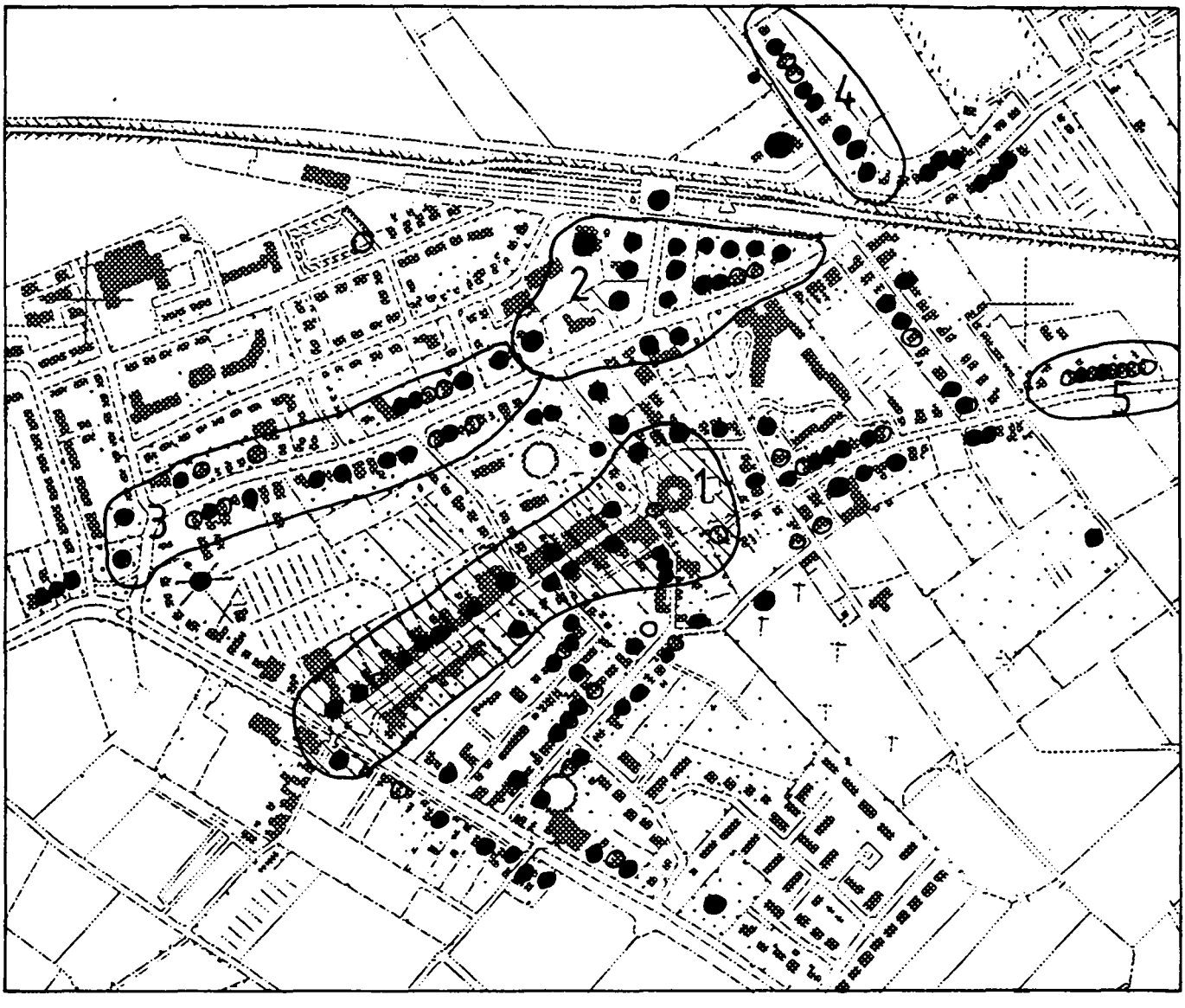
1 die objecten/complexen die een sociaal, economisch of cultuur-historisch belang vertegenwoordigen. Binnen deze categorie vallen objecten/complexen als fabrieken, scholen, kerken, bruggen, boerderijen etc.

