AANVULLING GEMEENTEBESCHRIJVING VEENDAM

Inleiding

In de jaren 1988-1991 heeft in de gehele provincie Groningen het Monumenten Inventarisatieproject (MIP) plaatsgevonden. Het MIP is een landelijk project van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg met als doel waardevolle bouwkunst en stedebouw uit de periode 1850-1940 te inventariseren. Het MIP heeft zijn vervolg gekregen in het Monumenten Selectie Project (MSP). In het MSP zullen uit de inventarisatie van het MIP nieuwe van rijkswege beschermde monumenten en gezichten worden geselecteerd. In de provincie wordt het MSP, dat in augustus 1994 van start is gegaan, uitgevoerd door Welstandszorg Groningen.
Voor Oost-Groningen is de inventarisatie van waardevolle cultuurhistorische objecten in het kader van de Herinrichting Oost-Groningen en de Gronings-Drentse Veenkoloniën grotendeels overgenomen. Omdat de Herinrichting-inventarisatie andere criteria hanteerde dan het MIP, bleek een herinventarisatie, een Her-MIP, nodig ten einde een goede selectie van nieuwe rijksmonumenten en beschermde gezichten te kunnen uitvoeren. Deze herinventarisatie, die in de jaren 1993-1994 is uitgevoerd, heeft geresulteerd in groot aantal nieuw geïnventariseerde objecten en de aanduiding van nieuwe gebieden met bijzondere waarde.

Voor de gemeente Veendam betekent dit dat er tijdens het Her-MIP zo'n 80 % meer objecten (totaal circa 721) zijn geïnventariseerd en er naast het bijzonder gebied Tusschendiepen twee nieuwe gebied(en) met bijzondere waarden zijn aangewezen, namelijk 'Bocht en Boven Oosterdiep' en 'Wildervank'. Teneinde de gemeentebeschrijvingen die tijdens het MIP zijn geproduceerd volledig te laten zijn, is deze aanvulling verschenen, waarin de nieuw aangeduide gebieden met bijzondere waarde worden beschreven.

Aanvulling gemeentebeschrijving Veendam

6.2. Gebieden met bijzondere (stedebouwkundige) waarde

Op basis van de lokale inventarisatie (zie 6.3) en het stedebouwkundig veldonderzoek (zie 6.1) 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 Veendam zijn drie gebieden met bijzondere waarden aangeduid: Tusschendiepen (in de gemeentebeschrijving aangeduid als 'Uitbreiding 1910-1916'), Bocht Oosterdiep/Noordelijk deel Boven Oosterdiep en Wildervank.

Gebied 1: Tusschendiepen

Beschrijving en waardering zie bestaande gemeentebeschrijving.

Gebied 2: Bocht en Boven Oosterdiep

Het bijzonder gebied 'Bocht en Boven Oosterdiep' omvat de gehele Bocht Oosterdiep aan weerszijden en het Boven Oosterdiep aan weerszijden vanaf de Bocht Oosterdiep in het noorden tot aan het Middenverlaat in het zuiden. Het Oosterdiep is gegraven in 1647 en maakt deel uit van het trechtervormige kanalenstelsel dat de ruimtelijke structuur van Veendam vormt. Het Oosterdiep zorgde vroeger met het Beneden Dwarsdiep, Beneden en Boven Westerdiep, Meedenerdiep en Muntendammerdiep voor een verbinding van het Winschoterdiep in het noorden met het Stadskanaal in het zuiden.

Het bijzonder gebied illustreert de Veenkoloniale welvaart aan het einde van de vorige en het begin van deze eeuw zeer goed. In 1850 was het Oosterdiep aan weerszijden reeds geheel bebouwd en vooral de Bocht Oosterdiep vervulde een centrumfunctie. De doorgaande weg lag aan de westzijde van het Oosterdiep, de drukke zijde. De stille kant, de oostzijde, werd door middel van talloze draai- en ophaalbruggen, waaronder de Sarabrug, ontsloten. Langs dit deel van het Oosterdiep stonden de grotere woonhuizen en kapiteinswoningen en verschenen naast de scheepshellingen en houtzagerijen steeds meer andere bedrijven.

In de tweede helft van de 19de eeuw verdween de agrarische bebouwing in het bijzonder gebied vrijwel geheel. Aan de drukke kant van het Oosterdiep, de westzijde, werden toen veel statige villa's en woon-winkelpanden in eclectische stijl gebouwd. De bebouwing aan de stille zijde had een wat kleinschaliger karakter. Na de eeuwwisseling bouwden Veenkoloniale industriëlen aan de stille kant van het Boven Oosterdiep en deels aan de westzijde van de Bocht Oosterdiep kapitale villa's. Het deel van de Bocht Oosterdiep tussen de Veenlustklap in het noorden en de brug naar de Achterstad in het zuiden werd toentertijd ook wel 'Gouden Eiland' genoemd.

Behalve villa's lag aan het Oosterdiep ook een aantal bedrijven. Vlak bij het Middenverlaat, nabij de in 1845 gebouwde katholieke kerk, vestigden zich aan de westzijde de grofsmederij en machinefabriek van Holthuis (later Trip) en de metaalfabriek van Duintjer. Aan de oostzijde stonden een stuk of drie aardappelmeelfabrieken en een cartonnagefabriek.

Anno 1994 is er nog veel van het rijke bebouwingsbeeld uit de periode 1850-1940 terug te vinden. Hoewel enkele villa's zijn verdwenen of verbouwd, verkeren de meeste nog in een gave staat en hebben bovendien een meer dan gemiddelde architectuurhistorische waarde. Ook zijn er nog een paar kapiteinswoningen overgebleven; de scheepshellingen zijn echter verdwenen. Van de bedrijven staan de metaalfabriek van Duintjer en de machinefabriek van Holthuis staan er nog, waarvan de laatste in een redelijk oorspronkelijke staat verkeert. Markant in het ruimtelijk beeld zijn nog steeds het Middenverlaat dat van oudsher de scheiding tussen Veendam en Wildervank markeert, en de vele draai- en ophaalbruggen. De bebouwing langs dit gedeelte van het Oosterdiep is om zijn cultuurhistorische, ruimtelijk-historische en architectuurhistorische waarden als bijzonder gebied aangeduid.

Gebied 3: Wildervank

Wildervank ligt ten zuiden van Veendam en is ontstaan langs het Boven Oosterdiep en het Boven Westerdiep die zich vanaf het Middenverlaat tot aan het Stadskanaal uitstrekken. Het Westerdiep is in 1649 op een afstand van ongeveer 125 meter parallel aan het Oosterdiep dat uit 1647 dateert, gegraven. Beide kanalen zorgden samen met het Beneden Westerdiep, Beneden Oosterdiep, Beneden Dwarsdiep, Meedenerdiep en Muntendammerdiep voor een verbinding van het Winschoterdiep met het Stadskanaal.

In eerste instantie concentreerde de bebouwing van Wildervank zich vooral langs het noordelijke deel van het Boven Oosterdiep, aansluitend op de bebouwing van Veendam. Aan de stille buitenzijden van beide diepen, d.w.z. de westkant van Boven Westerdiep en de oostkant van Boven Oosterdiep, lagen vooral boerderijen. In het gebied tussen beide kanalen lag een wat kleinschaligere woonbebouwing.

In de tweede helft van de 19de eeuw bevond het centrum van Wildervank zich aan de noordwestzijde van het Boven Oosterdiep. Hier bevonden zich de winkels, de scholen, de N.H. kerk uit 1663 en het gemeentehuis. Langs de drukke zijde van het Boven Oosterdiep reed van 1880 tot 1920 de tram van de E.G.T.M., later de O.G.. Aan de oostzijde van het Boven Oosterdiep ter hoogte van het centrum was industrie gevestigd, waaronder enkele scheepswerven, een aardappelmeelfabriek en een steenfabriek. De bebouwing langs de 'overige' stille kanten had een overwegend agrarisch karakter.

Na de eeuwwisseling verdichtte de bebouwing zich meer en meer. De zuidelijke uiteinden van zowel het Wester- als Oosterdiep werden echter niet zo dicht bebouwd als het overige deel van Wildervank. Iets ten noorden van de N.H. kerk werd in 1911 naar een ontwerp van architect Tjeerd Kuipers een nieuwe gereformeerde kerk gebouwd. De industrie breidde zich uit met onder andere de tricotagefabriek van Wilmink (afgebroken). Ten oosten van het Boven Oosterdiep werd in de jaren dertig ter hoogte van het centrum een kleine uitbreiding gerealiseerd.

De structuur van het dubbele kanalenstelsel van Wildervank is tot op heden goed bewaard gebleven. Beide diepen liggen geheel open. De beweegbare bruggen naar de boerderijen aan de westzijde van het Westerdiep zijn echter vervangen door dammen. Tevens is onlangs ten behoeve van de vaarrecreatie een dwarsverbinding tussen Boven Wester- en Oosterdiep gegraven. Van de wijken die op beide hoofddiepen uitmonden is een groot deel

nog aanwezig, hoewel een aantal gedeeltelijk gedempt is. De kwaliteit van de bebouwing aan weerszijden van beide kanalen is wisselend te noemen. In sommige delen is het karakter van de periode 1850-1940 beter bewaard gebleven dan in andere gedeelten. De aanduiding van Wildervank als bijzonder gebied is vooral te danken aan de redelijk grote gaafheid van deze unieke veenkoloniale structuur. In heel Noord-Nederland, en voor zover bekend ook niet daarbuiten, is geen evenbeeld te vinden.

