ULRUM

gemeentebeschrijving
regio Hogeland

Monumenten Inventarisatie Project provincie Groningen

colofon

uitgever : Provincie Groningen

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

INLEIDING

De gemeentebeschrijving van Ulrum 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 Ulrum 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 in hoofdstuk 6 doel en methodiek van het stedebouwkundig veldonderzoek en de inventarisatie van de bouwkunst weergegeven.

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

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

Inhoudsopgave

GEMEENTEBESCHRIJVING ULRUM

1 Ligging.....1

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

3 Agrarisch grondgebruik.....4

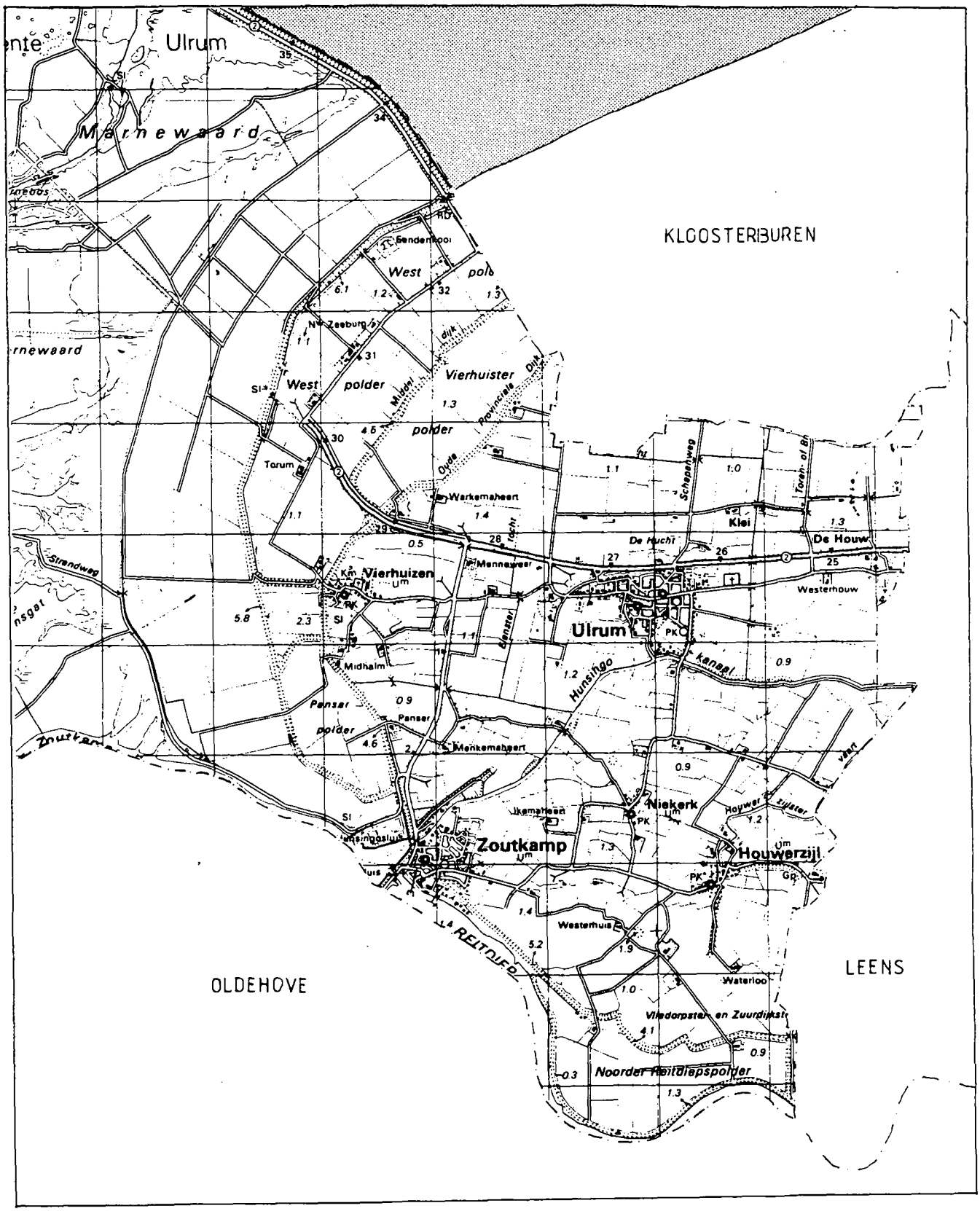
4 Infrastructuur.....6
4.1 Landwegen.....6
4.2 Waterwegen.....6
4.3 Tram- en spoorwegen.....7
4.4 Overig vervoer.....7

5 Nederzettingsstructuur.....8
5.1 Algemeen.....8
5.2 Nederzettingsstructuur per dorp.....10
- Ulrum.....10
- Houwerzijl.....12
- Niekerk.....13
- Vierhuizen.....14
- Zoutkamp.....15
5.3 Verspreide bebouwing.....17

INVENTARISATIE

6 Inventarisatie stedebouw en bouwkunst.....19
6.1 Stedebouwkundig veldonderzoek.....19
- Stedebouwkundige typologie: Ulrum, Zoutkamp
6.2 Gebied met bijzondere (stedebouwkundige) waarden.20
- Zoutkamp: Havengebied rond Reitdiepsluis.....20
6.3 Inventarisatie van de bouwkunst.....22

LITERATUURLIJST.....23



GEMEENTE ULRUM

0 1 2 2,5 KM

GEMEENTEBESCHRIJVING ULRUM

1 Ligging

De gemeente Ulrum ligt in het noordwesten van de provincie Groningen. Het gebied wordt in het zuiden begrensd door het Reitdiep en de gemeente Oldehove, in het noorden door de gemeente Kloosterburen en in het oosten door de gemeente Leens. Aan de westzijde ligt de Marnewaard: de voormalige Lauwerszee. Het grondgebied van de gemeente beslaat 8320 ha, waaronder 692 ha kwelder.

In de gemeente liggen de dorpen Houwerzijl, Niekerk, Ulrum, Vierhuizen en Zoutkamp. Daarnaast is er verspreide bebouwing bestaande uit diverse boerderijen en arbeiderswoningen: Bokje, Elens, De Houw, Hucht, Klei, Menneweer, Midhalm, Midhuizen, Panser, Robersum, Vlakkeriet, Vliedorp, Westpolder en het veel recentere Lauwersoog.

Na de gemeentelijke herindeling van 1 januari 1990 vormt Ulrum samen met de gemeenten Eenrum, Leens en Kloosterburen, de nieuwe gemeente Ulrum.

2 Ontstaansgeschiedenis

2.1 Geologische geschiedenis

De vorming van het tegenwoordige gemeentelijk grondgebied heeft in hoofdzaak plaatsgevonden tussen 500 voor tot 600 na Chr. Onder invloed van de zee ontstaat hier een kwelderwallenlandschap. Sedimentatie (=aanslibben/ afzetten) en erosie (=wegspoelen) ten tijde van transgressiefasen (=overstromingenfasen) en regressie-fasen (=fasen van lagere zeespiegelhoogte), hebben tot de eerste bedijkingen het ontstaan van het landschap bepaald.

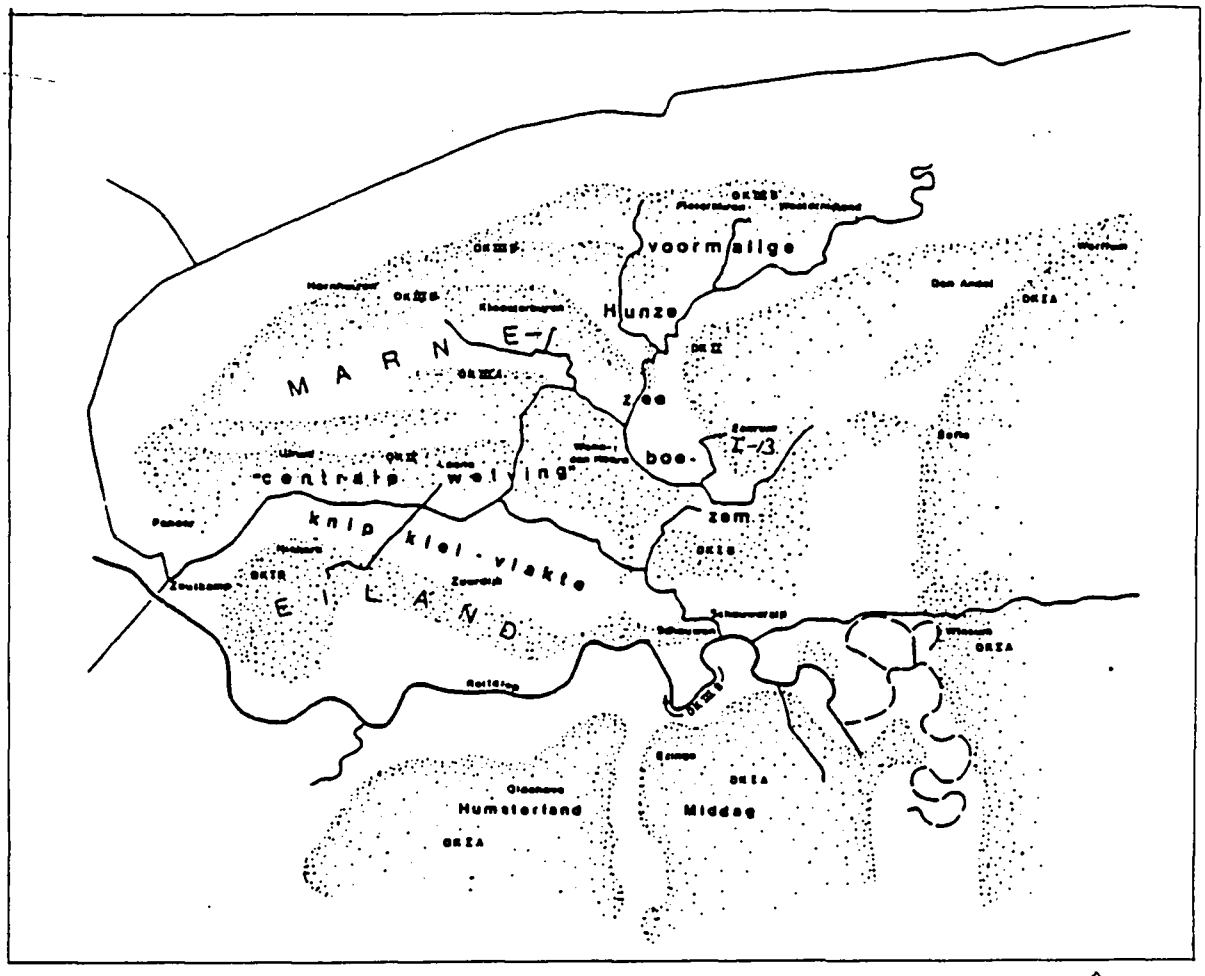
Het gebied bestaat uit een opeenvolging van kwelderwallen, waarvan de oudste het meest zuidelijk ligt. De eerste kwelderwal loopt van Houwerzijl via Niekerk naar Panser. De tweede kwelderwal van deze gemeente, ook wel 'centrale welving' genoemd, ligt ten noorden van de eerste. Tegenwoordig bevinden zich hier de dorpen Ulrum en Vierhuizen en de verspreide bebouwing van de Hucht en de Klei. Het gebied is verder noordwaarts aangeslibd; rond 600 na Chr. wordt de laatste kwelderwal van de gemeente gevormd.

Tussen de centrale welving en de kwelderwal van Niekerk heeft zich in een transgressiefase (800 tot 1000 na Chr.) een knikkleilaag over het midden van de gemeente gesedimenteerd (omgeving Zoutkamp richting noordoost). Tot de bedijking is hier opnieuw een dek van zeeklei over afgezet.

Ten noordoosten van het hiervoor beschreven gebied bevond zich de Hunzezeeboezem waar de rivier de Hunze haar water loosde op de Waddenzee. In de dertiende eeuw is deze zeeboezem dichtgeslibd. De afwatering van de Hunze vond toen plaats in meer westelijke richting, de loop van het Reitdiep volgend. In de periode tussen het begin van de jaartelling en 1250 is de Lauwerszeeboezem ontstaan waarop dit diep aansluit. De huidige gemeenten Ulrum, Leens en Kloosterburen liggen op het zo ontstane Marne-schiereiland.

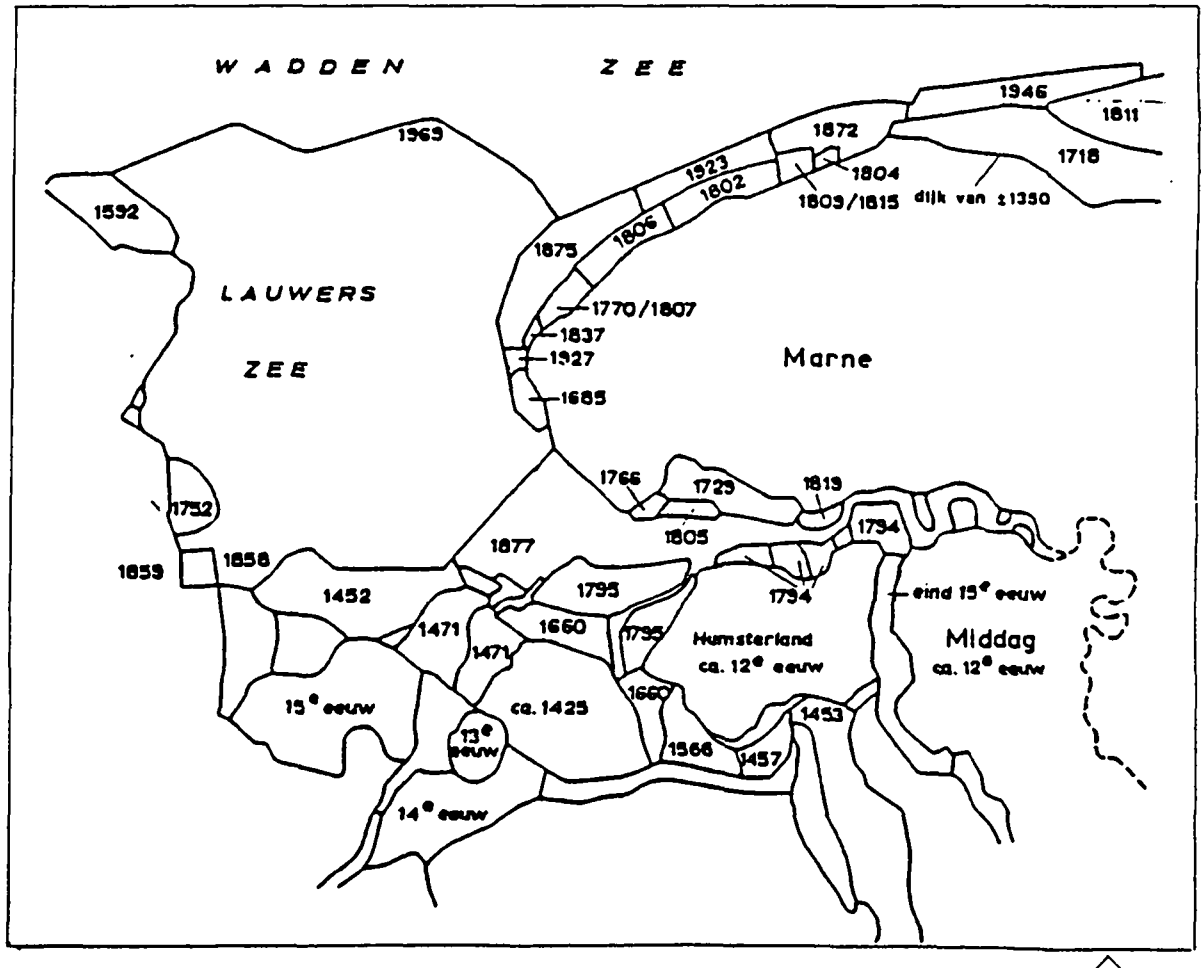
2.2 Bewoningsgeschiedenis

De eerste dijkaanleg van deze gemeente kan gedateerd worden in de dertiende à veertiende eeuw na Christus. Het tracé van de dijk loopt van Zuurdijk, Houwerzijl, Zoutkamp, Panser, Vierhuizen verder naar het noorden. De sedimentatie is aan de zeekant van deze bedijking doorgegaan, waardoor het buitendijkse deel iets hoger ligt dan het bedijkte deel. De hoogteverschillen in het gemeentelijk grondgebied variëren van 0,5 tot 4,5 meter boven NAP.