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

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

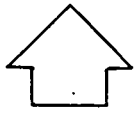
Op de volgende pagina staat een kaart waarop alle in deze gemeente geinventariseerde objecten met een stip zijn aangegeven. Tevens zijn op deze kaart de 'Gebieden' van aandacht omlijnd.

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



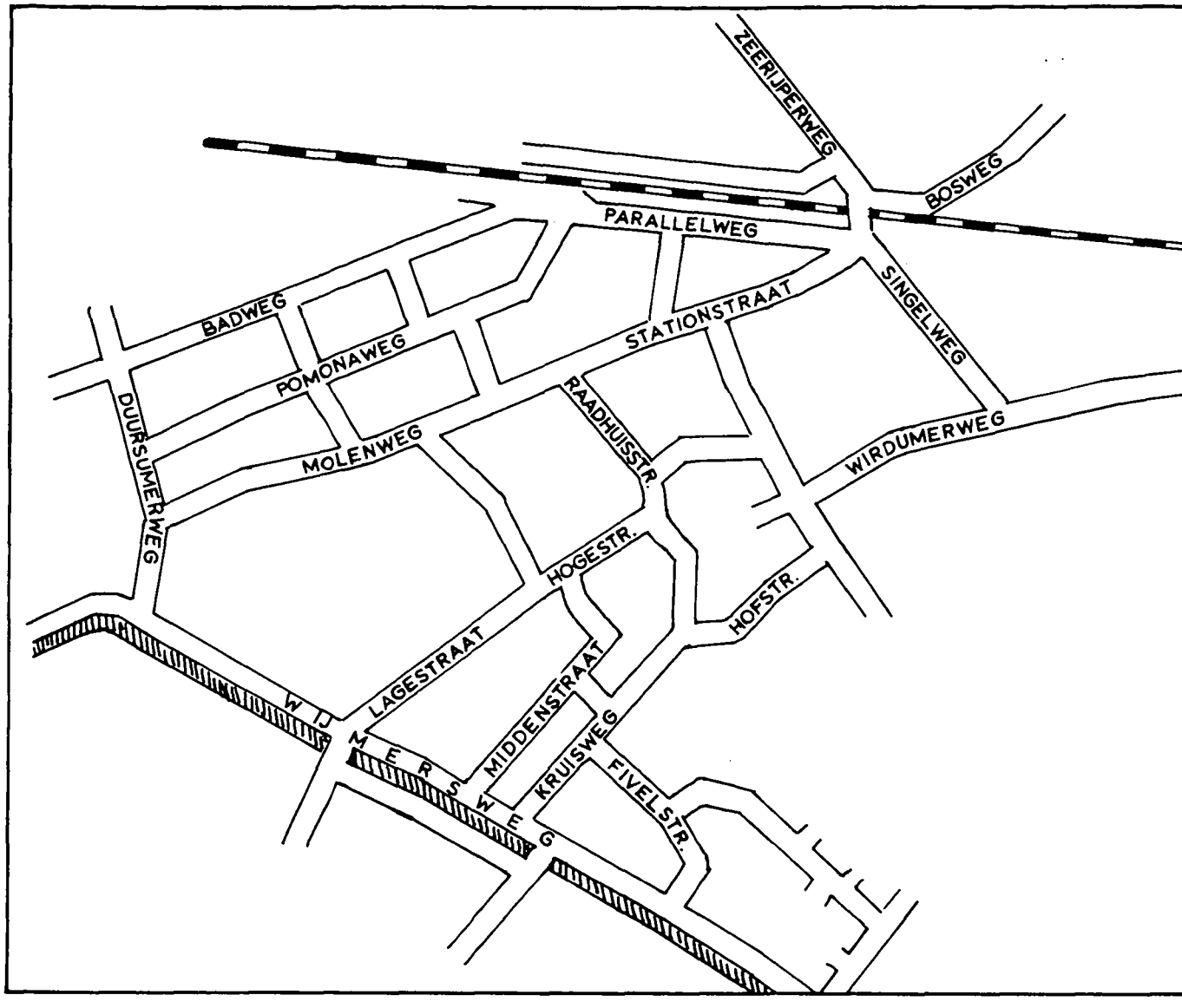
● object dat is opgenomen op een eigen inventarisatieformulier