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarde 2 en 3

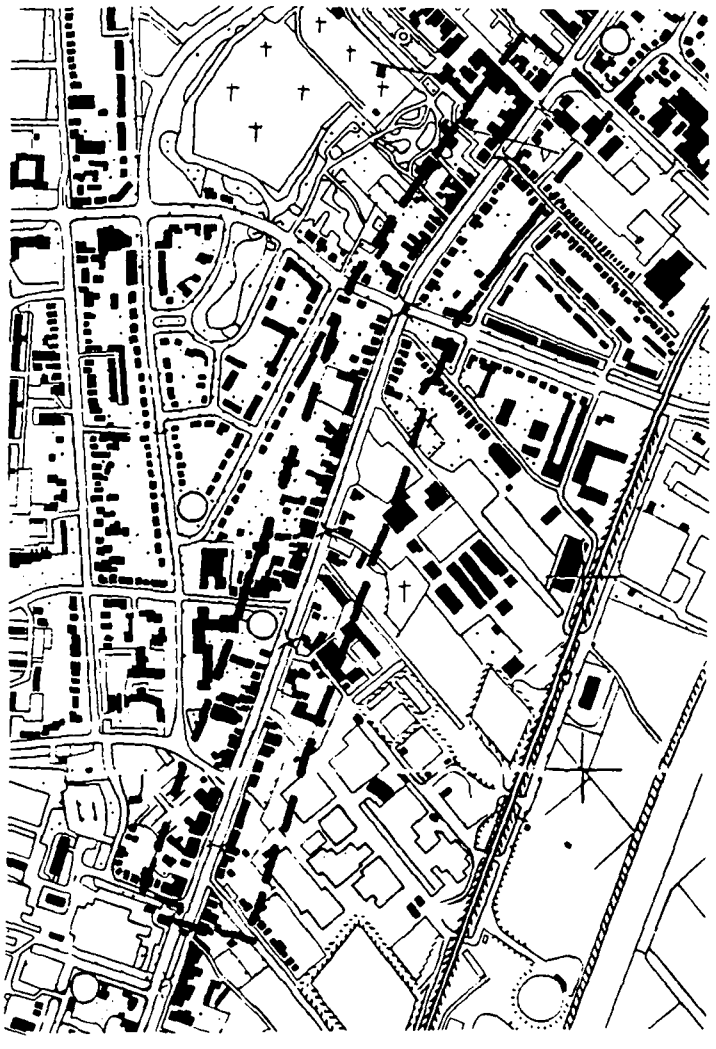
Criteria :		Gebied 2	3
I.	Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:		
1.	kwaliteit van het ruimtelijk concept;		
2.	betekenis vanwege verkaveling/ *inrichting/voorzieningen;*	+/-	+
3.	betekenis vanwege architectonische/ architectuur-historische kwaliteiten;	+	+/-
4.	betekenis vanwege specifieke vorm voor specifiek functionele ontwikkeling.	+	
II.	Bijzondere historische betekenis, zoals:		
1.	structuur, bestemming of verschijnings-vorm 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 onder I t/m III genoemde kwaliteiten)	+	+/-
V.	Zeldzaamheid (van de onder I t/m III genoemde kwaliteiten)	+*	+

* op regionale schaal

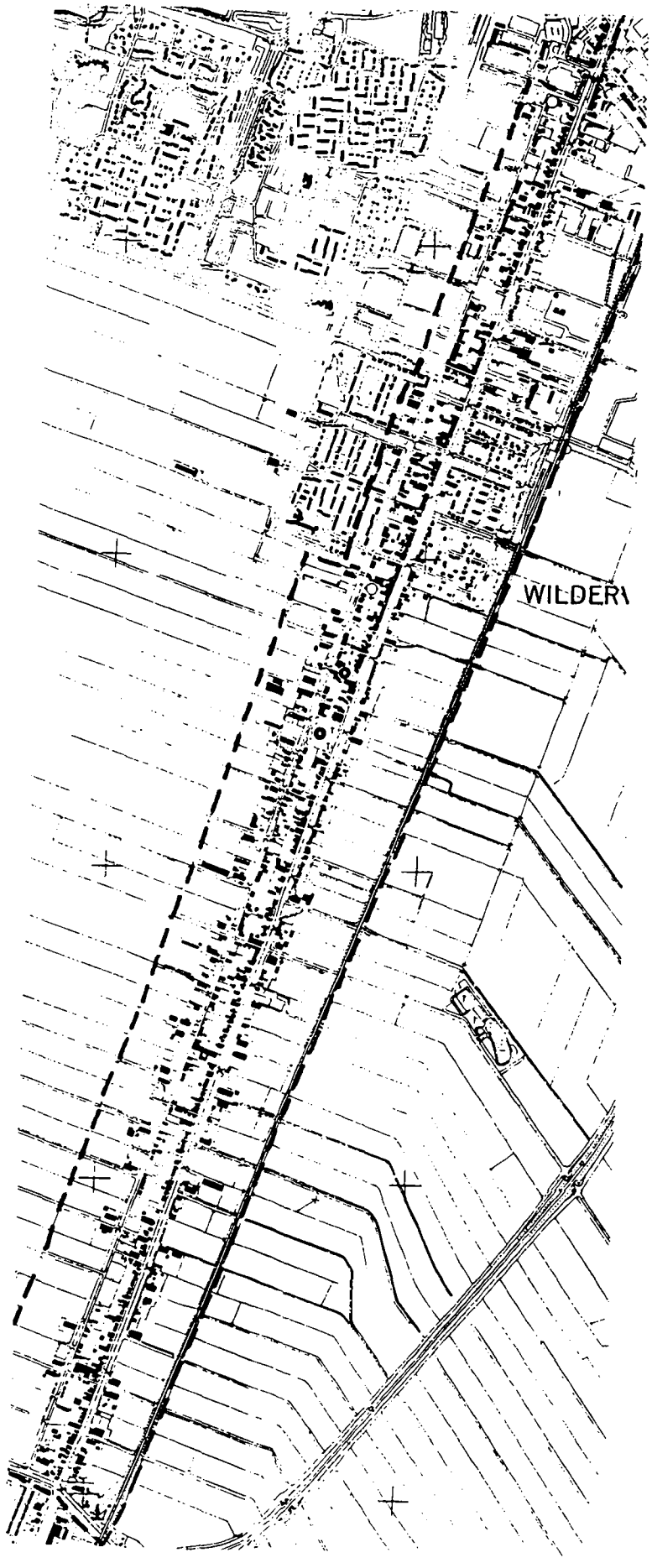
VEENDAM

BIJZONDER GEBIED 2

BOCHT EN BOVEN OOSTERDIEP



500 M



VEENDAM

BIJZONDER GEBIED 3

WILDERVANK

1 KM

VEENDAM

gemeentebeschrijving
regio Veenkolonien

Monumenten Inventarisatie Project provincie Groningen

colofon

uitgever : Provincie Groningen

samenstelling : P. Harkema
M.H. Panman

eindredactie
en lay-out : L. Hacquebord

INLEIDING

De gemeentebeschrijving van Veendam 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 Veendam 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 VEENDAM.....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.....8

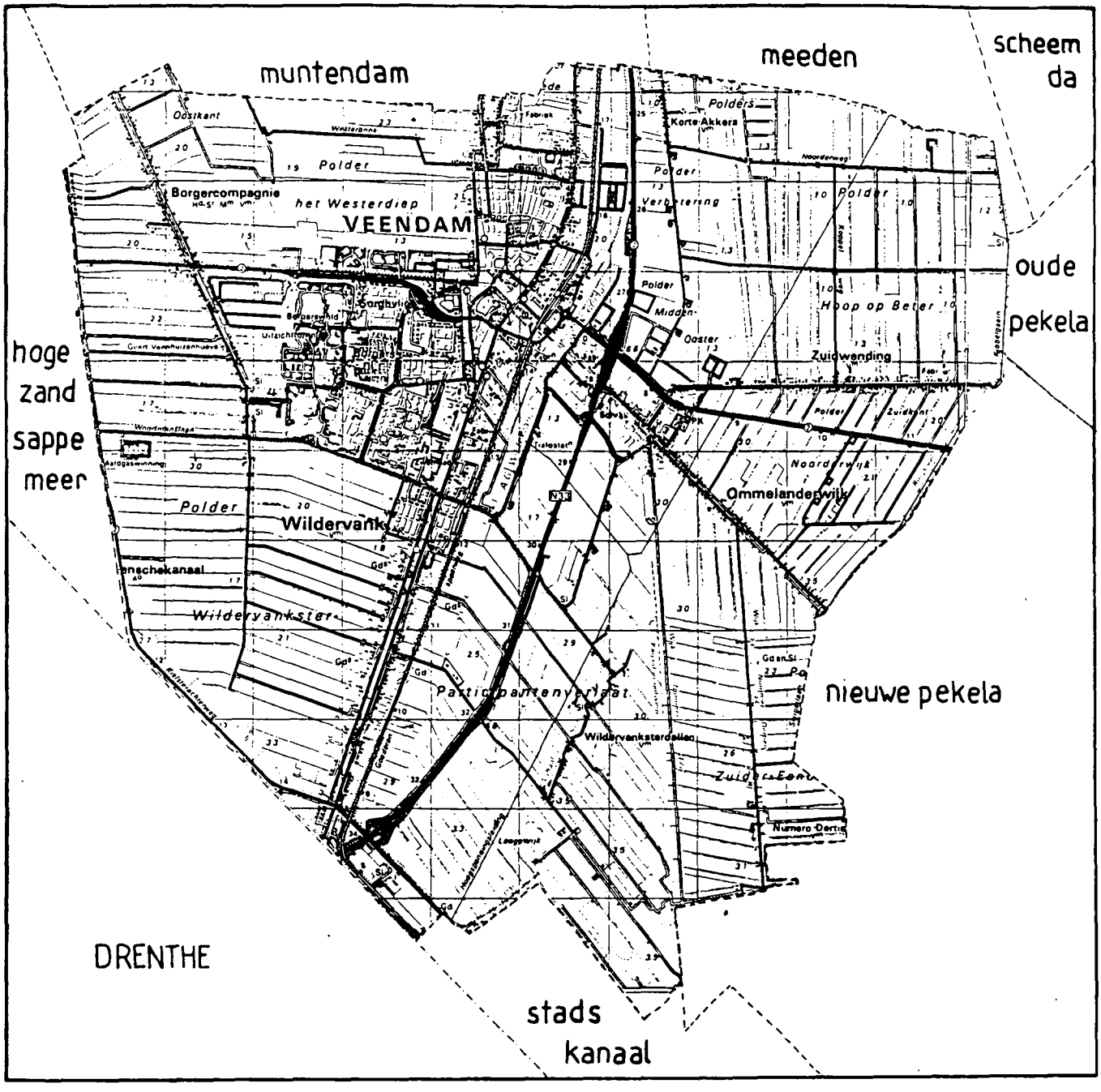
4 Infrastructuur.....10
4.1 Landwegen.....10
4.2 Waterwegen.....10
4.3 Tram- en spoorwegen.....12
4.4 Overig vervoer.....14

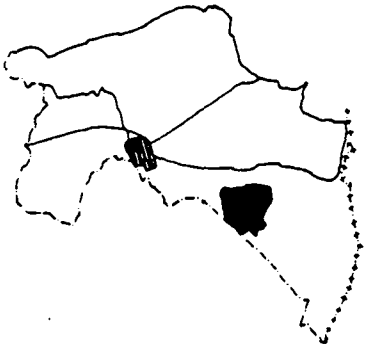
5 Nederzettingsstructuur.....15
5.1 Algemeen.....15
5.2 Nederzettingsstructuur per dorp.....17
- Veendam.....17
- Wildervank.....20
- Bareveld.....22
- Borgercompagnie.....22
- Ommelanderwijk.....23
- Zuidwending.....23
5.3 Verspreide bebouwing.....24

