STADSKANAAL

gemeentebeschrijving
regio Veenkoloniën

Monumenten Inventarisatie Project provincie Groningen

colofon

uitgever : Provincie Groningen

samenstelling : P. Harkema
M.H. Panman

eindredactie
en lay-out : L. Hacquebord

INLEIDING

De gemeentebeschrijving van Stadskanaal 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 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 geïnventariseerd. De inventarisatie heeft tevens als toetsing gediend van de regio- en gemeentebeschrijving.

In de gemeentebeschrijving van Stadskanaal 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.
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 gemeentebeschrijving 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 STADSKANAAL.....1

1 Ligging.....1

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

3 Grondgebruik.....5
3.1 Agrarisch grondgebruik.....5
3.2 Niet-agrarisch grondgebruik.....7

4 Infrastructuur.....9
4.1 Landwegen.....9
4.2 Waterwegen.....9
4.3 Tram- en spoorwegen.....10
4.4 Overig vervoer.....11

5 Nederzettingsstructuur.....12
5.1 Algemeen.....12
5.2 Nederzettingsstructuur per dorp.....13
- Stadskanaal.....13
- Musselkanaal.....16
- Alteveer.....18
- Mussel.....18
- Onstwedde.....19
- Vledderveen.....20
5.3 Verspreide bebouwing.....21

INVENTARISATIERESULTATEN

6 Inventarisatie stedebouw en bouwkunst.....23
6.1 Stedebouwkundig veldonderzoek.....23
6.2 Gebieden met bijzondere (stedebouwkundige) waarden.....24
6.3 Inventarisatie van de bouwkunst.....27

LITERATUUR.....28

belling -
wedde
pekela's
veendam
vlagtwedde
DRENTHE
GEMEENTE
STADSKANAAL
2,5 km
Onstwedde
Stadskanaal
Stadskanaal
Musselkanaal

GEMEENTEBESCHRIJVING STADSKANAAL

1 Ligging

De gemeente Stadskanaal ligt in het zuidoosten van de provincie Groningen, tegen de Drentse grens. Het gebied wordt in het noordoosten begrensd door de gemeente Bellingwedde, in het oosten door de gemeente Vlagtwedde en in het westen door de provincie Drenthe, de gemeenten Gasselte, Gieten, Borger en Odoorn. In het noorden liggen de gemeenten Veendam en Pekela.

Het grondgebied van de gemeente beslaat 11.976 ha.

In de gemeente liggen de volgende grotere plaatsen: Mussel, Musselkanaal, Onstwedde en Stadskanaal. De kleinere dorpen en gehuchten zijn: Alteveer, Barlage, Blekslage, Braamberg, Höchte, Holte, Horsten, Kopstukken, Oomsberg, Smeerling, Sterenborg, Ter Maarsch. Ter Wupping, Veenhuizen, Vledderhuizen, Vledderveen, Vosseberg en Wessinghuizen.

Op 1 januari 1969 is de gemeente Stadskanaal ontstaan uit de gemeente Onstwedde en een gedeelte van de gemeente Wildervank.

2 Ontstaansgeschiedenis

2.1 Geologische Geschiedenis

Tijdens de Saale-ijstijd (circa 120.000 jaar voor Chr.) werd de provincie Groningen door ijs bedekt. Vooral de laatste fase van deze ijstijd is belangrijk geweest voor de vorming van het gebied waarin de gemeente Stadskanaal ligt. De voor het landijs gelegen ijslobben persten de ondergrond omhoog waardoor stuwwallen werden gevormd. Een voorbeeld hiervan is de stuwwal van Onstwedde. Met het landijs werden naast zand- en kleideeltjes ook (grotere) keien meegevoerd. De keien werden met zand- en leemdelen vermengd. Samen met het materiaal dat achterbleef bij het afsmelten van het ijs werd deze morene keileem genoemd.
In het Eemien, een warmere periode circa 100.000 jaar voor Chr., vond erosie op de stuwwallen plaats, waardoor het keileem voor een groot deel verdween. Bij Onstwedde is nog een restant keileem blijven liggen.
Waarschijnlijk is door het afsmelten van het landijs (einde Saalien) de laagte iets ten oosten van Onstwedde ontstaan waar nu de Westerwoldse A loopt.
In het Weichselien, een ijstijd circa 70.000 jaar voor Chr., bereikte het landijs de gemeente Stadskanaal niet. Wel was dit een koude periode waarin de bodem bijna permanent bevroren was. Tijdens sneeuwstormen met westelijke tot noordwestelijke winden werden grote hoeveelheden zand verplaatst. De zandverstuivingen veroorzaakten een afvlakking van het glaciale reliëf.
Aan het einde van het Pleistoceen (circa 10.000 jaar voor Chr.) had het gebied van de gemeente Stadskanaal een golvend dekzandoppervlak met op enkele plaatsen meer reliëf, zoals Horsten, Mussel en Ter Maarsch. Het hele gebied liep in noordelijke richting langzaam af.

In het Holoceen (circa 8.000 voor Chr.) werd het klimaat warmer en vochtiger. De zeespiegel steeg en daarmee werden ook de grondwaterstanden hoger. Op plaatsen waar de afwatering stagneerde, vormde zich veen. Vanuit de lagere delen breidde het veen zich uit over de hoger gelegen gronden in de vorm van veenmosveen. Afwaterende hoogveenriviertjes waren de Mussel A en het Pagediep. De hoogveenvorming ging door tot het moment waarop de mens met de vervening begon.

Bovenstaande ontwikkeling van het gebied heeft geleid tot het voorkomen van de volgende grondsoorten. Rond Stadskanaal en Musselkanaal ligt een veenkoloniaal dek op een zandondergrond, met uitzondering van Horsten-Oomsberg waar lemig fijn zand aan de oppervlakte ligt (kleine dekzandwelving). Rond Onstwedde komt leemarm en lemig fijn zand aan de oppervlakte. Daarnaast komen in dit gebied de beekdalgronden voor (in de dalen van het Pagediep en de Mussel A).

De hoogte in de gemeente Stadskanaal varieert nogal. Het hoogste punt bevindt zich bij Höchte, in het noorden, namelijk +10.1 NAP. Hoge plekken komen verder voor bij Onstwedde (9.5 + NAP). Ook in het zuiden van de gemeente zijn hoge plekken te vinden o.a. bij Braamberg (+9.2) en bij Horsten (+9.6), dit zijn dekzandwelvingen. Het hoogveencomplex loopt naar het zuiden op zodat ook bij Musselkanaal het land relatief hoog ligt, +8.0 NAP. Lage plekken komen voor in het uiterste noorden, zoals de laagliggende, natte gronden bij Holte (+1.3 NAP).

In het noorden van de gemeente is een ruilverkaveling uitgevoerd (1965 aangevraagd, 1979 gereed) waardoor de oorspronkelijke hoogteligging is aangetast.

2.2 **Bewoningsgeschiedenis**

In de gemeente Stadskanaal komen drie landschapstypen voor die een weerspiegeling zijn van de bewoningsgeschiedenis in dit gebied. Deze drie typen zijn het es- en madegebied, het veenkoloniale gebied en het randveenontginningsgebied.

Het oudste landschapstype is het es- en madegebied. De oudste vestigingsplaatsen van de bevolking waren meestal de hoge en droge zandgronden langs de rivieren. De huizen werden op beschutte plekken gebouwd, aan de rand van de bouwlanden. Een voorbeeld van een nederzetting dit eerste landschapstype is het dorp Onstwedde, daterend uit de 8e/9e eeuw na Chr., gelegen op een stuwwal. Het omliggende gebied is in gebruik genomen vanuit het dorp. Er is geen bewoning op de kavels. Elementen van een esdorp zijn de es (het bouwland), de madelanden (de laaggelegen, natte gronden langs een riviertje) en de heide of het veen. Rondom dit esdorp ontstonden nieuwe nederzettingen, ook wel essenzwermdorpen genoemd, zoals Smeerling, Ter Wupping, Sterenborg, Wessinghuizen, Holte, Höchte en Ter Maarsch (een éénfamilienederzetting). De meeste gehuchten hebben hun naam aan een erfgezetene te danken.
De oppervlakte woeste grond die van belang was voor de bedrijfsvoering (graasgebied voor het vee en dus noodzakelijk voor de mest) werd door de bevolkingstoename steeds kleiner.

Het tweede, jongere, landschapstype in de gemeente Stadskanaal is het veenkoloniale gebied. De plaatsen Stadskanaal, Musselkanaal en Alteveer zijn hier voorbeelden van. De stichtingsdatum van de plaats Stadskanaal is 11 februari 1765. In 1763 en 1764 werden de venen ten zuidoosten van het Oosterdiep (langs de Semslinie) in Wildervank aangekocht door de stad Groningen. Op een afstand van 335 meter van de Semslinie werd het nieuwe kanaal ingelegd. Daarvoor, in 1764, was

men al begonnen met het afgraven van turf langs de Semslinie. De veenaankopen door de stad gingen door omdat het te graven kanaal door stadsgrond moest gaan. Nu het kanaal en de wijken waren gegraven, kon de turfafvoer beginnen. Ook hadden de kanalen en wijken een functie voor de afwatering en de grondstoffenaanvoer. Het gebied van Stadskanaal en Musselkanaal heeft een grootschalig en open karakter en vormt een contrast met het kleinschalige en gevarieerde essenlandschap.
De bewoning van Musselkanaal geschiedde vanuit twee richtingen: vanaf het noordelijker gelegen Stadskanaal in zuidelijke richting én vanaf de Horsten. Op deze oostelijk gelegen zandrug vestigde zich rond 1840 een groot aantal Duitse landbouwers. Het kanaal waarlangs de bewoners zich vestigden kreeg in 1850 van de Tweede Afdraai tot de Zandberg de naam Stads-Musselkanaal. Ook het dorp werd zo genoemd. In 1893 werd de naam veranderd in Musselkanaal.

Het derde en jongste landschapstype is het randveenontginningsgebied. De dorpen in dit gebied liggen op de rand van veen en zand. Sommige randveenontginningen dateren van voor de aanleg van het Stads-kanaal. De bebouwing van deze gehuchten bestaat uit kleine groepjes keuterboerderijen op hogere zandplekken (tangen). Voorbeelden van deze dorpen zijn: Veenhuizen, Vosseberg en Oomsberg.
Andere randveenontginningen zijn pas in de 19e eeuw ontstaan.
Bij deze ontginningen is geen gebruik meer gemaakt van het systeem van kanalen en wijken dat in de aangrenzende veenkoloniën zo'n nadrukkelijk stempel op de verschijningsvorm heeft gedrukt.
De laag veen was hier namelijk te dun om een uitgebreid wijkensysteem te graven. Het vervoer van turf ging dan ook over de al bestaande wegen.
De jonge randveenontginningen zoals Vledderveen vonden plaats door kleine zelfstandige boeren binnen de grenzen van de oude dorpsgebieden. Daardoor is ook het ruimtelijk patroon mede bepaald: de blokbegrenzingen en de kavelrichtingen. Er is een simpel stelsel van plattelandswegen, deels samenvallend met oude verbindingen door het veen, waarbij de bebouwing voornamelijk bestaat uit boerderijen.
De randveenontginningen zijn alle wegdorpen; boerderijen en woningen zijn op de ontginningsas (de weg) georiënteerd.

Deze drie, hierboven geschetste ontginningstypen geven de bewoningsgeschiedenis weer in de gemeente Stadskanaal, die mede bepaald werd door de verschillen in bodemgesteldheid (zie 2.1).

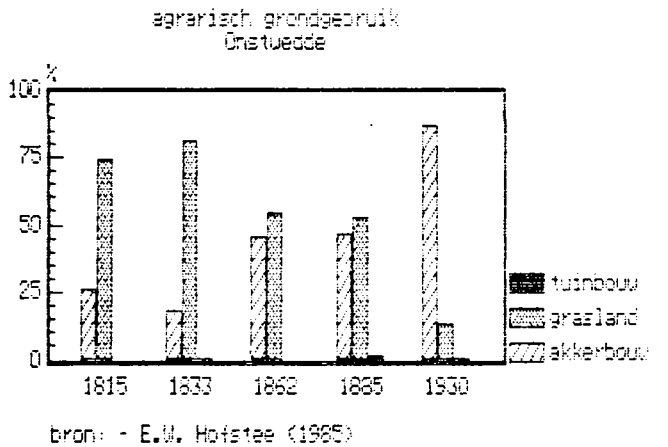
3 Grondgebruik

3.1 Agrarisch grondgebruik

Voor het agrarisch grondgebruik van de gemeente Stadskanaal is in onderstaande tabel en diagram gebruik gemaakt van de originele cijfers van de gemeente Onstwedde.
De cijfers van de gemeente Wildervank, waarvan een gedeelte bij de gemeente Stadskanaal is gevoegd, zijn in de gemeentebeschrijving van Veendam te vinden.

Agrarisch grondgebruik Onstwedde

jaar	% akker	% gras	% tuin	tot.opp. cultuurgrond (ha.)
1815	26,0	74,0		1262,12
1833	18,6	80,5	0,9	3594,54
1862	45,2	54,8		3825,31
1885	46,2	52,1	1,6	5146,75
1930	86,9	13,0	0,1	7641,25



bron: - E.W. Hofstee (1985)

In 1814/1815 en in 1833 heerste in de gemeente Onstwedde het traditionele landbouwstelsel. Het toen nog niet of nauwelijks gecultiveerde grasland diende om op de essen zogenaamde "eeuwige" roggebouw in stand te houden. Bij dit stelsel werd akkerland voortdurend, d.w.z. zonder braakperiode, bebouwd. Dit was slechts mogelijk door het toepassen van een zware bemesting, met name door het opbrengen van plaggen al dan niet gemengd met natuurlijke mest. Onstwedde liet in 1815 een percentage van 74% grasland zien, maar vermoedelijk zijn vrij aanzienlijke oppervlakten, relatief laag gelegen, onontgonnen veengronden, die nauwelijks enige landbouwkundige betekenis hadden, als grasland beschouwd.

In de tweede helft van de 19e eeuw en in het begin van de 20ste eeuw kwam het gebied steeds sterker onder invloed van de veenafgraving en de ontginning van de afgegraven venen tot dalgrond (pas in 1765 werd het Stadskanaal gegraven en daarna werden de venen afgegraven). Hierdoor ging meer en meer het veenkoloniale landbouwtype overheersen, ten dele ook op het reeds in cultuur zijnde land.
Het waren niet de interne ontwikkelingen binnen de autochtone landbouwbevolking die hier de groei van de landbouw primair bepalen. De autochtone landbouwbevolking stond onder invloed van de ontwikkelingen in het Oldambt en de Veenkoloniën waar veel bouwland was. De verhouding tussen bouwland en grasland werd hierdoor in belangrijke mate veranderd (verschuiving van grasland naar bouwland).
In Onstwedde sloot het percentage grasland in 1930 dan ook vrijwel geheel aan bij dat van de westelijk gelegen gemeenten, al bleef ten zuiden van het dorp Onstwedde nog wel een complex grasland liggen. De meeste veengemeenten hadden in 1885 een percentage grasland van circa 15%. In Onstwedde was dat in dat jaar nog 52,1%. Pas in 1930 was dit percentage gedaald tot 13%.

Als oorzaken van de afname van de oppervlakte grasland kunnen o.a. worden genoemd: de invoering van de kunstmest (waardoor er geen vee meer nodig was voor de noodzakelijke stalmest) en de verbeterde afwateringsmethoden.
Opvallend voor deze gemeente is de grote toename van de oppervlakte cultuurgrond. Het aantal hectares was in 1930 bijna 7 keer zo groot als in 1815.

De verkavelingssituatie van 1980 is nogal veranderd ten opzichte van 1850. Ook de waterstaatkundige situatie is aan verandering onderhevig geweest, o.a. door de uitgevoerde ruilverkaveling die in 1979 gereed is gekomen.
Per landschapstype zal in het kort de verkavelingssituatie worden besproken.

Het veenkoloniale gedeelte kenmerkt zich door een opstrekkende verkavelingsvorm met bewoning op de kavels, ontstaan door de wijze van ontginning. De kavellengte is soms bijzonder groot, de breedte wordt bepaald door de ontginningsbreedte. Ook de kavelrichting is bepaald door de wijze van ontginning. De gegraven wijken zijn geörienteerd op de hoogteverschillen. De oorspronkelijke veenkoloniale verkaveling is in 1980 veranderd in een strokenverkaveling. Het dempen van de wijken en de ruilverkaveling zijn daar de oorzaak van.

Het randveenontginningsgebied vertoont een lange smalle opstrekkende kavel. De bewoning staat op de kavel. De kavelrichting is meestal gebaseerd op een weg waar de kavels loodrecht op staan. De afwatering sluit aan op de

veenkoloniale waterlopen en op de rivieren Pagediep en Mussel A.