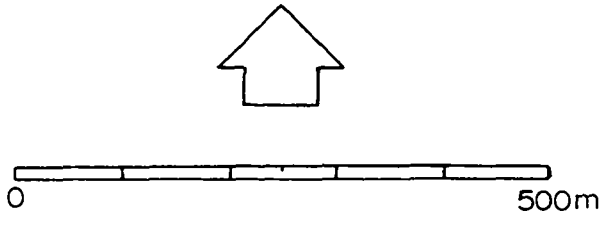
○ object dat is opgenomen op een inventarisatieformulier van een ander object



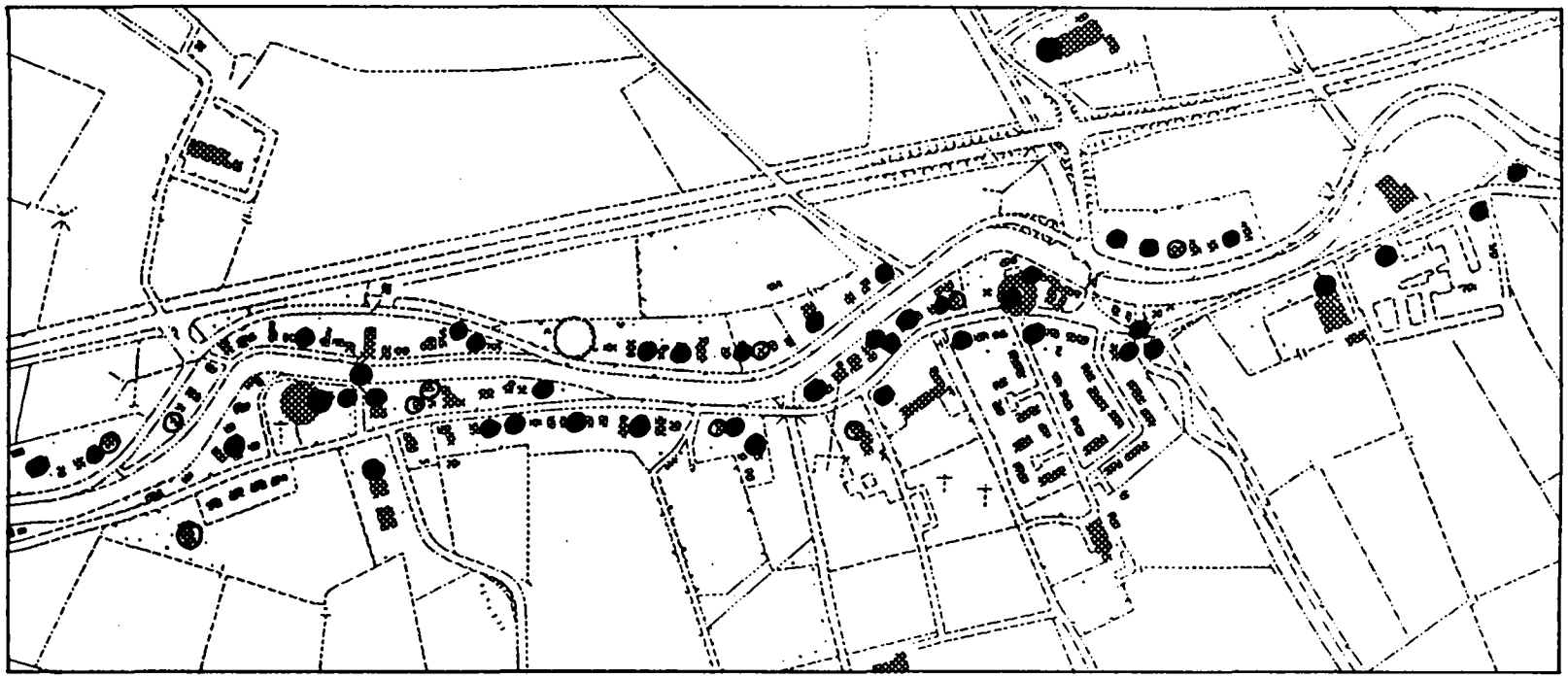
0 500 m

LOPPERSUM


ZEERIJPERWEG
BOSWEG
PARALLELWEG
SINGELWEG
STATIONSTRAAT
BADWEG
POMONAWEG
DUURSUMERWEG
MOLENWEG
RAADHUISSTR.
WIRDUMERWEG
HOGESTR.
HOFSTR.
LAGESTRAAT
MIDDENSTRAAT
KRUISWEG
FIVELSTR.
WIJMERSWEG