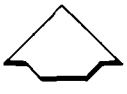
INVENTARISATIERESULTATEN

6 Inventarisatie stedebouw en bouwkunst.....25
6.1 Stedebouwkundig veldonderzoek.....25
6.2 Gebied met bijzondere (stedebouwkundige) waarden.....26
6.3 Inventarisatie van de bouwkunst.....29

LITERATUUR.....30







GEMEENTE
VEENDAM

2,5 km

GEMEENTEBESCHRIJVING VEENDAM

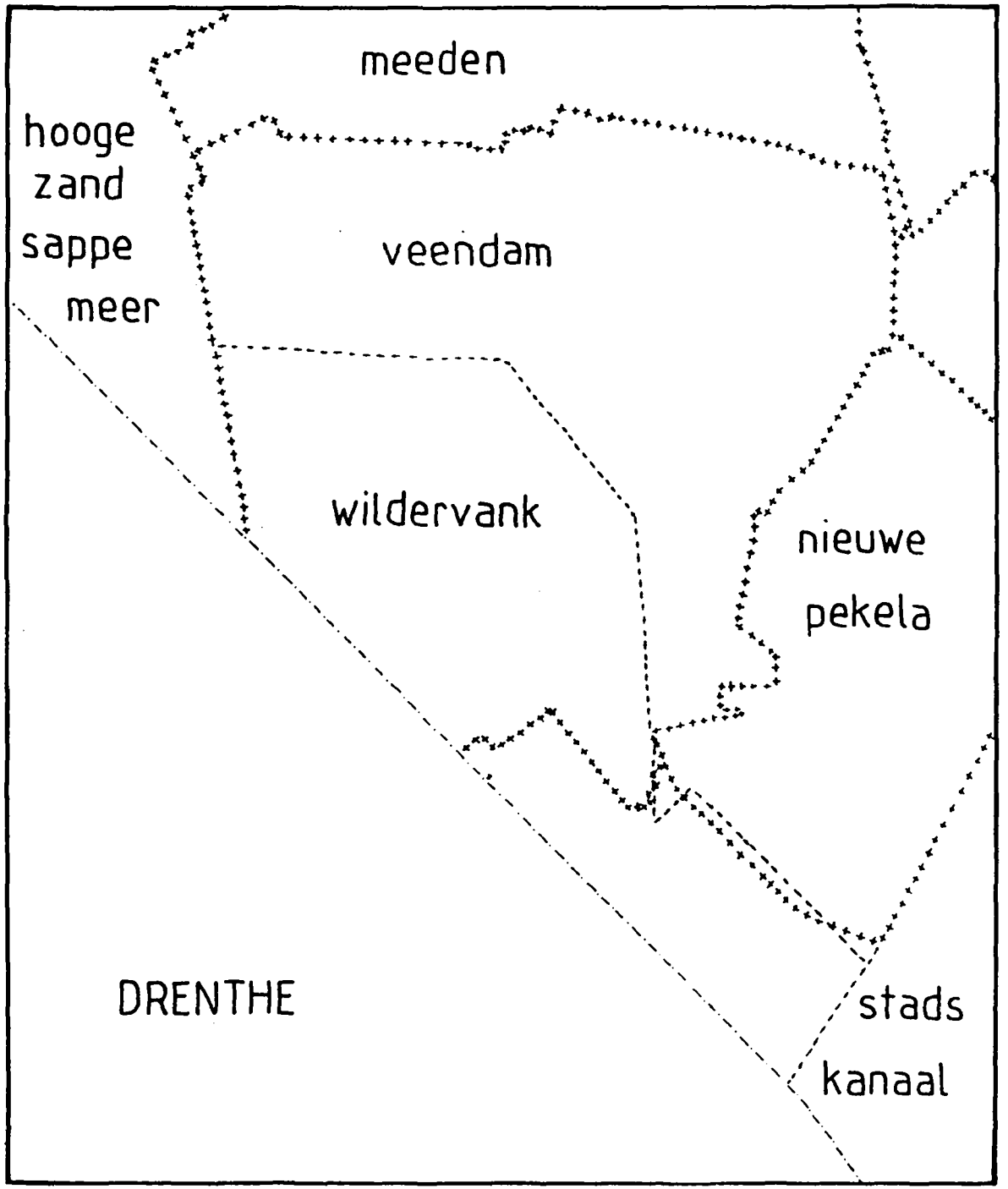
1 Ligging

De gemeente Veendam ligt in het zuidoosten van de provincie Groningen, ten zuidoosten van de stad Groningen.
Het gebied wordt in het noorden begrensd door de gemeenten Muntendam en Meeden, in het oosten door (Oude en Nieuwe) Pekela. In het zuiden liggen de gemeente Stadskanaal en de gemeenten Anloo en Gieten (provincie Drenthe), in het westen de gemeente Hoogezand-Sappemeer.

Het grondgebied van de gemeente beslaat 7881 ha.

In de gemeente liggen de volgende dorpen: Bareveld, Borgercompagnie, Ommelanderwijk, Veendam, Wildervank en Zuidwendig. Als gehuchten zijn te beschouwen: Korte Akkers, Numero Dertien en Wildervanksterdallen.

Op 1 januari 1969 is een gedeelte van de gemeente Wildervank bij de gemeente Veendam gevoegd, een ander gedeelte van de gemeente Wildervank bij de gemeente Stadskanaal.



GEMEENTEGRENZEN
±1940

---- gemeentegrens 1940

++++ nieuwe gemeentegrens per 1-1-1969

5 km

2 Ontstaansgeschiedenis

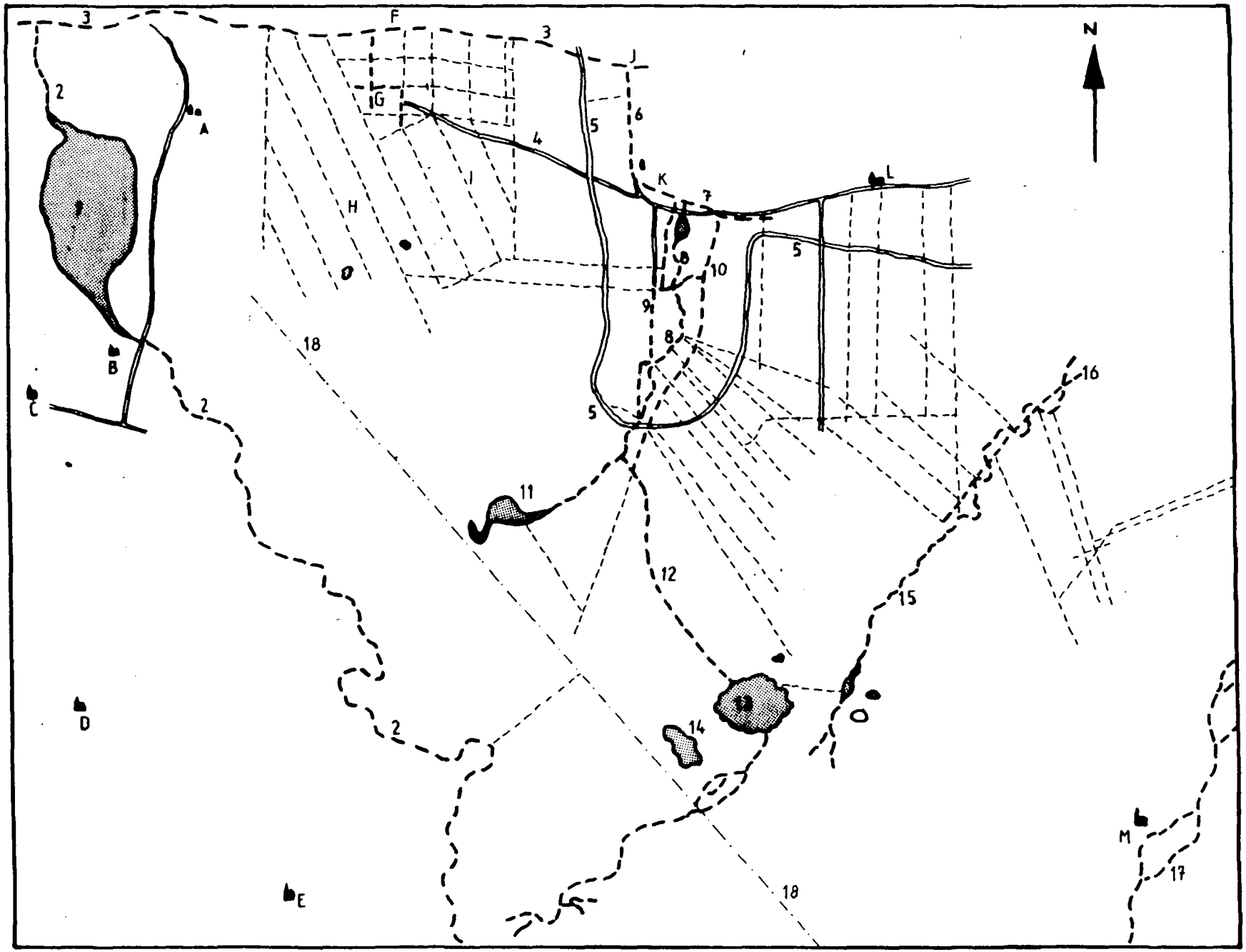
2.1 Geologische geschiedenis

Tijdens de laatste fase van de Saale-ijstijd (circa 120.000 jaar voor Chr.) bereikte het landijs het gebied waarin o.a. de gemeente Veendam ligt. De voor het landijs gelegen gletsjertongen persten de ondergrond omhoog, waardoor de stuwwallen werden gevormd (o.a. ten noorden van de gemeente Veendam, in de gemeente Meeden).

Over het hele gebied werd door het landijs een dik pakket keileem afgezet. De keileem is later in het Hunzedal voor het grootste deel geërodeerd en verspoeld (keileem is een mengsel van leem, zand, grind en stenen als grondmorene afgezet).