Het stuwwallenlandschap bestaat uit essen en madegronden. De essen vertonen een blokverkaveling. De blokken zijn op hun beurt samengesteld uit stroken zonder bewoning op de kavels. De richting van het grondbezit op de es is niet overal dezelfde en vrij onregelmatig. Bij de madegronden is na de verdeling van de markegronden (in gemeenschappelijk bezit) een onregelmatige opstrekkende verkaveling ontstaan. Ieder kreeg een deel van de goede en minder goede grond. De kavelrichting is gebaseerd op het Pagediep en op de Mussel A. Deze laatste twee rivieren wateren af op de Westerwoldse A. De Mussel A is na 1955 herhaaldelijk verbreed en uitgediept. Ook de oorspronkelijke loop van het Pagediep is beïnvloed. Ter verbetering van de slechte waterafvoer is in 1918 het Mussel-A-kanaal gegraven waardoor de weidegronden niet telkens meer onder water komen te staan.

3.2 Niet-agrarisch grondgebruik

Het turfsteken was in de nieuwe veenkolonie het eerste middel van bestaan. Uit de turfgraverij ontwikkelde zich de turfhandel en een uitgebreide turfvaart. Veel turfgravers kwamen uit de oude Veenkoloniën, van Hoogezand tot Wildervank, en soms ook wel uit het Westerkwartier (Zevenhuizen). Op deze plaatsen was toen al veel turf afgegraven. Ook Zeeuwen en Duitsers kwamen naar dit veengebied. Vaak ging het om een seizoensarbeid van maximaal 4 maanden.

Rond de eeuwwisseling verplaatste de vervening zich naar Onstwedde en naar de aangrenzende Drentse gemeenten. De turfvaart vormde de grondslag voor een grotere scheepvaart. Vooral in Holland en Noord-Duitsland was er een grote behoefte aan brandstof. Naar deze gebieden werd turf vervoerd en er werd hout weer mee terug genomen voor de veenkoloniale scheepsbouw, die zich met de scheepvaart ontwikkelde.
Rond 1900 waren er van Bareveld tot aan de IJzeren Klap in Musselkanaal 13 scheepshellingen, waarvan er nu nog één over is.

Uit de landbouw kwam een nieuw middel van bestaan voort: de aardappelmeelindustrie. De oorzaken van het ontstaan en de grote ontwikkeling van deze landbouwverwerkende industrie waren o.a de verdwijnende zeevaart, de aanwezigheid van zoet water voor de industrie, lagere transportkosten voor aanvoer van brandstof en turf.

Naast de landbouwverwerkende industrie waren er nog twee fabrieken die voor deze streek van grote betekenis waren. Dit was ten eerste de biscuitfabriek die in 1880

in Musselkanaal werd opgericht. De andere bedrijvigheid was de glasnijverheid. Deze ontstond 1838 in Nieuw-Buinen (Drenthe). In 1857 volgde Stadskanaal met twee glasfabrieken. De fabrieken in Stadskanaal hielden echter niet lang stand door de te grote concurrentie, terwijl in Nieuw-Buinen de glasfabriek een bloeitijd doormaakte.

De 19e eeuw was de tijd van toenemend verkeer en groeiende industrialisatie. De oude Veenkoloniën als Hoogezand en Veendam konden deelnemen aan industrialisatie met landbouwindustrieën en met scheepsbouw. Stadskanaal echter was nog niet volgroeid waardoor deze jonge veenkolonie niet kon wedijveren in de industrie-competitie. Toen in de 20ste eeuw Stadskanaal klaar stond om mee te doen in de wedloop naar meer welvaart was het in feite te laat. De industriële ontwikkeling begon te stagneren.
Deze kwam pas goed weer op gang na de Tweede Wereldoorlog, toen in 1956 Philips Eindhoven in Stadskanaal een bedrijf vestigde. Stadskanaal, Ter Apel en Musselkanaal werden aangewezen als industriekernen waarvan de gehele Kanaalstreek profijt zou trekken.

4 Infrastructuur

4.1 Landwegen

De wegenstructuur in de gemeente Stadskanaal wordt bepaald door:
- het gegraven Stadskanaal/Musselkanaal
- de daaraan gelegen lintbebouwing
- de stuwwal van Onstwedde.

In 1850 is er een aantal wegen verhard in deze gemeente, te weten de wegen langs het Stadskanaal, het Boerendiep en het Musselkanaal. Vanuit het Stadskanaal loopt een weg over de dekzandwelvingen van Ter Maarsch en Veenhuizen naar Onstwedde en vervolgens naar Vlagtwedde.

Tussen 1850 en 1900 werden vanuit de kanaal-as enkele dwarswegen aangelegd. Vanuit Onstwedde werd er een weg aangelegd naar Tange-Alteveer.

Tussen 1900 en 1940 ging de verharding van het wegenstelsel door. Vanuit het kanaal werden er meer dwarswegen aangelegd. In 1910 kwam er een verbinding tot stand tussen Onstwedde en Musselkanaal. Ook werd er langs de rand van het veen, over Vosseberg en Mussel, een weg aangelegd met dwarswegen.
Opvallend in deze gemeente is de late verharding van het wegenstelsel in vergelijking met andere gemeenten. De meeste verharde wegen werden daar vaak in de periode 1850-1900 aangelegd. Reden voor de late verharding is waarschijnlijk de totale, latere ontwikkeling van dit gebied en de relatief lange tijd waarin de woeste grond nog niet ontgonnen was.

4.2 Waterwegen

De waterwegen in de gemeente Stadskanaal hebben een afwateringsfunctie en een vervoersfunctie. De kanalen en wijken dienden voor het vervoer van turf naar o.a. de stad Groningen en van stadscompost terug.
In de gemeente komen achtereenvolgens de volgende waterwegen voor:
- Alteveerkanaal, gegraven 1760-1770
- Mussel A, natuurlijk
- Mussel A-kanaal, gegraven 1918
- Musselkanaal, gegraven 1819
- Pagediep, natuurlijk
- Pekeler Hoofddiep, gegraven 1760
- Stadskanaal en Boerendiep, gegraven 1765-1784

De belangrijkste waterwegen voor de gemeente Stadskanaal waren het Stadskanaal-Musselkanaal en de natuurlijke riviertjes het Pagediep en de Mussel A. Vanuit het kanaal werden verschillende dwarswijken gegraven. Deze

hadden een afwaterings- en scheepvaartfunctie.
Het Pagediep (gedeeltelijk) en de Mussel A werden in de loop der tijd gekanaliseerd. Deze waterlopen dienden in eerste instantie voor de afwatering van de hoge venen.

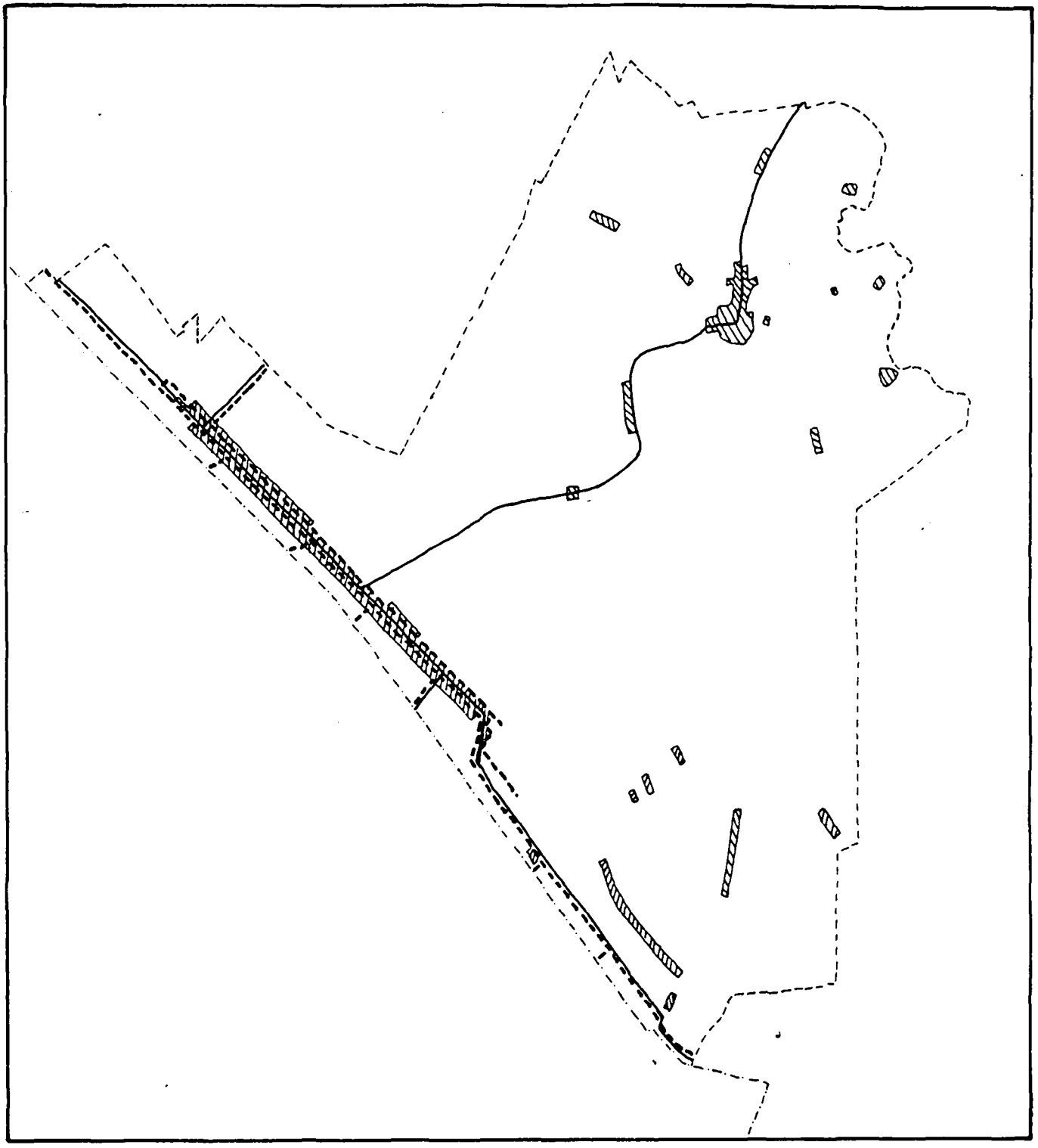
De aanwezigheid van waterwegen bracht het aanbrengen van infrastructurele elementen als bruggen en sluizen met zich mee. Met het verloren gaan van de scheepvaartfunctie van het kanaal nam ook de betekenis van de bruggen af. In de loop der tijd werden de bruggen vervangen door dammen en vaste bruggen. In de gemeente Stadskanaal bevinden zich nog enkele schutsluizen met bijbehorende sluismeesterswoningen en een enkel brugwachtershuisje (zie invent.nr. 9, 49, 59, 75, 76, 90, 97, 101.)

4.3 Tram-en spoorwegen

De tweede helft van de vorige eeuw gaf een geweldige inspanning te zien om de verbinding met de omgeving niet alleen te water maar ook per spoor te verbeteren. Een belangrijke gebeurtenis in deze periode voor Oost-Groningen was de treinverbinding die tot stand kwam tusen Groningen en Winschoten in 1868.
In deze tijd was men ook druk doende tramlijnen te realiseren. In 1880 werd er een paardetramlijn aangelegd van Zuidbroek over Veendam naar Wildervank. In 1895 werd deze lijn verlengd tot Stadskanaal.
Tien jaar eerder, op 8 juli 1885, was er al een verbinding per stoomtram van Winschoten via Pekela naar Stadskanaal tot stand gekomen.
In 1903 werd er een spoorstation van de Noordooster Locaal Spoorwegmaatschappij (NOLS) gebouwd in Stadskanaal. Deze plaats kreeg een spoorverbinding met Assen in 1906, met Coevorden in 1907 en met Zuidbroek in 1910. In mei 1924 kwam het sluitstuk van deze spoorlijn tot stand, namelijk naar Ter Apel. Men had grote verwachtingen van de STAR (Stadskanaal-Ter Apel-Rijksgrens). Deze zou de aansluiting geven op het spoorwegnet in Duitsland. De slechte economische toestand na de Eerste Wereldoorlog was er de oorzaak van dat die aansluiting nooit tot stand is gekomen.
Door toename van het treinverkeer nam het tramverkeer af. Door het opkomende autovervoer verdween later de stoomtram en enkele jaren na de Tweede Wereldoorlog werd het treinvervoer beperkt tot goederenvervoer.

4.4 Overig vervoer

Het goederenvervoer ging in de gemeente Stadskanaal niet alleen per tram, schip of trein maar ook per boderijder. Zij gingen met de hondekar of met paard-en-wagen naar de stad Groningen. Later ging men ook wel met een vrachtwagen.
Men kon bestellingen opgeven die door de boderijder uit de stad werden gehaald en dan aan huis werden afgeleverd. In Stadskanaal, Musselkanaal, Onstwedde en Veenhuizen waren boderijders actief.
Rond 1926 waren er al drie autobusdiensten die in de gemeente Stadskanaal een dienst onderhielden, te weten van Ter Apel naar Stadskanaal, tussen Borger (Drente) en Stadskanaal en tussen Onstwedde en Stadskanaal. Deze lijnen sloten aan op belangrijke GADO-lijnen of op treinverbindingen met de stad Groningen of Assen. Vanaf de jaren dertig nam de GADO langzamerhand deze busdiensten over.



