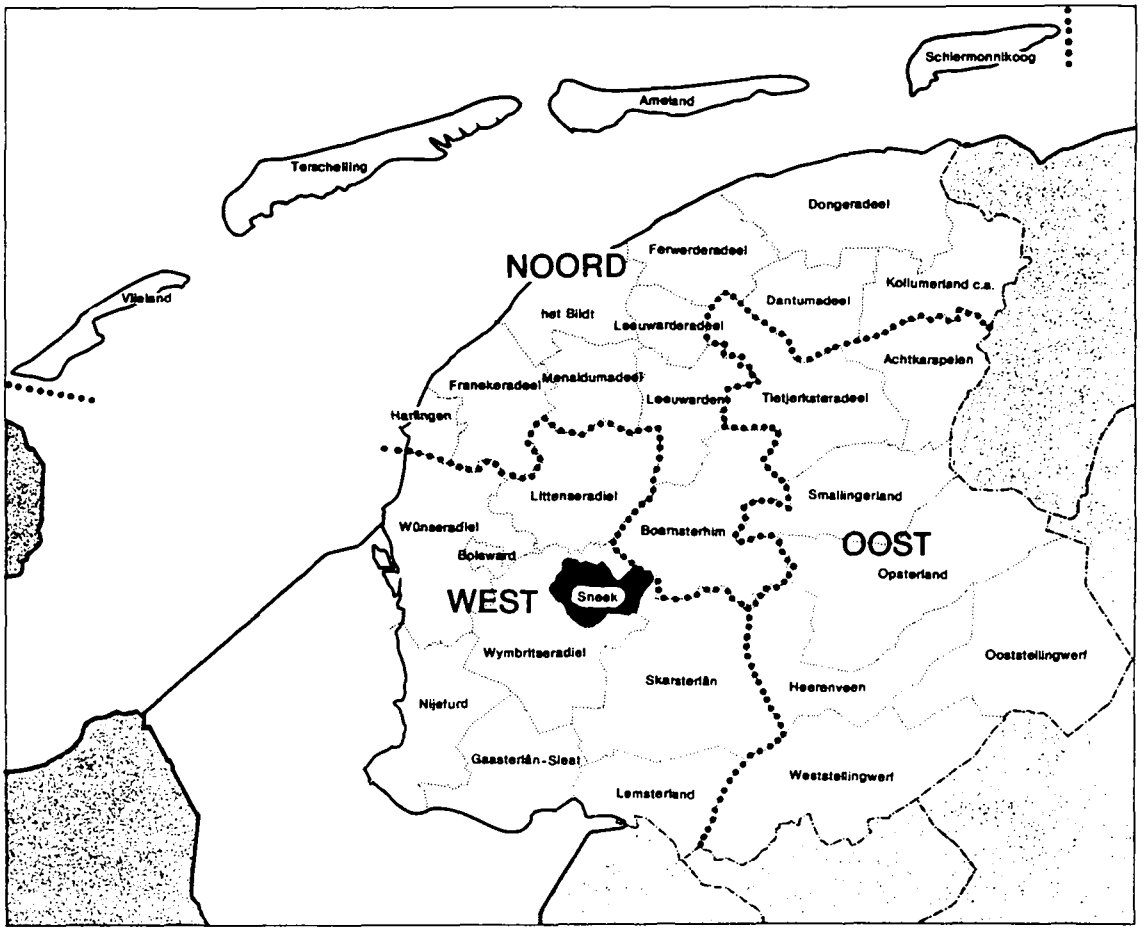
Monumenten Inventarisatie Project

GEMEENTEBESCHRIJVING

S N E E K

PROVINCIE FRIESLAND - REGIO ZUID-WEST FRIESLAND



INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 3

2 BODEMGESTELDHEID

2.1 Ontstaansgeschiedenis en bodemsoorten 3
2.2 Reliëf 3
2.3 Waterbeheersing 3

3 GRONDGEBRUIK, VERKAVELING EN LANDSCHAPSBEELD

3.1 Grondgebruik 4
3.2 Verkaveling 4
3.3 Landschapsbeeld 4

4 INFRASTRUCTUUR

4.1 Waterwegen 4
4.2 Landwegen 5
4.3 Spoor- en tramwegen 5
4.4 Gas-, electriciteits- en drinkwatervoorziening 6

5 MIDDELEN VAN BESTAAN

5.1 Algemeen 6
5.2 Industrie 6
5.3 Toerisme en recreatie 7

6 NEDERZETTINGEN

6.1 Algemeen 8
6.2 Sneek 8
6.2.1 De ontwikkeling in hoofdlijnen 8
6.2.2 Beschrijving van de wijken buiten de stadsgrachten .. 9
6.3 Ysbrechtum, Offingawier en Loënga 14

LITERATUUR 16

GERAADPLEEGD KAARTMATERIAAL 17

BIJLAGE BEVOLKINGSONTWIKKELING 18

1 INLEIDING

De gemeente Sneek ligt in regio Zuid-West Friesland. Sneek wordt grotendeels omringd door de gemeente Wymbritseradiel en grenst daarnaast in het oosten aan het Sneekermeer (deels gemeente Skarsterlân) en in het noordoosten aan de gemeente Boarnsterhim in regio Noord.

Op de gemeente Bolsward na is Sneek de kleinste Friese gemeente; de oppervlakte bedraagt in totaal slechts 34,04 km², waarvan 3,25 km² tot het binnenwater behoort. Op 1 januari 1990 telde de gemeente 29.300 inwoners. Het grondgebied van de gemeente wordt voor een groot gedeelte in beslag genomen door de stad Sneek waar 97% van de bevolking woonachtig is. De overige, kleine, nederzettingen - Ysbrechtum, Offingawier en Loënga - werden in 1984 bij de gemeente Sneek gevoegd; voordien hoorden zij bij de gemeente Wymbritseradiel.

2 BODEMGESTELDHEID

2.1 Ontstaansgeschiedenis en bodemsoorten

De gemeente Sneek ligt in het overgangsgebied tussen de klei-afzettingen van de Middelzee en de laagvenen van de Wouden in zuidoost Friesland. Op diepten van 3-8 meter ligt overal dekzand, de bovenkant van het pleistoceen. Het daarop ontstane veen werd in het (uiterste) noorden van de gemeente bij overstromingen weggeslagen en vervangen door klei. Dit kleidek ligt ook over het veen en varieert in dikte van enkele meters in het noordwesten tot enkele decimeters in het zuidoosten. Na de omdijking van de Middelzee in de 10de en 11de eeuw nam het overstromingsgevaar af en konden de klei- en veenstreken op grotere schaal in gebruik worden genomen. Als gevolg van de ontginning van de veengebieden ten zuidoosten van Sneek daalde de bodem waardoor nu vanuit het zuiden overstromingsgevaar dreigde. Daarom werden ten zuiden van de Middelzeebedijking een aantal binnenpolders aangelegd, hemmen genaamd. De dijken van deze hemmen sluiten aan op de dijken rond de Middelzee, welke geleidelijk aan dichtslibde en vanaf de 12de en 13de eeuw gefaseerd werd ingepolderd.

2.2 Reliëf

De bodem ligt tussen 0 en -1 m ten opzichte van het N.A.P. Uitzonderingen daarop vormen de oude ophogingen (terpen) en de meer recente opspuitingen voor de naoorlogse woonwijken.