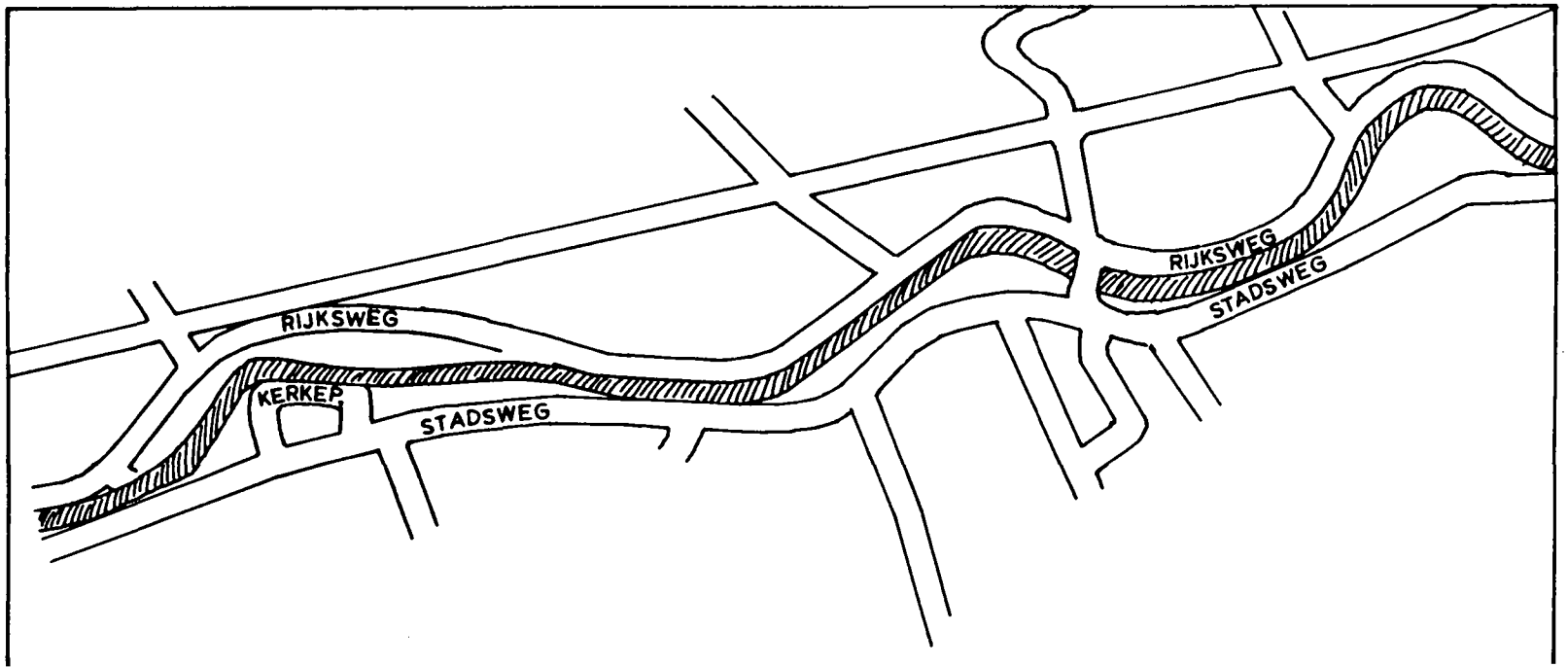

0
500m

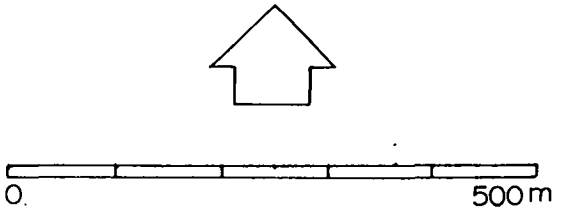
LOPPERSUM