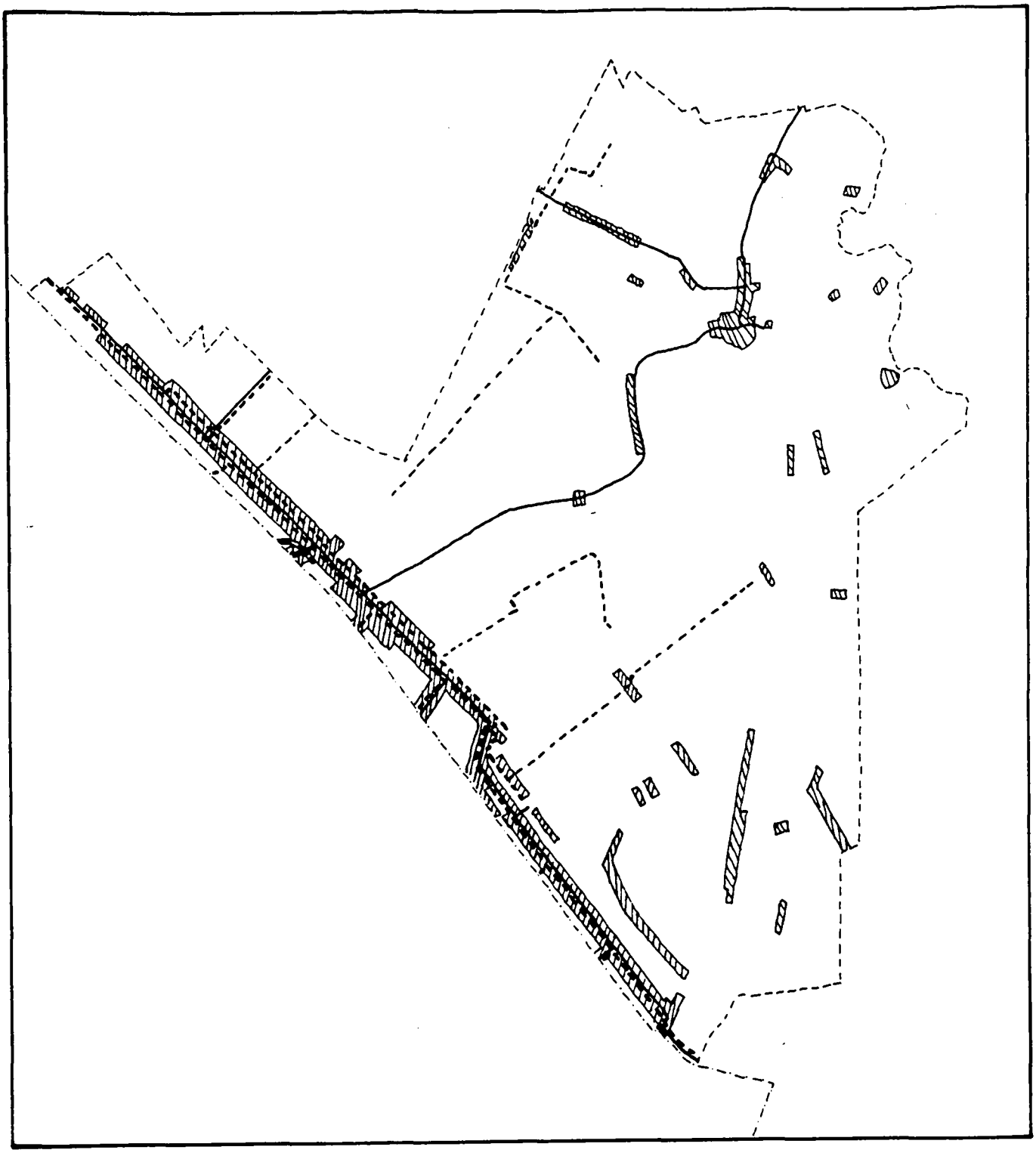
±1850

provinciegrens
gemeentegrens
verharde weg
waterweg
spoorlijn
bebouwing

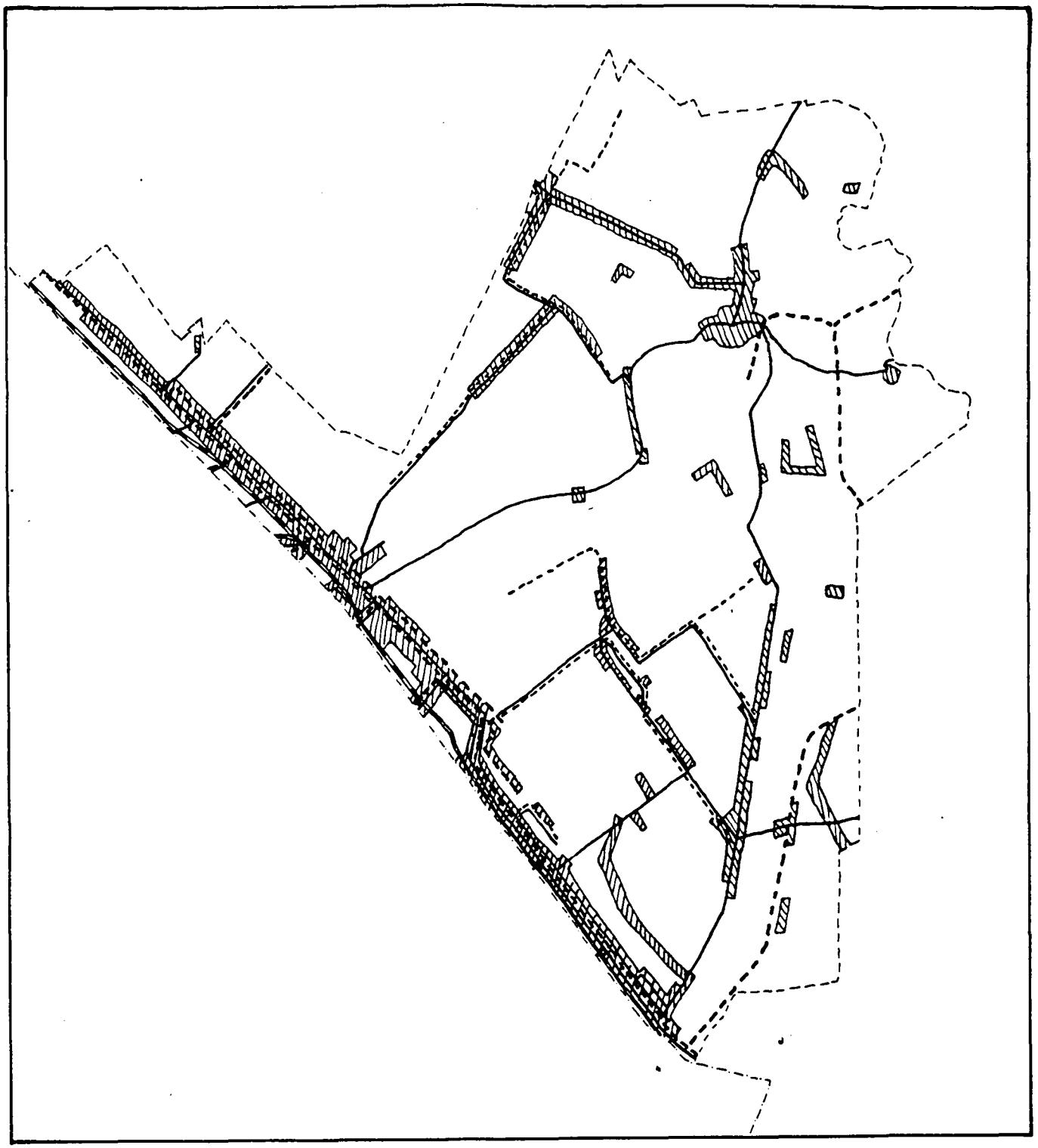
GEMEENTE

STADSKANAAL

5 km



±1900



±1940

5 Nederzettingsstructuur

5.1 Algemeen

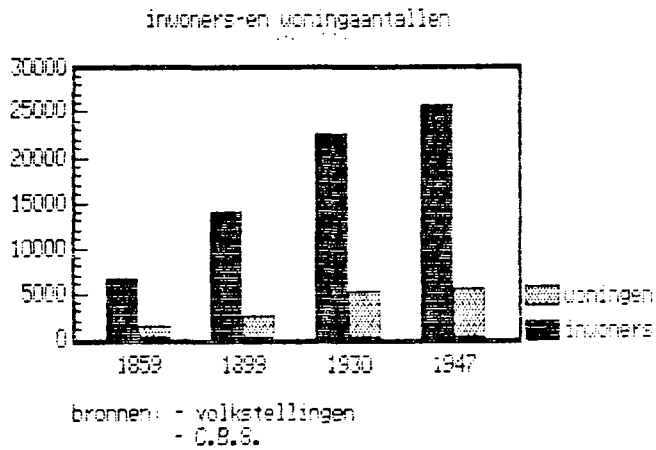
De gemeente Stadskanaal is op 1-1-1969 gevormd uit de gemeente Onstwedde en een gedeelte van de gemeente Wildervank.
In de gemeente liggen de grotere plaatsen Mussel, Musselkanaal, Onstwedde en Stadskanaal, die in paragraaf 5.2 aan de orde zullen komen.
De kleinere dorpen/gehuchten, zoals genoemd in paragraaf 1, worden in paragraaf 5.3, de verspreide bebouwing, behandeld.
In deze paragraaf wordt een beeld geschetst van de inwoners- en woningaantallen.
De onderstaande cijfers betreffen de huidige omvang van de gemeente Stadskanaal: de oorspronkelijke cijfers van Onstwedde en de cijfers van het "Stadskanaalgedeelte" van Wildervank zijn bij elkaar opgeteld.

inwoners

jaar	1859	1899	1930	1947	1987
aantal	6592	14059	22537	25808	33501

woningen

jaar	1859	1899	1930	1947	1987
aantal	1336	2597	5053	5573	12311

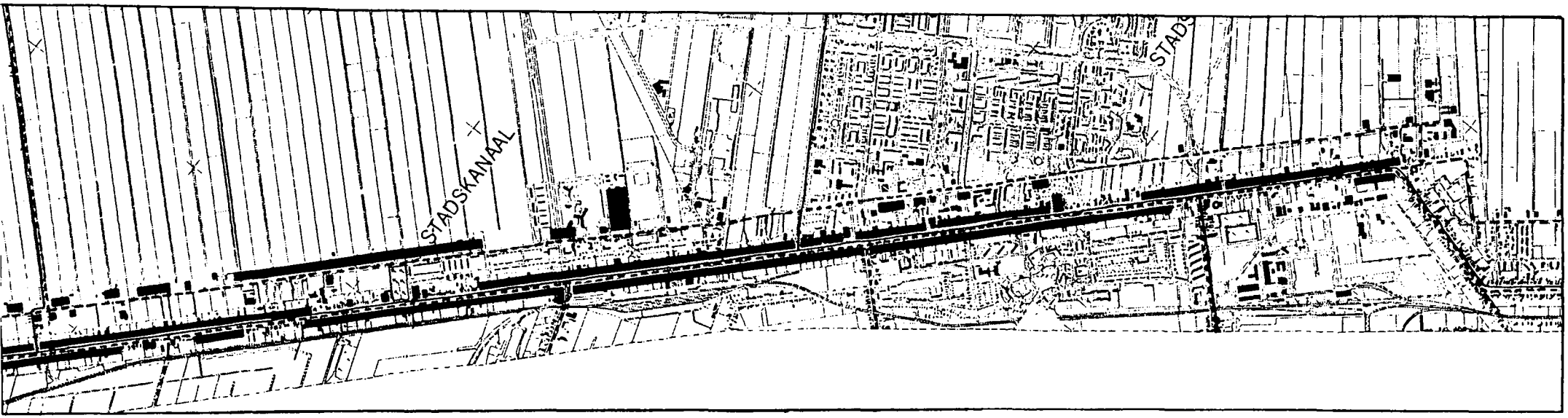


Tot 1987 laat het inwonersaantal van Onstwedde (pas in 1969 Stadskanaal genoemd) een stijgend verloop zien. De grootste toename van de bevolking valt in de periode 1899-1930. Dan neemt de bevolking toe met gemiddeld 2800 personen per periode van 10 jaar. Oorzaak hiervan is waarschijnlijk de economische bloei die na de eeuwwisseling plaats vond (later in vergelijking met de andere veengemeenten).
Voor de toename van de bevolking na 1947 heeft vooral de vestiging van Philips in Stadskanaal, in 1956, een belangrijke rol gespeeld.
De woningvoorraad laat een stijgend verloop zien. De grootste toename is te zien in de periode na 1947, namelijk gemiddeld 1684 woningen per periode 10 jaar.
De woningbezetting laat een wisselend verloop zien: 4.9 personen per woning in 1859, 5.4 in 1899 en 4,7 in 1930. De woningbezetting is gedaald tot 2.7 personen per woning in 1987.
In de periode 1859-1899 is er dus een relatief sterke stijging te zien van het aantal inwoners ten opzichte van het aantal woningen (te weten een woningbezetting van 5.4).

5.2 Nederzettingsstructuur per dorp

STADSKANAAL

Stadskanaal is een veenkoloniale lintnederzetting die langs het gelijknamige diep is ontstaan. De hoofdstructuur van het dorp wordt bepaald door het hoofddiep, het Stadskanaal, en het evenwijdig hieraan gegraven Boerendiep. Deze twee diepen vormen samen een dubbelkanalensysteem zoals in Wildervank. Vanuit het hoofddiep lopen in zuidoostelijke richting een aantal zogenoemde monden, namelijk van west naar oost de Gasselteboerveenschemond, de Gasseltenijveenschemond, de Drouwenermond en de Buinermond.
Langs het Stadskanaal ontwikkelt zich aan beide zijden bebouwing. Aan de noordelijke kant ligt de verharde weg en bestaat de bebouwing uit woonhuizen van het symmetrische, krimpjes- en Oldambster type, winkels, bedrijven en enkele boerderijen van de veenkoloniale variant van het Oldambster type. De zuidkant is minder druk bebouwd en bestaat hoofdzakelijk uit woonhuizen en boerderijen. Aan beide zijden van het kanaal is de bebouwing vrijstaand en haaks op het water gericht. De panden staan dicht op de weg en op elkaar zodat het Stadskanaal aan weerszijden wordt ingesloten door een lang strak bebouwinglint. Het Boerendiep is aan de noordzijde bebouwd met boerderijen, aan de zuidzijde liggen verspreid enkele arbeiderswoningen.

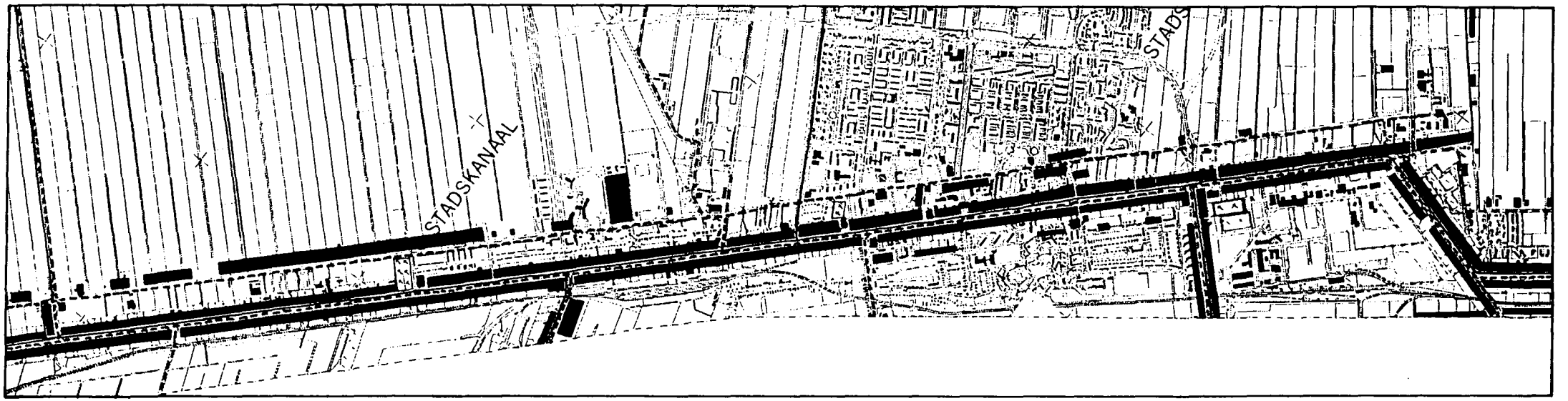


±1850

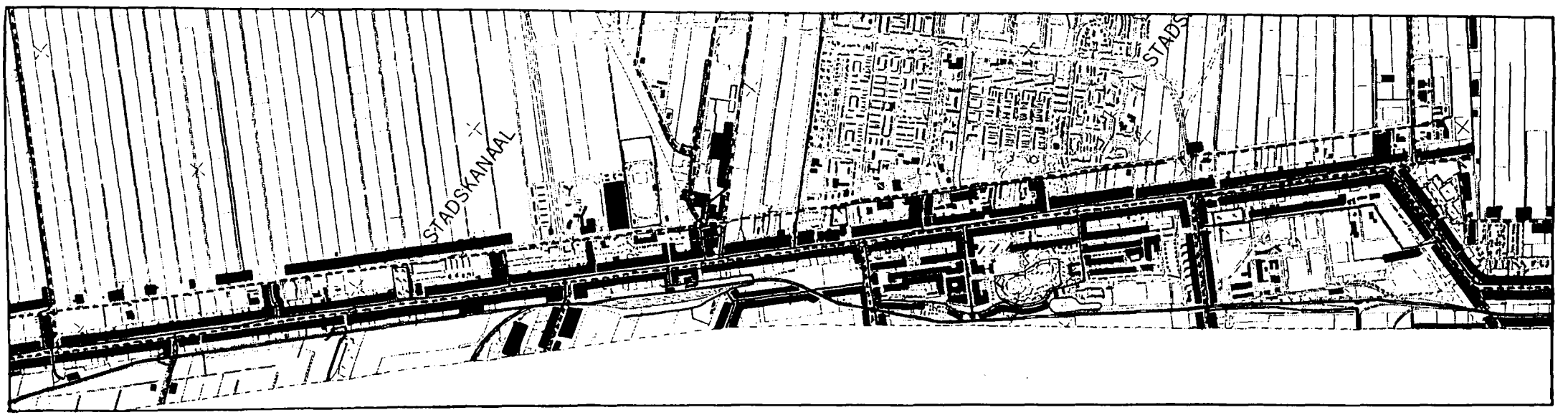
provinciegrens
gemeentegrens
verharde weg
onverharde weg
waterweg
spoorlijn
bebouwing