KWELDERWALLEN IN NOORDWEST GRONINGEN

0 1 2 3 KM



INPOLDERINGEN VAN DE LAUWERSBOEZEM

0 1 2 3 4 5KM

De afwatering geschiedde via de oude getijdegeulen, na dijkaanleg maren genaamd. Voor de dijkaanleg verliep de afwatering in de richting van de Lauwerszee en het Reitdiep. Na de bedijking en het hoger opslibben van het buitendijkse gebied vindt de afwatering in tegengestelde richting plaats, d.w.z. in de richting van het tegenwoordige Hunsingokanaal. De ligging van deze vaart wordt bepaald door de knikkleivlakte, deze ligt ongeveer een halve meter lager dan de kwelderwallen. De Westpolder, het ingepolderde land ten noordwesten van de oude dijk, kent haar eigen afwatering via een watermolen die in 1937 wordt vervangen door een gemaal (juli 1988 gesloopt).

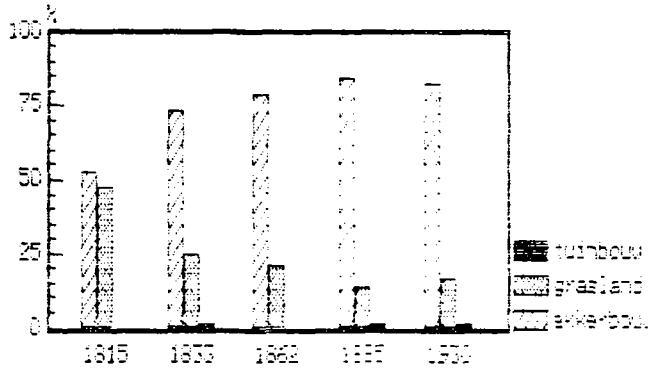
In 1877 wordt het Reitdiep afgesloten van de Lauwerszee door een sluis met brug. Deze afsluiting van het Reitdiep is van ingrijpende betekenis voor de waterhuishouding in de hele provincie. De stad Groningen verliest haar verbinding met open zee.

3 Agrarisch grondgebruik

Kenmerkend voor het gebied het Hogeland, waarvan de gemeente Ulrum deel uitmaakt, zijn de diverse inpolderingen en de ontwikkelingen in de landbouw. Eén van deze ontwikkelingen is de omslag van gras- naar bouwland. Oorzaken van deze omslag waren o.a. de veepest, de verbetering van de waterbeheersing en de grote vraag naar landbouwprodukten.

AGRARISCH GRONDGEBRUIK GEMEENTE ULRUM

jaar	% akker-bouw	% gras-land	% tuin-bouw	tot. opp. cultuurgrond (ha.)
1815	52,7	47,3		2093,11
1833	73,5	24,9	1,6	2224,89
1862	79,0	21,0		2316,04
1885	84,4	14,3	1,4	2205,32
1930	82,0	16,6	1,4	2886,90



bron: E.W. Hofstee (1985)

Uit deze tabel blijkt dat in het midden van de vorige eeuw de akkerbouw al duidelijk overheerst. Dit ondanks de inpolderingen waarvan de grond de eerste jaren na bedijking alleen geschikt is als grasland. Het percentage akkerbouwland blijft tussen 1815 en 1885 gestaag stijgen. Pas na 1885 treedt een lichte daling op.

Het aanslibben van het buitendijkse kwelderland heeft geresulteerd in een serie van inpolderingen en bedijkingen. Enkele van deze dijken zijn nog zichtbaar in het landschap. Andere zijn alleen te herkennen aan het verschil in perceelstructuur (landzijde blokverkaveling, zeezijde opstrekkende heerdenverkaveling) en aan de ligging van de boerenbedrijven aan de landkant van de dijk. De opstrekkende heerdenverkaveling laat 'het recht van opstrek' zien: het land dat aan het land van een boer aanslibt, wordt eigendom van deze boer.

De eerste inpoldering in de gemeente stamt uit 1685 (de Panserpolder). Daarna volgen:

- 1729 Zuurdijksterpolder
- 1766 Vliedorperpolder
- 1805 Nieuwe Zuurdijkster polder
- 1807 Vierhuisterpolder
- 1837 Kwelderpolder
- 1875 Westpolder
- 1877 Reitdiepspolder (na de aanleg van de provinciale sluizen in 1877 kon een deel van het stroomgebied van het Reitdiep worden ingepolderd)
- 1927 Kerkvoogdijpolder bij Vierhuizen

In de aan de Wadkant en Lauwerszee gelegen polders kan men een opstrekkende verkaveling terugvinden; een uitzondering vormt de Panserpolder (1685) die een blokvormige verkaveling heeft. Een verklaring kan zijn dat het gebied waarin de polder ligt al 500 voor Chr. is aangeslibd. Een andere verklaring is dat de eigenaar van de Panser (een boerderij binnen de oude dijk) zelf in staat is geweest de bedijking van zijn polder te financieren. De polders aan het Reitdiep vertonen een rationele rechthoekige blokverkaveling. De kwelderwallen hebben een onregelmatige blokverkaveling, wat duidt op een vroege ontginning. De knikkleivlakte, die later te dateren is, heeft een regelmatig blokverkavelingspatroon.

De herverkaveling in het Marnegebied (1985) heeft veel van deze patronen minder herkenbaar gemaakt.

4 Infrastructuur

4.1 Landwegen

De wegenstructuur in de gemeente Ulrum wordt bepaald door:

- de aanwezigheid van kwelderwallen
- zich daarop bevindende dorpen
- de 'sterkte' (=legerplaats) van Zoutkamp (de ligging aan de monding van het Reitdiep was van strategisch belang)
- boerderijen die verspreid voorkomen.

Rond 1850 zijn al een aantal wegen in de gemeente verhard. De belangrijkste verharde weg loopt via Leens, Ulrum en Niekerk naar Zoutkamp. Het deel vanaf Ulrum naar Zoutkamp is verhard in 1848; over het andere deel van deze weg zijn geen gegevens bekend. Ook is van de kant van Zuurdijk (gemeente Leens) via Houwerzijl over een verharde weg Zoutkamp te bereiken. Langs het Hunsingokanaal loopt een verhard jaagpad.

Dit verharde wegenpatroon komt in 1867 grotendeels overeen met de west-oost richting van de kwelderwalstructuur. Het merendeel van de wegen bestaat echter uit onverharde kleipaden.

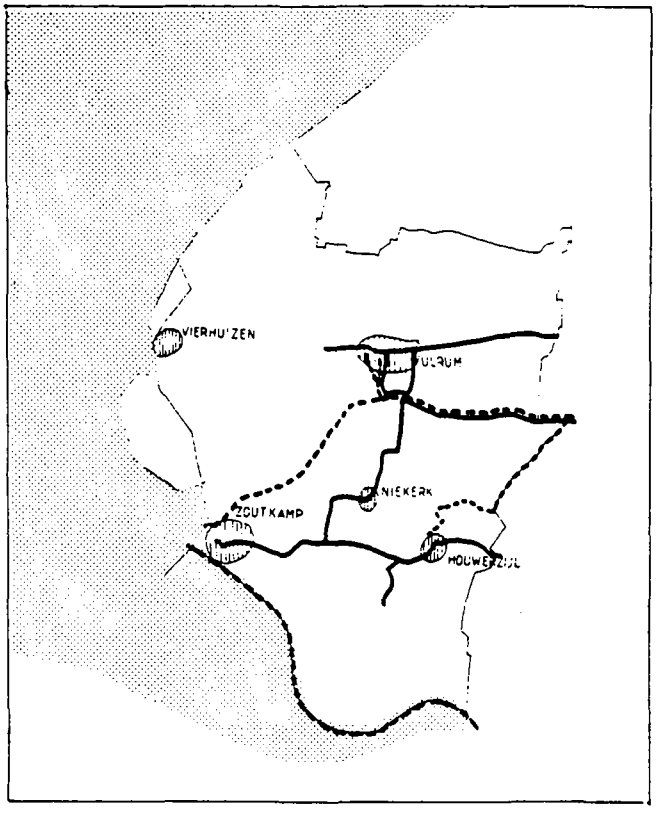
Tussen 1867-1905 wordt het verharde wegennet over de gehele gemeente sterk uitgebreid. Het vervoer over de weg wordt steeds belangrijker. Vrijwel elke boerderij krijgt een verharde toegangsweg. Rond 1940 is bijna geen weg meer onverhard.

4.2 Waterwegen

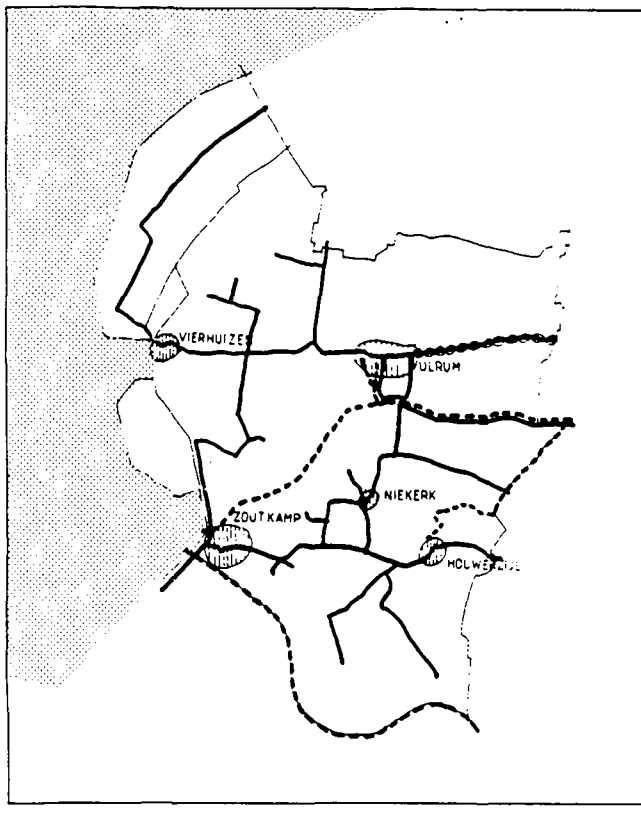
In de gemeente Ulrum komen de volgende waterwegen voor:

- Houwerzijlstervaart (gegraven voor 1600)
- Hunsingokanaal ((uit)gegraven 1781-1854)
- Lauwerszee (natuurlijk)
- Reitdiep (natuurlijk)
- Ulrummervaart (gegraven voor 1600)

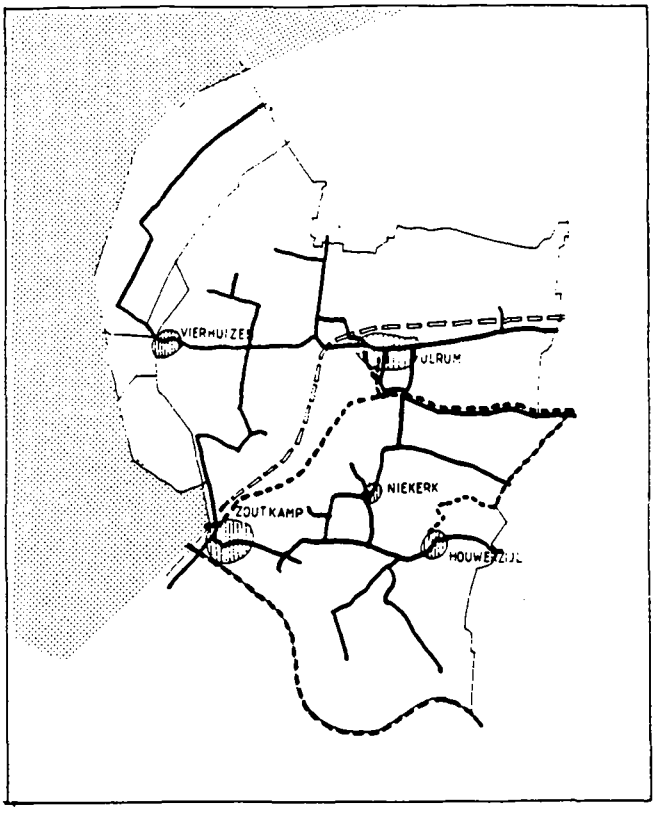
Naast hun afwateringsfunctie hebben de waterwegen een vervoersfunctie. Het personen- en goederenvervoer over water, per snik of beurtschip, is voor deze gemeente tot de twintigste eeuw erg belangrijk geweest. Bijna alle dorpen liggen aan een waterweg en bezitten een haven. Dankzij het Hunsingokanaal kent Ulrum via de Ulrummervaart een goede waterverbinding. Houwerzijl had een waterverbinding via het Reitdiep; na de aanleg van de Zuurdijksterpolder (1729) heeft het alleen nog via de



±1850



±1900



±1940

GEMEENTEGRENS
VERHARDE WEG
WATERWEG
SPOORWEG
PAARDETRAM
ZEE

GEMEENTE ULRUM

0 1 2 3 4 5KM

Houwerzijlstervaart een verbinding met het Hunsingokanaal. Zoutkamp kan zowel van het Reitdiep/Lauwerszee als van het Hunsingokanaal gebruik maken. Vierhuizen bevond zich tot het inpolderen van de Kerkvoogdijpolder (1927) aan de Lauwerszee.