Door het warmere klimaat in het Eemien (circa 100.000 jaar voor Chr.) steeg de zeespiegel waardoor de zee het Hunzedal kon binnendringen. Hierbij werden zand en klei afgezet. Het Weichselien (circa 70.000 jr voor Chr.) was weer een koude periode. Het landijs bereikte de gemeente Veendam echter niet. 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 dit gebied een golvend dekzandoppervlak. 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.
De hoogveenvorming is hier onafgebroken door gegaan tot het tijdstip waarop de mens met de vervening begon.
Het soort veen dat in deze gemeente heeft gelegen (veenmosveen) kon een eigen grondwaterspiegel handhaven en daardoor boven de grondwaterspiegel van de omgeving uitgroeien. Het is alleen van de neerslag afhankelijk. Bij een toenemende neerslag werd de wateropeenhoping zo groot dat er meren en plassen ontstonden. Deze werden vroeger meerstallen genoemd (zie schematische weergave van de kaart van Lubbers). Net iets ten zuiden van de gemeente hebben zulke meerstallen gelegen, nl. het Hoetmansmeer en het Kleine Hoetmansmeer. Van hieruit zocht het water een uitweg en zo ontstond het hoogveenafwateringsriviertje de Pekel A. Het Hoetmansmeer is begin 18e eeuw verland. Op de kaart van Lubbers is er vanaf het Hoetmansmeer een verbinding te zien met het Zwanemeer. Dit is ook een meerstal geweest. Uit het Zwanemeer is het hoogveenafwateringsriviertje de



SCHEMATISCHE WEERGAVE VAN DE KAART VAN J.LUBBERS UIT 1652

LEGENDA BIJ KAART NAAR LUBBERS

Water en wegen

1. Zuidlaardermeer
2. Hunze
3. Winschoterdiep
4. wintersledebaan Kleinemeer-Muntendam
5. Veendijk
6. Muntendammerdiep
7. Meedenerdiep
8. Oude Ee
9. Westerdiep
10. Oosterdiep
11. Zwanemeer
12. Hoed mansgruppel
13. Hoedmansmeer
14. Kleine Hoedmansmeer
15. Pekel A
16. Pekelderdiep
17. Mussel A
18. Semslinie

Dorpen

A. Kropswolde
B. Noordlaren
C. Zuidlaren
D. Anloo
E. Gieten
F. Sappemeer
G. Kleinemeer
H. Kiel
I. Borgercompagnie
J. Zuidbroek
K. Muntendam
L. Meeden
M. Onstwedde

Oude Ae ontstaan. Het riviertje verzamelde het water van het veen en leidde dit over een grondstrook die nu tusen het Oosterdiep en het Westerdiep van Wildervank en Veendam is gelegen. Na zich bij zijn uittreden uit het hoogveen tot een meertje, de Wiede, te hebben verbreed, koos hij halverwege Muntendam en Meeden zijn weg door het Oldambt onder de naam Termunter Ee. Mogelijk is er sprake geweest van een verbinding tussen de Hunze en de Oude Ae.

De bovenstaande ontwikkeling van het gebied in een ver verleden heeft geleid tot het nu voorkomen van de volgende grondsoorten:
rond Veendam ligt een veenkoloniaal dek en een venige tussenlaag, plaatselijk op zand. Op enkele plaatsen ligt leemarm en zwak lemig fijn zand aan de oppervlakte; ten noorden van Veendam (polder de Wiede) liggen madeveengronden.

De hoogte in de gemeente Veendam varieert van + 0.9 in het noordoosten tot + 4.5 N.A.P. in het zuidoosten. De oorspronkelijke hoogteligging is door de ruilverkaveling van 1967 niet meer te herkennen.

2.2 Bewoningsgeschiedenis

De eerste vaste bewoners in dit gebied vestigden zich rond 1300 bij de zandopduikingen van Meeden en Muntendam (ten noorden van de gemeente Veendam). Het hoogveengebied was in die tijd een onbegaanbaar terrein en slechts in de winter gedeeltelijk toegankelijk. Voor de bewoners van Meeden en Muntendam vormde de onregelmatige afwatering van het hoogveenwater al vroeg een probleem. Nog in de middeleeuwen werd daarom aan de zuidkant, dus ten noorden van Veendam, een veendijk aangelegd (zie kaartje). De uitstulping beschermde een deel van de lage landen langs de Oude Ae die als weidegebied in gebruik waren. De naam van de latere nederzetting Veendam herinnert nog aan deze veendijk. De veendijk moet gezien worden als een tijdelijke waterkering.
Evenals de namen Beneden Veensloot en Boven Veensloot (gemeente Meeden), getuigen van de resp. oudste en nieuwste veendijk, geldt dit ook voor Muntendam en "Boven-Muntendam". Dit Boven-Muntendam werd later Veendam genoemd.

Het noorden van de gemeente ligt nog in het randveenontginningsgebied (binnen de voormalige veendijk). Door de plaatselijke bevolking werd hier voor het eerst veen afgegraven voor eigen brandstofgebruik. De rest van het gebied werd grootscheeps ontgonnen. Motor achter deze ontginning was A.G. Wildervanck. Hij pachtte op 16 juni 1647 de venen ten oosten van de Oude Ee en ten zuiden van de dam in het zuidelijkste punt van

de veendijk. In 1648 pachtte hij ook de venen ten westen van het riviertje. Bij de vervening ontstond er ruzie tussen A.G. Wildervanck en de Drenthenaren over de precieze grens tussen Groningen en Drenthe. Door de stadhouders van de drie noordelijke provinciën is in 1645 een rechte grens getrokken, de Semslinie, genoemd naar de landmeter J. Sems. Uitgangspunt van de grens was de Groninger Martinitoren, waarna een rechte lijn is getrokken tussen Wolfsbarge en het kasteel Ter Haar bij Ter Apel.
In 1647 liet A.G. Wildervanck het Oosterdiep graven en 2 jaar later het Westerdiep. Tussen deze diepen werden weer dwarsdiepen gegraven. Rond het Benedendwarsdiep ontstond de nederzetting Boven-Muntendam, in 1650 pas Veendam geheten. Het Oosterdiep en het Westerdiep zijn in zuidwestelijke richting doorgetrokken naar Bareveld (op de gronings-drentse grens). Onder de plaats Veendam bouwde de nederzetting voort en kreeg de naam Wildervank. Tot 1 maart 1702 vormden beide plaatsen één kerspel (=kerkelijke gemeente). De activiteiten van A.G. Wildervanck zorgden voor een toevloed van arbeiders, winkeliers, handelaren en boeren. De boerenstand vestigde zich op de ontgonnen gronden.
Vanuit het niets kon een bloeiende handelsstad ontstaan.

Borgercompagnie is ontstaan aan het in 1647 gegraven Borgercompagniesterdiep door burgers uit de stad Groningen. Dit diep is verbonden met het Winschoterdiep. De plaats Bareveld dankt zijn naam aan de onontgonnen gronden, het woeste braakliggende land (boare veld). De kanalen van Veendam eindigen bij deze plaats.

3 Grondgebruik

3.1 Agrarisch grondgebruik

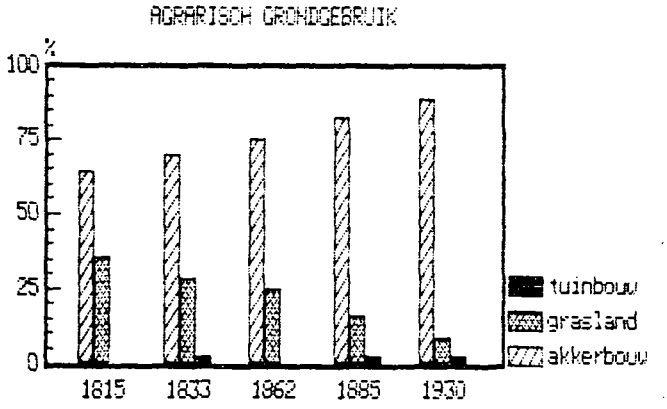
Kenmerkend voor de gemeenten in de Veenkoloniën, waarvan de oorspronkelijke gemeente Veendam deel uitmaakt is de afname van het aantal ha. grasland en een toename van de oppervlakte bouwland. Als oorzaken daarvan kunnen worden genoemd: de invoering van de kunstmest en de verbeterde afwateringsmethoden.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

Agrarisch grondgebruik *

jaar	% akker	% gras	% tuin	tot.opp. cultuurgrond (ha.)
1815	64,7	35,3		3553,39
1833	69,5	28,0	2,5	3992,39
1862	75,5	24,5		3587,09**
1885	82,3	15,6	2,2	4502,22
1930	88,3	9,0	2,7	4434,68

* cijfers gebruikt van de oorspronkelijke gemeente Veendam

** 900 ha. rogge te weinig opgegeven a.g.v. schrijf- of drukfout



bron: E.W. Hofstee (1985)

Aan het begin van de 19e eeuw is het percentage akkerbouw relatief al vrij hoog, evenals in de aangrenzende gemeenten Meeden en Muntendam. Dit percentage neemt in de jaren erna alleen nog maar toe. De afgegraven venen zijn aan het begin van de 20e eeuw dan nagenoeg allemaal in bouwland omgezet.
Het landbouwstelsel dat zich in eerste instantie in de Veenkoloniën ontwikkelde kenmerkte zich door een akkerbouw met een drieslagstelsel gebaseerd op een

mestproduktie via grasland, dat het dichtst bij de boerderijen lag. Op de uiteinden van de kavels werd de akkerbouw bedreven.

De "natuurlijke" verhouding tussen gras- en bouwland in de westelijke Veenkoloniën werd beïnvloed door de aanvoer van compost uit de stad Groningen.
Het percentage grasland dat nodig was voor de mest voor de akkerbouw lag in de meeste veengemeenten in 1885 rond de 15%. Na 1885, als de kunstmest wordt ingevoerd, daalt dit percentage tot zelfs 9,0% in 1930.
Uit de tabel en het diagram is de verschuiving van grasland naar akkerbouw goed te zien.

Veendam was halverwege de 19e eeuw een centrum van (landbouw)activiteiten, die tot doel hadden de landbouw te verbeteren. Een van de oorzaken daarvan was de in 1860 opgerichte "Landbouwersvereniging te Veendam". In het reglement werd vastgelegd dat de vereniging de belangen zou bevorderen van de akkerbouw, de veeteelt en de landhuishoudkundige nijverheid. De leden van de vereniging trachtten dit doel te bereiken door het stellen van vragen en het doen van mededelingen op hun vergaderingen en door het subsidiëren van belangrijke proeven op het gebied van de akkerbouw en de veehouderij. Als leden traden toe: landbouwers, ex-landbouwers, ambachtslieden en neringdoenden, allen woonachtig in de gemeente Veendam.
In 1890 is de landbouwvereniging Veendam ter ziele gegaan. Veendam wilde namelijk niet meedoen met de in 1888 opgerichte "Veenkoloniale Landbouwbond". Zij vond het niet nodig naast de lokale landbouwbelangen ook de gewestelijke landbouwbelangen te steunen. Met het besluit niet mee te doen met de VLB tekende de vereniging haar doodvonnis. De jongere leden kwamen in opstand. Zij stichtten drie weken na de stichting van de VLB een Nieuwe Landbouwvereniging die al snel besloot lid te worden van de VLB. De andere leden liepen ook langzaam over en de oude vereniging werd opgeheven.