STADSKANAAL

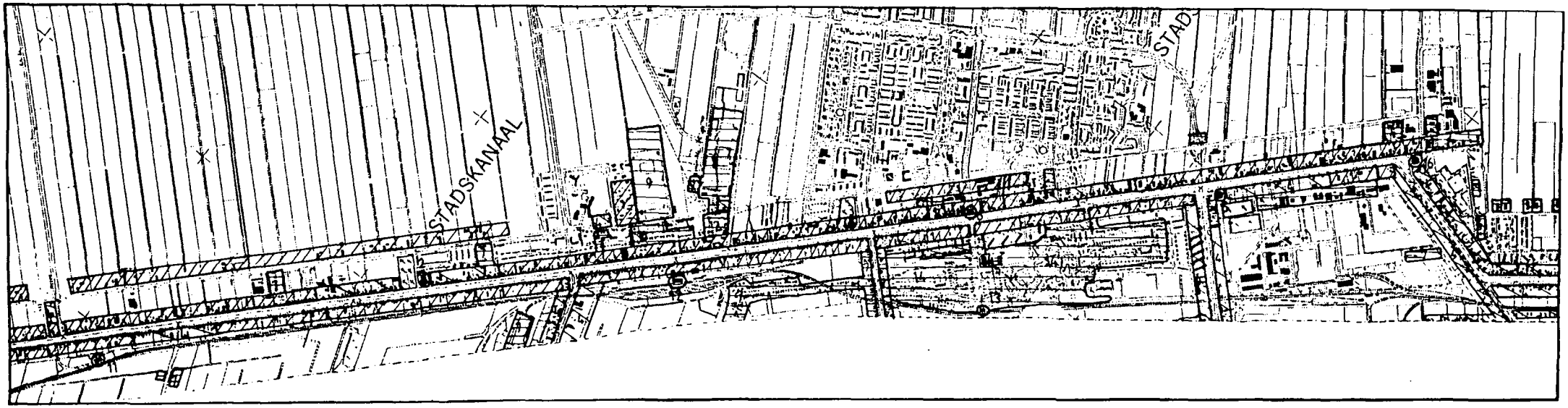
1 km



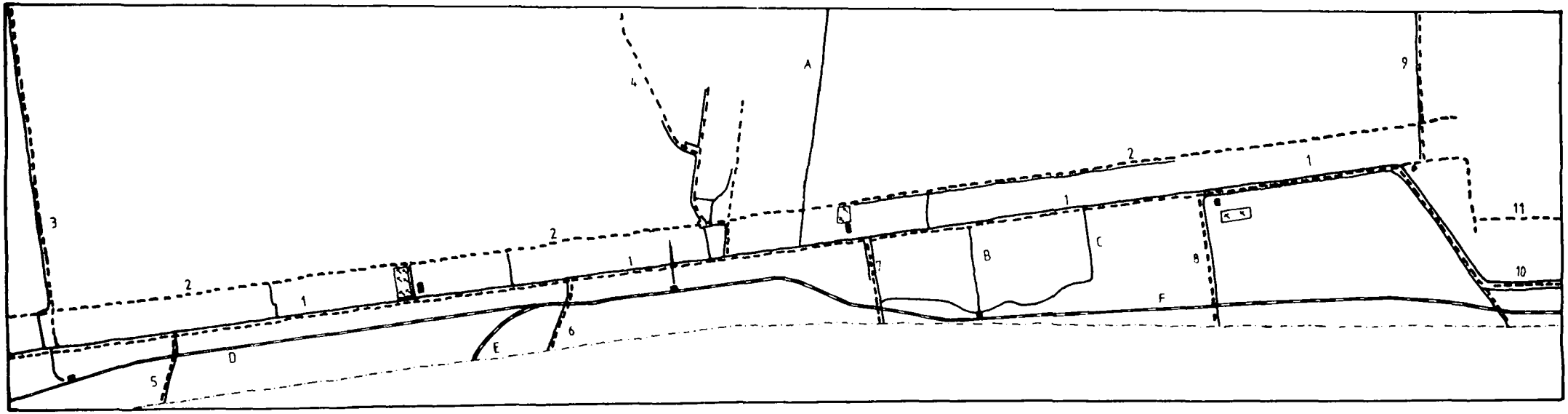
±1900



±1940



SITUATIE ±1940



NAMEN VAN DIEPEN EN STRATEN

LEGENDA BIJ SITUATIE 1940

1. Bebouwing kern 1850
2. N.H. kerk en kerkhof
3. R.K. kerk en kerkhof
4. Bebouwing 1850-1900
5. N.H. kerk en kerkhof
6. Gemeentehuis
7. Bebouwing 1900-1940
8. Aardappelmeelfabriek "de Twee Provinciën" met arbeiderswoningen
9. Sportterrein
10. Plantsoen met woningen
11. Station Stadskanaal-Pekelderweg
12. Station Stadskanaal
13. Station Stadskanaal-Oost
14. Parkwijk
15. Chr. H.B.S.
16. Watertoren

LEGENDA BIJ NAMEN VAN DIEPEN EN STRATEN

1. Stadskanaal
2. Boerendiep
3. Pekelderdiep
4. Krommewijk
5. Gasselteboerveenschemond
6. Gasselteni jveenschemond
7. Drouwenermond
8. Buinermond
9. Vleddermond
10. Musselkanaal
11. Tweede Boerendiep

A. Onstwedderweg
B. Stationslaan
C. J.F.H. Meijerstraat
D. N.O.L.S.-spoorlijn Stadskanaal-Zuidbroek
E. N.O.L.S.-spoorlijn Stadskanaal-Assen
F. S.T.A.R.-spoorlijn Stadskanaal-Ter Apel-Rijksgrens

Voor 1850
In de eerste helft van de 19e eeuw ontwikkelt Stadskanaal zich tot de hoofdplaats van de vroegere gemeente Onstwedde. Het centrum van de nederzetting ligt dan iets ten oosten van de Pekelderweg in de toenmalige gemeente Wildervank. Beide zijden van het diep zijn tot aan de knik in het kanaal even dicht bebouwd. Aan het Boerendiep staan aan de noordkant enkele Oldambster boerderijen. Aan de noordzijde van het hoofddiep, tussen de Pekelder- en de Onstwedderweg, ligt de N.H.-kerk (1830, invent.nr. 24). Ten oosten van de Onstwedderweg bevindt zich de R.K.-kerk uit 1848 (in 1954 afgebroken en vervangen). Aan het Boerendiep ligt iets ten westen van de Onstwedderweg een steenbakkerij. Ten westen van de Pekelderweg wordt rond 1850 één van de weinige particuliere kerkhoven in ons land opgericht, dat van de familie Uniken (invent.nr. 3).

1850-1900
Ten gevolge van het doortrekken van het Stadskanaal naar Musselkanaal verplaatst het centrum zich in de tweede helft van de 19e eeuw in zuidoostelijke richting, langs het hoofdkanaal, en komt rond 1900 tussen Gasseltenijveenschemond en Drouwenermond te liggen. Binnen het lint worden de open gedeelten opgevuld. De bebouwing breidt zich tevens in zuidoostelijke richting uit, tot voorbij de knik in het hoofddiep. Langs het kanaal ligt een aantal scheepswerven waarvan die op de hoek met de Buinermond (invent.nr. 53) nu nog aanwezig is. Naast uitbreiding langs het Stadskanaal worden ook enkele zuidwaarts lopende kanalen, de Gasseltenijveenschemond en de Buinermond, aan weerszijden bebouwd.

In 1863 wordt de zetel van het bestuur van de gemeente Onstwedde overgeplaatst naar Stadskanaal. Eerst wordt deze gevestigd in hotel Dopper, totdat in 1882 aan het kanaal een gemeentehuis wordt geopend (tegenover de latere Stationslaan, nu afgebroken i.v.m. een verkeersdoorbraak). Aan de zuidkant van het hoofddiep verrijst in 1863 ten oosten van de Buinermond een tweede N.H.-kerk (invent.nr. 54, pastorie uit 1910). Op de hoek met de Drouwenermond verschijnt in 1875 een Lutherse kerk (in jaren '60 gerenoveerd, pastorie uit jaren '20 (invent.nr. 46)).
Aan de oostzijde van de Gasseltenijveenschemond wordt in 1878 de aardappelmeelfabriek "Nijverheid" opgericht (in 1923 afgebrand).

1900-1940
Na 1900 zet de verschuiving van het centrum naar het zuidoosten zich voort en komt tussen de Drouwenermond en de Buinermond te liggen. Het hoofdlint verdicht en vernieuwt zich. Aan de noordzijde van het centrale gedeelte vestigt zich vooral veel detailhandel. Het gebied tussen het Stadskanaal en het Boerendiep wordt

hier en daar opgevuld met woningen. Ten westen van de Onstwedderweg wordt in het gebied tussen beide kanalen in de jaren '30 een plantsoen aangelegd in het kader van de werkverschaffing. Rondom het plantsoen worden vrijstaande burgerwoningen gebouwd.
Aan de noordzijde van het Boerendiep, ten westen van de Onstwedderweg, is rond 1914 de aardappelmeelfabriek "de Twee Provinciën" neergezet (invent.nr. 36, afgebroken). Tussen deze fabriek en het Boerendiep worden voor de fabrieksarbeiders vrijstaande woningen met grote moestuinen gebouwd (invent.nr. 35). Ten westen van dit complex wordt in de jaren '30 een sportterrein aangelegd.
In 1903 krijgt Stadskanaal een spoorwegverbinding met Veendam, die in 1906 naar Assen en in 1924 naar Ter Apel wordt doorgetrokken (zie 4.3). De spoorlijn ligt op zo'n 350 meter afstand ten zuiden van het hoofddiep en loopt evenwijdig hieraan. Het gebied tussen het Stadskanaal en de spoorlijn wordt langzamerhand opgevuld. Allereerst wordt er als gevolg van de aanleg van de spoorlijnen een aantal stations gebouwd, te weten de N.O.L.S.-stations Stadskanaal/Pekelderweg (1910, afgebroken in ca.1960) en Stadskanaal (1904, afgebroken in 1979) van Ed. Cuypers en het S.T.A.R.-station Stadskanaal-Oost (1924, afgebroken) van A. van der Steur. Aan de oostzijde van de Gasseltenijveenschemond wordt in 1908 de strocartonfabriek "Ons Belang" opgericht (nu afgebroken). Achter deze fabriek loopt de spoorlijn Stadskanaal-Assen.
In het begin van deze eeuw raakt het gebied tussen het station Stadskanaal en de Drouwenermond bebouwd met arbeiderswoningen van het krimpjestype en burgerwoningen. Het gebied ten oosten hiervan, tussen Drouwener- en Buinermond, wordt in de jaren '30, na de bouw van het S.T.A.R.-station opgevuld. Dit laatstgenoemde gebied is volgens een plan van gemeente-architect Meinen uitgelegd (zie paragraaf 6.2_). Van het hoofddiep naar het station loopt een rechte straat, de Stationslaan. Hieraan worden vrijstaande villa's gebouwd en in 1922 de Christelijke H.B.S. (nu Ubbo Emmius-scholengemeenschap).

Ten oosten van deze straat ligt een villa-achtige wijk met een orthogonaal stratenpatroon. De meeste woonhuizen vertonen kenmerken van de Amsterdamse en Delftse School. Ten oosten van de bebouwing aan de Stationslaan ligt het Julianapark dat aan de westzijde eveneens door een woonwijk wordt begrensd. Dit laatste oostelijke gedeelte van de uitleg, dat eveneens een orthogonaal stratenpatroon heeft, is minder luxueus van karakter dan het westelijke deel. Hier zijn met name losstaande burger- en arbeiderswoningen neergezet. Aan de rand van het park ligt 't Hofje, een aantal bejaardenwoningen die in een U-vorm rondom een vijver is gegroepeerd. De weg die deze wijk in het zuiden langs de spoorlijn afsluit, heeft een slingerend karakter. Hieraan zijn eveneens

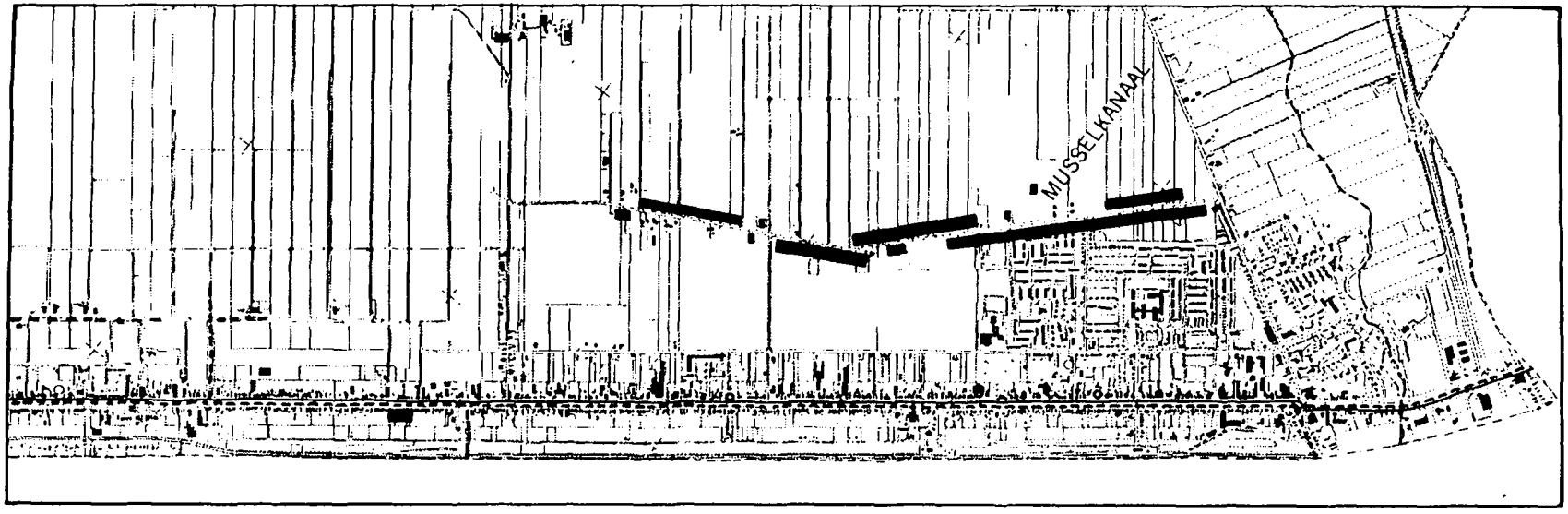
villa's gelegen. Het uitbreidingsgebied is na de Tweede Wereldoorlog pas geheel volgebouwd.
In het oosten van Stadskanaal, ter hoogte van de knik in het hoofddiep, verdicht en vernieuwt de lintbebouwing zich. In de eerste bocht verrijst in 1936 een watertoren die grote gelijkenis vertoont met die in Oude Pekela. De toren staat als een oriëntatiepunt en uitroepteken in het landschap.

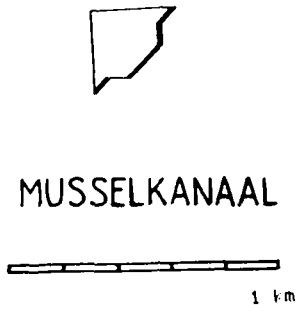
Na de Tweede Wereldoorlog blijft Stadskanaal doorgroeien. De ruimte tussen het hoofddiep en het Boerendiep wordt grotendeels opgevuld. Tussen de Onstwedderweg en de Buinermond wordt rond 1970 een winkelcentrum aangelegd. Ten zuidwesten van de knik vestigt zich wat industrie. De voornaamste ontwikkeling is wel de grote uitleg in noordoostelijke richting. Haaks op de oude lintnederzetting wordt dan een serie woonwijken aangelegd. Het Boerendiep wordt in 1960 gedempt. Ter hoogte van het winkelcentrum verrijst hier een aantal algemene voorzieningen zoals een nieuw gemeentehuis, een cultureel centrum en een zwembad.

MUSSELKANAAL

Musselkanaal ligt ten zuidoosten en in het verlengde van Stadskanaal. Na de knikken die het hoofddiep maakt, heet het Musselkanaal. Het dorp is, evenals Stadskanaal, een veenkoloniale lintnederzetting, en wordt vanuit de al eerder bewoonde zandrug Horsten bewoond. De kanaalstruktuur van Musselkanaal komt overeen met die van het buurdorp. Slechts het Tweede Boerendiep zet zich niet verder dan tot aan de weg naar Oomsberg voort. Ook uit het Musselkanaal ontspringt zuidwaarts een aantal diepen : 1e Exloërmond, 2e Exloërmond en Valthermond. Ten oosten van Valthermond stroomt de Mussel A.
De bebouwing is vrijwel gelijk aan die van Stadskanaal. Aan de noordzijde van het hoofddiep bestaat deze uit woningen van het symmetrische, Oldambster- en het krimpjestype, winkels, kleine bedrijven en enkele boerderijen. De stillere zuidkant is bebouwd met woningen en een paar boerderijen van de veenkoloniale variant van het Oldambster type. De meeste panden zijn vrijstaand, haaks op het diep gesitueerd en staan direkt op de weg en dicht op elkaar.