De verzanding van het Reitdiep (18e eeuw) zorgde voor meer vervoer op de Trekvaart tussen Ulrum en Winsum. Tegenwoordig maakt deze Trekvaart deel uit van het Hunsingokanaal. De Trekvaart wordt tussen 1830 en 1853 doorgetrokken tot Zoutkamp waar het waterschap Hunsingo in 1858 een schutsluis bouwt.

4.3 Tram- en spoorwegen

Het vervoer over water krijgt rond de eeuwwisseling grote concurrentie van het vervoer over land. De Tramweg Maatschappij Winsum-Ulrum exploiteert tussen 1897-1922 de paardetram van Winsum naar Ulrum. Er worden t.b.v. de exploitatie tramremises gebouwd, waarvan in deze gemeente nog één in vrij gave staat aanwezig is (aan de Marktstraat in Ulrum). In Ulrum stond de omnibus (met paardetractie) gereed om de passagiers desgewenst naar Zoutkamp te brengen.

De Groninger Locaal Spoorwegmaatschappij neemt in 1908 het initiatief van enkele bewoners van het Marnegebied over, om een spoorlijn aan te leggen tussen Winsum via Baflo, Eenrum, Wehe-den Hoorn, Leens en Ulrum naar Zoutkamp. Het duurt tot 1922 voor deze lijn wordt geopend. In 1938 wordt ze alweer gesloten, eerst voor personenvervoer en in 1942 ook voor goederenvervoer. De concurrentie met het wegverkeer kon niet volgehouden worden; de spoorwegen draaiden niet meer winstgevend.

4.4 Overig vervoer

Een deel van het goederenvervoer gebeurt in het begin van deze eeuw volgens het boderijderssysteem. Particulieren zorgen met hondekar of paard en wagen en later per vrachtwagen voor het vervoer van produkten. Ze namen bestellingen op, die dan uit de stad Groningen werden gehaald en aan huis afgeleverd. Enkele van de boderijdershuizen zijn als zodanig nog te herkennen aan de bijbehorende schuur met hoge dubbele toegangsdeuren.

In de tweede helft van de jaren dertig wordt te Zoutkamp de buscompagnie N.V. Marnedienst (nu GADO) opgericht. Het fraaie pand met stalling voor de bussen staat op de hoek van de Marnestraat en de Wilhelminastraat.

5. Nederzettingsstructuur

5.1 **Algemeen**

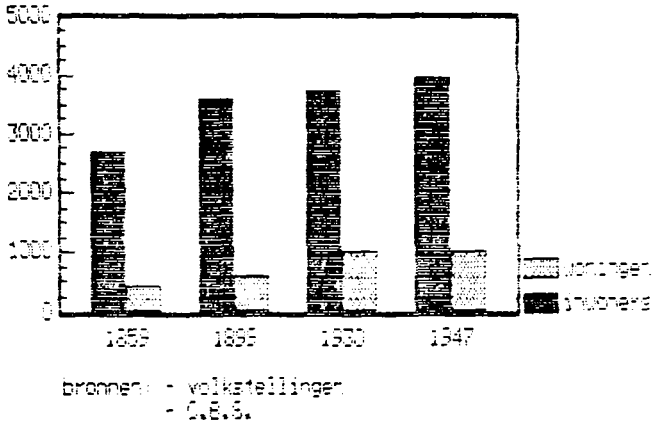
De agrarische gemeente Ulrum bestaat uit een aantal dorpen en verspreide bebouwing. De dorpen komen in de volgende paragraaf aan de orde, de verspreide bebouwing in paragraaf 5.3. In deze paragraaf wordt een beeld geschetst van de groei van het aantal inwoners en woningen.

inwoners in de gemeente Ulrum

jaar	1769	1859	1869	1879	1899	1930	1947	1987
aantal	1654	2666	2837	3493	3559	3722	3948	3747

woningen in de gemeente Ulrum

jaar	1859	1899	1930	1947	1987
aantal	438	599	994	1035	1384



Het inwonertal vertoont tot 1947 een stijgende lijn. Uit de beschikbare gegevens blijkt dat vooral de periode 1859-1879 een grote groei laat zien: +827 personen, 31% (gemiddeld 41,4 per jaar). De volgende 20 jaar is de groei veel bescheidener: +66 inwoners (gemiddeld 3,3 personen per jaar). De eerste landbouwcrisis (ca.1885) heeft waarschijnlijk effect gehad op de werkgelegenheid. Tussen 1899 en 1947 groeit het inwonertal met 389 personen (gemiddeld 8,1 personen per jaar).

Tussen 1859 en 1899 stijgt het aantal woningen met 161 panden. In de periode 1899-1930 komen er 395 woningen bij en van 1930-1947 nog eens 41. De woningbezetting daalt van 6,1 personen per woning in 1859 naar 3,8 in 1947.

Een deel van de woningen is er neergezet door de "Vereniging Ulrummer Woningbouw". In de periode 1915-1941 laat ze 24 woningen in de gemeente bouwen.

5.2 Nederzettingsstructuur per dorp

Ulrum

Ulrum is een dorp gelegen op een rechthoekige wierde op de kwelderwal of `centrale welving'. De rechthoekige structuur is nog duidelijk terug te vinden in het stratenpatroon. Midden op de wierde staat de oude kerk. Ulrum is het hoofddorp van de gelijknamige gemeente. Doordat het dorp een verzorgingsfunctie heeft voor de omliggende plaatsen zijn in de kern aan de doorgaande weg Leens-Ulrum-Zoutkamp (Noorderstraat) verschillende winkels en café's aan te treffen. In het zuiden heeft het dorp tot de jaren zeventig een haventje gehad aan de Ulrummeropvaart. Deze vaart kende een aftakking naar de hoofdweg van het dorp. Hierdoor was tegenover café Neptunus eveneens een bescheiden haventje. Via de Ulrummeropvaart waren beide havens verbonden met het Hunsingokanaal.

1850

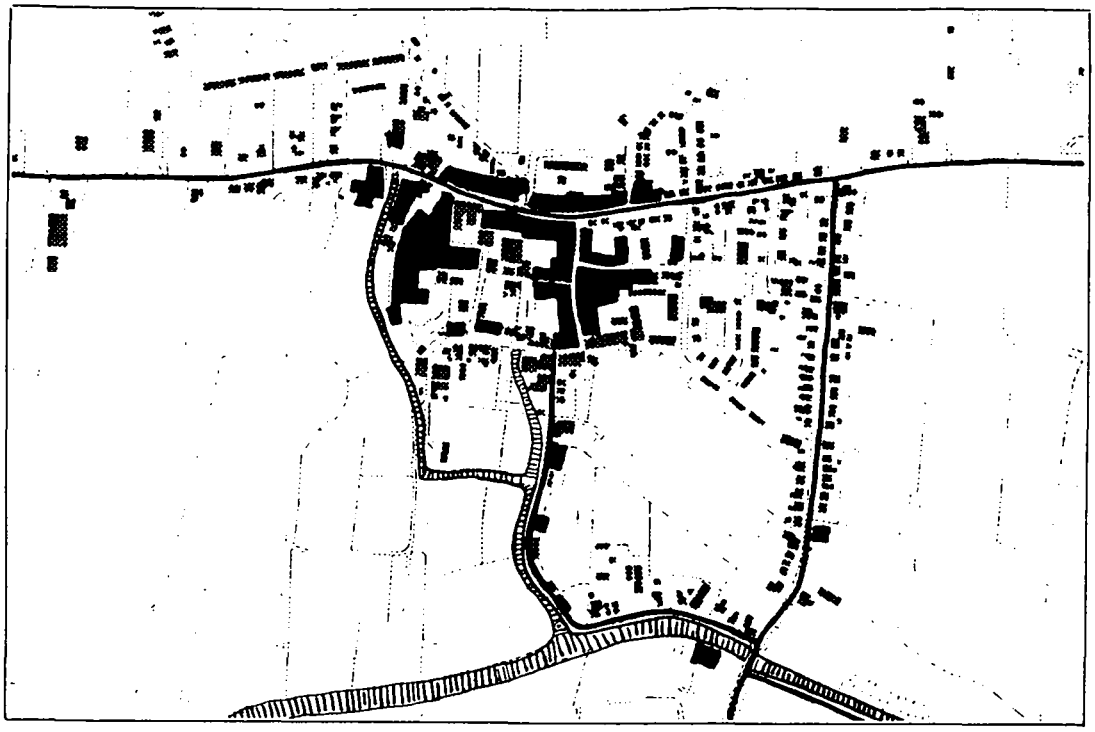
Rond 1850 bevindt de bebouwing zich hoofdzakelijk op de wierde (zie kaartje 'Gebieden', 1*). Het aantal inwoners bedraagt in 1851 930 personen, het aantal huizen is dan tot 132 gegroeid.

1850-1900

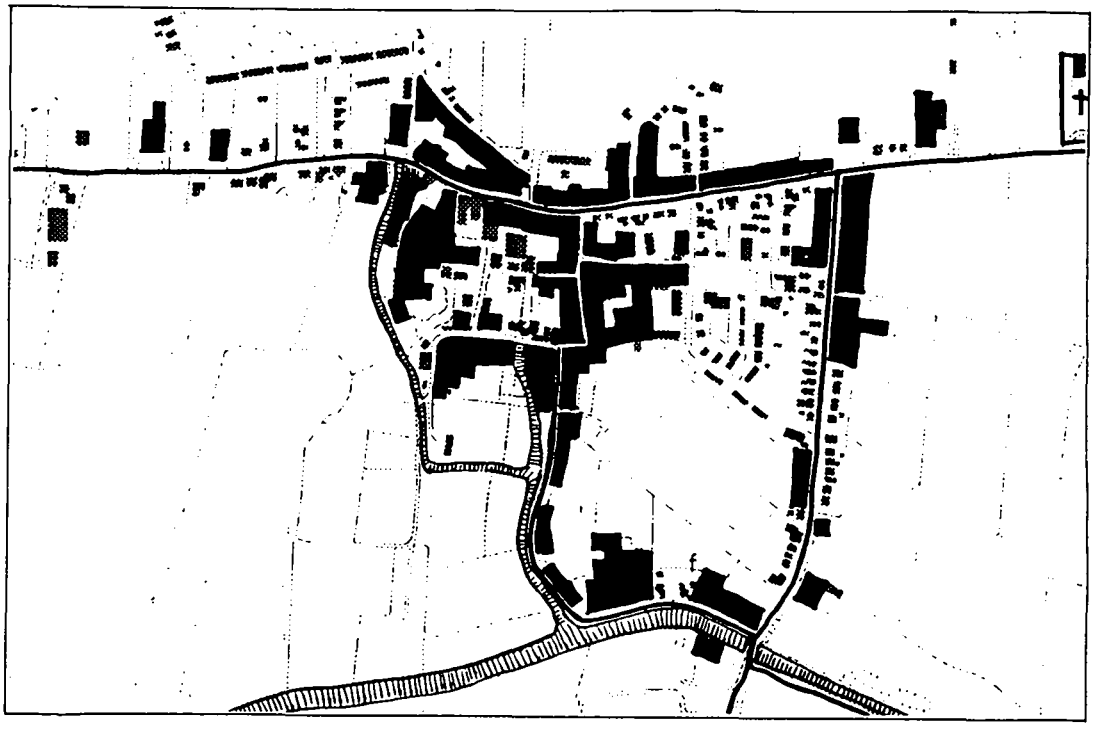
Tussen 1850 en 1900 zijn het inwonertal en de huizenvoorraad van Ulrum meer dan verdubbeld. De bloei van de landbouw (1860-1880) zal hier één van de oorzaken van zijn geweest.

Langs de doorgaande weg richting Leens (zie kaartje 'Gebieden', 2*) wordt de bebouwing aangevuld met eenvoudige burgerwoningen en enkele winkels. In 1897 wordt de tramlijn Winsum-Ulrum over deze weg aangelegd. Het eindpunt vormt de nog steeds in goede staat verkerende tramremise, op de hoek van de Marktstraat en de Noorderstraat.

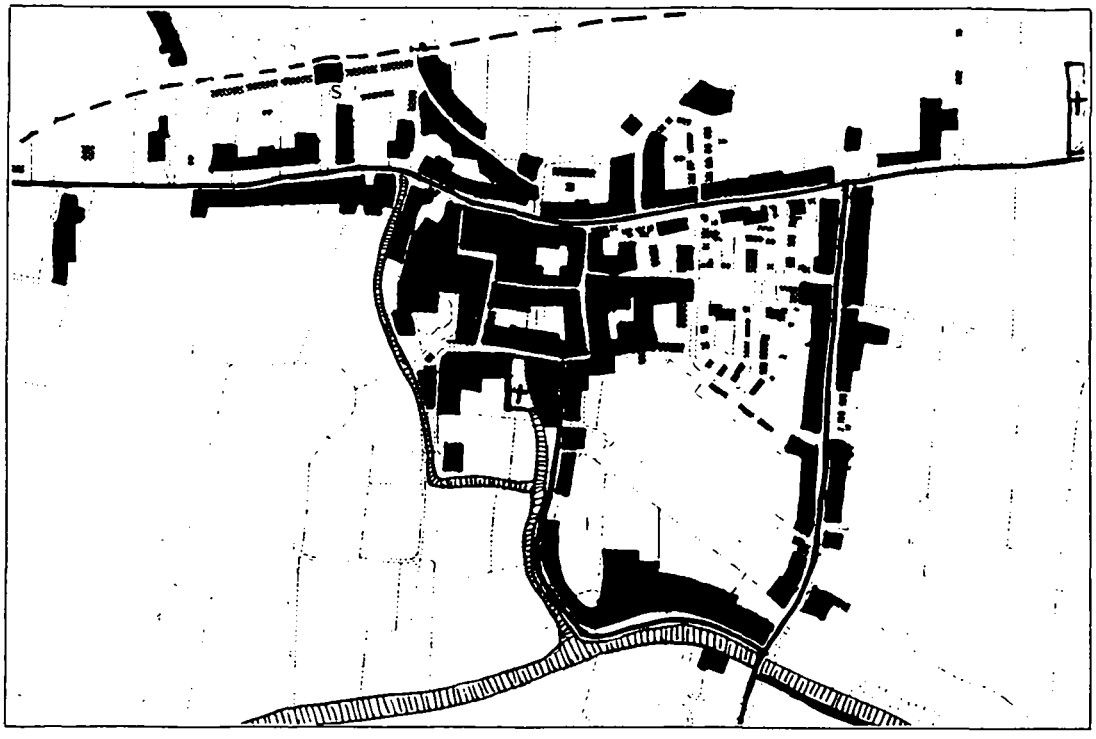
De belangrijkste uitbreiding vindt echter in zuidelijke richting plaats, langs de Ulrummervaart (Trekweg) en de weg naar Niekerk (Singel). De strokartonfabriek die in 1873 aan het Hunsingokanaal wordt opgericht is onder meer van invloed geweest op deze ontwikkeling. In de directe omgeving van deze fabriek worden enige arbeiderswoningen gebouwd die in de volksmond nog steeds "Oude en Nieuwe Pekela" worden genoemd. Door te hoog zoutgehalte in het benodigde water moet de fabriek in 1911 zijn deuren echter al weer sluiten.