2.3 Waterbeheersing

Voor de dichtslibbing en inpoldering van de Middelzee vond de afwatering op deze binnenzee plaats. Daarna was men gedwongen een zuidwaartse afwatering te realiseren, waartoe in de hemdijken sluizen werden aangelegd. De afwatering vindt thans plaats naar

de Houkesloot, Brekken en Geeuw.
In de omgeving van Sneek stonden enkele molens, voor de bemaling van de polders. Een van de molens ten zuidoosten van de stad werd tussen 1930 en 1949 vervangen door een electrisch gemaal, dat later weer werd opgeruimd ten behoeve van de uitbreiding van de stad. Aan de Groene dijk werd in 1919 ook een electrisch gemaal gebouwd. Dit gemaal is wel bewaard gebleven.

3 GRONDGEBRUIK, VERKAVELING EN LANDSCHAPSBEELD

3.1 Grondgebruik

Door de lage ligging waren de landerijen in de omgeving van Sneek niet geschikt voor de akkerbouw. Sinds de inpolderingen zijn het zeer bruikbare weidegronden. Langs het Sneekermeer en de Houkesloot liggen moerasgebieden. In 1926 werd aan het Sneekermeer een recreatieoord aangelegd.
Aan de uitbreiding van de stad Sneek is vooral na de Tweede Wereldoorlog veel landbouwgrond opgeofferd.

3.2 Verkaveling (kaart 3)

Omstreeks 1850 kwamen rond de stad Sneek diverse verkavelingstypen voor. Ten zuiden en oosten van de stad was sprake van een onregelmatige, opstrekkende verkaveling, terwijl ten westen en noorden van de stad blokverkavelingen voorkwamen. Als gevolg van ruilverkavelingen is het oude verkavelingspatroon ten zuiden en oosten van de stad nog slechts ten dele herkenbaar.

3.3 Landschapsbeeld

Het landschap rond Sneek is vanouds een open weidegebied met wat opgaande beplanting op de erven en langs de wegen, die Sneek met de omringende dorpen verbinden. Langs het Sneekermeer en de Houkesloot liggen moerassige terreinen. Het hoog opgaande geboomte rond de Epemastate vormt een markant element in de omgeving.

4 INFRASTRUCTUUR

4.1 Waterwegen

Gezien de lage ligging van Sneek en omgeving is het niet verwonderlijk dat de stad tot aan het begin van de jaren '40 van de 19e eeuw alleen over water goed bereikbaar was. Over het water waren verbindingen met Leeuwarden (Oudvaart en Leeuwardervaart of Zwette), Franeker (Franekervaart), IJlst en Staveren (Geeuw), het Sneekermeer (Houkesloot), en met de Zwarte en Witte Brekken (Woudvaart). Uit de eigenaardige loop van de Oudvaart blijkt de natuurlijke oorsprong van dit water.
Ook Ysbrechtum, Offingawier en Loënga waren over water goed bereikbaar. Deze nederzettingen stonden via eigen opvaarten in

verbinding met één van de grotere vaarten.

De opkomst van de stoomboten omstreeks het midden van de vorige eeuw maakte de aanleg van kaden noodzakelijk. De grotere stoomboten kregen een aanlegplaats aan de Kolk. Omdat de latere motorboten niet in de binnengrachten konden komen liet het stadsbestuur langs de buitengrachten de restanten van de wallen slechten om aanlegkaden te maken. In 1878 ontstonden aldus de Harinxmakade, de Bothnia- en de Rienck Bockemakade en in 1882 de kade langs de Waterpoortsgracht. In de oude stad werden verschillende grachten gedempt of overkluisd.

Tussen 1930 en 1949 werd (vooral) ten behoeve van de recreatievaart het Jachthavenkanaal aangelegd. Het kanaal verbindt de jachthaven aan de Oudvaart met de Houkesloot en daardoor ook het Sneekermeer. Het Sperkhem groeide geleidelijk aan dicht en werd gedempt.

4.2 Landwegen

In de periode 1840-1845 werd Sneek ook over land goed bereikbaar door de aanleg van verschillende nieuwe wegen. Er kwamen verbindingen met Leeuwarden (1842), Lemmer (1843) en Bolsward (1844). De straatweg naar Lemmer werd geheel los van de bestaande structuren en verkavelingspatronen aangelegd volgens een recht tracé.
Over de oude dijken (Groenedijk, Breedijk, Hemdijk en Zwettedijk) bleef op kleine schaal transport mogelijk. De bochtige Hemdijk werd in 1853 voor het eerst verhard en bleef tot 1966 een lastige verbinding met IJlst. Later (in 1883) werd ook de Groenedijk meer geschikt gemaakt voor het verkeer over de weg en kreeg Offingawier een verbinding met deze dijk.
In 1861 werd de weg van Rauwerd naar Sneek aangelegd. Even ten noorden van Offingawier werd waarschijnlijk tussen 1930 en 1940 in het kader van de werkverschaffing een aftakking aangelegd naar het Sneker Paviljoen aan het Sneekermeer.
Langs de Houkesloot werd in 1864 een weg aangelegd naar Oppenhuizen (Oppenhuizerweg).
Door de aanleg van de Afsluitdijk (1932) en de aansluiting op Rijksweg 43 (1940) werd Sneek opgenomen in het net van doorgaande rijkswegen. Ook de Rijksweg 43 werd aangelegd volgens een recht tracé, los van de bestaande ruimtelijke structuren. In 1974 werd het zuidelijk en zuidwestelijke deel van de Rondweg om Sneek aangelegd zodat het doorgaand verkeer Afsluitdijk-Heerenveen voortaan om de stad werd heengeleid. In 1990 kwam het noordwestelijke deel van de Rondweg gereed.

4.3 Spoor- en tramwegen

In 1883 werd de spoorlijn Leeuwarden-Sneek aangelegd. Aan de noordwestzijde van de stad werd een station gebouwd. In 1885 werd de lijn doorgetrokken naar Staveren. Beide lijnen zorgden voor de ontsluiting van de Zuidwesthoek.
De stoomtramlijn Sneek-Harlingen werd in 1882 aangelegd en in 1886

doorgetrokken naar Joure, waarbij binnen de stad een tracé achter de stadswal werd gevolgd (Prins Hendrikkade en Jousterkade). Vanwege problemen met de gemeente Wymbritseradiel moest de tramweg naar Joure op een eigen aardebaan worden aangelegd. In 1948 werd als gevolg van de opkomst van de autobussen en de personenauto's het personenvervoer gestaakt.

4.4 Gas-, electriciteits- en drinkwatervoorziening

Sneek kreeg in 1858 een gasfabriek, die verrees op de plaats van een afgebroken kazerne aan het Martiniplein. De fabriek werd vermoedelijk in 1881 uitgebreid achter de Westersingel waar bij de fabriek een directeurswoning werd gebouwd. Nog voor 1903 werd de fabriek verplaatst naar de Almastraat, op het terrein op de hoek met de Geeuwkade. Enkele delen van het complex (een gashouder en twee loodsen) zijn bewaard gebleven.
In 1920 werd Sneek aangesloten op het hoogspanningsnet. Aan het begin van de jaren '20 werd een transformatorstation (onderstation) gebouwd aan het begin van de Groenedijk nabij de Leeuwarderweg.
In 1909 werd een waterleidingnet in Sneek aangelegd. Aan de Lemmerweg verrees een watertoren.