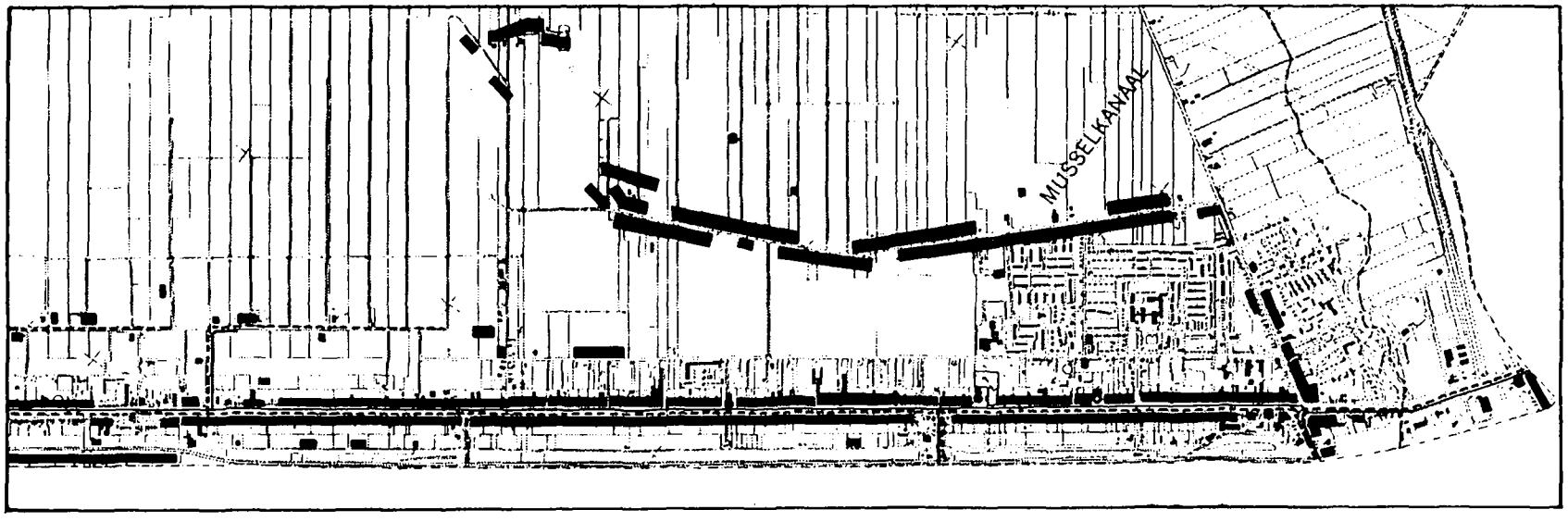
Voor 1850
Rond 1850 treft men langs het Musselkanaal weinig bebouwing aan. Het zwaartepunt van de bewoning ligt ten noordoosten hiervan, in Horsten dat op een zandrug ligt waaraan het hoofddiep parallel is gegraven. De bebouwing van Horsten bestaat uit boerderijen van het Veenkoloniale Oldambster type en enkele arbeiderswoningen van het krimpjestype. Langs het Musselkanaal staat op de plaats van de huidige Gereformeerde kerk een N.H.-kerk.



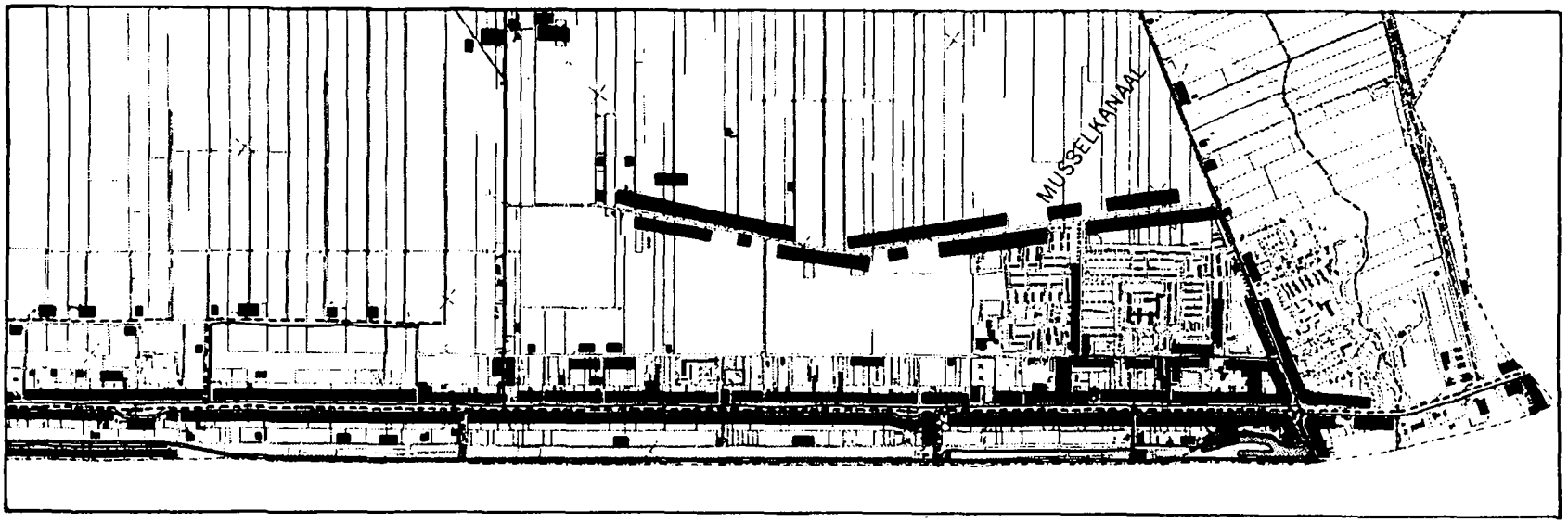


±1850

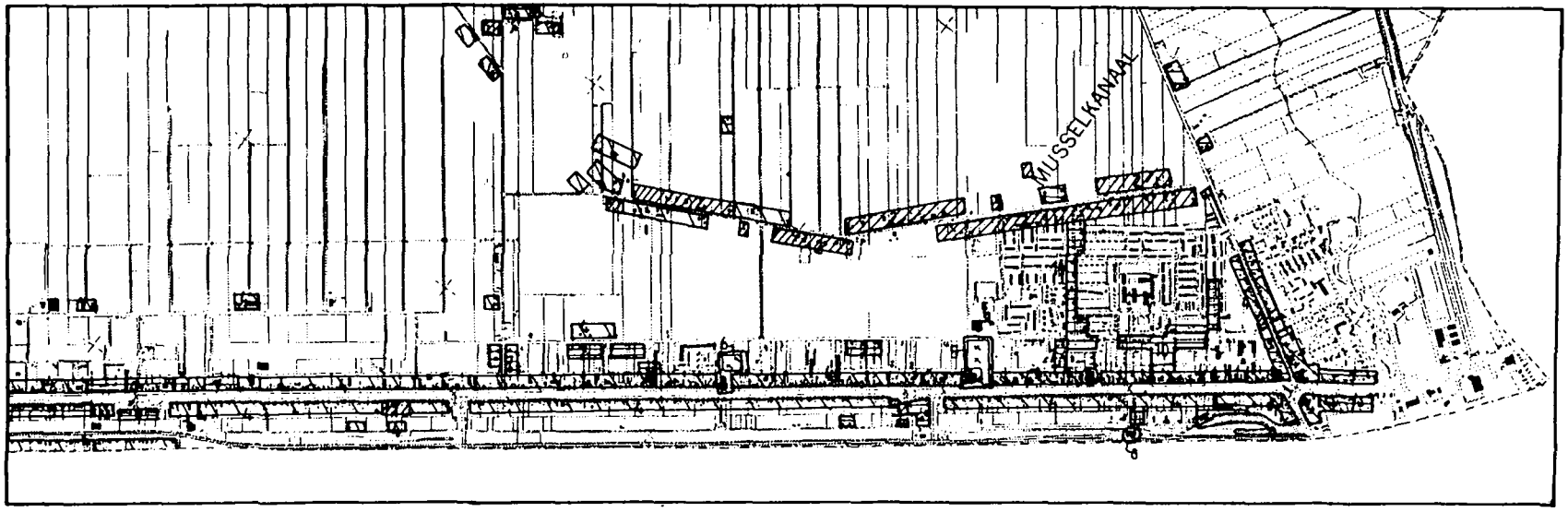
bebouwing
waterweg
verharde landweg



±1900



±1940



SITUATIE ±1940

LEGENDA

1. Kern rond 1850
2. Horsten
3. N.H.-kerk
4. Bebouwing 1850-1900
5. N.H.-kerk met kerkhof
6. R.K.-kerk met kerkhof
7. Bebouwing 1900-1940
8. S.T.A.R.-station
9. Spoorhaven
10. Uitbreiding jaren '30

1850-1900
In de tweede helft van de 19e eeuw komt Musselkanaal tot ontwikkeling. Het hoofddiep raakt dan aan weerszijden grotendeels bebouwd. De weg naar Mussel krijgt eveneens aan beide kanten bebouwing. Vanuit Horsten en Stadskanaal vestigt men zich in Musselkanaal.
Het centrum van Musselkanaal ligt ten westen van de IJzeren Klap, de brug over het hoofddiep bij de afsplitsing van Valthermond. Hier wordt rond 1890 het gelijknamige hotel neergezet. Aan het hoofddiep, tussen 2e Exloër- en Valthermond wordt aan de noordzijde in 1879 een N.H.-kerk met pastorie gebouwd (invent.nr. 79). Tussen 1e en 2e Exloërmond wordt in 1880 de biscuitfabriek "het Anker" opgericht (gebouwen uit de jaren '30, invent.nr. 72).

1900-1940
Na 1900 zet de uitbreiding van Musselkanaal zich voort. In het hoofdlint worden de open ruimten opgevuld en wordt de bestaande bebouwing vernieuwd. Vooral in de jaren '20 en '30 worden in het centrum aan de noordzijde veel winkel- en bedrijfspanden gebouwd. Zowel aan de zuid- als aan de noordkant ontstaan achter de lintbebouwing korte stroken arbeiderswoningen van het krimpjestype. Aan de weg naar Mussel worden in de jaren '30 hoofdzakelijk vrijstaande burgerwoningen gebouwd. In 1914 wordt aan het hoofddiep tussen 2e Exloër- en Valthermond een Gereformeerde kerk gebouwd (invent.nr. 81). Ten oosten van 2e Exloërmond wordt een R.K.-kerk met parochiehuis neergezet (1926/27, invent.nr. 73).
De aanleg van de S.T.A.R.-spoorlijn (1924) veroorzaakt aan de zuidwestzijde van het Musselkanaal, ten westen van Valthermond, bedrijvigheid. Allereerst wordt er een station van A. van der Steur gebouwd (afgebroken). Ook wordt een spoordok aangelegd (nu recreatiehaven) waaraan zich o.a. een overslagbedrijf voor landbouwprodukten vestigt, te weten "Algemeen Belang" (invent.nr. 85/86).
In de jaren '30 breidt Musselkanaal zich uit door opvulling van het gebied tussen het hoofddiep, de weg naar Mussel en Horsten. Deze uitleg heeft een rechthoekig patroon van straten zoals de F. Nanningh- en de A.H. van Swinderenstraat. Aan deze straten zijn vrijstaande en dubbele burger- en arbeiderswoningen gebouwd.

Na de Tweede Wereldoorlog gaat de uitbreiding in het zojuist genoemde gebied door. Daarnaast wordt aan de andere kant van de weg naar Mussel een woonwijk gerealiseerd. De Mussel A wordt vergraven tot vijvers in het park dat ten oosten van deze woonwijk ligt.

ALTEVEER

Alteveer ligt ten noorden van Stadskanaal en ten westen van Onstwedde, op de grens met de gemeente Pekela. Deze nederzetting bestaat eigenlijk uit twee dorpen, te weten Tange in het oosten en Alteveer in het zuidwesten. Alteveer is ontstaan langs het Alteveerkanaal, Tange daarentegen langs de weg Onstwedde-Pekela.
De bebouwing langs deze weg bestaat uit woningen van het krimpjes en het Oldambster type, enkele winkels en kleine bedrijven en een paar boerderijen van het Veenkoloniale Oldambster type. De panden zijn vrijwel allemaal losstaand en hebben hun nok haaks op de weg. Langs het Alteveerkanaal zijn in het noorden voornamelijk woningen gebouwd. Na de afsplitsing van de Poortmanswijk richting Pekela, liggen hier en daar boerderijen met een paar arbeiderswoningen.
In de tweede helft van de 19e eeuw bestaat de bebouwing van Alteveer uit een paar kleine boerderijen en enkele arbeiderswoningen. Rond 1900 breidt de bebouwing langs de verharde weg zich uit. Aan de zuidzijde bevindt zich een N.H.-kerk met een kerkhof. Achter dit lint liggen in het veld arbeiderswoningen verspreid. Het Alteveerkanaal is met name rondom en ten zuiden van de splitsing met de Poortmanswijk bebouwd met arbeiderswoningen en boerderijen. Direkt aan het begin van de Poortmanswijk ligt een schutsluis (invent.nr. 153).
Na 1900 wordt het kruispunt van het Alteveerkanaal met de weg Onstwedde-Pekela steeds meer het centrum van Alteveer. Rond 1900 wordt aan de noordzijde hiervan een aardappelmeelfabriek neergezet (afgebroken). De bestaande bebouwing verdicht zich. In de jaren '20 wordt aan de oostzijde van het kanaal, tussen de weg Onstwedde-Pekela en de Poortmanswijk een serie losstaande en dubbele arbeiderswoningen gebouwd (invent.nr. 154).

Na de Tweede Wereldoorlog verandert er weinig in Alteveer. De bebouwing breidt zich wat uit en wordt vernieuwd. Ten zuidoosten van het kruispunt wordt in de jaren '60 een woonwijk gebouwd. Het Alteveerkanaal is nu vanaf de weg Onstwedde-Pekela tot aan de Poortmanswijk gedempt.

MUSSEL

Mussel ligt ten noorden van Musselkanaal, langs de weg naar Onstwedde. Ten oosten van het dorp stroomt de Mussel A waaraan het zijn naam ontleent. Mussel is een negentiende-eeuwse randveenontginningsnederzetting. Het ligt op een zandrug van waaraf het omliggende veen is ontgonnen. Het dorp heeft zich in de tweede helft van de 19e eeuw gevormd rondom een kruispunt van wegen, te weten de weg Musselkanaal-Onstwedde, de Zandtangerweg naar Kopstukken en de weg naar Vledderveen. De bebouwing

bestaat hoofdzakelijk uit woningen van het krimpjes- en het Oldambster type en wat winkels en kleine bedrijven. Aan de uiteinden van de linten wordt de bebouwing minder dicht, en bestaat uit kleine boerderijen. Sommige panden staan haaks op de weg, andere schuin.

Rond 1900 is in Mussel alleen de weg naar Onstwedde hier en daar aan weerszijden bebouwd. Aan de westzijde ligt de N.H.-kerk met ten noorden hiervan het openbare kerkhof. Pas in de eerste helft van deze eeuw vindt er meer uitbreiding plaats. De Zandtangerweg, de weg naar Vledderveen en de verbindingsweg tussen de wegen naar Onstwedde en Vledderveen raken in de jaren '20 en '30 bebouwd met losstaande burger- en arbeiderswoningen.

Na de Tweede Wereldoorlog vindt in Mussel eigenlijk de grootste uitbreiding plaats. De weg naar Onstwedde wordt aan beide zijden geheel bebouwd. Ten oosten hiervan en ten noorden van de Zandtangerweg wordt een woonwijk gerealiseerd die grenst aan de Mussel A. Ook de weg naar Vledderveen wordt aan weerszijden bebouwd.

ONSTWEDDE

Het dorp Onstwedde ligt in het noorden van de gemeente Stadskanaal, waar het veenkoloniale landschap overgaat in het Westerwoldse. Van oorsprong is Onstwedde een esdorp dat ten westen van de Mussel A is ontstaan. De nederzetting heeft twee brinken die beide aan de doorgaande weg Stadskanaal-Wedde gelegen zijn. De ene brink ligt in het zuidwesten, de andere in het noorden. Vanuit de beide brinken lopen allerlei kronkelige landwegen naar de verscheidene bouw- en weilanden (zie 2.2).
Omstreeks 1850 staan langs de hoofdweg, de Dorpstraat, woonhuizen van het symmetrische, krimpjes- en Oldambster type, winkels, bedrijven, enkele hotels en boerderijen van het Westerwoldse en Oldambster type. Langs de landwegen staan boerderijen en enkele arbeiderswoningen van het krimpjestype. De bebouwing is vrijstaand en heeft de nokrichting meestal evenwijdig aan of haaks op de weg. De N.H.-kerk ligt, zoals gebruikelijk bij esdorpen, aan de zuidelijke rand van het dorp (15e eeuw, invent.nr. 108). Het gebouw heeft een zogenaamde 'juffertoren', dat wil zeggen een toren met een gemetselde spits.
Rond het midden van de 19e eeuw neemt Stadskanaal de centrumpositie van Onstwedde over. Op dat moment concentreert de bebouwing van het dorp zich met name rond de twee brinken.
Langs de wegen naar Tange-Alteveer (= de Luringstraat), Holte en Stadskanaal (= de Hardingstraat) bevinden zich enkele uitlopers. Verder liggen aan de lanen naar de bouw- en weilanden hier en daar boerderijen.