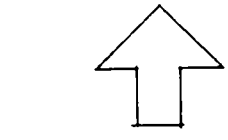
± 1850



± 1900



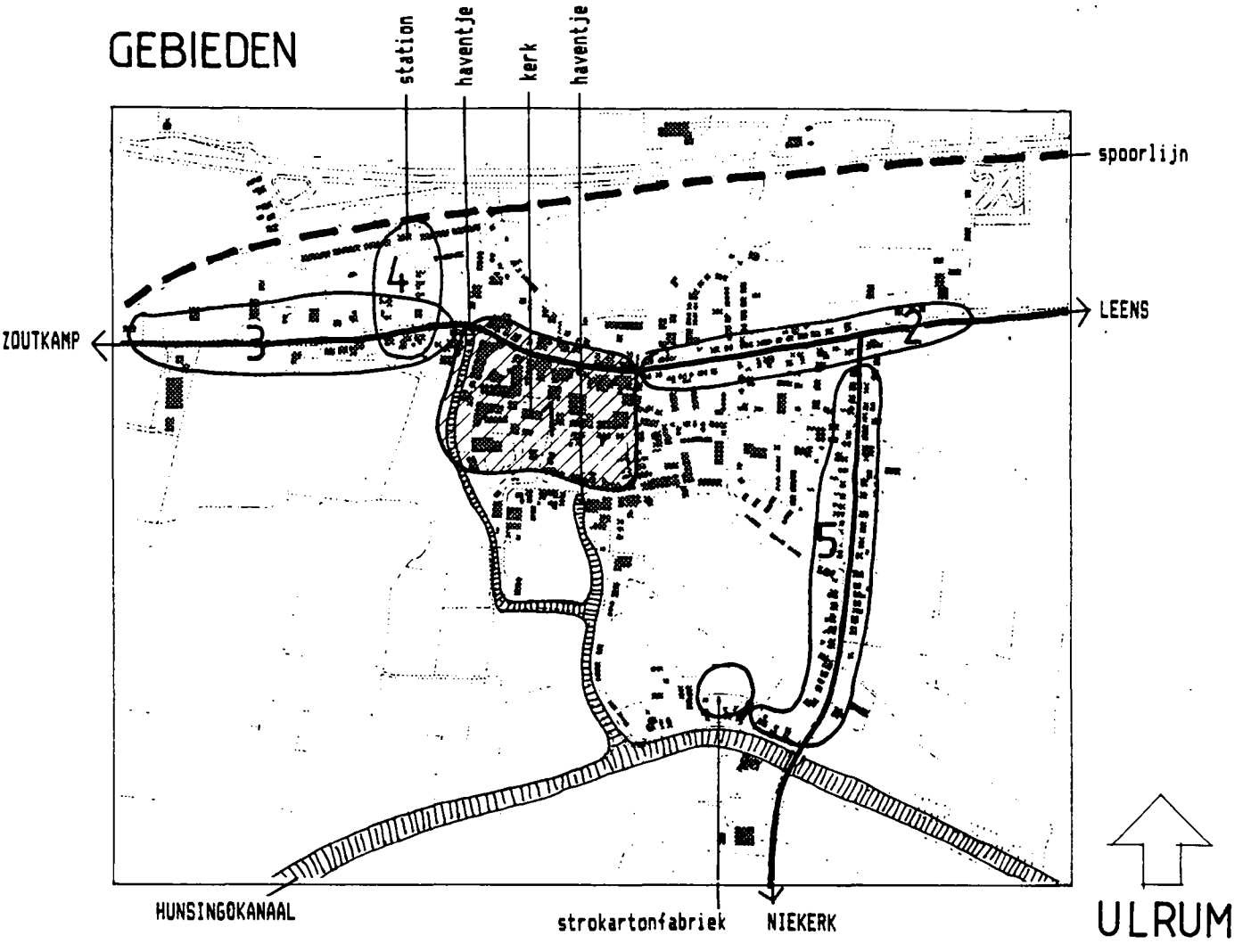
± 1940



ULRUM

0 100M 200M 300M

GEBIEDEN


station
haventje
kerk
haventje
spoorlijn
LEENS
ZOUTKAMP
4
3
2
5
HUNSINGOKANAAL
strokartonfabriek
NIEKERK
ULRUM

Deze uitbreiding naar het zuiden heeft geresulteerd in een bijna rechthoekig stratenpatroon in Ulrum.

1900-1940

Tussen 1900-1940 vindt voornamelijk uitbreiding van de bebouwing plaats langs het bestaande stratenpatroon. Vooral bij de kern van het dorp treedt een verdichting op in de vorm van bedrijfjes, winkels en burgerwoningen. De doorgaande weg wordt nu ook richting Zoutkamp (Elensterweg) volgebouwd (zie kaart 'Gebieden', 3). Hier verrijzen de luxere woonhuizen van rentenierende boeren en middenstanders. De komst van het spoor in 1922 betekent een verdere uitbreiding van dit type bebouwing langs de nieuw aangelegde Stationsweg (zie kaart 'Gebieden', 4).

De overige verdichting gebeurt aan het Singel (zie kaart 'Gebieden', 5). Het groeit in de jaren 20 en 30 geleidelijk aan vol met eenvoudige burger- en arbeiderswoningen en een chr. gereformeerde kerk met pastorie.

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

Houwerzijl

Houwerzijl is ontstaan op de plek waar de Houwerzijlstervaart uitkomt in het Reitdiep. De structuur van het dorp (bebouwing en wegen) duidt op een mengvorm van een komdorp met lineaire ontwikkelingen.

Al in de achttiende eeuw is de directe verbinding van de sluis met het Reitdiep verloren gegaan door de aanleg van de Zuurdijksterpolder. Hierdoor verliest Houwerzijl zijn functie als doorvoer- en overslagplaats voor goederen. Men gaat zich nog meer op de landbouw oriënteren. Via het Houwerzijlsterdiep in noordelijke richting kan het Hunsingokanaal bereikt worden.

1850

De bebouwing van voor 1850 ligt achter de rivierdijk, aan het haventje, en richting Zoutkamp. Hiervan zijn nog enkele panden over. De resterende bebouwing is in de loop der jaren vernieuwd. De kavelgrootte is echter nauwelijks veranderd.

1850-1940

Na 1850 breidt Houwerzijl zich uit langs de oude rivierdijk, en treden er enkele verdichtingen op. In de kern komt enige bedrijvigheid voor in de vorm van een smederij, een werkplaats, een café e.d. Het aantal woningen neemt hierdoor met een derde toe. Tussen 1900 en 1940 groeit de woningvoorraad nog slechts beperkt, voornamelijk aan de uitvalswegen. Het gaat hier deels om burgerwoningen die in de dertiger jaren zijn gebouwd en deels om eenvoudige arbeiderswoningen, waaronder drie blokjes woningwetwoningen van de Ulrummer Woningbouwvereniging.

Niekerk

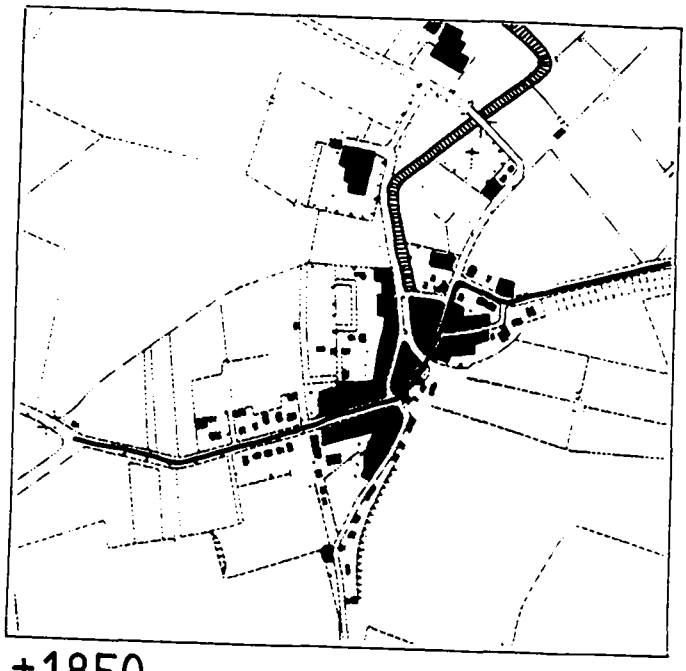
Niekerk behoort tot de wierdedorpen. De langgerekte structuur kan verklaard worden uit het feit dat er twee wierden in het dorp voorkomen. Op één van de wierden ligt nog steeds een boerderij, op de andere is de kerk uit circa 1250 gesitueerd.

1850

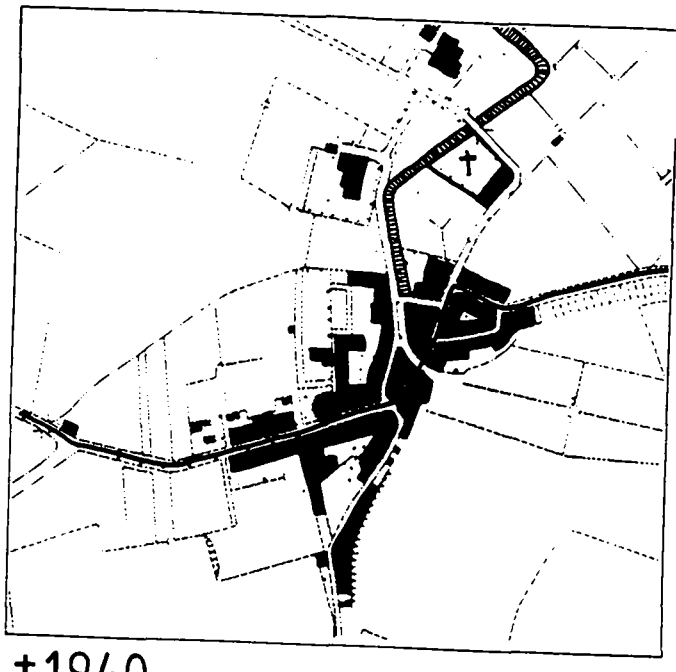
Via de Kanaalstraat heeft Niekerk een wegverbinding met het Hunsingokanaal. Langs deze weg en de doorgaande (voor 1850 verharde) weg van Ulrum naar Zoutkamp, staat de bebouwing van voor 1850.

1850-1940

Tussen 1850 en 1940 is de bebouwing slechts beperkt uitgebreid. Wel hebben er verschillende vernieuwingen plaatsgevonden. De panden zijn zonder uitzondering vrijstaand. Het merendeel is vrij bescheiden van grootte: arbeiders- en eenvoudige burgerwoningen. De pastorie van de Hervormde kerk (rond 1928 gebouwd door arch. W. Reitsema uit Leens) wijkt hier enigszins vanaf. Deze is vrij gelegen op een zeer ruim perceel en valt op door zijn kubusvormige opbouw.



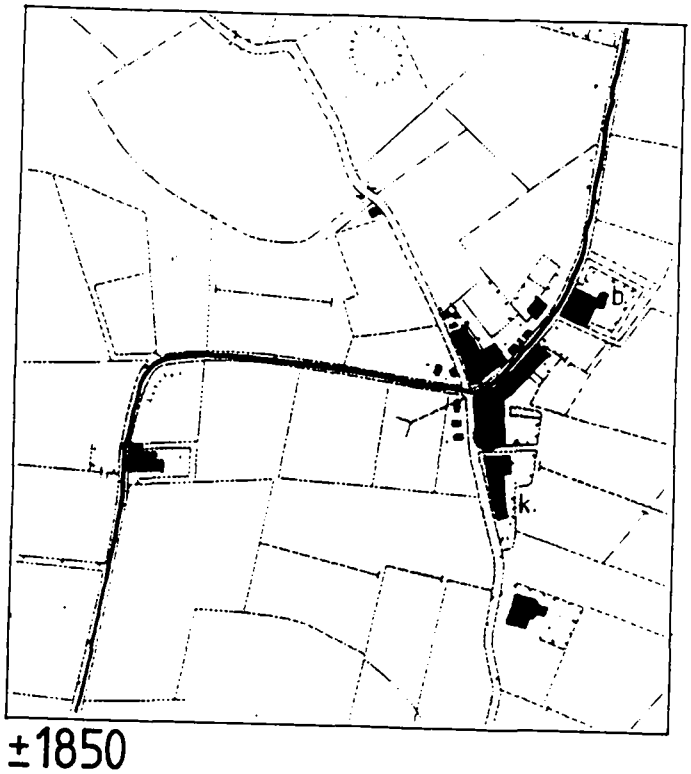
±1850



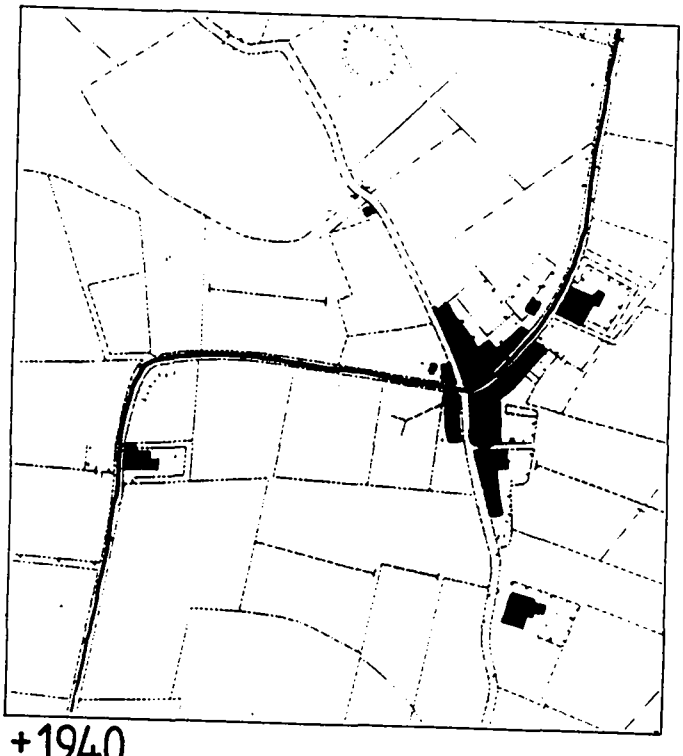
±1940

HOUWERZIJL

0 400 M



±1850



±1940

NIEKERK

0 400M

Vierhuizen

Vierhuizen is een rechthoekig wierdedorp. Het ligt op het westelijke uiteinde van de kwelderwal waarop ook de dorpen Ulrum en Leens zijn gelegen. De kern bevindt zich net achter de in de dertiende eeuw aangelegde dijk. Dit dorp is van oorsprong het hoofddorp van het kerspel Vierhuizen-Zoutkamp. Het is sterk afhankelijk van de agrarische sector. De bedrijvigheid bestaat o.a. uit een graanmolen. Na 1906 wordt deze uitgebreid met een kwekerij, waarvan de schoorsteenpijp en een restant van de kassen nog bestaan.