5 MIDDELEN VAN BESTAAN

5.1 Algemeen

De bestaansmiddelen waren aan het begin van de 19e eeuw vooral gericht op de agrarische sector. De stad fungeerde als handels- en verzorgingscentrum voor het omliggende agrarische gebied.
De handel in vee en zuivel waren van groot belang. De Sneker botermarkt was omstreeks het midden van de vorige eeuw de belangrijkste van het noorden van het land. De veemarkt werd aanvankelijk gehouden op het Martiniplein en het Oudkerkhof maar werd in 1930 verplaatst naar een terrein achter de Westersingel, waar de markt ook thans nog is. Opvallend waren ook de vele industriemolens die even buiten de stad aan het water te vinden waren. Van deze molens is niets noemenswaardigs bewaard gebleven. Ook lagen daar een panwerk en een kalkoven, eveneens beide verdwenen.
De landbouwcrisis aan het einde van de jaren '70 van de vorige eeuw had tot gevolg dat het belang van de handel in agrarische produkten drastisch afnam. Het verlies werd geleidelijk aan gecompenseerd door de ambachtelijke bedrijvigheid, de opkomende industrie en de verzorgingsfunctie van de stad. Vanaf omstreeks 1900 groeide het aantal winkels sterk en ontstonden ook de eerste warenhuizen die de aanblik van de binnenstad geleidelijk aan zouden wijzigen.

5.2 Industrie

De eerste grotere bedrijven waren de zuivelfabrieken. De zuivelfabriek te Sneek (Normandia) werd in 1888 gebouwd aan de Leeuwar-

derweg en in 1893 uitgebreid. In 1969 werd de produktie gestaakt, waarna de fabriek werd gesloopt. De vrijgekomen ruimte werd benut voor woningbouw, parkeerplaatsen en enkele grootwinkelbedrijven. De Stoomzuivelfabriek van de Kon.Ned.Mij. van Kaas- en Roomboterfabrieken net buiten Sneek onder Ysbrechtum werd opgericht in 1883 en was nog in bedrijf in 1979. Ook deze fabriek, die even voorbij het Wilhelminapark aan de Bolswarderweg was gelegen, is inmiddels gesloopt. Op de plaats van de fabriek staat nu het kantoor van de woningstichting Patrimonium.

Vanaf ongeveer 1900 ontstonden naast de zuivelfabrieken ook andere industriële bedrijven : zoetwarenindustrie, veevoederindustrie en klein-metaal. De fabriek van **Tonnema** (zoetwarenindustrie; o.a. King pepermunt) werd in 1902 aan het Kleinzand gebouwd en tot 1945 diverse malen uitgebreid. In 1955 werd de produktie verplaatst naar het industrieterrein. In 1912 werd **Wouda**'s Meelfabriek (later Koudijs Wouda) gebouwd aan de Koopmansgracht. Later werd er diverse malen verbouwd; in 1978 is ook deze fabriek verplaatst naar het industrieterrein. Een ouder bedrijf is de touwfabriek van **Lankhorst**, sinds de oprichting (1803) in Sneek gevestigd.
Vooral de bedrijven van Tonnema en Lankhorst groeiden uit tot grote ondernemingen. De oude panden van Tonnema (Kleinzand) en Wouda (Koopmansgracht) zijn inmiddels afgebroken en hebben plaats gemaakt voor woningbouw. De gebouwen van Lankhorst zijn nog altijd gelegen op een groot terrein achter de Prinsengracht aan de zuidzijde van de stad.
Andere bedrijven waren gevestigd op het terrein tussen de Oppenhuizerweg en het Zomerrak/de Houkesloot. Na de Tweede Wereldoorlog ontstond aansluitend op dit gebied een groot industrieterrein ("Houkesloot") met twee havens (samen ca. 40 ha.). Ook aan de westzijde van de stad was vanouds veel bedrijvigheid te vinden rond de Geeuw. (Thans industrieterrein "de Hemmen" ca. 30 ha).
Omstreeks 1950 (en voor een groot deel ook daarvoor al) waren ook de volgende bedrijfstakken van betekenis : de drukkerij, verfindustrie, bouwmaterialenindustrie (hout en beton), machine-industrie, scheepsbouw en -reparatie en wasserijbedrijven.

5.3 Toerisme en recreatie

Toerisme en recreatie, vooral gericht op de watersport, werden geleidelijk aan belangrijkere aanvullende bronnen van inkomsten. Al in 1911 werd een jachthaven geopend aan de Oudvaart. Aan het Snekermeer werden een paviljoen (1926) en een uitkijktoren (1928) gebouwd. De uitkijktoren is reeds lang verdwenen; het paviljoen brandde in 1967 af en werd door nieuwbouw vervangen. De eveneens niet meer in originele staat verkerende starttoren (zeilwedstrijden) op het Kolmeersland dateert uit 1932. Tevens ontstonden diverse jachtwerfjes.
Vooral na de Tweede Wereldoorlog is de werkgelegenheid in deze sector verder gegroeid. Aan de Woudvaart werd een nieuwe jachthaven gerealiseerd en aan het Sneekermeer werd in de omgeving van het paviljoen een groot recreatieoord aangelegd.

6 NEDERZETTINGEN

6.1 Algemeen

De gemeente Sneek is gelegen in de overgangszone tussen de kleiafzettingen van de Middelzee en de laagvenen van de Wouden in Zuid-Oost Friesland. Aangenomen wordt dat het vrijwel onbewoonde Wouden-gebied vanaf de 8e eeuw bevolkt werd vanuit het aangrenzende kleigebied. Loënga en Offingawier ontstonden waarschijnlijk als terpdorpen. Er zijn geen aanwijzingen dat ook Sneek en Ysbrechtum op deze manier zijn ontstaan.
De omvang van de verspreide bebouwing is in dit laaggelegen gebied beperkt gebleven. Een aantal boerderijen is ten behoeve van de stadsuitbreidingen afgebroken.
Het aantal inwoners van de stad Sneek is tussen 1850 en 1940 steeds gegroeid. Het inwonertal van de altijd klein gebleven dorpen groeide vooral tussen 1850 en 1876.

6.2 Sneek

6.2.1 De ontwikkeling in hoofdlijnen

De ontwikkeling tot 1850

De stad Sneek is waarschijnlijk ontstaan als agrarische nederzetting nabij een knooppunt van enkele grotere waterwegen. Mede dankzij de gunstige ligging groeide de nederzetting uit tot een plaats met een behoorlijke omvang. De stad werd omringd door een grachtengordel en een stelsel van aarden wallen. Bovendien werd in het midden van de 16e eeuw de stad geheel ommuurd. Reeds in de 18e eeuw werden de stadsmuren (1717-25) en het grootste deel van de bolwerken (1752) gesloopt. De grachtengordel bleef gespaard. Van de poorten resteert slechts de Waterpoort. Buiten de voormalige Noorderpoort werd in 1828 ter plaatse van de voormalige Johanniter Commanderij de Algemene Begraafplaats aangelegd. Aan de zuidwestzijde van de stad werd in diezelfde tijd "Het Bosch" aangelegd. Dit park is ten behoeve van de aanleg van de Lemmerweg weer verdwenen.