Een belangrijk man voor de geschiedenis van de landbouw in de Veenkoloniën was K. J. de Vrieze, leraar aan de landbouwwinterschool te Groningen. Hij zag het belang in van kunstmeststoffen en propageerde dit onder de boeren. Dezen zagen langzamerhand het nut in van de kunstmest. Na de Eerste Wereldoorlog is er voor deze K.J. de Vrieze een monument opgericht in Bareveld (inventnr. 329).
Op 17 oktober 1904 werd in Veendam een landbouwwinterschool opgericht aan het Pieter Sneeuwplein 8-12, waar boeren zich in de wintermaanden konden bijscholen op het gebied van de landbouw (invent. nr. 220; nu sterk verbouwd).

De oorspronkelijke waterstaatkundige toestand, en dus ook de verkavelingssituatie, is in de gemeente Veendam niet overal meer te herkennen. Ten oosten van Veendam is

door een grootscheepse ruilverkaveling (aangevraagd 1956, gereed 1969) de oorspronkelijke veenkoloniale verkaveling vervangen door een regelmatige blokverkaveling.
Ten noorden van de plaats Veendam bestond in 1850 een strokenverkaveling en een regelmatige blokverkaveling in polder de Wiede. Deze verkaveling is nog steeds te herkennen.

Ten zuiden en ten westen van Veendam is de veenkoloniale verkaveling van 1850 ook nu nog steeds te herkennen.
De primaire ontginningsbasis in de gemeente Veendam wordt gevormd door het Oosterdiep en het Westerdiep die in de 17e eeuw zijn gegraven. Vanuit de kanalen gezien is de ontginningsrichting zijwaarts.
Ook bij Borgercompagnie, in de 17e eeuw zijwaarts ontgonnen, is de veenkoloniale verkaveling bewaard gebleven.

Totdat de ruilverkaveling werd doorgevoerd in de zestiger jaren, werd de afwatering in het gebied ten oosten van de plaats Veendam verzorgd door een 5-tal waterschappen.
Van noord naar zuid:
- Verenigde Polders
- Verbetering
- Midden-Ooster
- Boven-Ooster
- Wildervankster Participantenverlaat.

Deze beschikten alle over electrische bemalingsinstallaties. Het merendeel van de gronden werd bemalen op het Oosterdiep. De Verenigde Polders werden bemalen op het Meedenerdiep. De waterbeheersing was, mede door de aanwezigheid van de vele wijken, matig te noemen.
Door de ruilverkaveling is de afwateringssituatie verbeterd.

Op dit moment komen in de gemeente Veendam de volgende bemalingspolders voor:
- Polder Borgercompagnie-oostkant
- Polder het Westerdiep
- De Verenigde Polders
- Polder Verbetering
- Polder Hoop op Beter
- Polder Wildervankster Participantenverlaat
- Polder Midden-Ooster
- Polder Zuidkant.

3.2 Niet-agrarisch grondgebruik

Landbouwverwerkende industrie
Halverwege de 18e eeuw nam de veenderij af en kon langzamerhand bedrijvigheid tot ontwikkeling komen. Ambachtslieden, winkeliers en landbouwers vestigden zich langs het Oosterdiep en Westerdiep. De dalgrond die achterbleef na de afgravingen bleek geschikt voor het verbouwen van boekweit, bonen, knollen en later ook voor aardappelen. Deze laatste waren de grondstof voor de dan tot ontwikkeling komende aardappelmeelindustrie. Grondlegger ervan was Willem Albert Scholten die in 1842 het aardappelmeelfabriekje Tonden in Foxhol (gem. Hoogezand-Sappemeer) stichtte.

Ook in de gemeente Veendam werden verschillende aardappelmeelindustrieën gesticht. Veendam werd het centrum van de aardappelmeelindustrie. In 1898 werden in Veendam en Wilder- vank 12 fabrieken geteld waar 600 mensen werk vonden.

Ook Bareveld had een aardappelmeelindustrie, in 1870 opgericht en in 1914 verkocht aan een coöperatie.
In 1890 werd de "Vereniging van Aardappelmeelfabrikanten" opgericht, gevestigd te Veendam. Deze bepaalde zich vooral tot het vaststellen van de prijzen door de aaneengesloten boeren voor de aardappels te betalen.

Rond de eeuwwisseling was er als het ware een tweede golf in het oprichten van aardappelmeelfabrieken. De aardappelmeelprijzen ondergingen namelijk een zeer drastische daling. De ontevreden boeren begonnen zich te verenigen in coöperaties.
In 1935 was het aantal aardappelmeelfabrieken gestegen tot 16 terwijl er van de 25 particuliere bedrijven van weleer 4 waren overgebleven.

In 1919 kwam te Veendam het Aardappelmeelverkoopbureau (Avébé) tot stand. Dit lichaam zorgde voortaan voor het verhandelen van het door alle aangesloten fabrieken geproduceerd meel. Ook moest het verkoopbureau zorg dragen voor het regelen van de expeditie en het distribueren van de gelden.
Al spoedig werd het Avébé ook het centrale inkoopkantoor van allerlei fabrieksbenodigdheden. Voorts werd er een technische adviezendienst ingesteld.

De graanbouw leidde eveneens tot de oprichting van industrieën. Na het oogsten bleven er grote hoeveelheden stro over. In de tweede helft van de 19e eeuw werden strokartonfabrieken opgericht. Van het stro werd karton gemaakt.
Geleidelijk kwam naast stro ook oud papier als grondstof voor de strokartonfabriek in gebruik.

Scheepswerven

Het begin van de scheepvaart in de gemeente Veendam ligt bij de turfschippers. Dezen moesten de turf vervoeren die de turfgravers voor de huur van een stuk veen moesten betalen. Het vervoer naar de stad Groningen gebeurde met kleine schepen. Voor grotere afstanden, bv. over de Zuiderzee naar Holland, kwamen de tjalken en de koffen in gebruik.
De schepen kwamen meestal terug met lading, vooral hout voor de scheepsbouw uit Hamburg (kromhouten, eiken en grenen balken).
Zo ontwikkelde zich een vrachtvaart. Hoofdzaak bleef de uitvoer van brandstof (turf), maar later (door het zich uitbreidende areaal) breidde de handel van aardappelen naar Duitsland zich uit. Steeds verder strekten zich de reizen uit met steeds grotere schepen.
Bijna alle schippers woonden aan het Oosterdiep en het Westerdiep. Hun woningen werden afgewisseld door de scheepshellingen die waren ontstaan door de grote behoefte aan schepen van allerlei soort.
Na de bloeiperiode van de veenkoloniale zeevaart in het midden van de 19e eeuw braken moeilijkere tijden aan. Als oorzaken daarvan kunnen worden genoemd de onvoldoende verbindingen tussen de Veenkoloniën en de zee en het niet voorhanden zijn van het grote kapitaal (in tegenstelling tot het westen). Een andere belangrijke oorzaak was het in gebruik nemen van stoom. Men hield in de Veenkoloniën te lang vast aan aan het zeilschip.
Ook van invloed was de teruglopende internationale handel na de Krimoorlog van 1853-1856. De vrachtprijzen werden steeds lager en de zeilvaarders kregen het steeds moeilijker. Het teruglopende aantal schepen illustreert deze teruggang.
Op 31 december 1858 telde de Nederlandse koopvaardijvloot 2072 schepen. Daarvan hoorden er 971 thuis in de Veenkoloniën. Veendam telde in 1860 204 zeeschepen, en Wildervank 91. Dit aantal was in 1890 gedaald tot 29 in Veendam en 35 in Wildervank.

Het zeevaartonderwijs nam in Veendam een belangrijke plaats in.
Zelfs op de lagere school werd geprobeerd de meest elementaire kennis die de zeeman nodig had, bij te brengen. Zo drong de betekenis van de scheepvaart al vroeg in het onderwijs door.
Door de scheepvaart en de scheepsbouw ontstonden er veel nevenbedrijven die veel mensen werk verschaften, zoals zeilmakerijen, touwslagerijen, smederijen, mast- en blokmakerijen en houtzaagmolens.
Enkele scheepswerven hebben zich na 1940 ontwikkeld tot metaalbedrijven. De aardappelmeelindustrieën ontwikkelden zich soms tot chemische bedrijven.

4 Infrastructuur

4.1 Landwegen

De wegenstructuur in de gemeente Veendam wordt bepaald door:
- de aanwezigheid van gegraven kanalen en wijken
- de daaraan gelegen lintdorpen.

Rond 1850 zijn er al verschillende wegen verhard. De belangrijkste weg voor de gemeente is de doorlopende weg uit het noorden nl. van Zuidbroek over Muntendam naar Veendam, richting Bareveld (Gronings-Drents grens). Vanuit Muntendam is Veendam over twee wegen te bereiken, het Egypteneinde en de Middenweg. De twee wegen die in het centrum van Veendam samenkomen vormen de centrale as waarlangs Veendam zich heeft ontwikkeld. Op deze manier heeft Veendam een "trechterstructuur" (zie 5.2) gekregen.
Vanuit deze as is er langs het in 1653 gegraven kanaal naar Ommelanderwijk een weg aangelegd richting Pekela die al in 1850 op de kaart vermeld stond als verharde weg.