De geconcentreerde bebouwingsstructuur op de wierde is nog duidelijk aanwezig. Aan de westkant van de wierde, de zeekant, lopen twee straten/paden richting dijk. Het is waarschijnlijk dat de bebouwing die zich aan deze 'uitvalswegen' bevindt van een latere datum is dan de bebouwing op de wierde. Van de wierde af lopen verder in zuidelijke richting twee paden waarvan één eindigt in het omringende land en de ander het vroegere kerkepad met Zoutkamp is. De hoofdas wordt echter gevormd door de verbinding met het hoofddorp van de gemeente: Ulrum.

Pas in 1927 neemt men het besluit tot inpoldering van de Kerkpolder waardoor het dorp z'n directe ligging aan de (voormalige) Lauwerszee kwijtraakt. De toch al beperkte visvangst behoort met de inpoldering van de Kerkpolder voorgoed tot het verleden.

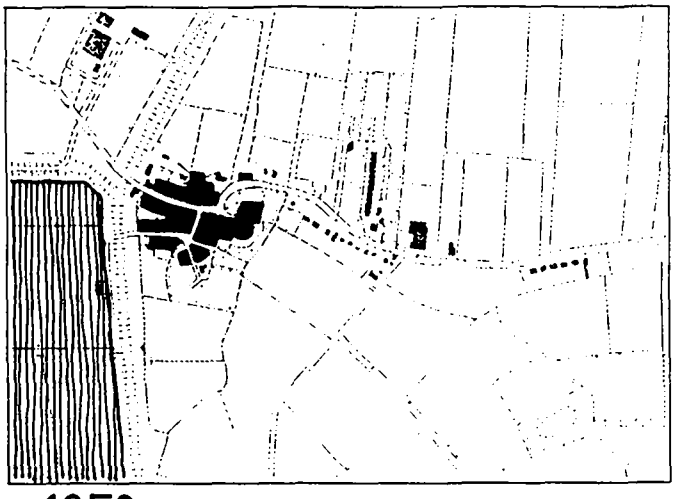
1850-1900

Tussen 1850-1900 wordt Vierhuizen als laatste plaats in de gemeente Ulrum op het verharde wegennet aangesloten. De geïsoleerde ligging tegen de dijk aan zal hier mede debet aan zijn geweest.

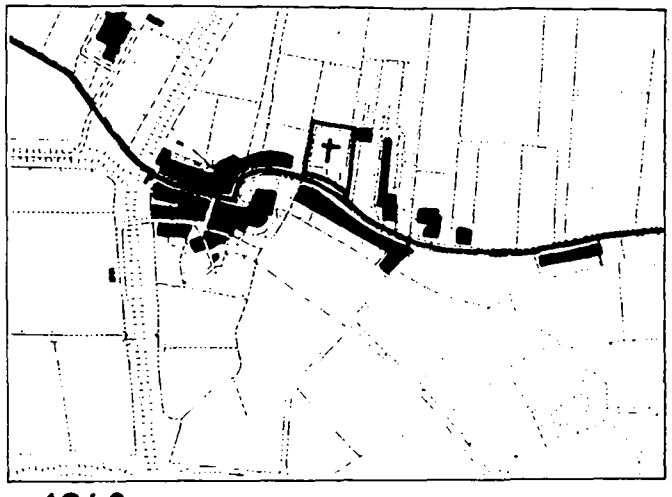
In deze periode wordt het aantal woningen verdubbeld, als gevolg van de groeiende vraag naar landarbeiders. Het dorp breidt zich uit richting Ulrum. Aan de zuidkant van deze hoofdas wordt het merendeel van de nieuwe panden gerealiseerd. Dit betreft hoofdzakelijk eenvoudige arbeiderswoningen voor de omliggende boerderijen. De kern verdicht zich iets.

1900-1940

Tussen 1900-1940 wordt de woningvoorraad in de kern van het dorp nauwelijks uitgebreid. Aan de verharde uitvalsweg richting Ulrum worden in de jaren twintig vijf blokjes van twee huizen in opdracht van de woningbouwvereniging gebouwd. Op de woningen van de woningbouwvereniging na zijn alle panden in het dorp vrijstaand.



±1850



±1940

Zoutkamp

Zoutkamp is één van de twee vestingplaatsen die de regio Noord-Groningen kent. Deze sterkte (legerplaats) werd omstreeks 1575 door de Spanjaarden aangelegd. Inmiddels is Zoutkamp uitgegroeid tot een komdorp (zie ontwikkelingskaartjes). Het dorp ligt aan de rand van de knipkleivlakte. Door de centrale ligging ten opzichte van het Reitdiep, de toegangspoort tot de stad Groningen, kon men de scheepvaart op Groningen controleren. Het is de enige plaats in het noordwesten van de provincie die echt georiënteerd is op de visserij. Dit in tegenstelling tot de omliggende dorpen die afhankelijk zijn van de landbouw.

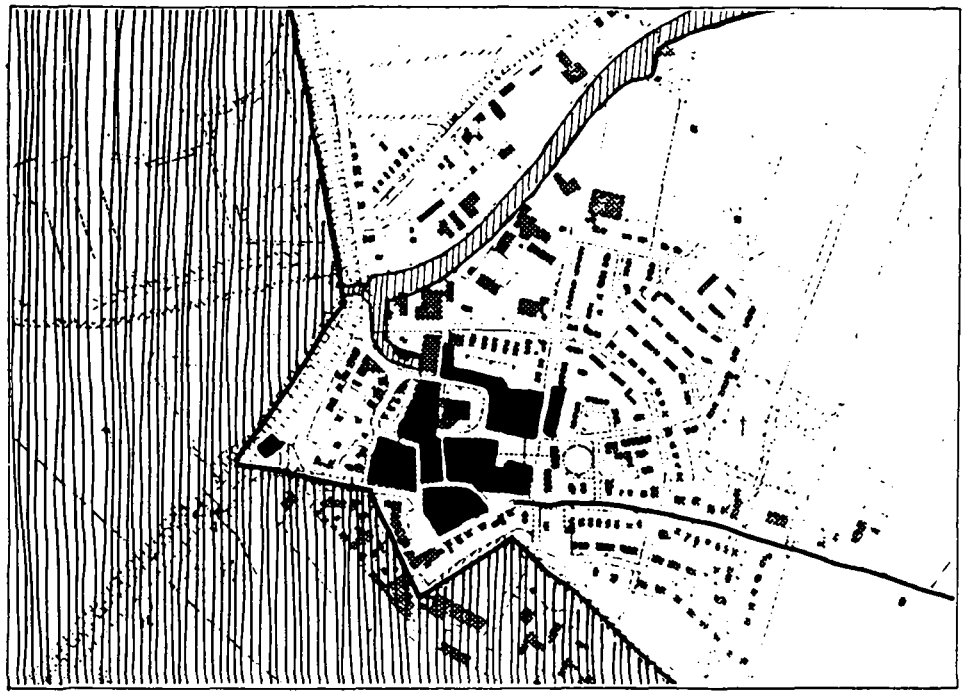
De bevolking bestaat in 1850 uit soldaten en vissers. In de Franse tijd is een batterij in Zoutkamp aangelegd nabij de haven. De sterkte Zoutkamp wordt in 1882 officieel opgeheven. Inmiddels was de visserij het belangrijkste bestaansmiddel geworden. In 1858 wordt een sluis in het Hunsingokanaal aangelegd. In 1877 volgt de provinciale sluis in het Reitdiep waardoor Zoutkamp een binnenhaven en even later ook een buitenhaven krijgt. Beide sluizen zijn onlangs gerestaureerd. Na 1900 gaat men van de visvangst meer over op de garnalenvangst. Met het afsluiten van de Lauwerszee in 1969 worden de havenaktiviteiten verplaatst naar Lauwersoog.

1850

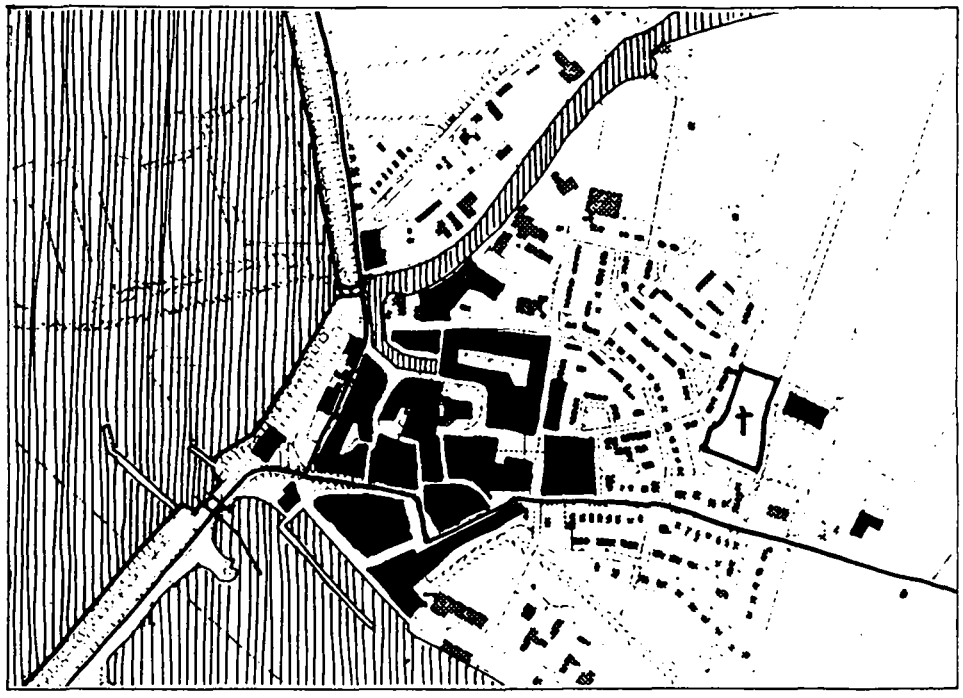
In 1850 telt Zoutkamp 660 inwoners en 115 huizen. De bebouwing van rond 1850 is op de opgehoogde sterkte (zie kaartje 'Gebieden', 1*) gelokaliseerd. Van deze oorspronkelijke bebouwing is slechts weinig terug te vinden. De oude kern is grotendeels vervangen door aangepaste nieuwbouw.

1850-1900

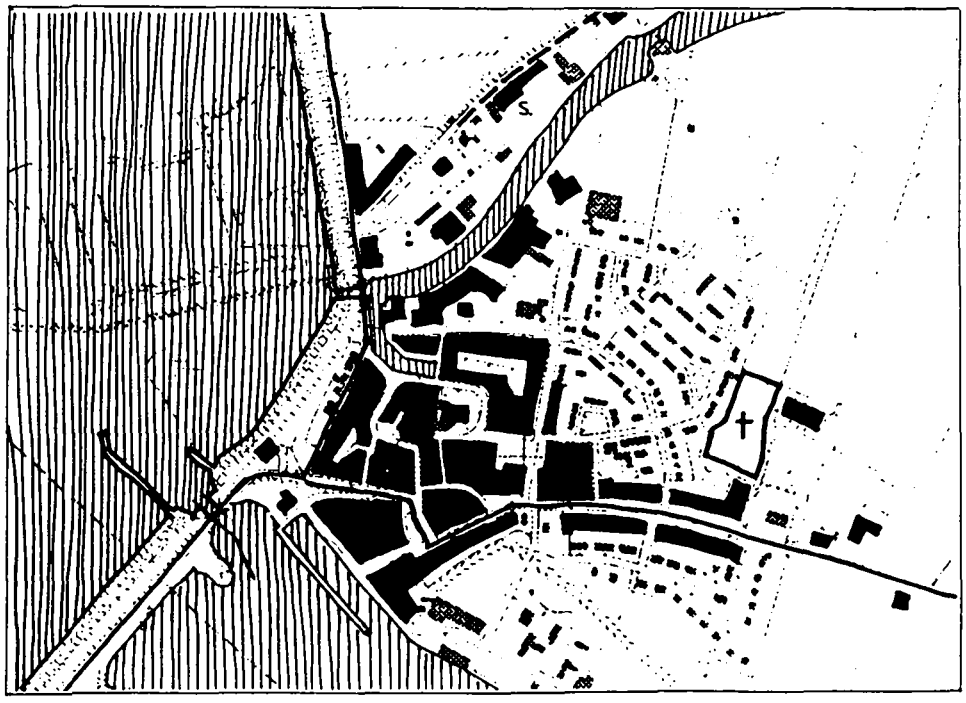
Tussen 1850-1900 verdubbelt de woningvoorraad zich. Deze uitbreiding vindt in eerste instantie in westelijke richting plaats, tussen de oude kern en de zeedijk. Een groot deel van deze bebouwing is nu verdwenen. Dankzij de aanleg van de sluis in 1877 kan de uitbreiding zich uitstrekken aan de andere kant van de 'Reitdiepdijk', aan de binnenhaven (zie kaartje 'Gebieden', 2*). De bebouwing is vrij kleinschalig van aard. Zij bestaat uit eenvoudige burger- en arbeiderswoningen, incidenteel vermengd met panden met een horeca- of winkelfunctie. De verdubbeling van de woningvoorraad vindt vooral zijn oorzaak in de groeiende bedrijvigheid (vis- en garnalenvangst) en de daarmee samenhangende industrie