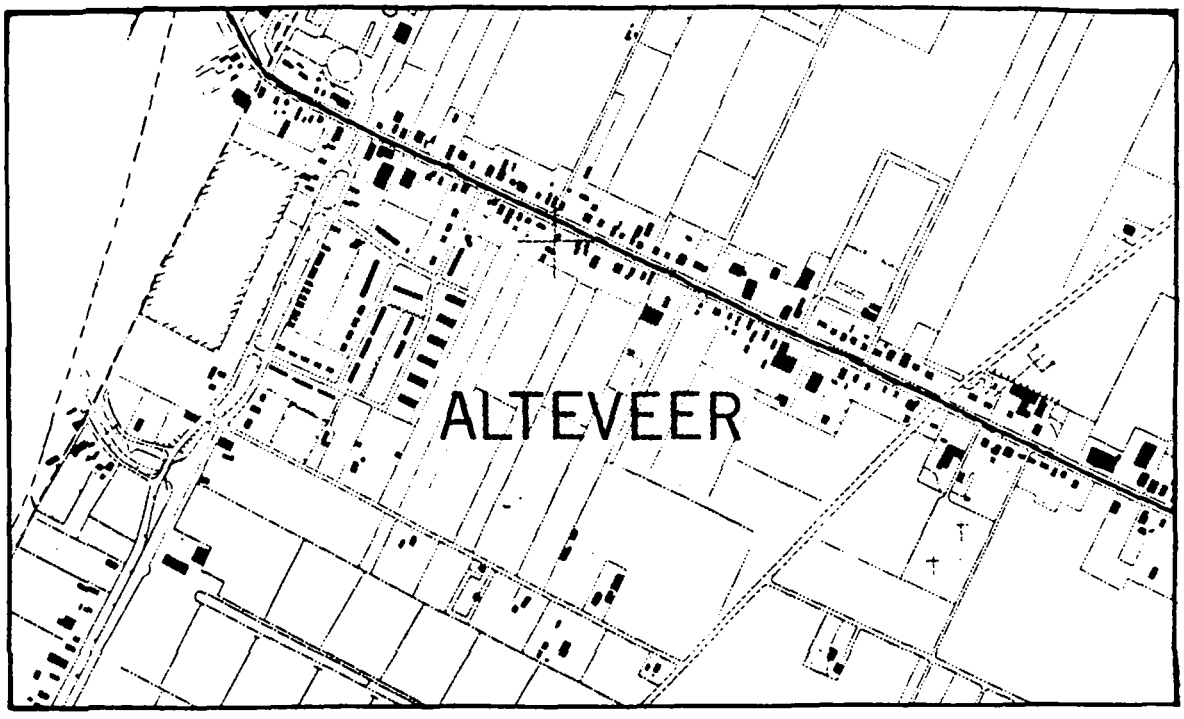
1850-1900
In deze periode groeit Onstwedde maar matig. Dit gebeurt hoofdzakelijk door middel van verdichting van de bestaande bebouwing en uitbreiding in het verlengde van de zojuist genoemde uitlopers. De ruimte tussen de twee brinken wordt opgevuld. Tevens wordt een deel van de noordelijke, langgerekte brink volgebouwd. Op de splitsing van de Dorpstraat met de latere Havenstraat wordt in 1869 een Gereformeerde kerk gebouwd (invent.nr. 100). Aan de weg naar Holte, ten noorden van de bestaande bebouwing wordt voor 1900 een nieuw kerkhof aangelegd.

1900-1940
In de eerste helft van deze eeuw vindt de uitbreiding van Onstwedde behalve door verdichting van de bestaande bebouwing vooral langs de uitvalswegen plaats. Kort voor de Eerste Wereldoorlog krijgt Onstwedde een haven doordat vanaf het Mussel-A-kanaal een zijtak naar het dorp wordt gegraven. Op de kruising van deze zijtak en de weg naar Smeerling worden enkele boerderijen en bedrijven neergezet. Langs de Havenstraat wordt in de jaren '30 een aantal losstaande burgerwoningen gebouwd. In 1908 wordt hier de N.H.-school geopend.
In het noorden van Onstwedde vindt uitbreiding plaats langs de Luringstraat, de weg naar Tange-Alteveer. Op de hoek met de Achterweg wordt in 1912 de Chr. Gereformeerde kerk gebouwd (nu vernieuwd). Schuin hier tegenover wordt in 1922 de Christelijke U.L.O. neergezet (invent.nr. 103).

Na 1945 groeit Onstwedde verder. Aan de westzijde wordt het gebied tussen de Luring- en de Hardingstraat opgevuld met een woonwijk. Aan de oostkant wordt een straat parallel aan de Dorpsstraat aangelegd die eveneens met woningen bebouwd wordt. Omdat de naoorlogse uitbreidingen grotendeels achter en tussen de bestaande bebouwingsstructuur plaatsvindt, heeft Onstwedde grotendeels zijn authentieke bebouwingsstructuur behouden.

VLEDDERVEEN

Vledderveen ligt tussen Stadskanaal en Onstwedde, ten westen van Mussel. Het is een jong ontginningsdorp dat na 1903 ontstaan is, als kleine zelfstandige boeren met de ontginning van het veen ten zuiden van Onstwedde beginnen. Bij deze jongere ontginningen wordt, in tegenstelling tot de oudere, vanwege de opkomst van het gemotoriseerde landverkeer geen gebruik gemaakt van een systeem van kanalen. Basis is nu een simpel stelsel van wegen dat samenvalt met de oude verbindingswegen door het veen.
Vledderveen is ontstaan langs de veenweg van Mussel naar Ter Maarsch. Deze weg is dun bebouwd met boerderijen van