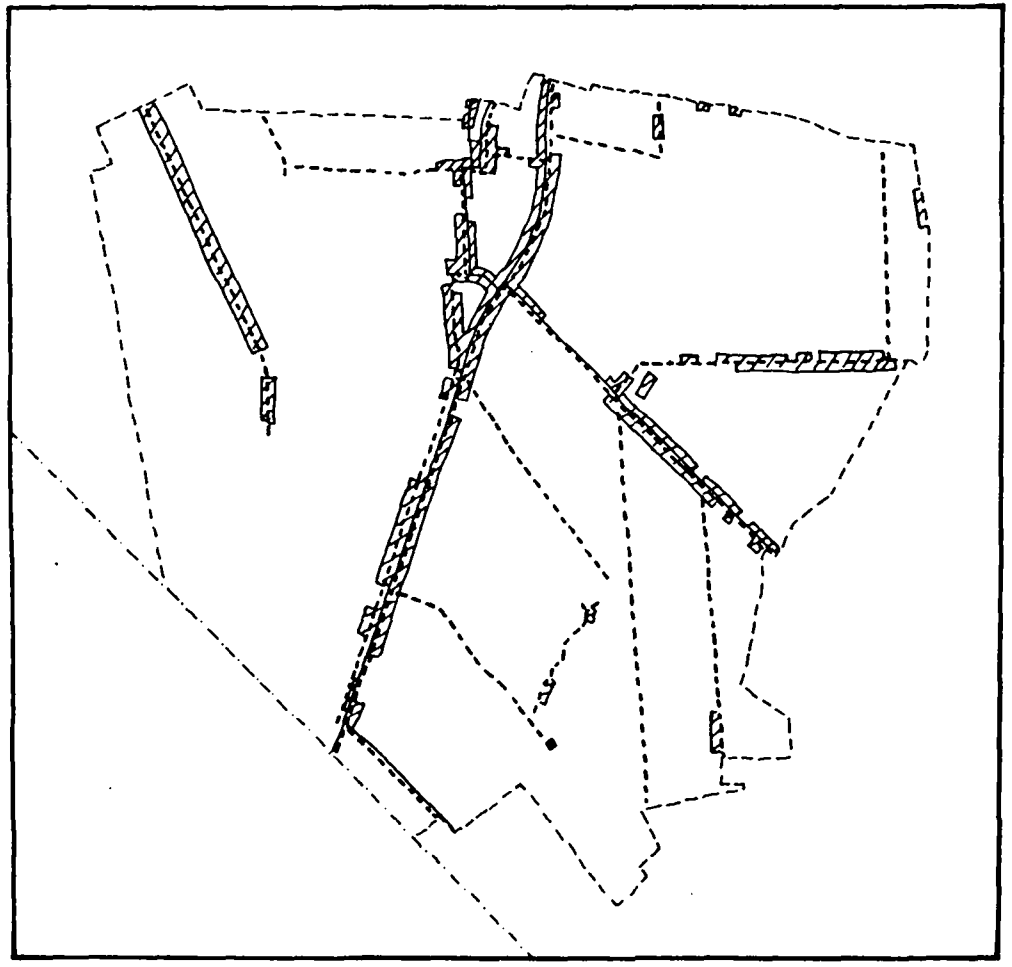
Tussen 1850 en 1900 ging de verharding van het wegenstelsel door. Er worden meer dwarsverbindingen aangelegd op de centrale as, nl. naar het westelijk gelegen Borgercompagnie, de weg door Borgercompagnie zelf, de weg van Ommelanderwijk naar Zuidwending, de weg langs wijk Numero Dertien en de weg naar Wildervanksterdallen.

Tussen 1900 en 1940 vindt vooral uitbreiding van het verharde wegennet in de bebouwde kom plaats.
In het noordwesten van de gemeente wordt de Westerbrink aangelegd, in het noordoosten de weg naar Korte Akkers. De Woortmanslaan wordt doorgetrokken naar Wildervanksterdallen.

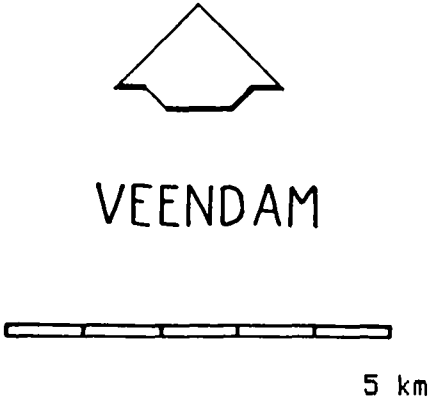
4.2 Waterwegen

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

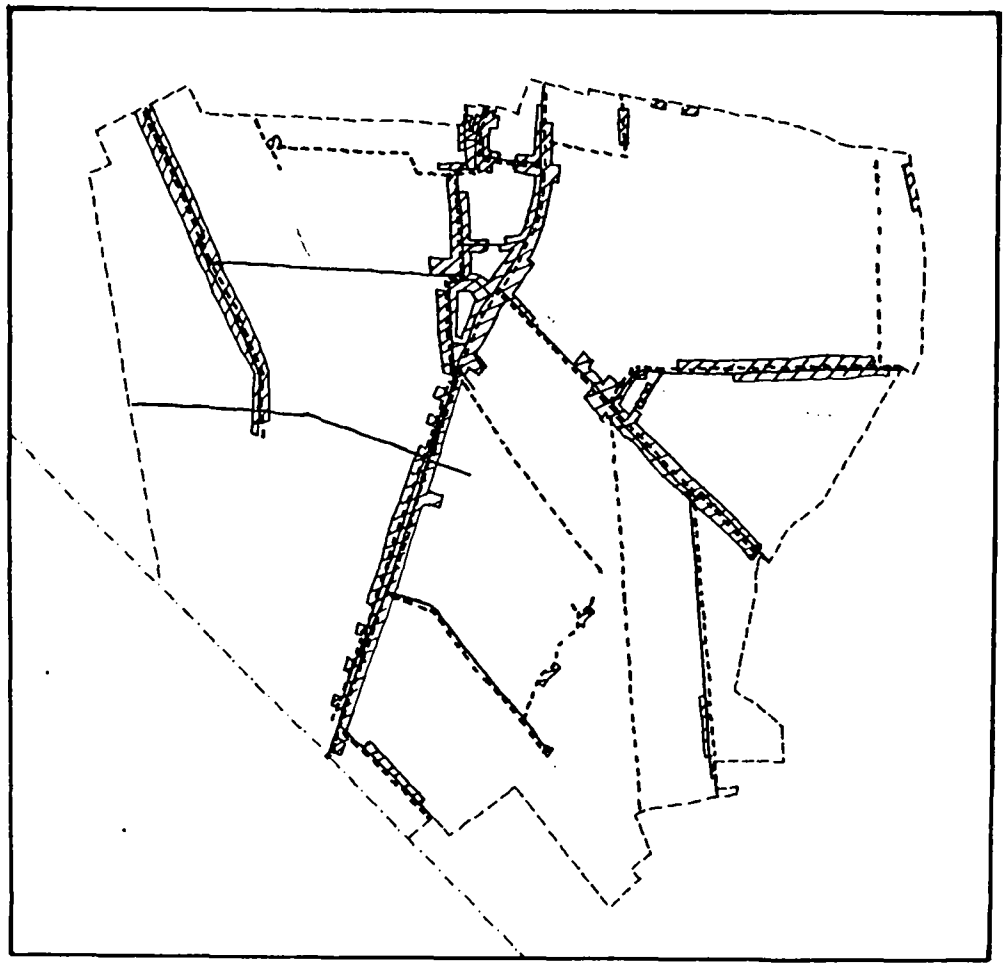
In de gemeente Veendam komen de volgende waterwegen voor:
- Beneden Dwarsdiep (gegraven 1671, gedempt)
- Borgercompagniesterdiep (gegraven in 1647, gedeeltelijk gedempt)
- Boven Dwarsdiep (gegraven 1653, gedempt)
- Ommelanderdiep (gegraven 1653, gedempt)



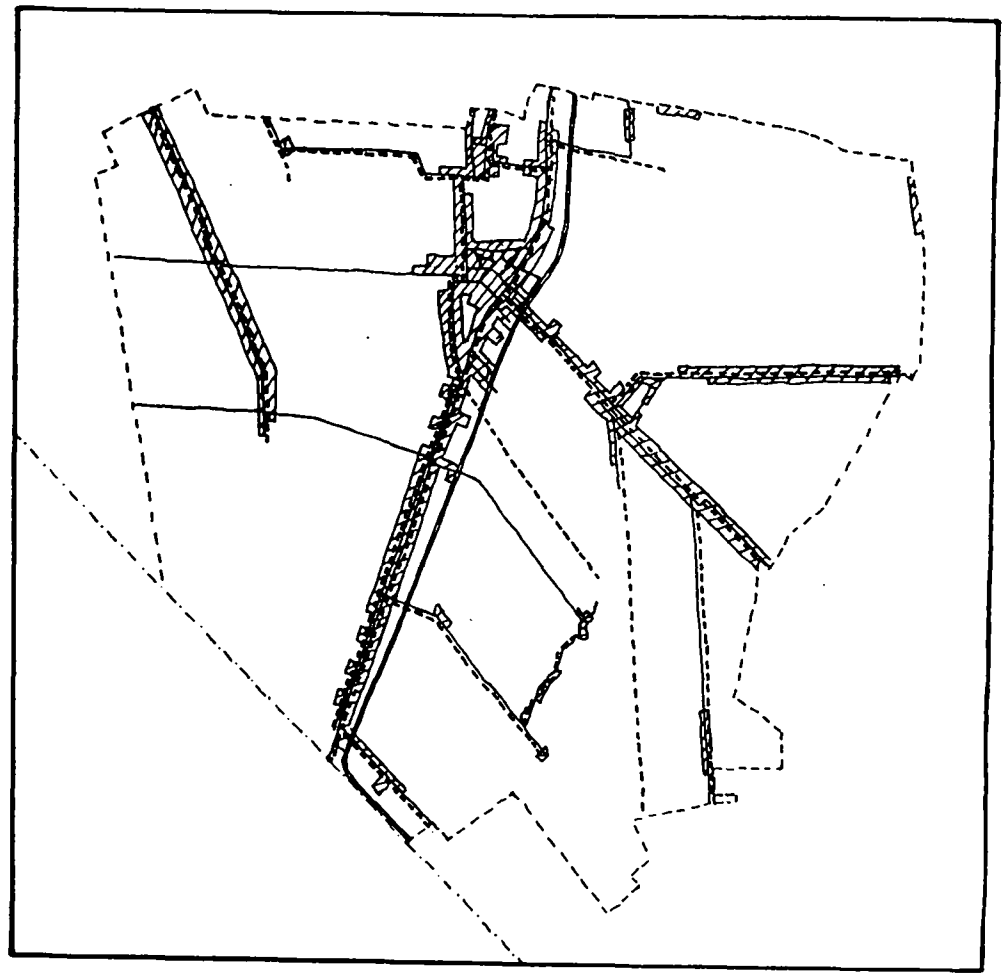
±1850



gemeentegrens
provinciegrens
verharde landweg
waterweg
spoorweg
bebouwing



±1900



±1940

- Oosterdiep (gegraven in 1647, gedeeltelijk gedempt)
- Westerdiep (gegraven in 1649, gedeeltelijk gedempt)
- Wijk Numero Dertien (gegraven 1820, gedempt)
- A.G. Wildervanckkanaal (gegraven 1956-1965)
- Zuidwendinger Hoofddiep (gegraven 1650, gedempt)

De belangrijkste waterwegen in de gemeente Veendam zijn het Oosterdiep en het Westerdiep.
Men is met het graven van het Oosterdiep begonnen in 1647, vanuit het Meedenerdiep te Muntendam (dit was in 1637 gegraven vanuit het Winschoterdiep).