De ontwikkeling tussen 1850 en 1926

Omstreeks 1850 bestond de bebouwing buiten de grachtengordel voor een groot deel uit bedrijfsbebouwing langs de vaarten, waaronder diverse industriemolens. Ook was bebouwing aanwezig langs de Lemmer(straat)weg en langs de buitenzijde van de grachtengordel aan de west- en oostzijde van de stad (Westersingel en Oosterkade).
Tussen 1870 en 1920 kwam met de oprichting van de woningbouwvereenigingen ("Vereeniging tot het bouwen van woningen te Sneek" (1864); "Coöperatieve Vereeniging Selfhelp" (1880); Woningstichting Patrimonium (1919)) geleidelijk aan een min of meer gesloten gordel van arbeidersbuurtjes rond de oude stad tot stand. De woningen in deze nieuwe buurten moesten de krotten aan de vele stegen en sloppen in de binnenstad vervangen. Rond 1920 was het

grootste deel daarvan afgebroken.
De aanleg van het spoor en de bouw van het station aan het begin van de jaren '80 gaven aanleiding tot verdere uitbreidingen aan de noordzijde van de stad. In de omgeving van het station verrezen vooral woningen voor meer welgestelden. Het bouwtempo lag hier echter niet erg hoog. Pas in de jaren '30 werden de laatste open terreinen ingevuld.
In 1898 werd ten noordwesten van de stad aan de overzijde van het spoor het Wilhelminapark aangelegd, waarbij de zogenaamde Parkbuurt zich ontwikkelde. Tussen 1900 en 1926 volgde een nieuwe serie uitbreidingen, vooral ten noorden van de stad en ten zuidoosten van de stad, waaronder de verdere invulling van de wijk Sperkhem.

Het Uitbreidingsplan van 1926

Het door de gemeentearchitect J. de Kok opgestelde idealistische uitbreidingsplan van 1926 bepaalde in grote lijnen de aard van de verdere uitbreidingen tot kort na de Tweede Wereldoorlog. De plankaart toont ons een compacte stad met veel ronde of gebogen vormen. Op verschillende punten werd echter van het plan afgeweken en in 1950 werd het geheel herzien. In het kader van dit uitbreidingsplan werd opnieuw vooral ten noorden en zuidoosten van de stad gebouwd, aansluitend op de bestaande bebouwing.

Ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog

Tussen 1950 en 1980 zijn de meeste volksbuurten uit de periode 1870-1920 weer verdwenen op enkele uitzonderingen na (een deel van de Steenklip, de Woudstraten en de Parkbuurt). Na de Tweede Wereldoorlog werd de stad op grootschalige wijze verder uitgebreid (met de woonwijken Stadsfenne (noordoost), De Domp (oost) en Tinga (Zuid)).
Aan het grote aantal scholen dat binnen de stad Sneek is gelegen is duidelijk de functie van Sneek als onderwijscentrum voor de Zuidwesthoek te zien. (In begin van de jaren vijftig waren er 4 openbare, 4 protestante en 2 R.K. lagere scholen, een neutrale Montessorischool, een stedelijk gymnasium, een Chr. Lyceum, een RHBS, een Chr. Kweekschool, openbare, Chr. en R.K. Ulo-scholen, huishoudschool, Chr. lagere landbouwschool, openbare en chr. BLO-scholen, handels-avondscholen).

6.2.2 Beschrijving van de wijken buiten de stadsgrachten

A De wijk ten noordwesten van het spoor

De structuurbepalende elementen in deze wijk zijn vooral de Bolswarderweg (uitvalsweg naar Bolsward), de Franekervaart (voormalige trekvaart naar Franeker) en het daartussen gelegen Wilhelminapark, dat in 1898 werd aangelegd; de Algemene Begraafplaats en de rechte weg daarnaar toe, de Kerkhoflaan.

Reeds in 1867 werd naar ontwerp van A. Breunissen Troost door de

"Vereeniging tot het bouwen van Wooningen te Sneek" een rijtje van 24 arbeiderswoningen gebouwd aan het begin van de Kerkhoflaan (**Tranendal**). De woningen hebben in 1986 plaats moeten maken voor het nieuwe Belastingkantoor en het kantoor van Staatsbosbeheer. Ook achter het Tranendal, langs de Franekervaart, werden woningen gebouwd (Salverdastraat en Ubbo Emmiusstraat); een deel van deze woningen (en/of een bedrijf ??) is inmiddels vervangen door nieuwbouw.

Bij het park, aan de overzijde van de Bolswarderweg, werden vermoedelijk omstreeks 1900 (voor 1903) evenwijdig aan het spoor een tweetal blokken rug-aan-rug woningen gebouwd. Deze zogenaamde **Parkbuurt** (of Pauwelsbuurt (naar de bouwer en aannemer van deze naam en naar de drukkerij van deze naam; thans Waterhoenstraat / Meeuwenlaan) bestaat nog steeds.

Aan de zuidzijde van de Kerkhoflaan verrees in 1906 een rijtje arbeiderswoningen (**de Eenheid**). De bebouwing aan de **Korte Vreugde** is voor een groot deel gereconstrueerd.

Het Uitbreidingsplan van 1926 bepaalde de meer grootschalige uitbreidingen van de dertiger jaren en de daarop aansluitende uitbreidingen van kort na de Tweede Wereldoorlog. Een groot deel van de bebouwing (Waling Dijkstrastraat en omgeving) bestaat uit rijtjes arbeiderswoningen van één bouwlaag met kap, gesitueerd langs gebogen straten temidden van relatief veel groen (plantsoen; voortuintjes en betrekkelijk grote achtertuinen). Hierdoor heeft dit gedeelte van de wijk een tuindorpachtig karakter. Op de strook langs de Kerkhoflaan werden wat grotere middenstandswoningen gebouwd.
Langs de Bolswarderweg werden omstreeks 1930 tegenover het park een achttal villa's gebouwd terwijl ten noordwesten van het park het bejaardentehuis Thabor werd gebouwd. Ten noordwesten van Thabor stond ter plaatse van het huidige kantoor van de woningbouwvereniging Patrimonium de zuivelfabriek van Ysbrechtum.

B De wijk tussen het spoor, de Leeuwardervaart (Zwette) en de Stadsgracht

Een brede strook buiten de stadsgracht raakte al voor 1900 bebouwd met sociale woningbouw. Tussen de Franekervaart en de stadsgracht ontstond de **Badhuisbuurt**. Met uitzondering van enkele panden aan de Parkstraat en de Badhuisgracht is de hele buurt gereconstrueerd.
Oostelijk van de Badhuisbuurt ontstond de **Looxmabuurt**, waarvan de woningen aan de Looxmagracht wat luxer zijn uitgevoerd. Langs de trekvaart naar Leeuwarden (Zwette) lag de **Steenklip** (1e en 2e Steenklipstraat), een buurtje van voor 1877. Een groot deel van de oude woningen werd gesloopt en vervangen door nieuwe woningen en het complex "de Klipstee" (1980). De brug over de Zwette bij de Looxmadwarsstraat (de Laatste Stuiversbrug) is van 1887.
De Kloosterstraat is waarschijnlijk omstreeks 1880 aangelegd. Aan de noordoostzijde lagen enkele arbeiderswoningen met daartegenover

de Gemeenteschool No. 2 (1884) en de inmiddels afgebroken Ambachtsschool, gebouwd in 1903 naar ontwerp van de gemeentearchitect J.Ph. Hogendijk.