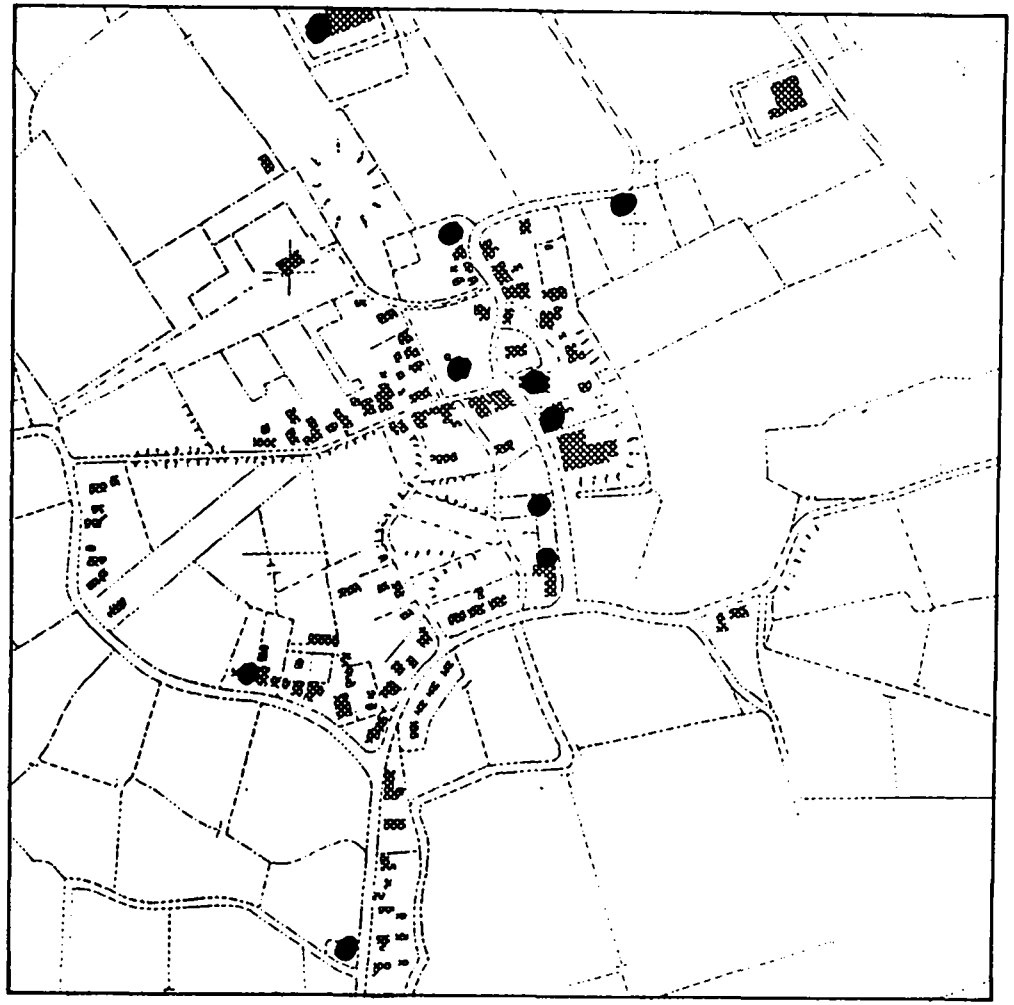
● object dat is opgenomen op een eigen inventarisatieformulier