Langs de westkant van Muntendam is in 1649 het Westerdiep gegraven. De dwarsverbinding van Oosterdiep naar Westerdiep ten noorden van Veendam is gegraven in 1671, in de kom in 1653. In 1764 is het Oosterdiep pas voltooid tot aan Bareveld.
Het Borgercompagniesterdiep in het westen van de gemeente is gegraven in 1647.
Dit diep is gegraven volgens het éénkanalenstelsel, de oudste en eenvoudigste vorm van een veenkolonie, nl. één kanaal met loodrecht daarop staande wijken.
Borgercompagnie heeft een achterweg. Dit is een veenconcessiegrens die op geringe afstand ligt ten westen van en evenwijdig aan het diep. Deze grens geeft de scheiding aan tussen twee gehuurde stukken veen.
Veendam is gegraven volgens het "dubbele kanalenstelsel". Er zijn twee kanalen gegraven op een bepaalde afstand van elkaar (meer dan 250 meter). De grond ertussen wordt in de lengte door een middensloot in tweeën verdeeld. Deze delen zijn vervolgens in een aantal percelen gesplitst. Aan de buitenkant van de kanalen liggen de boerderijen en de landarbeiderswoningen. De hoofdweg wordt alleen daar onderbroken waar de twee kanalen met elkaar in verbinding staan.
In Polder Borgercompagnie en Polder Wildervankster Participantenverlaat komen de zogenaamde gaffelwijken voor. Dit zijn wijken die ver voor het hoofddiep een "knik" hebben. De reden daarvoor moet niet alleen in de doorvaartproblemen worden gezocht maar vooral in de afwatering (gegraven met de natuurlijke afwatering mee). Door het aaneensluiten van enkele gaffelwijken is het Dalkanaal ontstaan waarlangs Wildervanksterdallen zich ontwikkeld heeft.

Uit de vervening vloeide een scheepvaartbeweging voort die z'n hoogtepunt had in het midden van de 19e eeuw. Ook na dit hoogtepunt werden de kanalen zelfs tot ver in de jaren vijftig van de 20ste eeuw gebruikt. Voor de turfwinning kwam een rederij en scheepsbouwactiviteit in de plaats.
Na de Tweede Wereldoorlog was het snel gedaan met de transportfunctie van de kanalen en wijken. Veendam dempte een gedeelte van het Oosterdiep en Westerdiep waaraan zij het ontstaan te danken heeft. Slechts de

hoofdwateren behielden hun functie voor de afvoer van industrieel afvoerwater. Vele dwarswijken tussen Oosterdiep en Westerdiep werden nadien gedempt.

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

In Wildervank bevindt zich nog een karakteristieke draaibrug (invent.nr. 302).
Bij Veenlust heeft een ophaalbrug gelegen "Douwes Klabbe" genaamd. Resten van deze brug bevinden zich nu in het Borgerspark, een nieuwbouwwijk ten westen van Veendam.

4.3 Tram- en spoorwegen

De industriële en technische ontwikkeling in de 19e eeuw mist zijn uitwerking op het vervoerswezen niet. Zo maken we in 1839 in Nederland kennis met de stoomtrein. De noordelijke provinciën, die niet beschikken over goede doorgaande vaarwegen naar het westen, wensen ter bevordering van handel en nijverheid deel te krijgen aan dit zich ontwikkelende spoorwegnet en in de vijftiger jaren worden dan ook enkele particuliere initiatieven in die richting ontplooid.
Ondertussen heeft in ons land een meer bescheiden transportmiddel zijn intrede gedaan, de paardetram, in de volksmond wel tramway genoemd. Veendam wil met zo'n paardetram verbinding krijgen met het Spoorstation te Zuidbroek (dat al in 1868 bestond) en met Wildervank en Stadskanaal.
In 1878 wordt de gevraagde vergunning verleend voor een tramway voor vervoer van personen en goederen vanaf Stadskanaal, Wildervank, langs het Oosterdiep te Wildervank en Veendam, het Egypteneinde te Veendam en Muntendam, de Breedeweg, het dorp Muntendam en Tussenklappen tot aan het station van Zuidbroek. Op 17 augustus 1880 wordt de tramlijn in gebruik genomen, geëxploiteerd door de Eerste Groninger Tramway Maatschappij (E.G.T.M.).
In 1894 komt er een verbinding tot stand met Nieuwe Pekela waardoor er een aansluiting ontstaat op de stoomtram naar Winschoten en Stadskanaal. Van Veendam reed men over Ommelander-wijk en Zuidwending naar Nieuwe Pekela.

Rond 1905 rezen er plannen voor de aanleg van een spoorlijn door Veendam. De Staats Spoorwegen had in 1868 de lijn Groningen-Winschoten aangelegd. Toch was er

behoefte aan verdere ontsluiting d.m.v. spoor, ook voor de dunner bevolkte streken. Voor de ontwikkeling van het platteland waren lokaalspoorwegen van belang. De aansluiting op het landelijk vervoerssysteem stimuleerde de economische ontwikkeling in de regio en de afzetmogelijkheden voor de landbouwprodukten namen toe.

Pas op 1 augustus 1910 werd de spoorlijn van Zuidbroek naar Stadskanaal opengesteld, via Veendam en Bareveld, geëxploiteerd door de Noord Ooster Locaal Spoorwegmaatschappij. Deze vorm van vervoer had nadelige gevolgen voor de paardetram; het aantal vertrekkende trams en het aantal vervoerde personen liep terug.
Het station van Veendam had ook een spoordok. Dit was als het ware een haven voor het overladen van goederen van trein naar schip of andersom. De exploitatie van de spoorlijn bleek in het begin van de jaren dertig te zeer verliesgevend zodat het personenvervoer vóór de Tweede Wereldoorlog is opgeheven. De goederenlijn van Zuidbroek naar Stadskanaal is nog steeds in gebruik.

In 1906 werd er een commissie ingesteld die voor de verbetering moest zorgen van het verkeerswezen in Oost-Groningen. De tram-wegmaatschappij "O.G." nam de paardetramlijn over en moderniseerde deze. Toch blijken de opbrengsten de kosten niet te kunnen dekken zodat op 1 oktober 1920 alle diensten worden gestaakt.
Op 13 januari 1921 wordt er een "Comité voor de tram Veendam-Pekela" opgericht die de opgeheven tram weer in exploitatie wil brengen mits de gemeente voor het onderhoud van de weg vanaf Veendam tot de grens van Nieuwe Pekela zal zorgen. De tramdienst wordt dan op 15 februari 1921 hervat. Deze lijn krijgt remiseruimte aan de huidige Tjark Jans Giezenstraat, waarheen dan vanaf het NOLS-station via de Parklaan (nu E.E. Stolperlaan) een verbindingsspoor is aangelegd.
Op 15 maart 1923 komt ook hier weer een einde aan. Er wordt dan overgegaan op autobussen. De Autobusmaatschappij Veendam-Pekela, de opvolger van de gelijknamige Tramwegmaatschappij, gaat de autobusdienst exploiteren.

Het goederenvervoer gebeurde vnl. door vrachtschippers. Sneller kon het met de tram. Op 1 mei 1906 werd er zelfs een afzonderlijke goederentramdienst met een eigen dienstregeling ingesteld. Deze bleek een groot succes, binnen een jaar was de opbrengst uit het vrachtvervoer verdubbeld.
De komst van de trein in de Veenkoloniën had ook voor het goederenvervoer belangrijke gevolgen. Op het traject naar Zuidbroek liep het goederenvervoer per tram sterk terug na de opening van de treinverbinding tussen Zuidbroek en Stadskanaal (1910) omdat de Staats-Spoorwegen de vracht voor de tussenliggende plaatsen niet meer aan de tram overgaf maar zelf op de stations

afleverde.
In de loop van 1911, toen de EGTM ook een railaansluiting met het station Veendam had gekregen, werd daarom de goederentramdienst tussen Veendam en Zuidbroek beëindigd.

4.4 Overig vervoer

Niet alleen ging in de gemeente Veendam het goederenvervoer per tram, ook boderijders zorgden ervoor. De boderijders gingen met de hondekar of met paard-en-wagen naar de stad Groningen. Men kon bestellingen opgeven die uit de stad werden gehaald en dan aan huis werden afgeleverd. In de gemeente Veendam waren in 1935 boderijders actief in de plaatsen Borgercompagnie, Ommelanderwijk, Veendam, Wildervank en Zuidwending.

De busdienst van de GADO (Groninger Autobusdienst Onderneming), in 1924 al gestart met een lijn van Groningen via Hoogezand-Sappemeer naar Zuidbroek, werd in 1925 verlengd met een verbinding naar het zuiden. De lijn liep van Groningen via Hoogezand-Sappemeer-Zuidbroek-Noordbroek-Muntendam-Veendam- Wildervank naar Bareveld.

Tegen het einde van 1933 werd met een locale buslijn begonnen in de gemeente Wildervank en wel vanaf het hoofdstation in Stadskanaal tot aan de garage in Bareveld. De vooruitzichten van deze lijn leken bijzonder goed. Van de gemeente Wildervank werd een concessie verkregen en zo werd onder de naam "W.A.D." (=Wildervankster Auto Dienst) op 23 december van dat jaar gestart met één bus en één chauffeur.
In Bareveld stond een GADO-bus klaar die richting Groningen reed.
Ook in 1925 begonnen twee ex-GADO chauffeurs een busdienst Veendam-Groningen onder de naam VADO. Doordat de bussen van de VADO in dezelfde kleur waren geschilderd als die van de GADO en men tevens dezelfde plaatsbewijzen uitgaf, ontbrandde er een concurrentiestrijd die eindigde met het verdwijnen van de VADO.

Het vervoer per bus nam steeds meer toe. Er werden meer personen vervoerd en langzamerhand werd het wagenpark uitgebreid. Op 13 januari 1937 werd door de GADO de busdienst VP (Veendam-Pekela) overgenomen. Deze VP had in 1923 al de tramdienst van de EGTM overgenomen. De VP reed toen van Veendam via Meeden naar Winschoten. Men reed tevens het traject Winschoten-Oude Pekela-Veendam, Veendam-Borgercompagnie-Sappemeer en Veendam-Onstwedde. De lijn Veendam-Sappemeer over Borgercompagnie werd na overname door de GADO nog 1 jaar gereden en daarna gestaakt.