De wijk is geleidelijk aan verder volgebouwd, veelal in kleine, van elkaar verschillende complexen arbeiders- en middenstandswoningen. Aan de Kapelstraat werden in 1928 enkele (arbeiders-) woningen gebouwd naar ontwerp van gemeente-architect J. de Kok.
Het deel van de wijk dat ten noordoosten van de Kapelstraat is gelegen werd in de jaren '30 en deels ook kort na de Tweede Wereldoorlog ingevuld volgens het Uitbreidingsplan van 1926. Vooral in de oudere delen van de wijk zijn in de laatste decennia verschillende woningen door nieuwbouw vervangen.

C De wijk tussen de Leeuwardervaart (Zwette), de Oudvaart en de Stadsgracht

De structuurbepalende elementen in deze wijk zijn vooral de Leeuwarderweg (uitvalsweg naar Leeuwarden), het sportcomplex en het Burgemeester de Hoop-park.
Komende vanuit de stad lag links de zuivelfabriek Normandia (1888) ter plaatse van het huidige Normandiaplein. Thans liggen hier een klein winkelcentrum (warenhuis en woninginrichting), een parkeerplaats en enkele woningen. Aan de Jachthavenstraat staan grote erkerwoningen (vrijstaand of 2 onder 1 kap, soms in een groter blok) uit het eind van de jaren '20 of begin jaren '30. Op de hoek met de Meidoornlaan staat het kantoor van het waterschap "de Middelse' Krite" (jaren '30). Aan het plantsoen aan de Iepenlaan (vroeger Leeuwarderdwarsstraat) staat een complex kleine woningen van de marechaussee. De bescheiden kazerne (van na 1903) aan de Leeuwarderweg is verbouwd tot (3) woningen. Een deel van de woningen is opgekocht door de drukkerij welke op de hoek met de Leeuwarderweg is gevestigd. Achter de woningen ligt een trapveldje. Het pand Iepenlaan 2 was vroeger een stal van de marechaussee maar is later verbouwd tot woning. Aan de Lindenlaan en de Leeuwarderkade staan vrijstaande en dubbele erkerwoningen (jaren '30). De bebouwing aan de Esdoornlaan betreft naoorlogse invullingen.

Aan de rechterzijde van de Leeuwarderstraatweg werden aan het begin van de jaren '20 de St. Bonifatiusschool (1922) en het St. Bonifatiusgesticht (1924) gebouwd. De school werd later uitgebreid en verbouwd en het gesticht werd afgebroken t.b.v. nieuwbouw. Het gebied tussen de Leeuwarderstraatweg, de Jachthavenstraat en de Oudvaart vormt min of meer één geheel. Er staan vooral ruime, dubbele erkerwoningen. (eind '20 en '30). Aan de Regenboogstraat nr. 4 staat nog de wasserij uit 1928 van de gezusters Sinnema (arch. A. Hoekstra), welke op de nominatie staat om afgebroken te worden ten behoeve van nieuwe woningen. Ten noorden van dit gebied Ligt het sportpark Leeuwarderweg. Het park werd in 1927/28 aangelegd. In het park werd naar ontwerp van gemeente-architect J. de Kok een tribune met restaurant en directieruimte gebouwd. Tussen het sportpark en de Leeuwarderweg werden aan het einde van

de jaren '20 vrijstaande en dubbele ruime erkerwoningen (villa's) gebouwd. De bebouwing aan de overzijde van de Leeuwarderweg is meer gevarieerd en veelal van ouder datum.
Aan de Oudvaart werd in 1911 een jachthaven geopend. Tussen 1930 en 1949 werd het Jachthavenkanaal gegraven, dat de Oudvaart met de Houkesloot verbindt. Achter de jachthaven ligt het Burgemeester de Hooppark, dat in de jaren '30 werd aangelegd. In het park werd in 1938 een nieuw zwembad gebouwd. Aan de rand van het park ligt de Israëlische Begraafplaats en meer naar het noorden, aan de aan de andere kant van de Leeuwarderweg de R.K. Begraafplaats. Op de R.K. begraafplaats werd in 1892 een kapel gebouwd naar ontwerp van Nicolaas Molenaar.

D Oppenhuizerweg

De strook tussen de Oppenhuizerweg en het Zomerrak (Houkesloot) raakte al vroeg (ca. 1880 ??) bebouwd met arbeiderswoningen, de zogenaamde **Zomerrakbuurten**. Het grootste deel van de woningen heeft plaats gemaakt voor bedrijven (w.o. Flexa (AKZO)). Verder van de stad af ligt tussen de Houkesloot en de Oppenhuizerweg vooral bedrijfsbebouwing. Ook het gemeentelijk slachthuis in 1929 gebouwd naar ontwerp van gemeente-architect J. de Kok is hier te vinden (Oppenhuizerweg 53). Aan de overzijde van de Oppenhuizerweg ligt nieuwere (na-oorlogse) bedrijfsbebouwing.

E Sperkhem

De wijk Sperkhem is in verschillende fasen tot stand gekomen. De gesloten bebouwing aan het oostelijke deel van de Koopmansgracht, de **Oppenhuizerdwarsstraten** (1e en 2e Oppenhuizerdwarsstraat; ca. 1880 "Coöperatieve Vereeniging Selfhelp"), de **Woudstraten** (1e, 2e en 3e Woudstraat; straten in 1903 al aanwezig, de woningen zijn waarschijnlijk kort daarop gebouwd) en de **van der Heijbuurt** waren omstreeks 1903 al aanwezig en zijn met uitzondering van een deel van de Oppenhuizerdwarsstraten grotendeels bewaard gebleven.
In 1912 kwam aan de Koopmansgracht **Wouda's Meelfabriek** tot stand. De fabriek die later nog diverse malen werd verbouwd en uitgebreid is inmiddels gesloopt ten behoeve van een complex woningen.

In de jaren '20 werd het noordelijke deel (ongeveer tot en met de Willem de Zwijgerstraat) van de wijk gerealiseerd, waarin temidden van groen een speeltuin (1958) is gelegen. Het middendeel wordt wel tuindorp Sperkhem genoemd. Juist in het noordelijke deel van deze wijk is veel oude bebouwing gesloopt en door nieuwbouw vervangen. Gesloopt werden o.a. de Weegthuizen, een Pensiontehuis (Maria Louisestraat) en bebouwing t.b.v. het Bejaardencentrum Wumkeshus en in 1981 de door Patrimonium in 1922 (1924 ?) gebouwde 27 arbeiderswoningen aan de Willem Lodewijkstraat.

In de wijk staan ook de Koningin Wilhelminaschool (Frederik Hendrikstraat 39) en de Chr. Schipperschool (Frederik Hendrikstraat 22) beide in 1930 gebouwd naar ontwerp van de architect L. Reinalda. De Apostolische Kerk (J.W. Frisostraat 57) van de archi-

tect H. Bunders uit Hilversum dateert uit 1930/31.
Het zuidelijke deel van de wijk werd ingevuld volgens het uitbreidingsplan van 1926.

F De wijk tussen de Woudvaart en de Geeuw

De structuurbepalende elementen in deze wijk zijn vooral de Lemmerweg en het complex van Lankhorst (lijnbaan). De Lemmerweg werd in 1843 aangelegd. **"Lankhorst Touwfabrieken N.V."** is de huidige naam van de op één na grootste touwfabriek in Nederland. Sinds de oprichting (1803, door N.J. Lankhorst) is de firma gevestigd te Sneek.