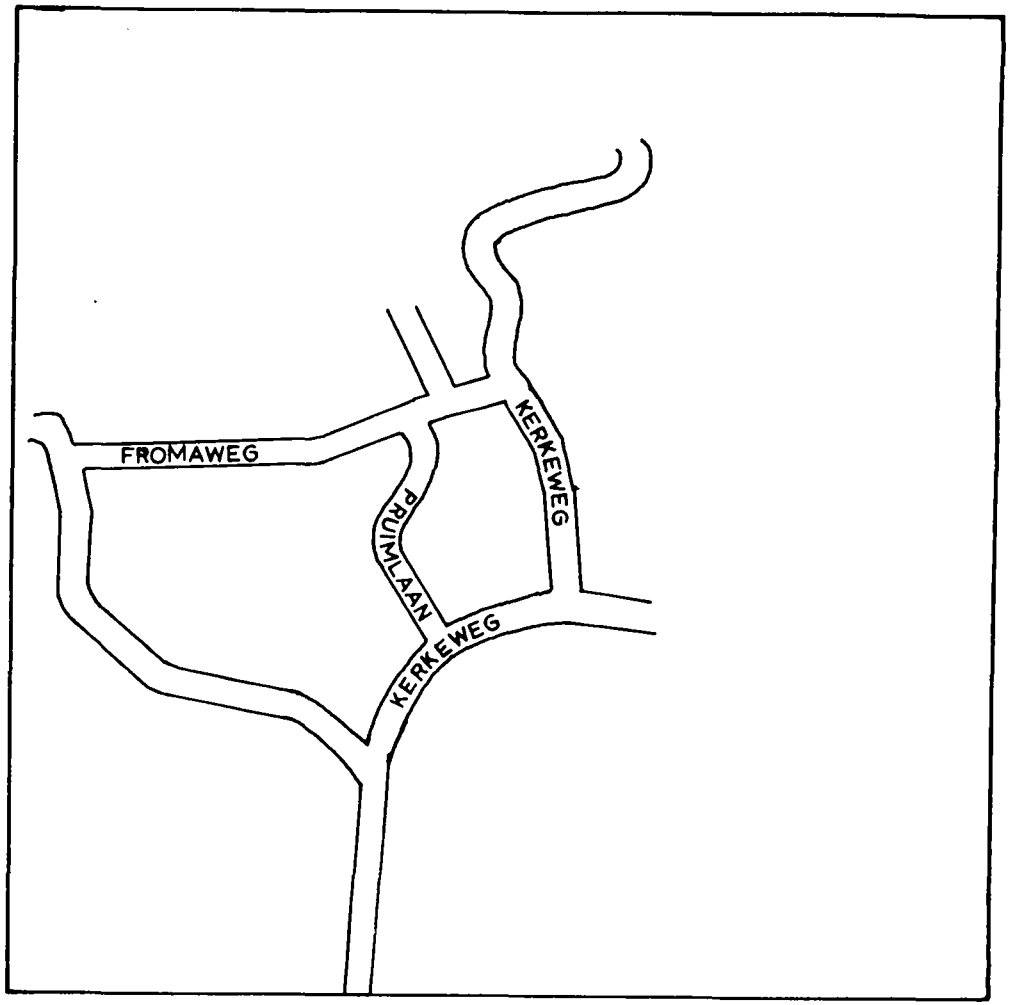
○ object dat is opgenomen op een inventarisatie-formulier van een ander object