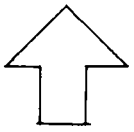
±1850



±1900



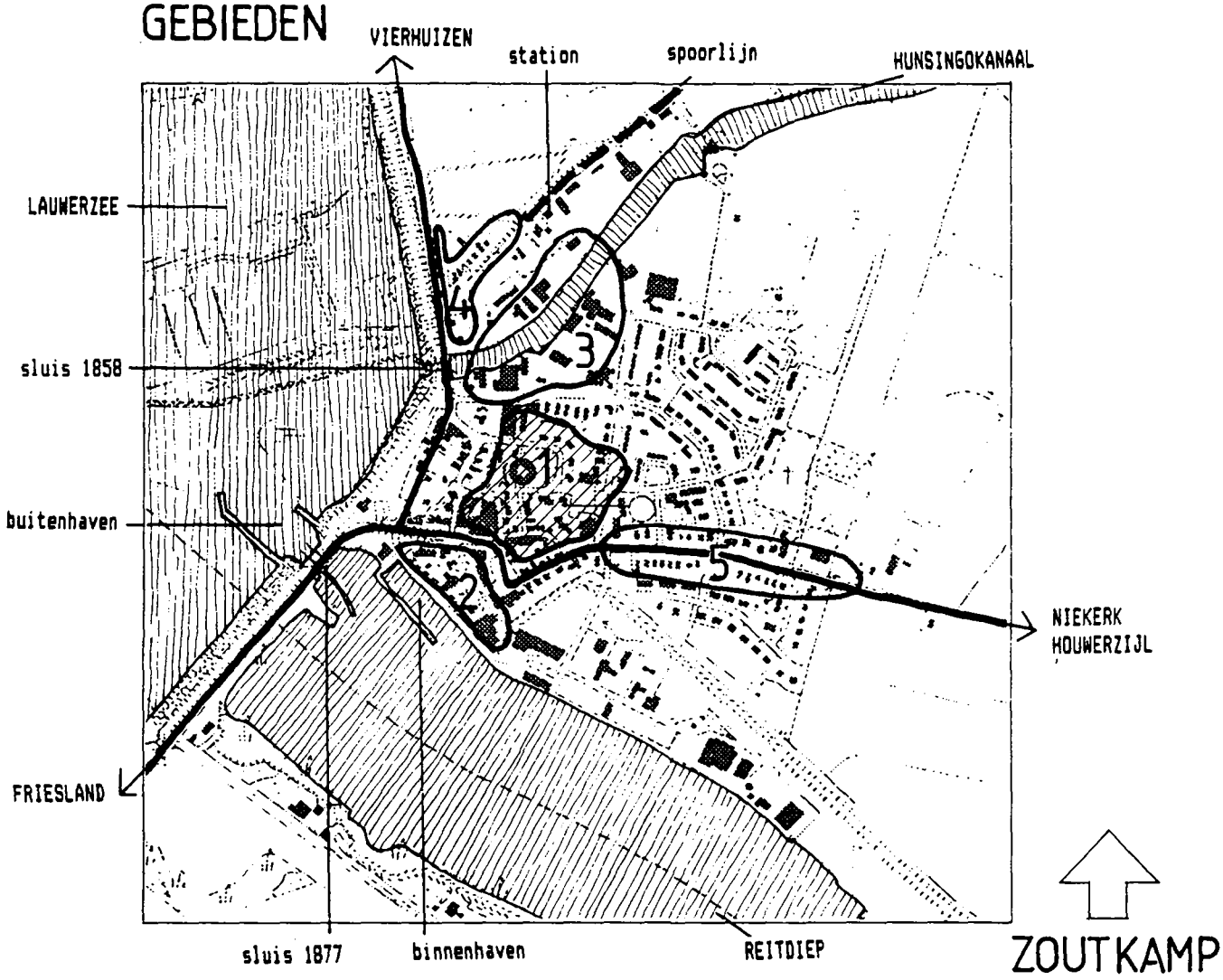
±1940



ZOUTKAMP

0 4

GEBIEDEN


VIERHUIZEN
station
spoorlijn
HUNSINGOKANAAL
LAUWERZEE
sluis 1858
buitenhaven
NIEKERK
HOUWERZIJL
FRIESLAND
sluis 1877
binnenhaven
REITDIEP
ZOUTKAMP
1
2
3
4
5

aan het Hunsingokanaal (zie kaartje 'Gebieden', 3) zoals bv. een scheepswerf (1860), een kalkbranderij (1864) en een stoomhoutzaagmolen (1874).

1900-1940

Tussen 1900-1940 groeit de woningvoorraad met ongeveer 40 panden. In 1922 krijgt Zoutkamp een spoorverbinding met Winsum. Het station wordt ten noorden van het dorp aan het Hunsingokanaal gebouwd. Gestimuleerd door de aanleg van het spoor wordt een deel van de groei van de woningvoorraad aan deze zijde van Zoutkamp gerealiseerd. Deze bestaat voornamelijk uit arbeiders- en burgerwoningen uit de jaren '20 en '30 (zie kaartje 'Gebieden', 4).

Het station staat er nog steeds, maar door een rigoreuze verbouwing na brand is het niet meer als zodanig herkenbaar; nog wel in vrij oorspronkelijke staat zijn de bijbehorende opslagplaats voor goederen en de woning voor het spoorpersoneel.

Aan de verharde uitvalsweg richting Niekerk (Churchillweg) wordt de rest van de woonhuizen geplaatst (zie kaartje 'Gebieden', 5). Dit zijn hoofdzakelijk arbeiders- en burgerwoningen in de stijl van de jaren dertig.

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

5.3 Verspreide bebouwing

De verspreide bebouwing bestaat uit boerderijen en bijbehorende arbeiderswoningen. Voor de bedijking werd de locatie bepaald door de hoogteligging van het gebied; op kwelderwallen en/of wierden werd het eerst gewoond. Na de eerste bedijking konden boerderijen ook 'los' in het veld worden gebouwd. Men verliet de wierden en kwelderwallen en vestigde zich pal achter de dijk. Door het recht van opstrek (zie hoofdstuk 3) was hier het meeste profijt te verwachten. In de negentiende eeuw werd de waterbeheersing van de lagere delen van de gemeente steeds beter en kon ook hier gebouwd worden.

Het oudere deel van de verspreide bebouwing bevond zich op wierden. Voorbeelden hiervan zijn: Menneweer, Midhalm, Elens, De Houw en Vliedorp. Vaak zijn hier nog enige boerderijen overgebleven of soms alleen nog een kerkhof (Vliedorp). Op de kwelderwallen lagen de boerderijen veelal in reeksen zoals de Hucht en de Klei, iets ten noorden van Ulrum.

Ook een locatie vormt de landzijde van dijken waar reeksen van boerderijen gevonden kunnen worden. Heel duidelijk is dit te zien bij het tracé van de oude dijk; doorlopend in de gemeente Kloosterburen ligt hier een reeks van boerderijen.

In de nieuwe polders (na 1800) zoals bv. de Westpolder de Nieuwe Zuurdijksterpolder zijn de boerderijen onafhankelijk van dijken of hoogteligging van de ondergrond gebouwd. In de Westpolder liggen de boerderijen aan de rechte weg die in de polder is aangelegd.

Kenmerkend voor deze gemeente is de welvaart die aan de boerderijen af te lezen is. De omslag van gras- naar bouwland heeft geresulteerd in de bloei van de landbouw en in een aangepast boerderijtype. Vooral de opslagcapaciteit van de schuur was van belang voor een rendabele bedrijfsvoering. Uit eenkapsschuren (van het Friese type) groeiden tweekaps-, of soms driekaps-schuren. Van een deel van de boerderijen werden de oorspronkelijke voorhuizen vervangen door 'villa's', vaak vrijstaand van de schuur.

Gekoppeld aan de welvaart van de landbouwbedrijven was de vraag naar arbeiders. Voor het merendeel vestigden dezen zich in het dorp, omdat vaak sprake was van seizoenarbeid en wisselende werkgevers. De boer had doorgaans maar een enkele vaste knecht in dienst. Voorheen woonde deze intern in een deel van de voorzijde van de schuur. Later kwam de arbeiderswoning vrij te staan van de boerderij. Voor toezicht op de schapen en de aanwas van het land van de boer, dat vaak doorliep

over meerdere bedijkingen, werden net achter de dijk zogenaamde 'herderswoningen' gebouwd. Van deze arbeiderswoningen is in deze gemeente geen enkel voorbeeld meer over.

Lauwersoog is gelegen op en nabij de dijk waarmee in 1969 de Lauwerszee wordt afgedamd. Het bestaat uit een binnen- en buitenhaven met bungalowpark.

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 (functie: wonen)

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

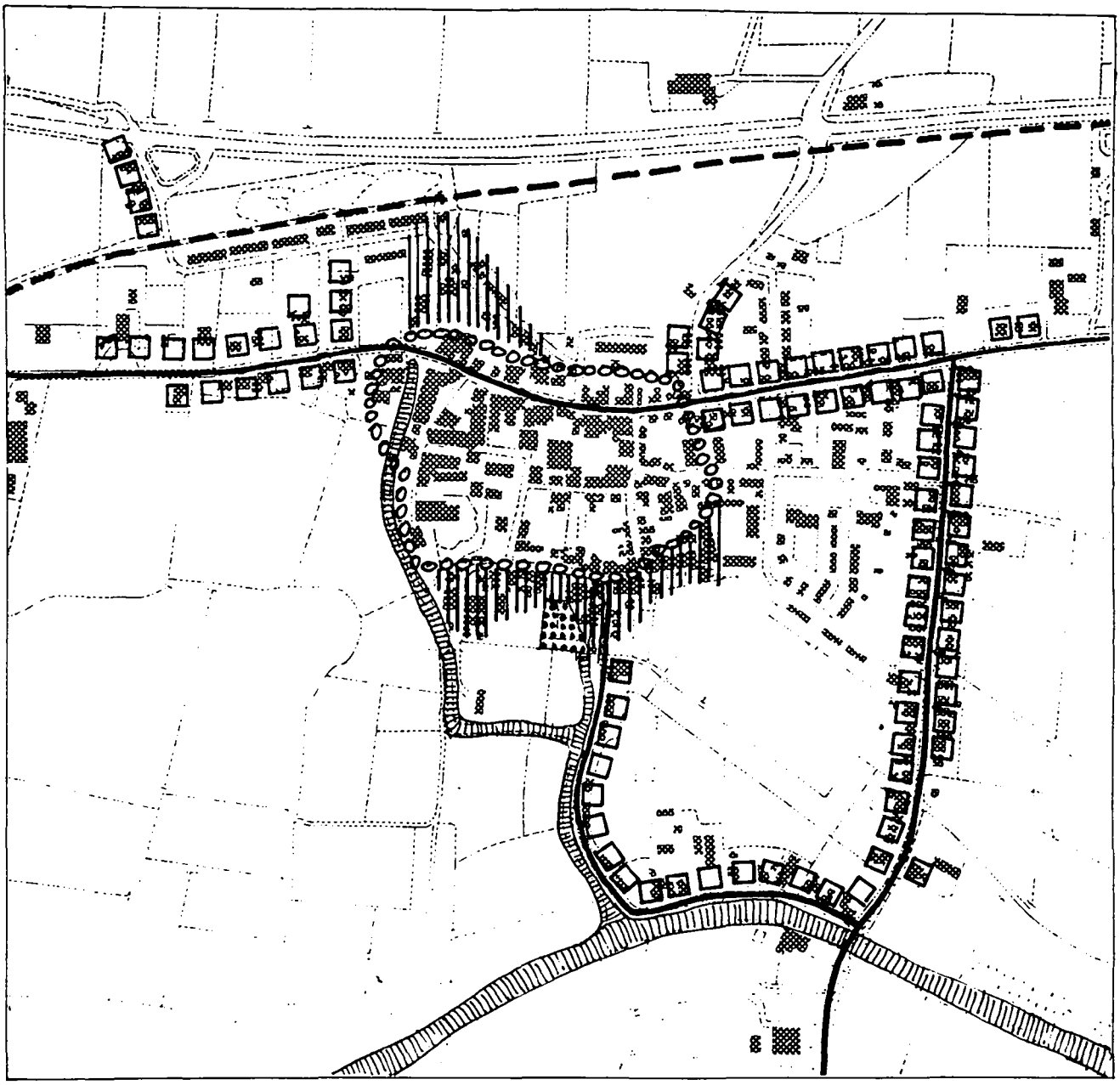
3 gebieden zonder woonfunctie
3.1 industriegebieden (functie: industrie/bedrijvigheid/handel/verkeer)
3.2 groene gebieden (functie: openluchtrecreatie, begraafplaatsen etc.)

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

In de gemeente Ulrum hebben alleen in Ulrum en Zoutkamp vermeldenswaardige uitbreidingen plaatsgevonden (zie 5.2, kaarten 'Gebieden' bij Ulrum en Zoutkamp). De stedebouwkundige typologieën van Ulrum en Zoutkamp zijn op de volgende pagina's 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

STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE



Niet stedelijk algemeen

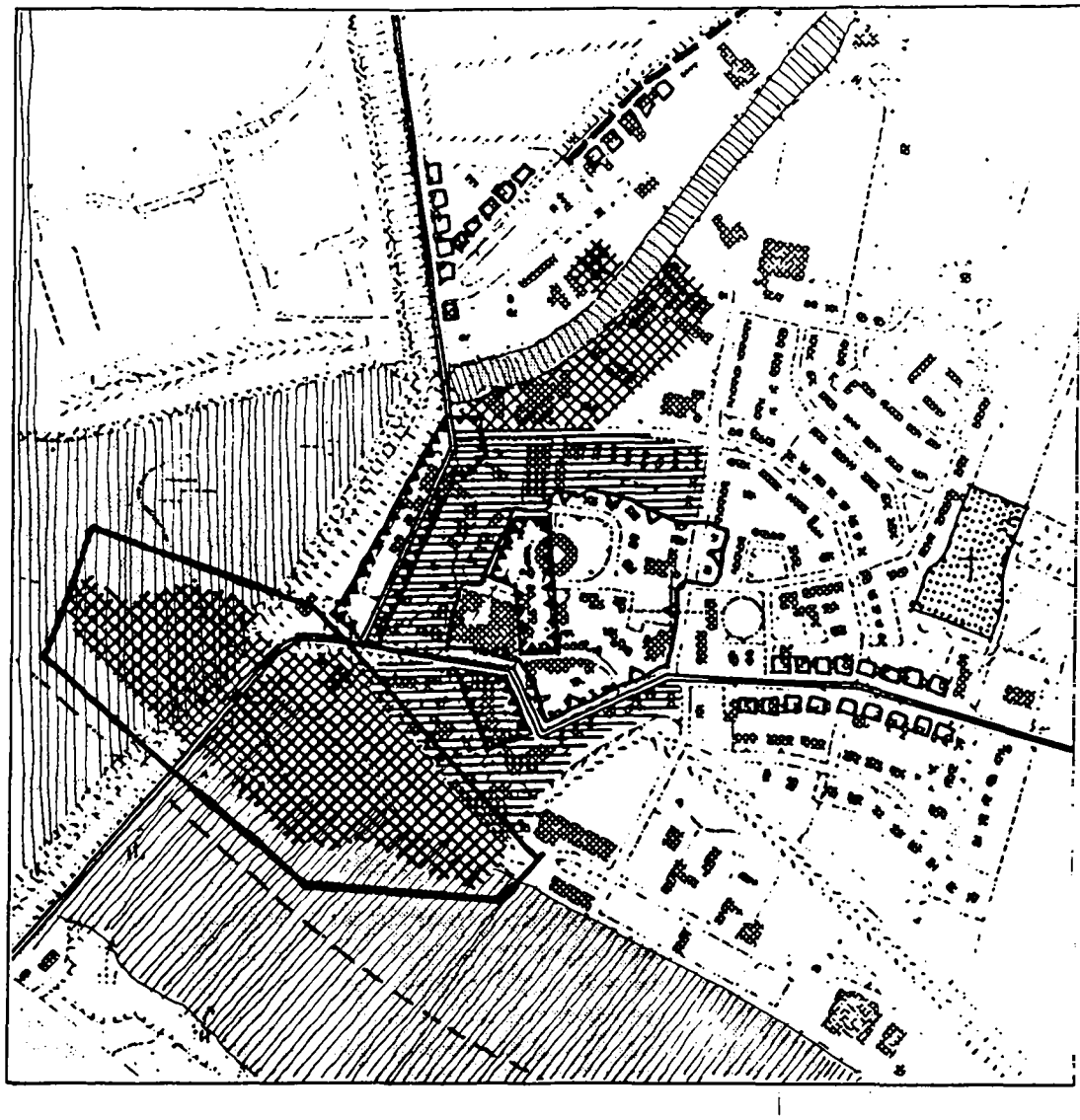
Groene gebieden (begraafplaats)

Lineaire ontwikkeling
Hoofdweg
Waterweg
Spoorlijn (tot 1942)
Bestaande kern voor 1850

ULRUM

0 100 250

STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE



Niet stedelijk algemeen

Industrie en bedrijven

Groene gebieden (begraafplaats)

Gebied met bijzondere waarde

Lineaire ontwikkeling

Hoofdweg

Waterweg

Voormalige spoorlijn

Bestaande kern voor 1850

Na 1940 gereconstrueerd

ZOUTKAM

0 100

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:
een gebied kan bijzondere waarde hebben vanwege zijn

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

In Zoutkamp is het havengebied rond de Reitdiepsluis aangewezen als bijzonder gebied. Het gebied omvat de Reitdiepsluis met sluiswachterswoning en brug, en een binnen- en een buitenhaven met pieren en kades (zie kaartje stedebouwkundige typologie).