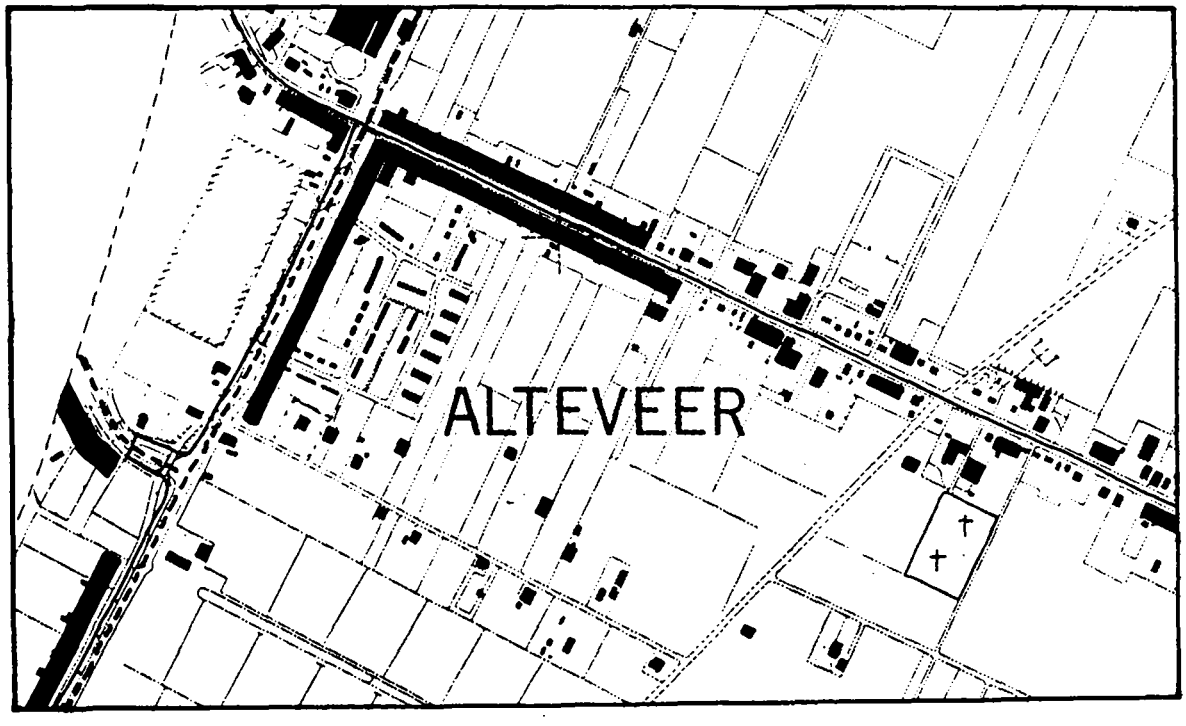


±1850

bebouwing

waterweg

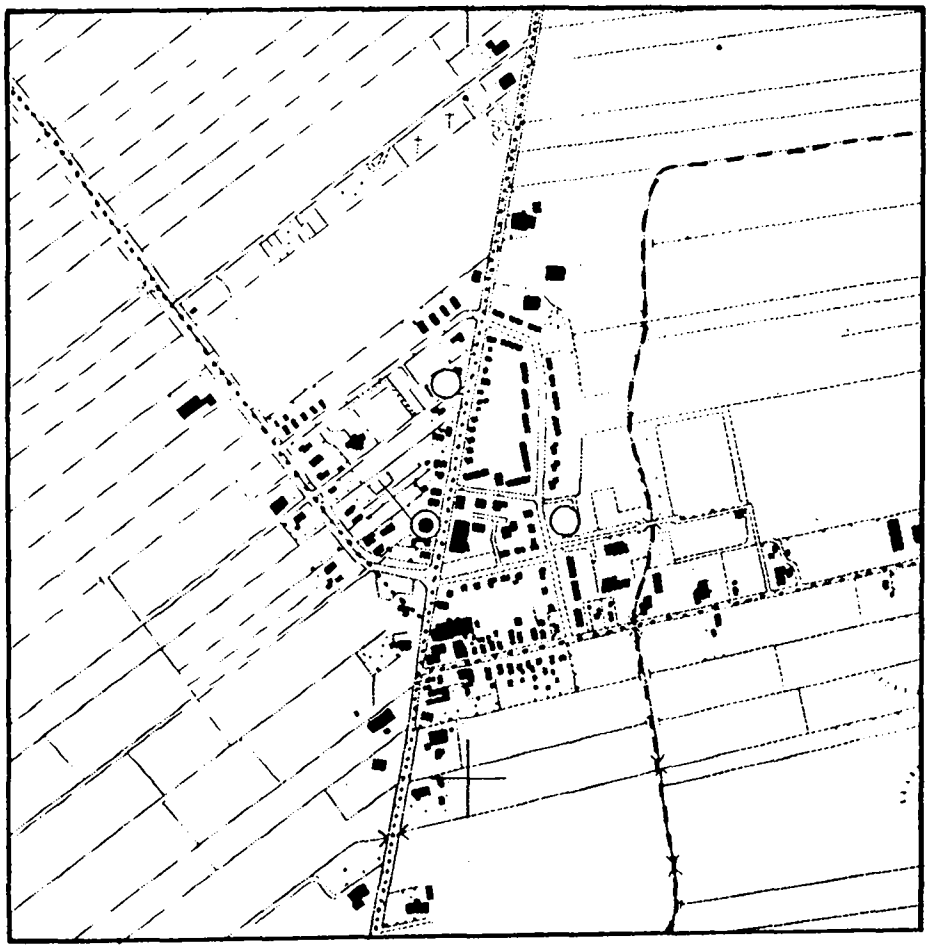
verharde landweg



±1940

ALTEVEER

500 m

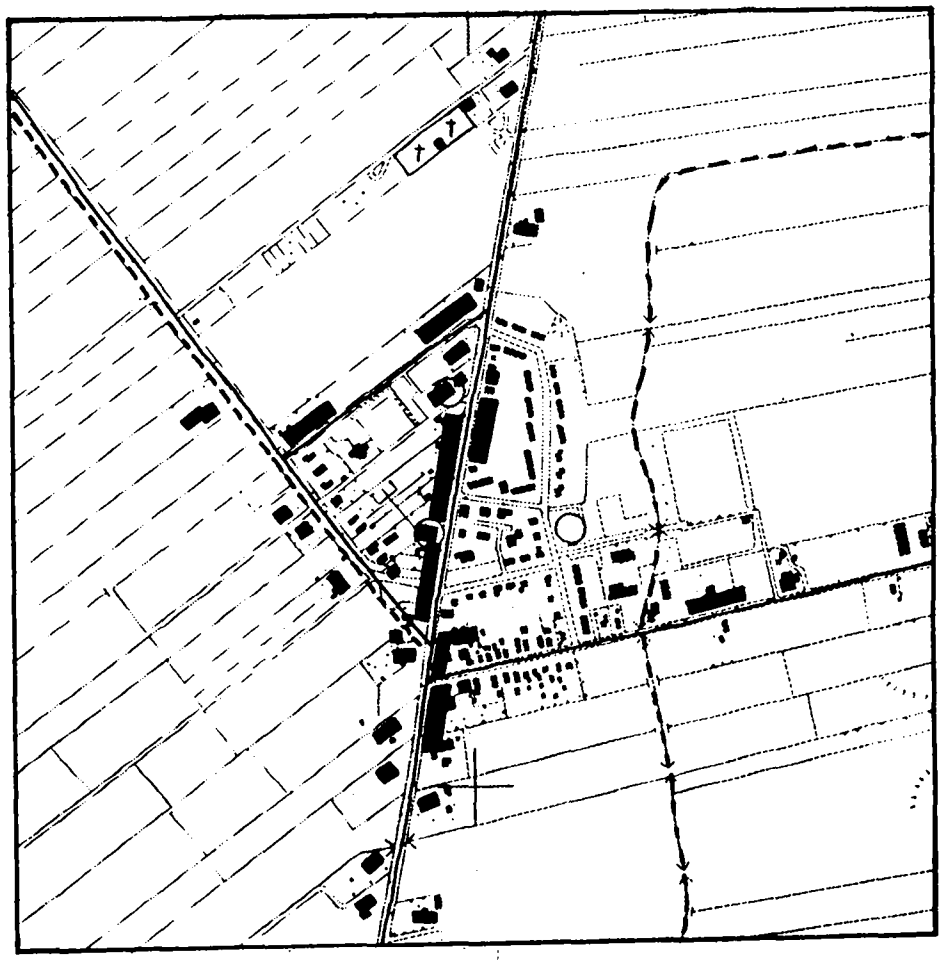


±1850

bebouwing

waterweg

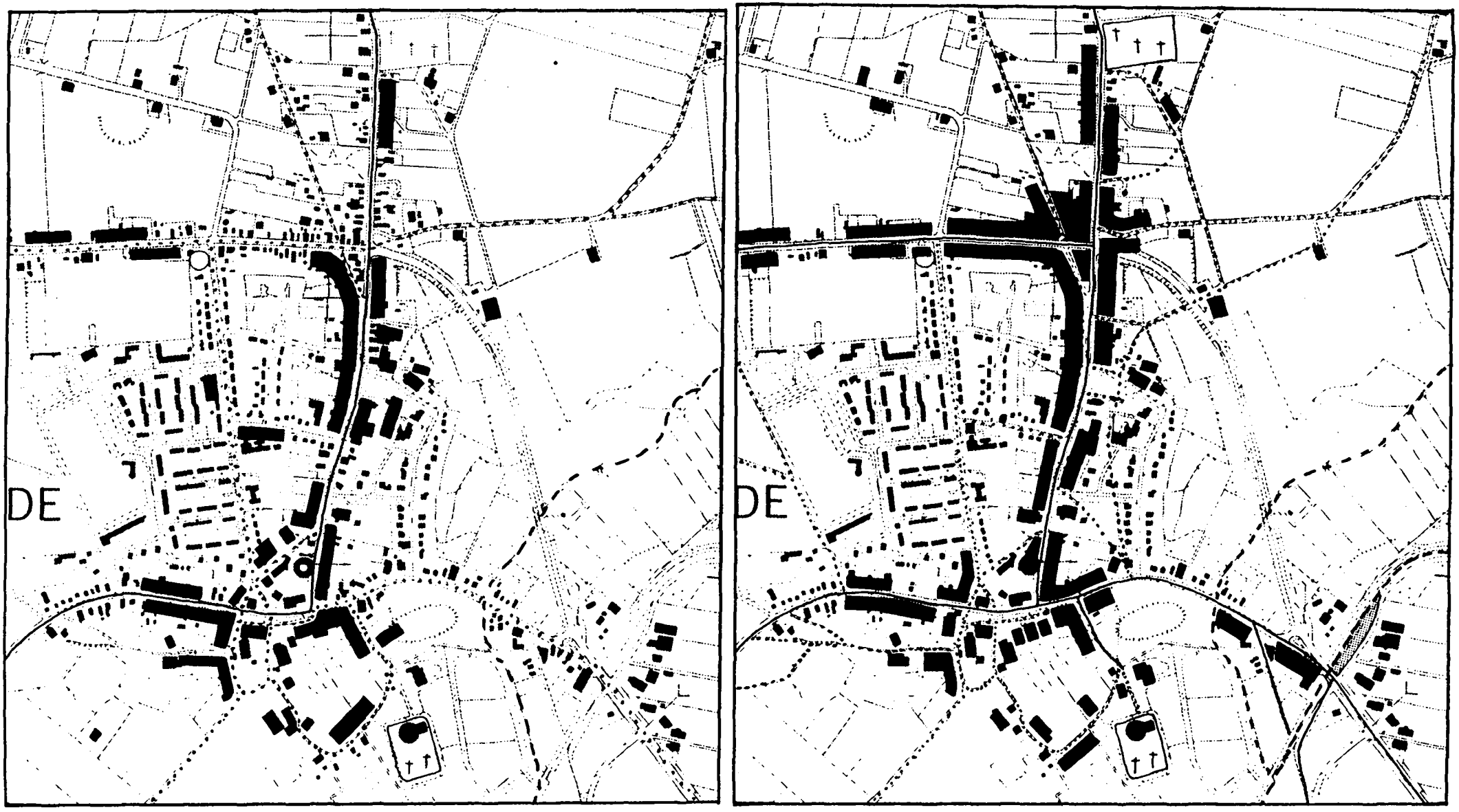
verharde landweg



±1940

MUSSEL

500 m



±1850

bebouwing

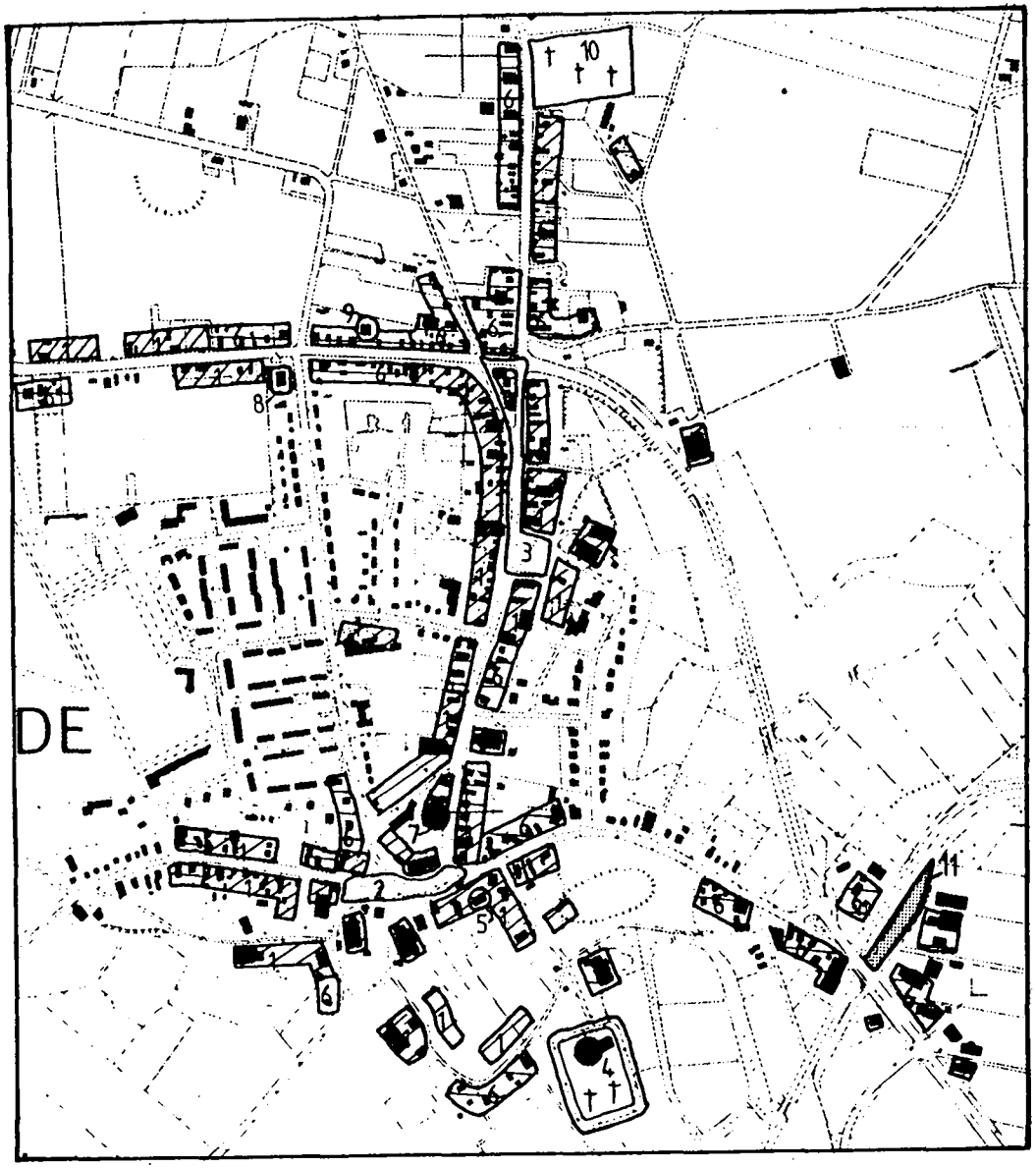
waterweg

verharde landweg

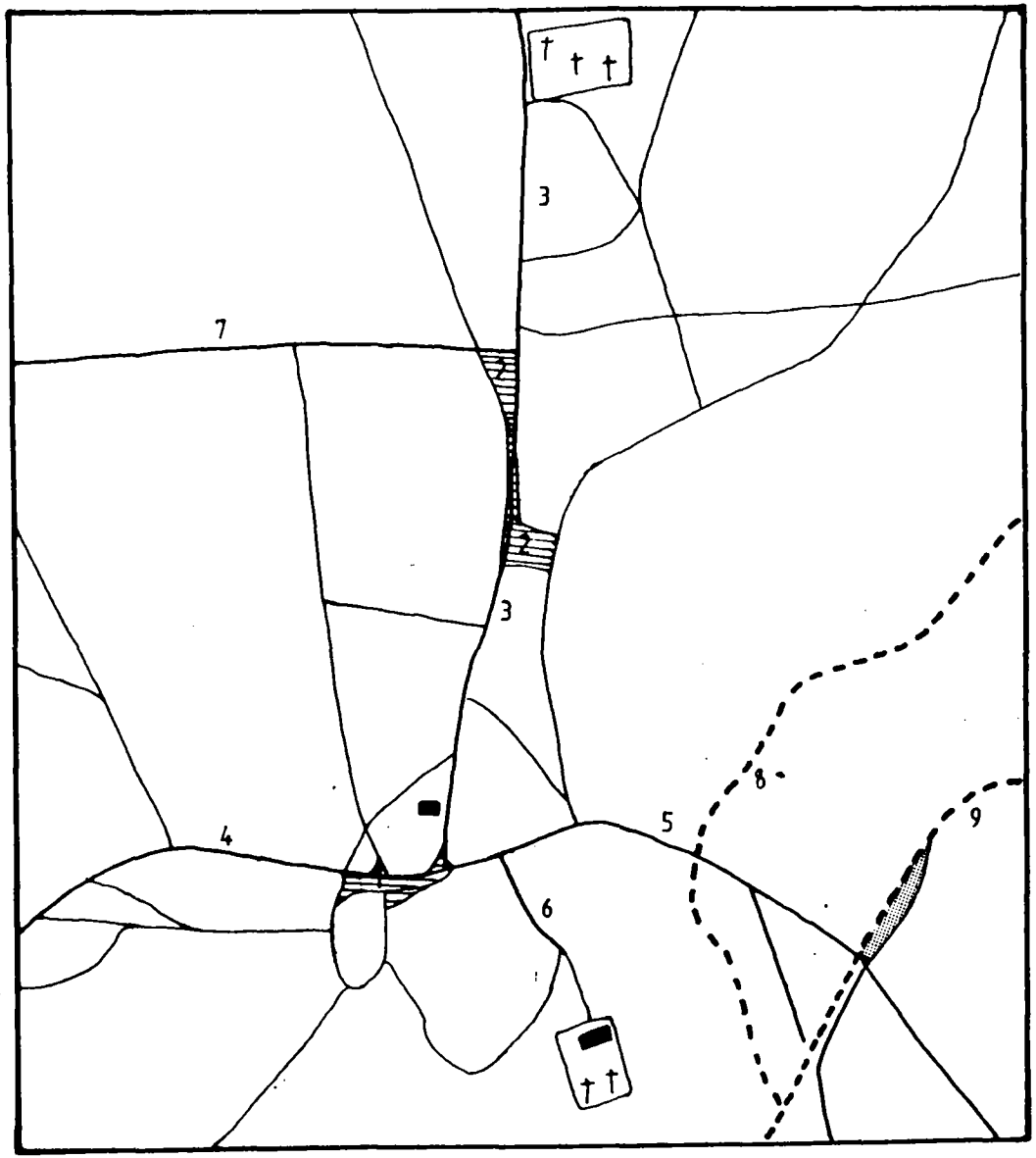
±1940

ONSTWEDDE

500 m



SITUATIE ± 1940



NAMEN VAN STRATEN

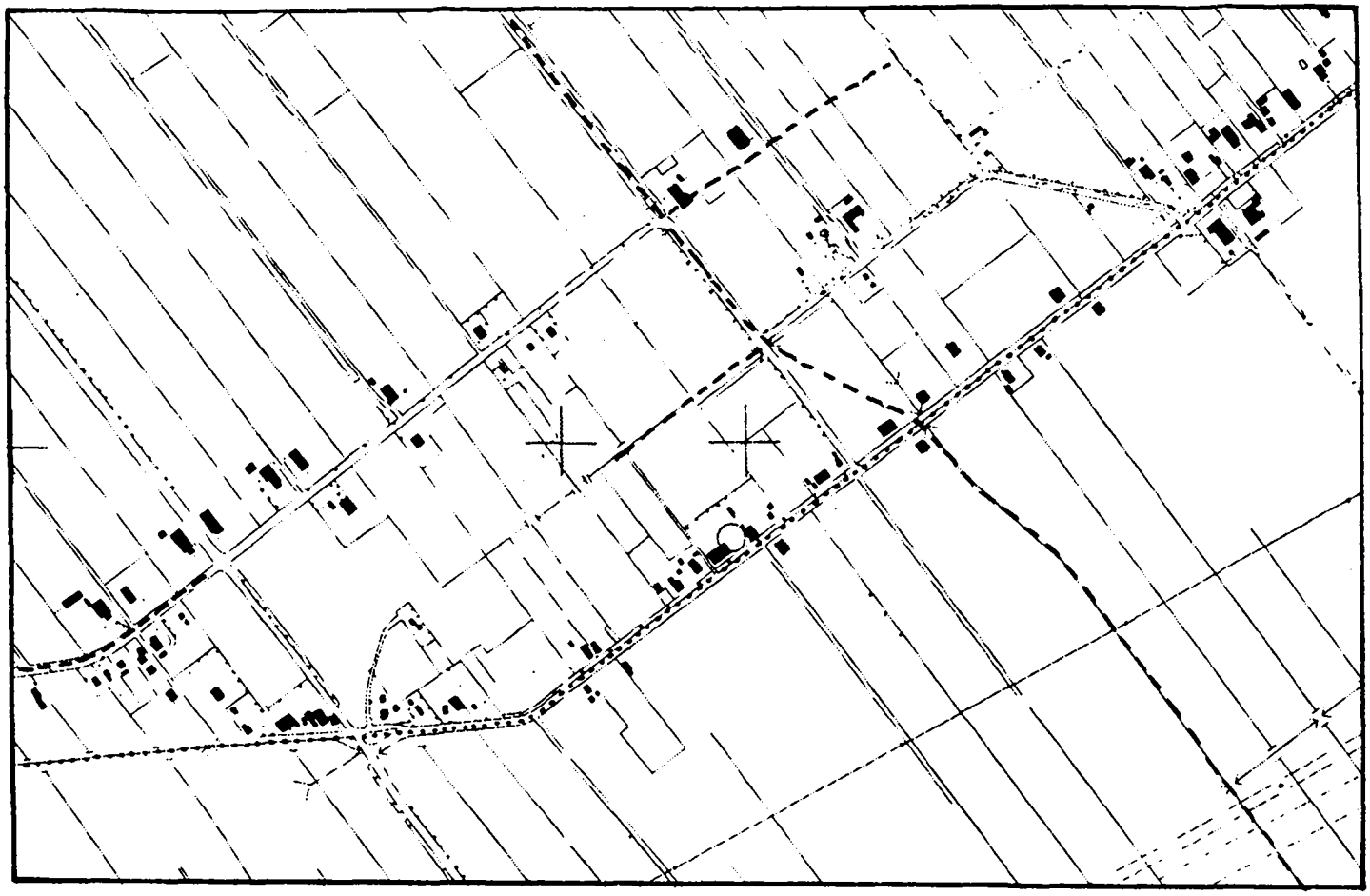
waterweg
verharde landweg
onverharde landweg
brink
haven

LEGENDA BIJ SITUATIE 1940

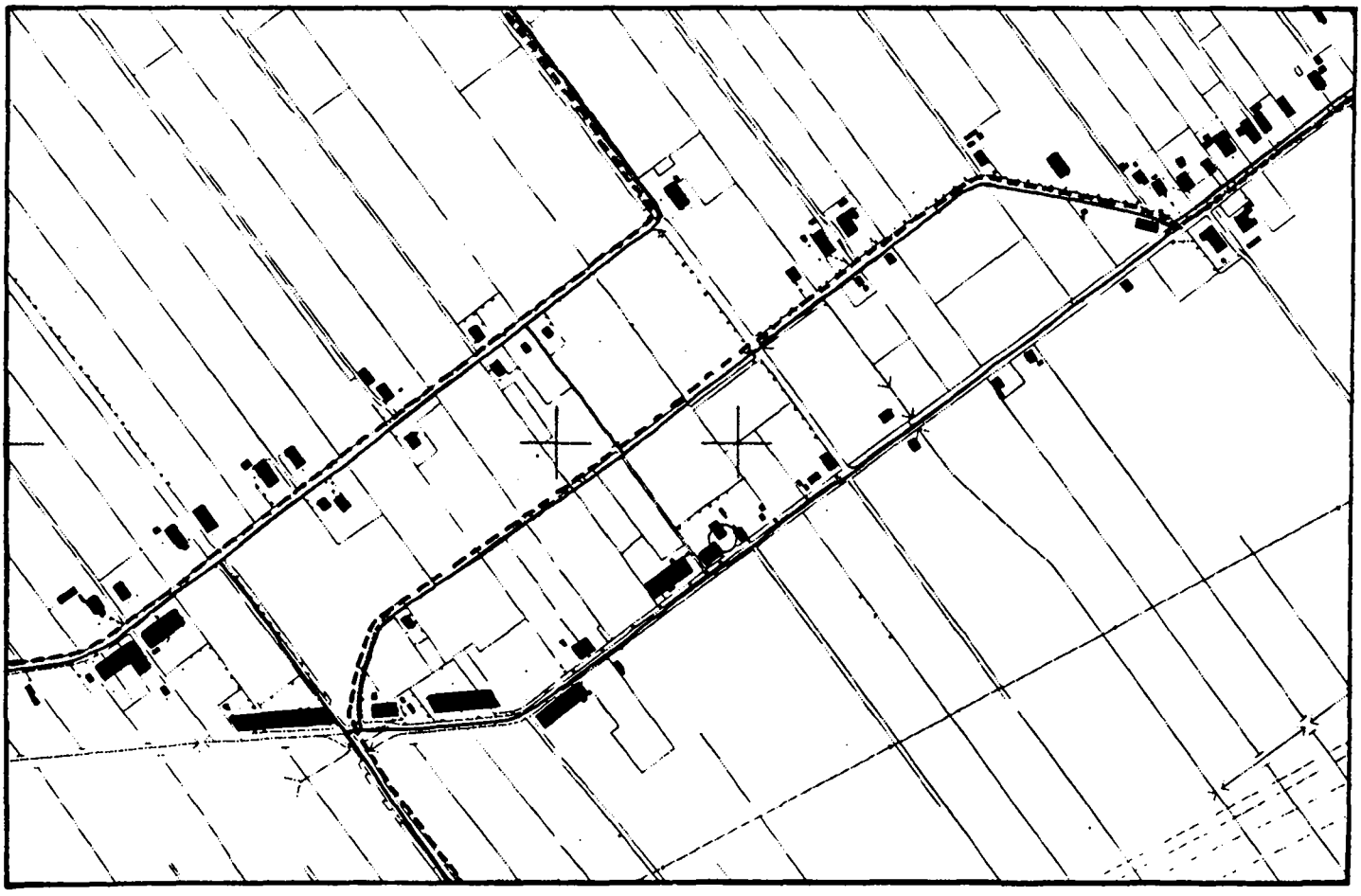
1. Kern rond 1850
2. Zuidelijke brink
3. Noordelijke brink
4. N.H.-kerk met kerkhof
5. Oud gemeentehuis
6. Bebouwing 1850-1940
7. Gereformeerde kerk
8. Chr. Gereformeerde kerk
9. U.L.O.
10. Nieuw kerkhof
11. Haven