In 1810 werd juist buiten de stad Het Bosch aangelegd door J. Kruger. Dit park moest verdwijnen toen in 1843 de Lemmerweg werd aangelegd. Vooral langs de zuidoostzijde van de Lemmerweg was in 1903 al bebouwing aanwezig. Daarachter waren (omstreeks 1880 ?) de zogenaamde **Boschstraten** aangelegd. De naam herinnert nog aan het voormalige park. Een groot deel van dit buurtje is inmiddels gesloopt. Aan de overzijde van de Lemmerweg werd in 1908/09 de watertoren gebouwd naar ontwerp van G. Halbertsma.
Tussen de Lemmerweg en de Geeuw was ook al vroeg bebouwing aanwezig waaronder veel bedrijven.

De zogenaamde **(Nieuwe) Selfhelp** was een nabij de touwfabriek achter de Prinsengracht gelegen buurt van voor 1903. De buurt heeft plaats moeten maken voor een jachthaven, groenstroken en een gebouw voor het Rode Kruis Sneek en Omstreken.

G De wijk tussen De Geeuw, het spoor en de stadsgracht

Ook dit gedeelte van de stad is in verschillende perioden tot stand gekomen. Langs de Geeuw was al vanouds bedrijfsbebouwing aanwezig (ook kaaspakhuizen Halbertsma, gebouwd door gemeentearchitect J.Ph. Hogendijk; uitbreiding en vernieuwing in 1900). De kaden werden in de tweede helft van de 19e eeuw aangelegd. Stoomboten konden voortaan afmeren aan de Kolk.
Omstreeks 1830 was de Westersingel (aan de buitenzijde van de stadsgracht) al grotendeels bebouwd. Aan het noordelijke deel stond o.a. de R.H.B.S. (1869; thans terrein van het postkantoor) met een directeurswoning. Achter de singel, dicht bij de Kolk was (omstreeks 1880 ?) de **Smidsbuurt** tot stand gekomen en iets meer naar het noorden de **Potbuurt**. Het achter de bebouwing gelegen gebied tussen de Stationsstraat, de Almastraat en de Geeuwkade was in 1903 nog in gebruik als sportterrein (ijsbaan). Later, omstreeks 1930, kwam hier de veemarkt.

De gasfabriek, die in 1858 op het Martiniplein werd gebouwd ter plaatse van de afgebroken kazerne werd later verplaatst naar de Westersingel (in de hoek aan de zuidzijde bij de Stationsstraat; in 1881 uitgebreid en Directeurswoning gebouwd naar ontwerp van A. Breunissen Troost) en uiteindelijk (ca. 1900) naar de Almastraat (terrein op de hoek met de Geeuwkade).

De aanleg van het spoor en de bouw van het station (1883/84) gaven aanleiding tot verdere uitbreidingen aan de noordzijde van de stad. In de omgeving van het station verrezen vooral woningen voor meer welgestelden. Het bouwtempo lag hier echter niet erg hoog; in 1903 was de Stationsstraat nog lang niet volgebouwd. Schuin tegenover het station werd in 1901 een fraai woonblok gebouwd bij het latere **Julianapark**, waarschijnlijk gebouwd naar ontwerp van architect L.W.A. De Blinde. Samen met de Stationsstraat vormt dit een fraai stukje Sneek. Bij het park werd omstreeks 1907 de Christelijk Gereformeerde Kerk gebouwd.

Aan de Stationsweg (thans Dr. Boumaweg) werd in 1901 naar het ontwerp van Nicolaas Molenaar het St. Antoniusziekenhuis gebouwd. Het ziekenhuis werd in latere jaren diverse malen uitgebreid en verbouwd. In het gebied tussen de Stationsstraat en het ziekenhuis staan arbeiders- en middenstandswoningen en een enkel bedrijf; een groot deel van de bebouwing dateert uit de jaren '20 en '30. Een verdwenen volksbuurtje van voor 1903 in dit gebied is de **Frittemahoven** (de vier Frittemahovenstraten).

6.3 Ysbrechtum, Offingawier en Loënga

De dorpen Ysbrechtum, Offingawier en Loënga hoorden tot 1984 onder de gemeente Wymbritseradiel.

Omstreeks 1850 was de nog geringe bebouwing van **Ysbrechtum** gesitueerd op de plaats waar de weg naar Scharnegoutum en de dan net aangelegde weg van Bolsward naar Sneek samenkomen. Rond de dorpskerk lagen enkele woningen en boerderijen. De structuur van de nederzetting werd (en wordt) verder sterk bepaald door de temidden van veel groen gelegen Epemastate en de Dorpsvaart. Epemastate werd in 1894 in neo-renaissancestijl ommetseld; de kern is echter 17de eeuws. Het park om de state dateert uit het einde van de vorige eeuw.
In de periode 1850-1940 veranderde er maar weinig. In 1865 werd een nieuwe Hervormde Kerk gebouwd en omstreeks 1890 een schooltje van 2 lokalen. De stoomzuivelfabriek van Ysbrechtum werd in 1883 niet in of nabij het dorp maar even buiten Sneek gebouwd. Ten oosten van het dorp werden enkele nieuwe woningen gebouwd.
Na de Tweede Wereldoorlog werd Ysbrechtum een forensendorp en kwamen relatief aanzienlijke uitbreidingen tot stand aan beide zijden van de door het dorp lopende weg.

Het ten oosten van Sneek gelegen dorp **Offingawier** is altijd maar klein van omvang gebleven. Het dorp, dat een eigen opvaart had, bestond vanouds uit twee gescheiden buurten. In de nabijheid van de wier gelegen kerk stonden omstreeks 1850 enkele woningen en boerderijen (de Tsjerkebuorren) evenals aan de vanuit deze buurt naar het noordoosten lopende Fiifgeawei (Brêgebuorren).
Tussen 1850 en 1940 kreeg het dorp een betere verbinding met de Groenedijk. In deze periode bleef de uitbreiding van de bebouwing beperkt tot een drietal boerderijen.

Na de Tweede Wereldoorlog werden in de nabijheid van de kerk enkele nieuwe bungalows gebouwd.

Het terpdorp **Loënga** is nog kleiner dan Offingawier, maar er zijn aanwijzingen dat het dorp vroeger waarschijnlijk groter was dan tegenwoordig. Ook deze kleine nederzetting had een eigen opvaart. Van een dorp is nauwelijks sprake meer; **Loënga** bestaat thans uit een kerkhofje met klokkestoel en een vijftal verspreid gelegen boerderijen.

LITERATUUR

Algemeen

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

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

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

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

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

Bureau Centrale Databank van de provincie Friesland. Overzicht van het aantal inwoners per dorpsgebied van de Provincie Friesland (1.1.1984 t/m 1.1.1990), nr. 166. Leeuwarden, augustus 1990.

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

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

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

Sneek

H. Beem. De Joodse gemeente te Sneek. Bolsward 1973.

Gemeente Sneek. Sneek, stad met vele gezichten. Sneek 1979.

Jan Greidanus, Sytse ten Hoeve en Peter Karstkarel. Sneek, beeld van een stad. Drachten 1985.

H. Halbertsma. Sneek in oude ansichten. Zaltbommel 1876. (2e druk).

S. ten Hoeve. De Sneker Waterpoort. Uitgave van de Stichting Monument van de Maand. Leeuwarden, mei 1987. (Monument van de Maand, Jrg. 2, deel 1)

S. ten Hoeve. Epemastate en de kerk te Ysbrechtum. Uitgave van de Stichting Monument van de Maand. Leeuwarden, mei 1989. (Monument van de Maand, Jrg. 4, deel 2)

Nicolaas Molenaar, Sneek 1850 - 's-Gravenhage 1930. Uitgave van de Stichting Moderne Architectuur Friesland in samenwerking met De Tille, Leeuwarden, 1977.

Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van de binnenstad van Sneek als beschermd stadsgezicht. z.pl. augustus 1988.

R.A.F. Smook. Binnensteden veranderen. Atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw. Zutphen 1984. (blz. 157-160)

Jaap Westerhof. Sneek. Veranderd gezicht 1900-1980. Groningen 1981.

Jurjen Zeinstra. De invloed van de Amsterdamse School in Friesland. Uitgave van de Stichting Moderne architectuur in Friesland, Leeuwarden, november 1985.

GERAADPLEEGD KAARTMATERIAAL

Grietenijkaarten van B. Schotanus à Sterringa. Vermeerderd uitgegeven door Francois Halma 1718.

Nieuwe atlas van de Provincie Friesland bevattende kaarten van de dertig Grietenijen of gemeenten, met de daarin gelegene elf steden en haar grondgebied, alsmede van de eilanden Ameland en Schiermonnikoog. Leeuwarden, bij W. Eekhoff. 1849-1859.

J. Kuyper. Gemeente-atlas van Friesland. Leeuwarden 1865-1867.

Plattegrond van Sneek 1903, uitgegeven door J.F. van Druten te Sneek.

Topografische kaarten 1 : 25.000 van ca. 1930 en de (gedeeltelijk) herziene versies van ca. 1950.

Grote Topografische Atlas van Nederland 1 : 50.000. Deel 2, Noord Nederland. Wolters-Noordhoff b.v. Groningen, 1987.

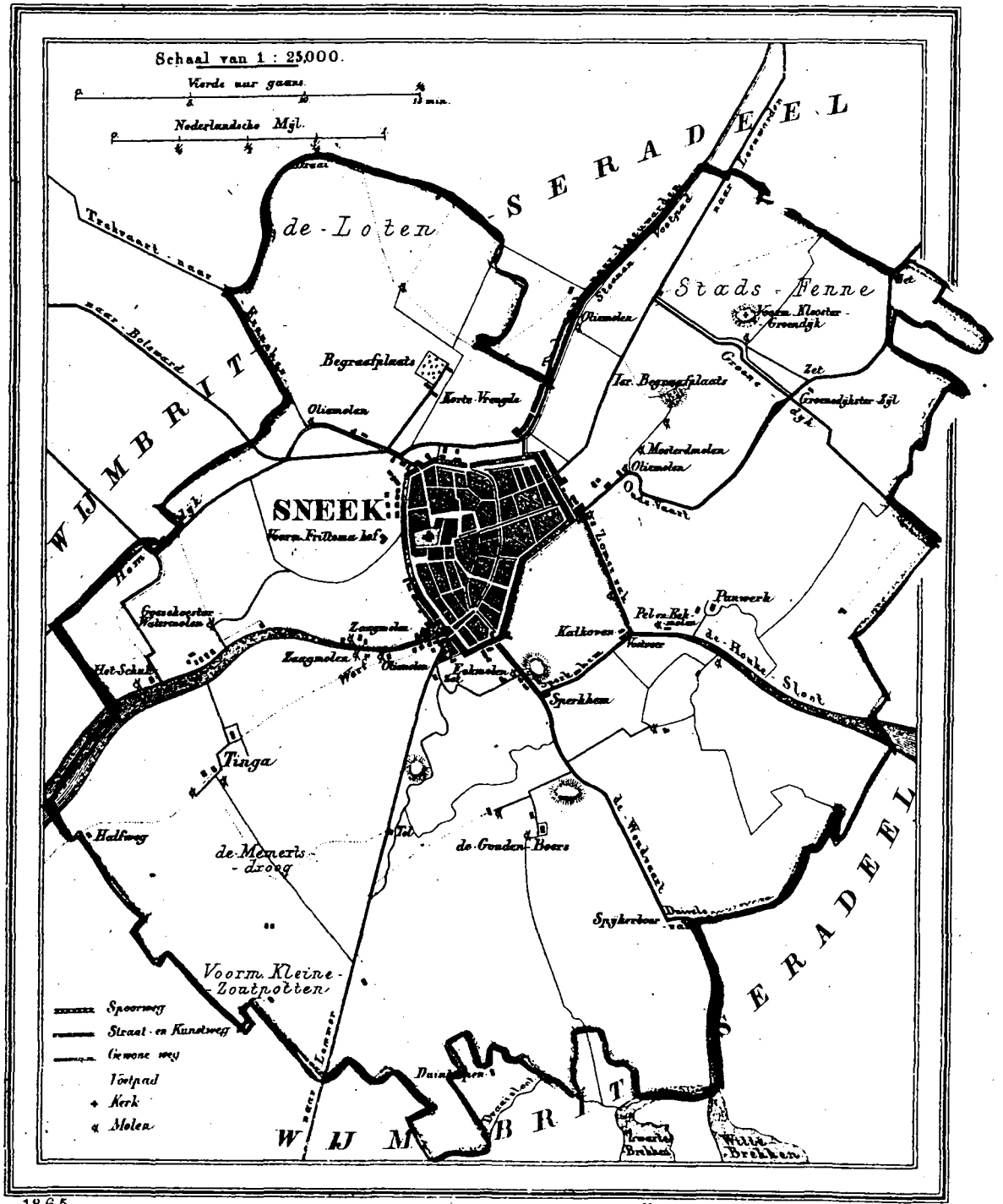
BIJLAGE BEVOLKINGSONTWIKKELING

	1856	1876	1896	1925	1940	1990
Loënga	84	121	120	111	81	76
Offingawier	94	142	163	171	163	147
Sneek	8.567	9.900	11.970	± 14.250	17.390	28.490
Ysbrechtum	243	309	350	380	350	587

De cijfers van Loënga, Ysbrechtum en Offingawier onder 1940 zijn de cijfers van 1938.

Kaart 1
Gemeente Sneek
J. Kuyper Gemeente-atlas van Friesland

PROVINCIE FRIESLAND. **GEMEENTE SNEEK.**



1865.