Zoutkamp: Havengebied rond Reitdiepsluis

Na aanleg van de Reitdiepsluis in 1877 werd de verbinding Zoutkamp met de provincie Friesland tot stand gebracht. Er werd een brug over de sluis aangelegd en in 1880 werd de weg Zoutkamp-Nittershoek aanbesteed.

Door de afsluiting van de zee moesten er een binnen- en een buitenhaven worden gebouwd voor de vissersschepen. De buitenhaven bestaat uit een lange en een korte pier en de binnenhaven uit een lange pier met een kade. Het zo ontstane gebied vormt een karakteristieke beëindiging van het dorp Zoutkamp.

Historisch gezien is de aanleg van de sluis van belang vanwege haar betekenis voor de regulering van de afwatering in de provincie Groningen. Daarnaast is ze bepalend geweest voor de huidige structuur van het dorp. De activiteiten rond het havengebied hebben geleid tot een groeiende bedrijvigheid in de directe omgeving, vooral van horeca-gelegenheden en bedrijfjes die iets met de visserij te maken hebben.

Na de afsluiting van de Lauwerszee in 1969 is de vissershaven verplaatst naar Lauwersoog. De sluis staat

vanaf die tijd open. De haven wordt nu voornamelijk voor recreatieve doeleinden gebruikt. Het havencomplex verkeert in goede staat. In 1981 is men begonnen met renovatie en reconstructie van het geheel. In het navolgende staan de criteria op grond waarvan tot aanwijzing van bijzonder gebied is overgegaan.

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden

Gebied 1 Havengebied Zoutkamp

I Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:

1 kwaliteit van het ruimtelijk concept
2 betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/ voorzieningen
3 betekenis vanwege architectonische/architectuur-historische kwaliteiten
4 betekenis vanwege specifieke vorm voor specifiek functionele ontwikkeling. +

II Bijzondere historische betekenis, zoals:

1 structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling +
2 betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken
3 betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering).

III Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:

1 betekenis als onderdeel van een groter geheel +
2 betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving +
3 betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel. +

IV Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten) ±

V Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten) +*

* op regionale schaal
** op locale schaal

6.3 Inventarisatie van de bouwkunst

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

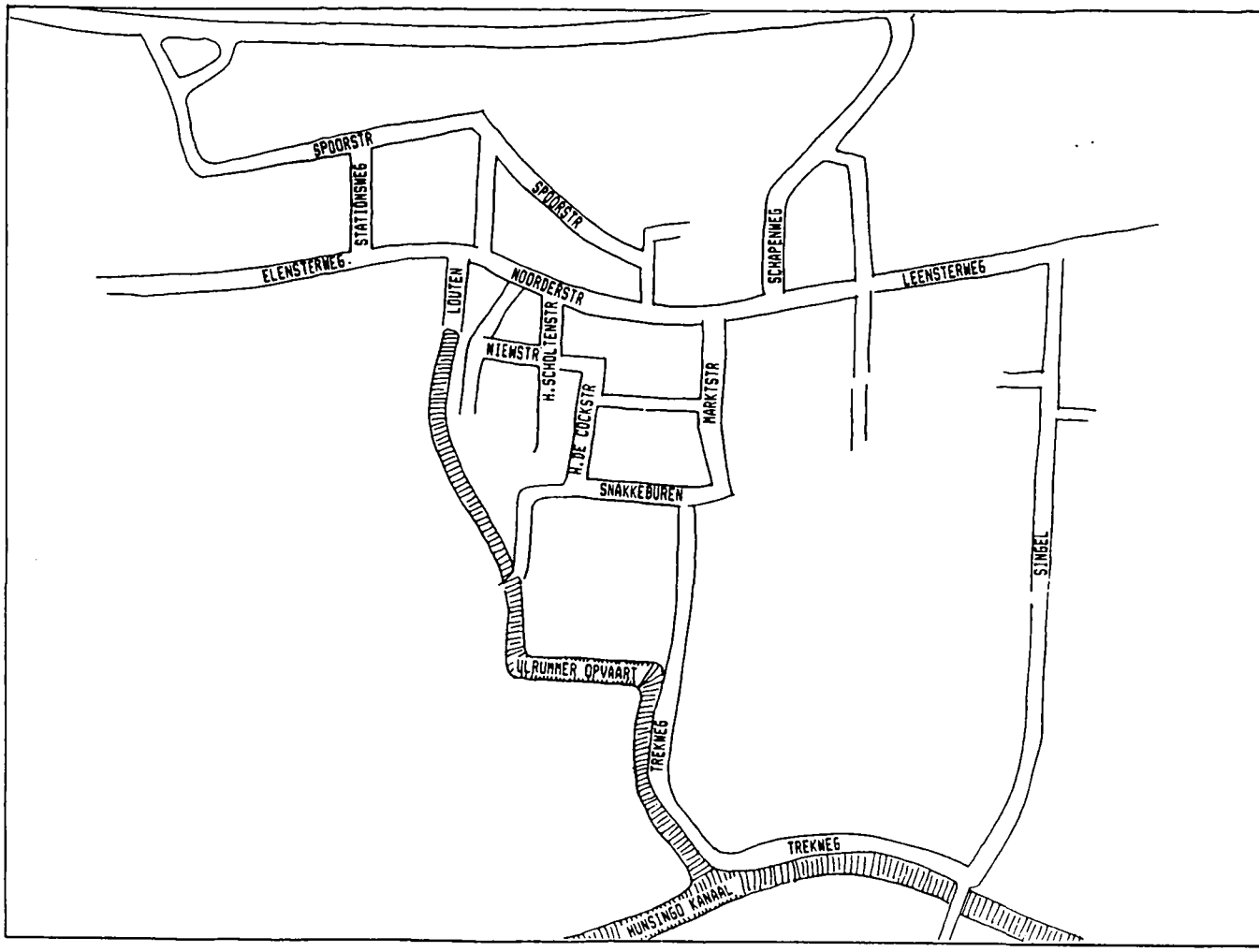
Om het wat overzichtelijker te maken is voor de inventarisatie in de provincie Groningen een onderscheid gemaakt tussen twee categorieën objecten/complexen:

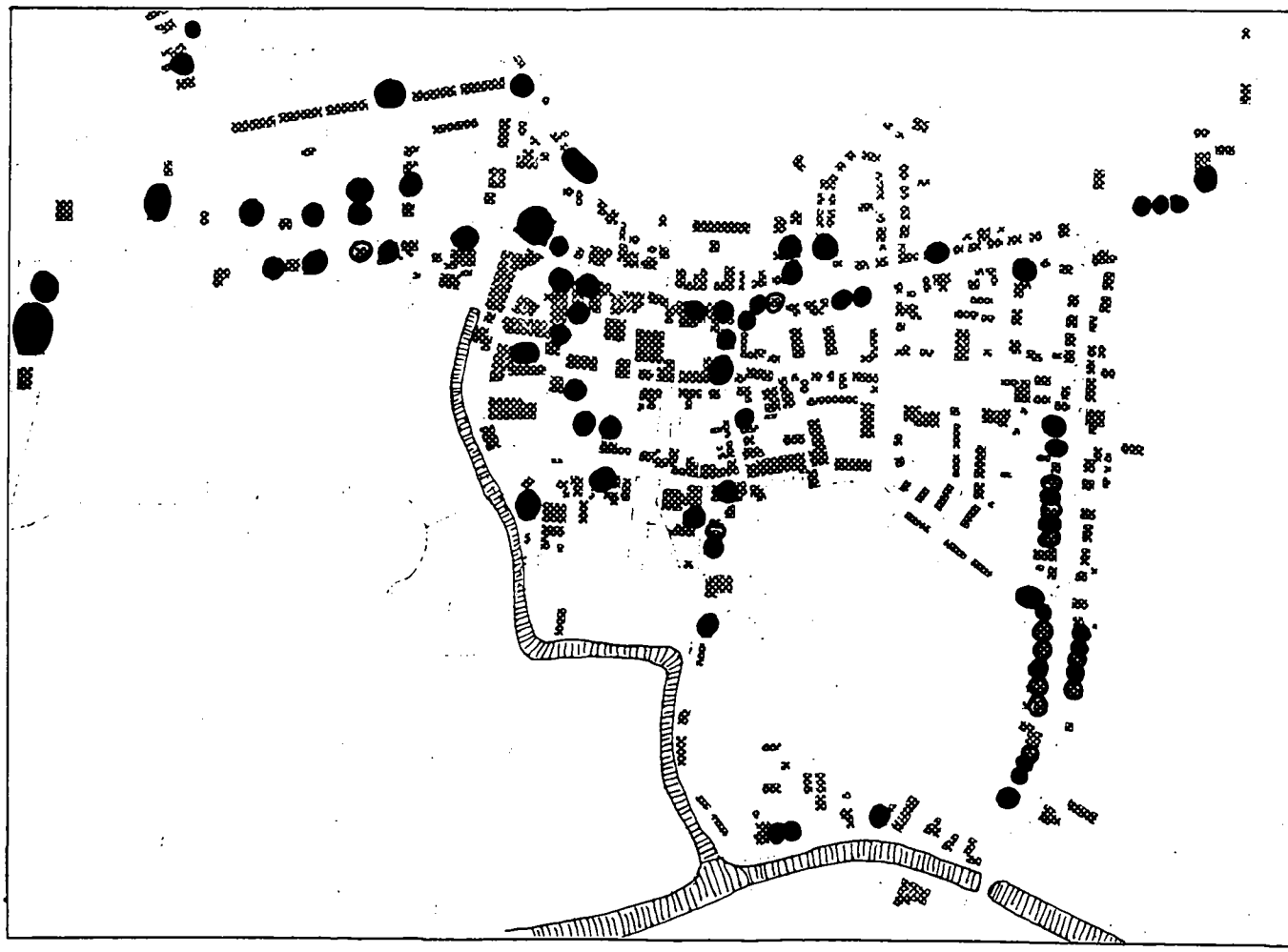
1 die objecten/complexen die een sociaal, economisch of cultuur-historisch belang vertegenwoordigen. Binnen deze categorie vallen objecten/complexen als fabrieken, scholen, kerken, bruggen, boerderijen etc.

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

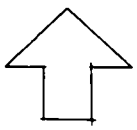
Als algemene regel bij de selectie van deze twee categorieën bouwwerken geldt dat ze gaaf moeten zijn. Dat wil zeggen, er mogen aan het bouwwerk geen ingrepen hebben plaatsgevonden die het in zijn grondvorm hebben aangetast. (Gaaf betekent dus niet per se: goed onderhouden.) Er zijn natuurlijk uitzonderingen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

Op de volgende pagina's staan kaartjes waarop de geïnventariseerde objecten met een stip zijn aangegeven. De resultaten van de objectinventarisatie in de gemeente Ulrum zijn verzameld in een aparte bijlage (Inventarisatie van de Bouwkunst) waarin zijn opgenomen een volledige uitdraai van de inventarisatieformulieren, een afbeelding van alle geïnventariseerde objecten en een lijst met de adressen van de panden.