LEGENDA BIJ NAMEN VAN STRATEN

1. Zuidelijke brink
2. Noordelijke brink
3. Dorpstraat
4. Hardingstraat
5. Havenstraat
6. Kerkstraat
7. Luringstraat
8. Mussel A
9. Mussel-A-kanaal



±1900



±1940

bebouwing

waterweg

verharde landweg

VLEDDERVEEN

500 m

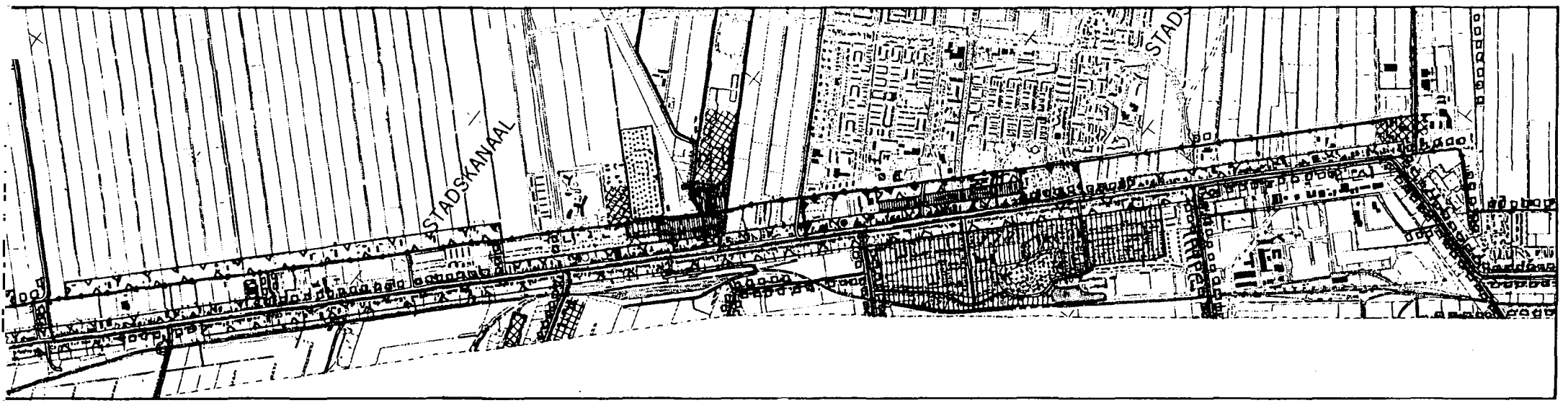
het veenkoloniale Oldambster type en arbeiderswoningen van het krimpjestype. De panden zijn vrijstaand en hebben de nok haaks op de weg of wijk gericht. Zoals gezegd wordt Vledderveen pas na 1903 ontgonnen zodat de bebouwing dus van na dit jaar stamt.
Langs de evenwijdig aan de oude veenweg gegraven wijken worden meestal aan de noordwestzijde boerderijen en hier tegenover arbeiderswoningen gebouwd. In de eerste helft van deze eeuw concentreert de bebouwing zich langs de oude veenweg, met name rond de kruising met de Ontsluitingsweg en de parallel hieraan lopende Vleddermond. Op dit kruispunt wordt in 1911 het waterschapshuis gebouwd (nu café, invent.nr. 61). Hierna, in 1914, wordt aan de oude veenweg een kerk met pastorie neergezet.
Na de Tweede Wereldoorlog breidt Vledderveen zich nog iets uit, maar in de jaren '60 stagneert de groei. De wijken zijn nu voor het grootste deel gedempt.

5.3 Verspreide bebouwing

In de gemeente Stadskanaal komt in vergelijking met de rest van de regio Veenkoloniën veel verspreide bebouwing voor. Deze is te verdelen is twee groepen, namelijk randveenontginningsgehuchten en essenzwermdorpen (zie 2.2).
Randveenontginningsgehuchten zijn ontstaan op de zandruggen, tangen, in het veen. De bebouwing van deze gehuchten bestaat uit veenkoloniale Oldambster boerderijen en arbeiderswoningen van het krimpjestype. Ten zuiden van Onstwedde ligt **Barlage**. Dit gehucht bestaat uit twee noord-zuid lopende wegen waaraan een aantal boerderijen ligt met de nok schuin ten opzichte van de weg. Ten oosten van Mussel ligt **Kopstukken**. Op een tange in het veen staat bebouwing die meestal evenwijdig aan de kavel en schuin op de weg is georiënteerd. **Oomsberg** ligt tussen Mussel en Vledderveen. Dit gehucht wordt gevormd door een aantal keuterboerderijen die een paar honderd meter vanaf de weg Mussel-Vledderveen in het veld liggen. Ten noorden van Vledderveen liggen **Vosseberg** en **Vledderhuizen**. Vosseberg lijkt op Oomsberg en is eveneens een honderd meter van de doorgaande weg Mussel-Onstwedde op een kleine zandrug in het veen gelegen. Vledderhuizen daarentegen strekt zich langs deze weg uit. De bebouwing van **Veenhuizen** ligt langs de bochtige weg van Onstwedde naar Stadskanaal. Doordat de panden haaks op de kavel staan verschuiven ze ten opzichte van elkaar.

De tweede categorie gehuchten is die der essenzwermdorpen. Deze hebben een geheel ander karakter dan de randveenontginningsgehuchten. De esgehuchten in de gemeente Stadskanaal zijn in een ring rondom het hoofddorp Onstwedde gesitueerd. Omdat de bij Onstwedde gelegen gronden overbezet waren, hebben zich groepjes

inwoners bij nieuwe vruchtbare gebieden gevestigd. Met de klok mee zijn dit, vanaf het noorden: **Holte**, **Wessinghuizen**, **Ter Wupping**, **Sterenborg**, **Smeerling**, **Ter Maarsch** en **Höchte**. Dit laatste gehucht ligt langs de weg Tange-Alteveer en bestaat uit keuterboerderijen. De andere gehuchten zijn groepjes Westerwoldse, soms Oldambster boerderijen die vaak door één en dezelfde familie worden bewoond. Smeerling is in 1972 als beschermd dorpsgezicht aangewezen.
De kleine groepjes boerderijen (of: hoeven) worden ook wel aangeduid als 'hoevenzwermdorpen', het landschap waarin ze liggen wel als 'hoevenlandschap'.



STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

Wonen, niet-stedelijk algemeen

Bijzonder gebied 1

Wonen, villagebied

Industriegebied

Groengebied

Bestaande kern voor 1850

Lineaire ontwikkeling

Weg

Waterweg

Na 1940 gedempte waterweg

Spoorweg

Na 1940 gereconstrueerd gebied

STADSKANAAL

1 km

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 Stadskanaal heeft alleen in het gelijknamige dorp een vermeldenswaardige uitbreiding plaatsgevonden (zie hoofstuk 5.2). De stedebouwkundige typologie van Stadskanaal 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 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:

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 Stadskanaal is één gebied met bijzondere waarden aangeduid, te weten de Parkwijk in Stadskanaal.

Gebied: Parkwijk
In 1924 wordt de spoorlijn Assen-Veendam afgetakt naar Ter Apel. De nieuwe spoorweg, de zogenaamde "Stadskanaal-Ter Apel/Rijks-grens"-lijn (S.T.A.R.) ligt op zo'n 350 meter afstand ten zuiden van en parallel aan het Stadskanaal. Ter hoogte van het toenmalige gemeentehuis aan de Hoofdstraat, wordt aan de spoorlijn het station Stadskanaal-Oost van de architect A. van der Steur gebouwd. Voor het gebied tussen de Drouwener- en Buinermond wordt door gemeente-architect Meinen een plan ontworpen.

De opzet van de uitleg is tamelijk symmetrisch. Vanaf het S.T.A.R.-station naar het hoofddiep is een rechte weg gepland, de Stationslaan. Hieraan liggen vrijstaande villa's met aan de oost-zijde het Ubbo Emmiuslyceum uit 1926. Vanaf het station waaiert zowel in oostelijke als in westelijke richting een licht slingerende weg uit, repectievelijk de Julianastraat/Parksingel en de Burgemeester van Sevenhovenstraat. Met name aan de zuidzijde hiervan werden vrijstaande burgerwoningen en enkele villa's neergezet.

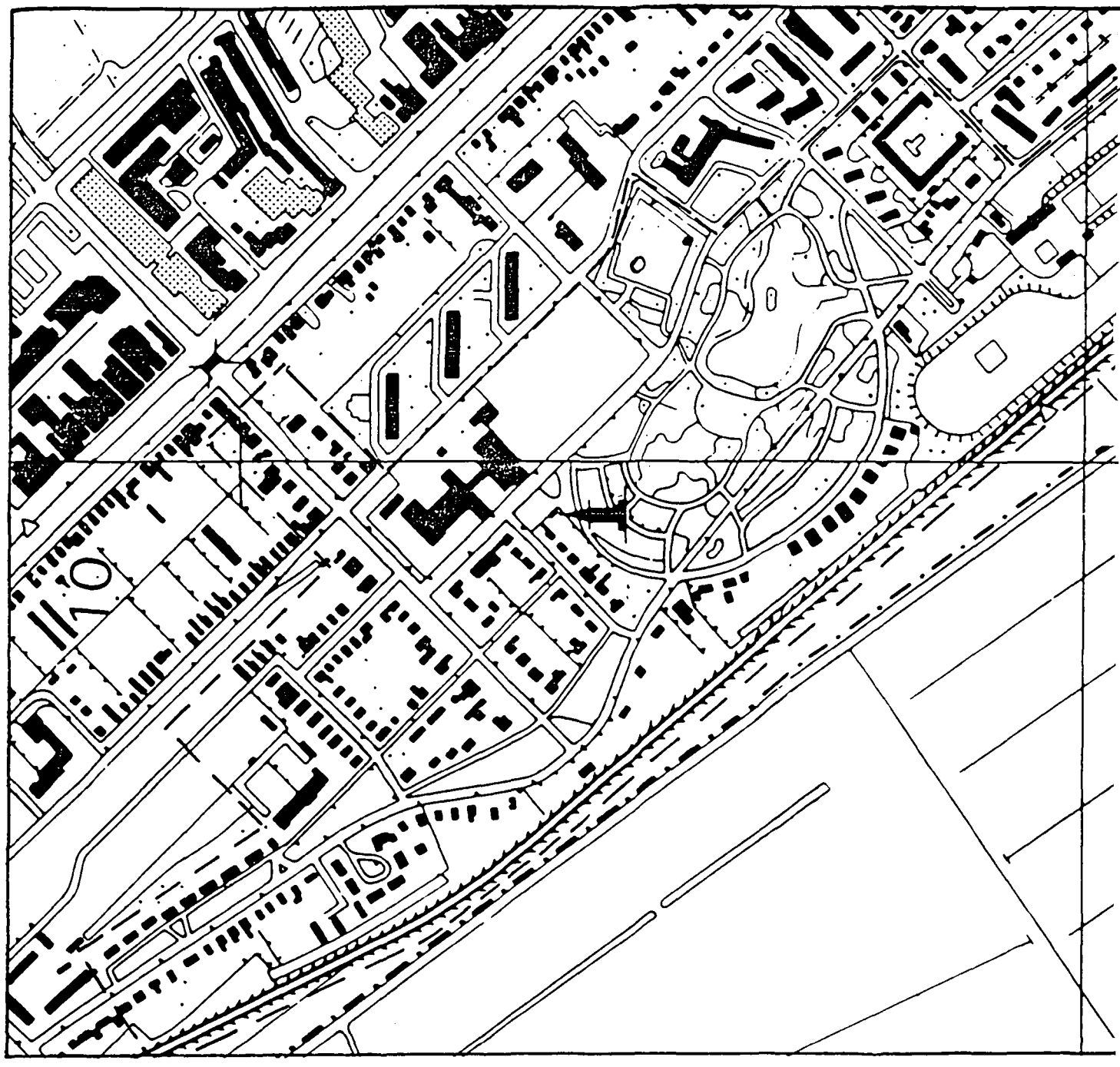
De invulling van de gebieden aan weerszijden achter de Stationslaan is verschillend. Aan de westzijde is een orthogonaal stratenpatroon aangelegd waaraan vrij dicht op elkaar burgerwoningen werden gebouwd. Ook staan hier woningwetwoningen uit de jaren '80, die in de plaats zijn gekomen van de oorspronkelijke woningwetwoningen uit de jaren '20. De oude structuur is hier nog steeds herkenbaar. Hier en daar staat nog een woning uit de vorige eeuw. De Drouwenerstraat kenmerkt zich door een grote diversiteit aan bebouwingsvormen.
Aan de oostzijde van de Stationslaan is na de evenwijdig

lopende straat, de Prins Bernhardlaan, in de crisisjaren het Julianapark aangelegd. Het park, een ontwerp van architect Vroom uit Glimmen, heeft een slingerend padenpatroon waarin een vijver met grillige vormen is gelegen. Het park heeft bovendien een muziekkoepel en een hertenkamp. Ten oosten van het Julianapark ligt 't Hofje, een groep aaneengebouwde bejaardenwoningen, in een U-vorm rondom een vijver gegroepeerd (gebouwd in 1938).

In het plan zijn naast het park nog een paar algemene voorzieningen opgenomen. Ten zuiden van 't Hofje langs de spoorlijn, liggen een ijsbaan en een openluchtzwembad. Laatstgenoemde is inmiddels gesloten en gesloopt.

De panden in deze uitbreiding dateren uit de jaren '20 en '30 en zijn gebouwd in de trant van de Amsterdamse School en Delftse School. Evenals in de uitbreiding 1910-1916 in Veendam is in de Stadskanaalster uitleg een hiërarchie in de bebouwing aangebracht. Langs de Stationsstraat, de Burgemeester van Sevenhovenstraat, de Julianastraat en de Parksingel liggen grotere woonhuizen op een ruime kavel. De woningen langs de andere straten zijn kleiner en staan dichter op elkaar. De meeste panden staan haaks op de straat.

Een groot deel van het plan van Meinen is na de Tweede Werelddoorlog uitgevoerd. In het reeds bestaande gedeelte zijn plekken later opgevuld. Van het meest oostelijke gedeelte is de stedebouwkundige opzet waarschijnlijk gewijzigd. De vooroorlogse bebouwing verkeert nog in behoorlijk goede staat. Het park en de ijsbaan eveneens. Het Ubbo Emmiuslyceum is in de jaren '60 verbouwd en vergroot. Het station is in de jaren '80 afgebroken, terwijl de S.T.A.R.-lijn, wat het personenvervoer betreft, kort na de Tweede Wereldoorlog, en wat het goederenvervoer betreft, in 1990 is opgeheven.



GEMEENTE STADSKANAAL
BIJZONDER GEBIED
STADSKANAAL : PARKWIJK

375 m

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere (stedebouwkundige) waarden

Criteria :	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.

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

- Boer, J. de, Dorpen in Groningen, PPD Groningen, 1987.

- Boer Sap, S. de, Spoorwegen in Groningen, Groningen, 1987.

- Centrale Cultuurtechnische Commissie, Rapport voor de Ruilverkaveling Onstwedde, Utrecht 1968.

- Fysische geografie, botanie en ornithologie, Veenkoloniën 2 en 3, PPD 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.

- Klomp, R.G., De eerste Groninger Tramway Maatschappij, Stadskanaal, 1980.

- Kultuurhistorie en Fysische Geografie Westerwolde. PPD Groningen, 1982.

- Ploeg, W.H. van der., Stadskanaal in oude ansichten, Zaltbommel 1970.

- Ploeg, W.H. van der., Twee eeuwen Stadskanaal, Den Haag 1977.

- Ploeg, W.H. van der., Stadskanaal in oude ansichten deel 2, Zaltbommel 1980.

- Provinciale Almanak van Groningen, 1985.

- Rooks, P., en Meyer, K., Onstwedde: rond 't Loug en 't Wold, Stadskanaal 1977.

- Schroor, M., De landelijke lijn. Kavelpatronen en lineaire elementen in het Groninger landschap, cultuurhistorisch bekeken, PPD Groningen, 1985.

- Schuurmans, H., Musselkanaal een dorp aan het Stadskanaal, Stadskanaal 1983.

- Snijders, F., Fysische geografie van de provincie Groningen, PPD Groningen, 1985.

Kaarten

- Kuyper, J., Gemeente-atlas van de provincie Groningen, Leeuwarden 1867, Hugo Suringcar 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, 1902, 1905, 1:25.000.

- Topografische kaart, 1921, 1927, 1933, 1932, 1933, 1934, 1:25.000.