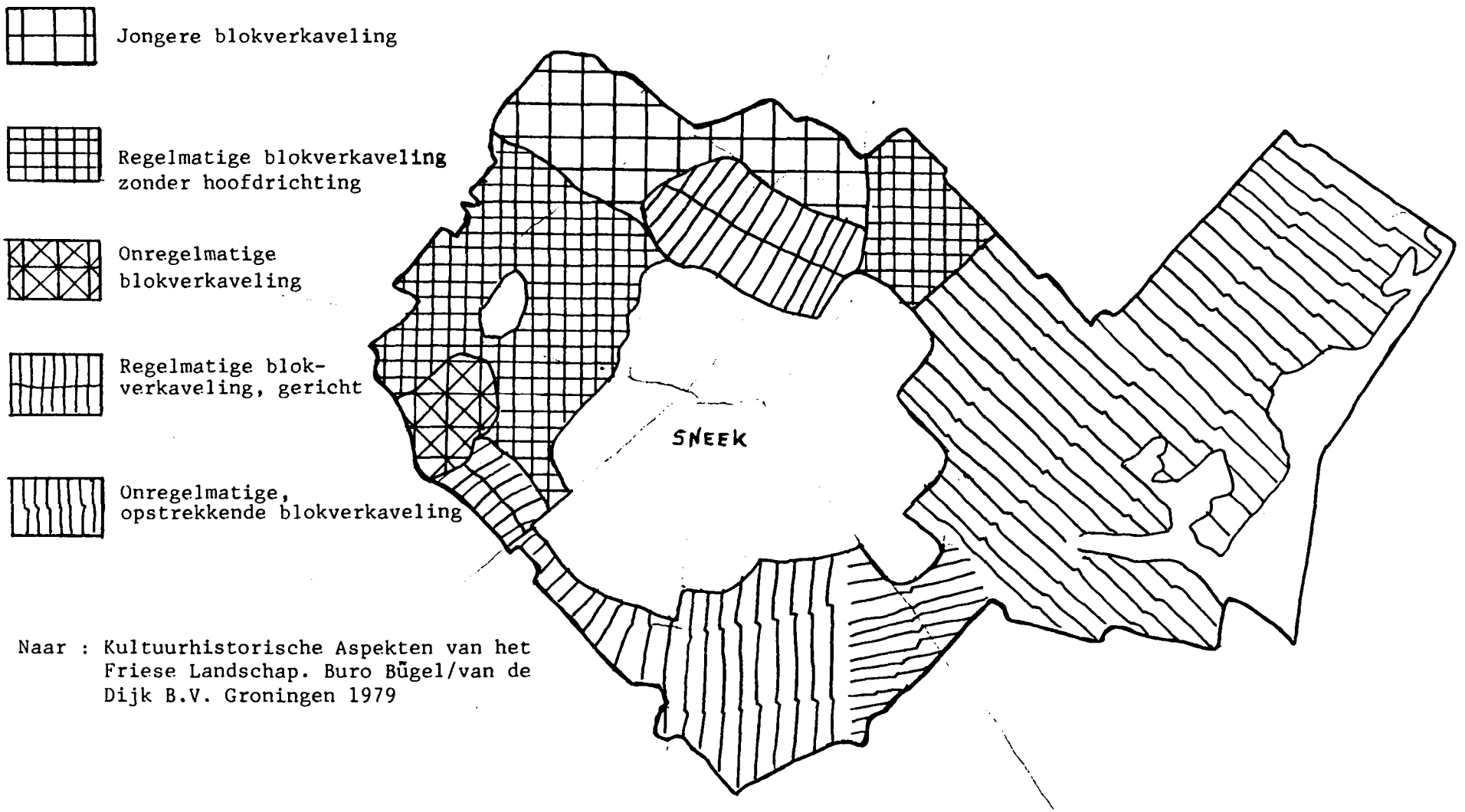
Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden

894 Huisgezinnen. 8400 Inwoners.

PLATTEGROND
VAN
SNEEK
Schaal 1 : 2500.
1903

Gemeente Sneek

Kaart 3 Verkavelingstypen, situatie omstreeks 1850.



Naar : Kultuurhistorische Aspekten van het Friese Landschap. Buro Bügel/van de Dijk B.V. Groningen 1979

Gemeente Sneek

Kaart 4 Infrastructuur

- Wegen en waterlopen omstreeks 1850

  Omstreeks 1970 nog bestaande wegtracé's

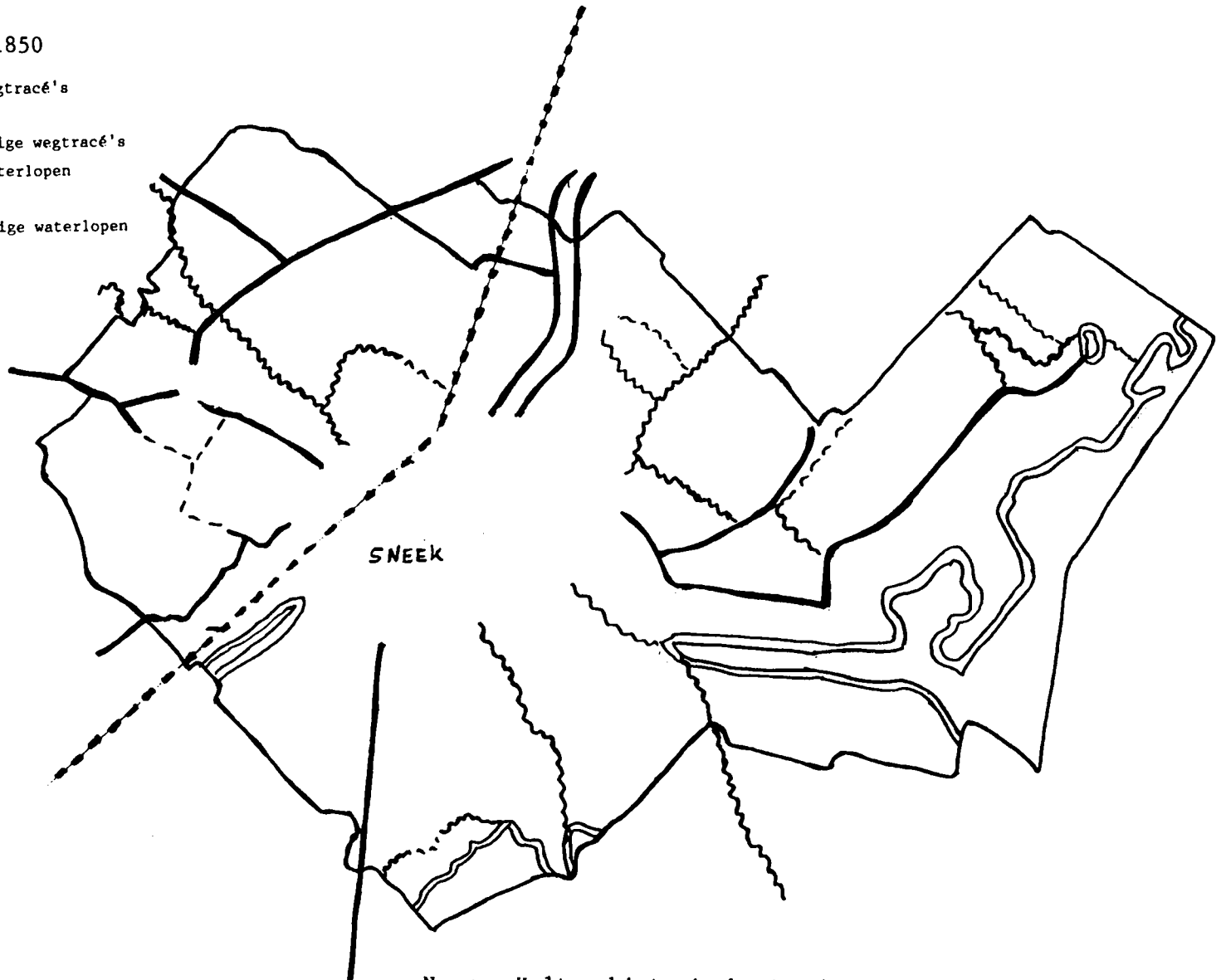
  omstreeks 1970 niet meer aanwezige wegtracé's

  Omstreeks 1970 nog bestaande waterlopen

  Omstreeks 1970 niet meer aanwezige waterlopen

  Meren

- Spoorweg



Naar : Kultuurhistorische Aspekten van het Friese Landschap
Buro Bügel/van de Dijk B.V. Groningen 1979.