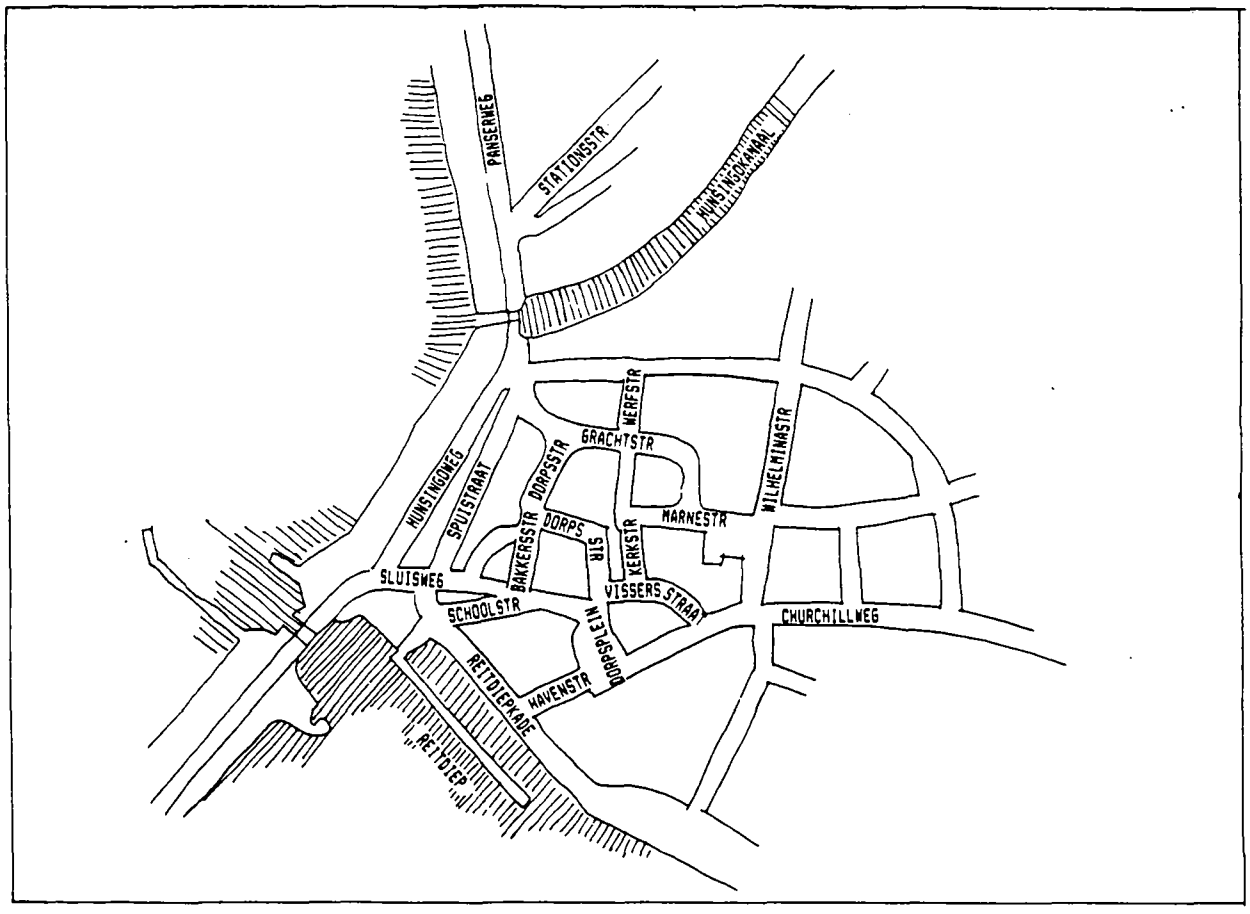


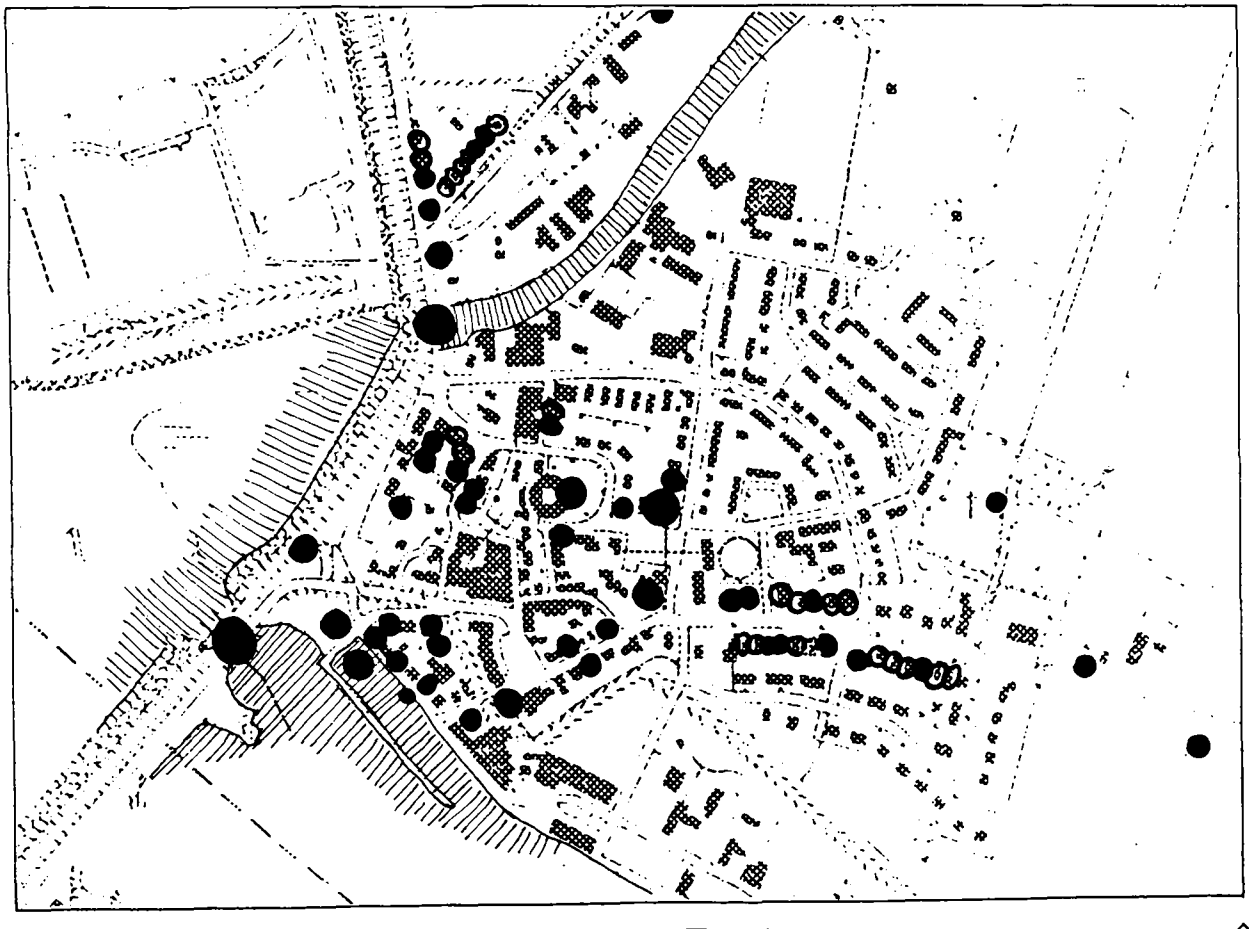
GEINVENTARISEERDE OBJECTEN



ULRUM

0 100 25

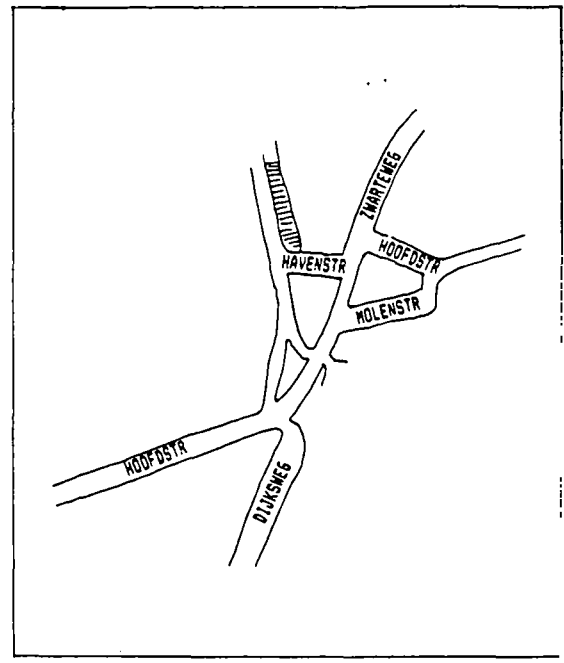




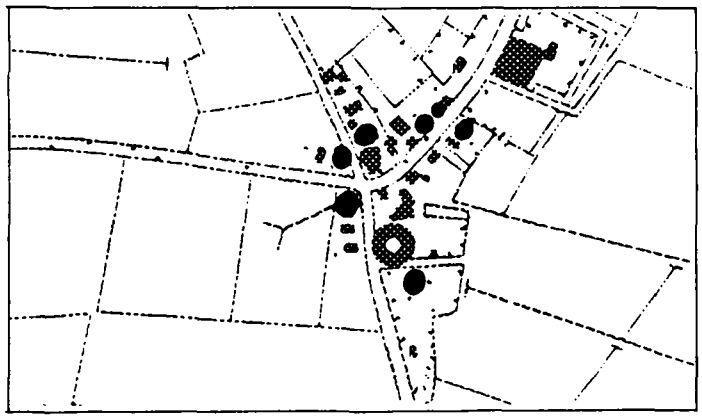
GEINVENTARISEERDE OBJECTEN

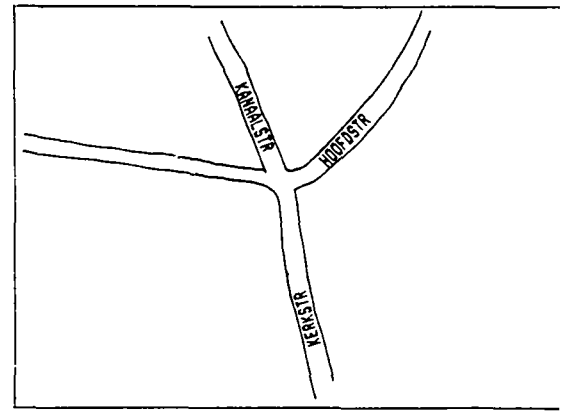
ZOUTKAM

0 100

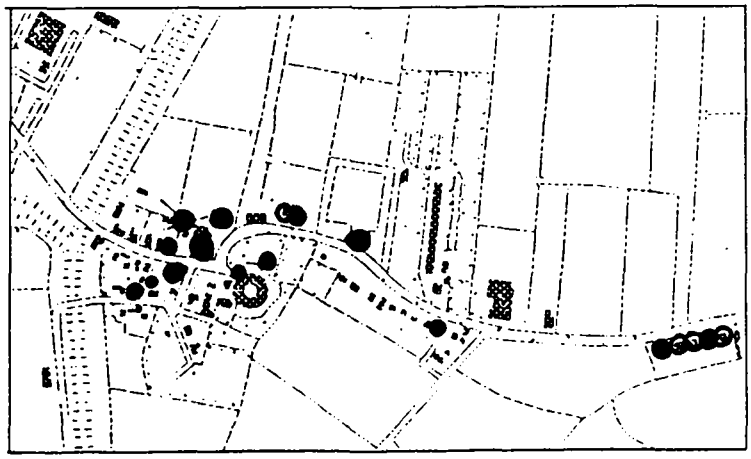


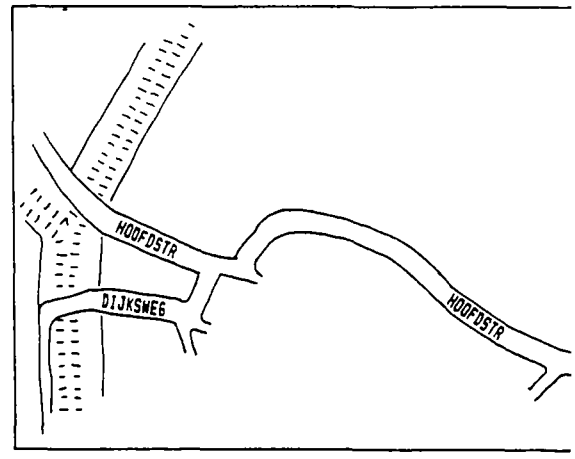
HOUWERZIJL





NIEKERK

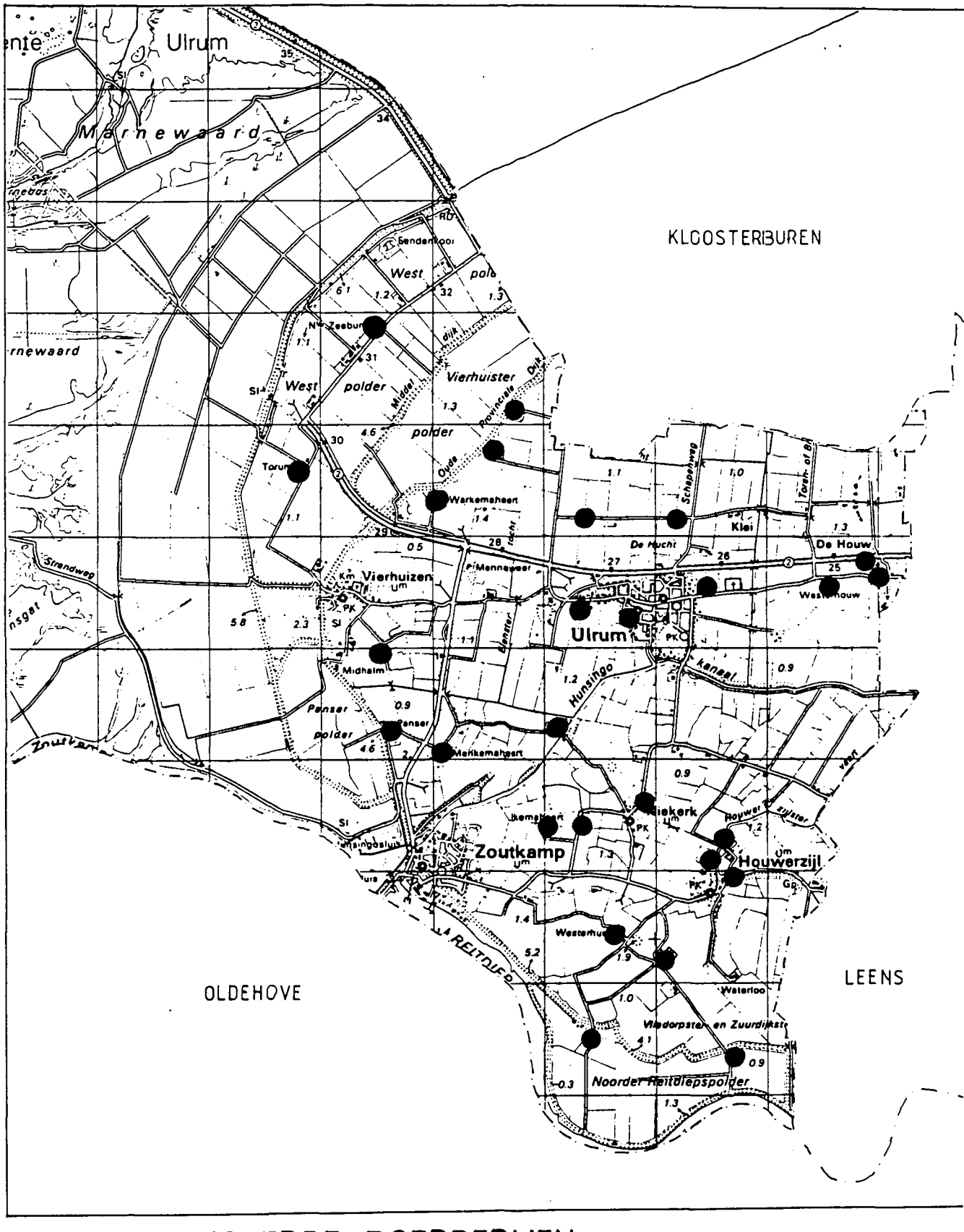




GEINVENTARISEERDE OBJECTEN

VIERHUIZE:

0 100 25



GEINVENTARISEERDE BOERDERIJEN

Literatuurlijst

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

- Fysische geografie, botanie en ornithologie. Noord-Groningen - Vierendeel, Provinciaal Planologische Dienst, 1985

- Gedenkboek 1841-1941. De Vereniging ter bevordering van Landbouw en Nijverheid te Leens 1941.

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

- Havik, P.W., Boerderijen in Groningen. Stad en Lande Historische Reeks. Stichting Matrijs Utrecht, 1988.

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

- Integraal Structuurplan Noorden des Lands. Deelrapport 15: Marne en Reitdiepdal. Provinciale Planologische Dienst Groningen, 1982.

- Nieuwe werken te Zoutkamp. Provinciale Waterstaat Groningen, 1982.

- Olthoff, T., Trams en tramlijnen, de paardetrams in noord en oost Nederland, Rotterdam 1976.

- Provinciale almanak voor Groningen 1983.

- Raamplan waterwegen provincie Groningen. Provincie Groningen, 1978.

- Zonderman, J.W., Kerken met een leeuw in de gemeente Ulrum, Ulrum 1983.

- Zijlma, I.H., De boerderijen in de Marne. De Vereniging ter bevordering van Landbouw en Nijverheid te Leens, 1966.

kaarten:

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

- Kaart van alle bevaarbare vaarten en kanalen in de provincie Groningen. Kater, J., Provinciale Waterstaat Groningen

- Topografische kaart 1853, 1:50000.

- Topografische kaart 1905-1907, 1:25000.

- Topografische kaart 1933, 1:25000.