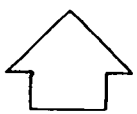




GARREL SWEER





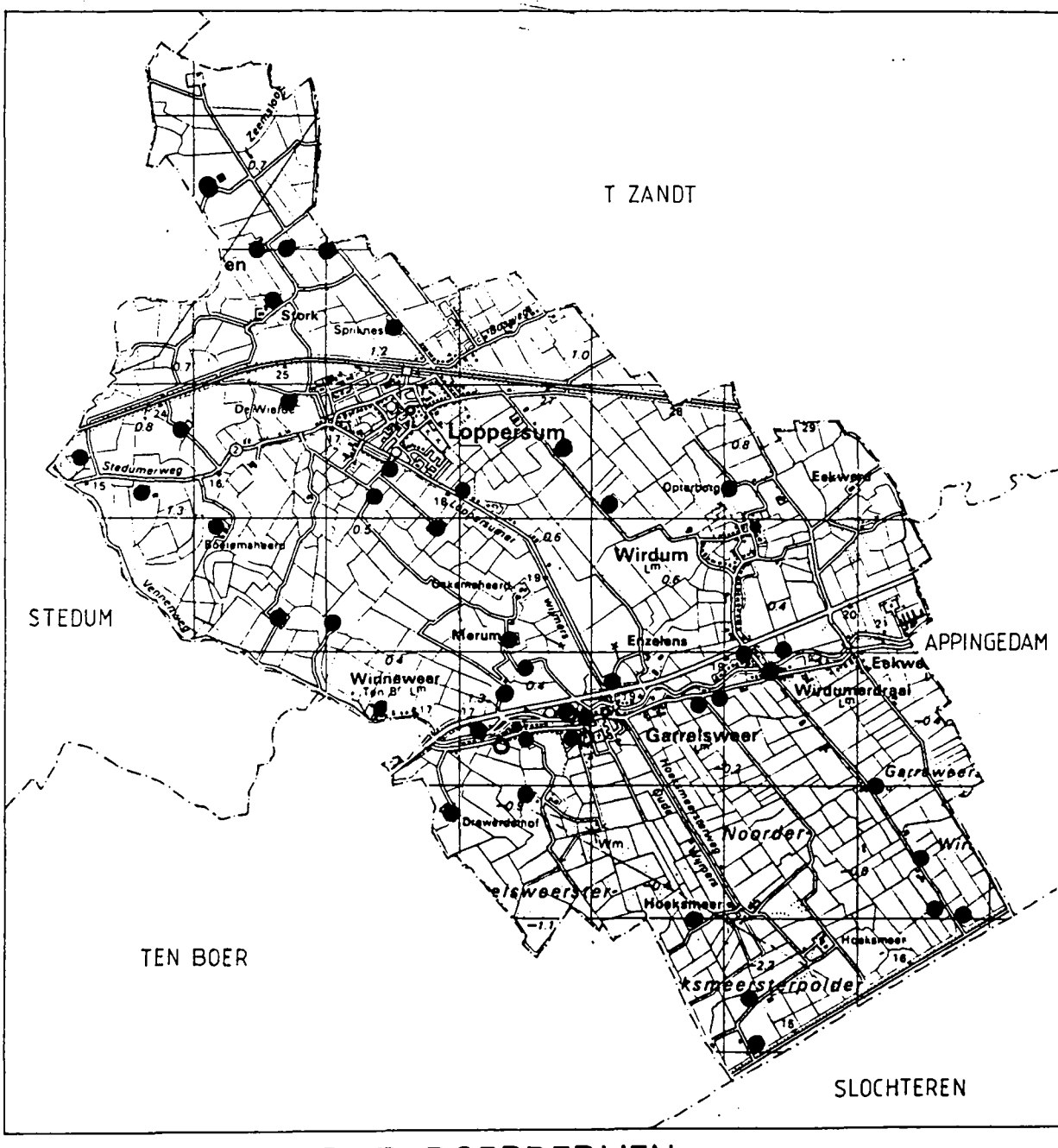


● object dat is opgenomen op een eigen inventarisatieformulier

○ object dat is opgenomen op een inventarisatieformulier van een ander object

0 500m

WIRDUM



GEINVENTARISEERDE BOERDERIJEN

GEMEENTE LOPPERSUM

0 1 2

Literatuurlijst

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

- Fysische geografie, botanie en ornithologie. "Noord-Groningen - Vierendeel" en "Stedum-Loppersum". Provinciale Planologische Dienst van Groningen, 1985.

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

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

- Loppersum. Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van de kom van Loppersum als beschermd dorpsgezicht. Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Zeist, 1987.

- Meijering, J.J. en A. Spakman. Archeologische en cultuurhistorische terreinen in de provincie Groningen. Provinciale Planologische Dienst van Groningen, 1985.

- Muntinga, J.E. en G.A. Brongers. Bijdragen tot de kennis van de gemeente Loppersum t.g.v. het 100-jarig bestaan van de afdeling Loppersum van de Groninger Maatschappij van Landbouw. Uithuizen, 1960.

- Provinciale almanak voor Groningen 1985.

- Raamplan waterwegen provincie Groningen. Provinciale Planologische Dienst van Groningen, 1978.

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

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

kaarten:

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

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

- Topografische kaart 1853, 1:50.000.

- Topografische kaart 1905, 1:25.000.

- Topografische kaart 1933, 1:25.000.