5 Nederzettingsstructuur

5.1 Algemeen

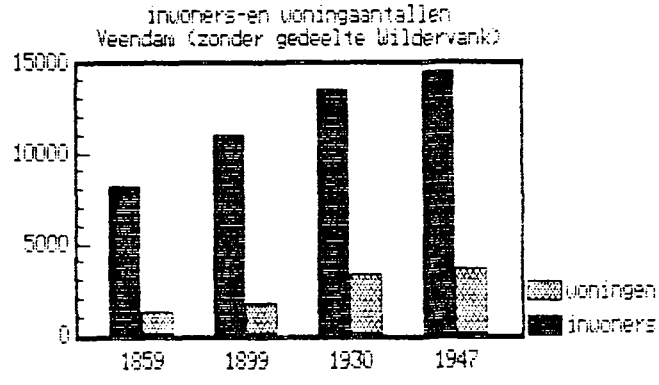
In de gemeente liggen de twee grotere plaatsen Veendam en Wildervank en de kleinere dorpen Bareveld, Borgercompagnie, Ommelanderwijk en Zuidwending.
In deze paragraaf wordt een beeld geschetst van de bevolkings- en woningaantallen.
De nederzettingsstructuur van de hierboven genoemde plaatsen wordt in paragraaf 5.2 behandeld. De verspreide bebouwing van de gemeente, nl. Korte Akkers, Numero Dertien en Wildervanksterdallen komt in paragraaf 5.3 aan de orde.

inwoners Veendam (zonder gedeelte Wildervank)

jaar	1859	1869	1879	1899	1930	1947	1987
inw.	8192	9590	10.392	10.996	13.383	14.450	28.359

woningen Veendam (zonder gedeelte Wildervank)

jaar	1859	1899	1930	1947	1987
aantal	1308	1644	3279	3612	10.478



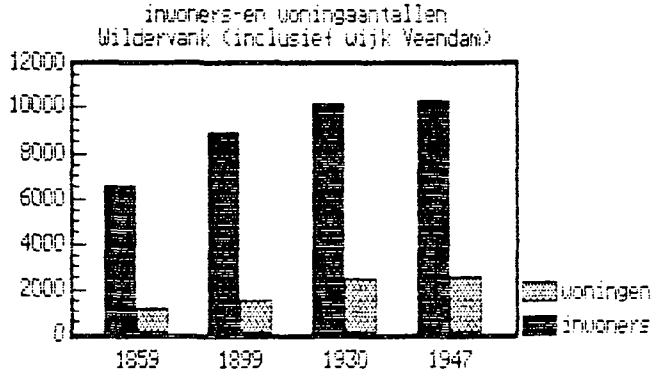
bronnen: - volkstellingen
- C.B.S.

inwoners Wildervank

jaar	1859	1899	1930	1947
aantal totaal	6535	8939	10179	10315
aantal wijk Veendam	4456	5778	5721	5661

woningen Wildervank

jaar	1859	1899	1930	1947
aantal totaal	1080	1441	2372	2526
aantal wijk Veendam	668	837	1271	1370



bronnen: - volkstellingen
- C.B.S.

Op 1 januari 1969 werd de toenmalige gemeente Wildervank opgesplitst tussen Veendam en Stadskanaal. Uit de volkstellingen is voor de gemeente Wildervank het gedeelte dat toen aan Veendam werd toegewezen er uit gehaald. Deze cijfers ('aantal wijk Veendam') kunnen bij de cijfers van Veendam worden opgeteld. Voor 1987 betreft het cijfer voor Veendam reeds een totaalcijfer.

Tot 1987 laat het inwonersaantal van de gemeente Veendam een stijgend verloop zien. In het begin van de MIP-periode (1859-1869) is de toename het grootst (nl. bijna 1400 inwoners), daarna daalt de toename tot onder de 1000 inwoners per 10 jaar.
Ook de woningvoorraad laat een stijgend verloop zien. De toename in de MIP-periode is tussen 1899-1930 het grootst, nl. 545 woningen per 10 jaar. Deze toename is vooral het gevolg van een dalende woningbezetting in de periode, nl. van 6.7 in 1899 tot 4.1 in 1930. Verklaring voor de ontwikkeling in deze periode kan zijn de enorme

bloei die Veendam meemaakt rond de eeuwwisseling. De ontwikkeling in tal van takken van de economie zorgt ervoor dat Veendam een centrumpositie krijgt in het omliggende gebied.

De cijfers van de gemeente Wildervank laten een gelijkmatige stijging zien wat betreft inwoners en woningen.

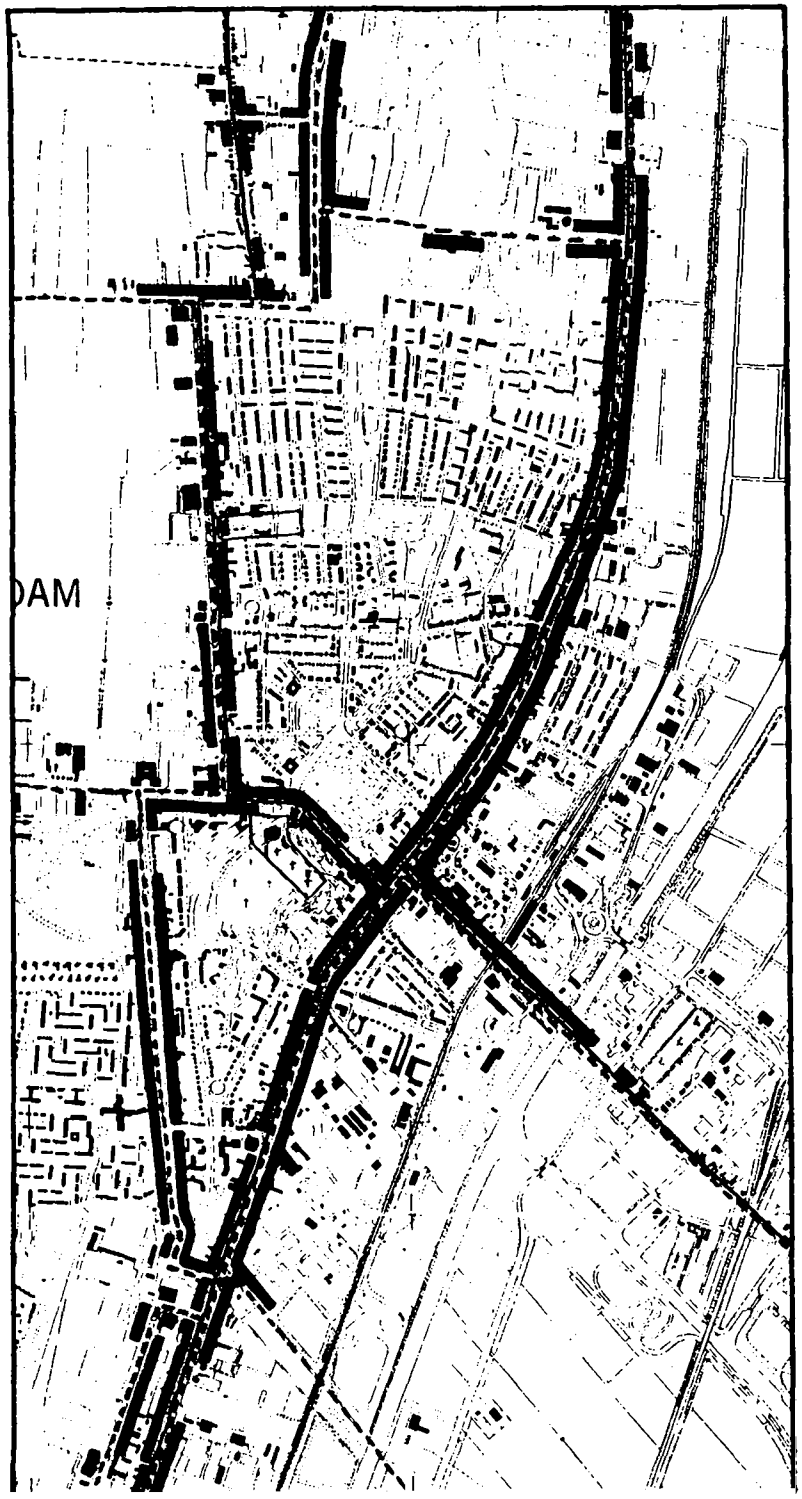
5.2 Nederzettingsstructuur per dorp

Veendam en Wildervank vormen samen de hoofdkern van de gemeente Veendam. Deze dubbele veenkoloniale nederzetting ontwikkelde zich langs twee assen, d.w.z. twee kanalen. Langs het Westerdiep en het Oosterdiep ontstonden lintbebouwingen. In het noorden, ter hoogte van het Beneden Dwarsdiep is de afstand tussen beide kanalen ca. 825 meter, ter hoogte van het Boven Dwarsdiep bedraagt deze afstand nog slechts ca. 125 meter. De twee diepen komen in het zuiden dus steeds dichter bij elkaar waardoor een trechterstructuur ontstaat waarbinnen het stroomdal van de Oude Ae ligt (zie kaart Lubbers). Ongeveer op de plaats van de voormalige Veendijk, het Middenverlaat, wordt een dubbelsysteem van kanalen gevormd. Het Wester- en Oosterdiep lopen tot aan Bareveld op een afstand van ca. 125 meter parallel aan elkaar.

VEENDAM

Voor 1850
Veendam bestaat zoals hierboven is aangeduid uit een trechtervormige structuur van twee kanalen waarlangs lintbebouwingen zich uitstrekken. Rond 1850 zijn de diepen verbonden door enkele oost-westlopende bebouwingslinten.
In het noorden langs het Beneden Dwarsdiep, ten zuiden hiervan langs de verharde Kerkstraat. In de bebouwingsstructuur zijn drie zwaartepunten aan te wijzen :
- in het noorden op de grens met Muntendam,
- ter hoogte van de Kerkstraat,
- en op de grens met Wildervank, ter hoogte van het Middenverlaat.

De bebouwing is hoofdzakelijk losstaand, vaak met weinig tussenruimte en met de nok loodrecht op de weg. Ze bestaat afwisselend uit boerderijen van het Oldambstertype, winkels, hier en daar kleine bedrijven en woonhuizen van het symmetrische type, krimpjes-type en een type dat kenmerken van Oldambster boerderijen vertoont zoals krimpen, wolfseind en kroonlijst.
Aan het Westerdiep, op de kruising met het Beneden Dwarsdiep, bevindt zich een scheepswerf (nu industrieterrein). Ten zuiden hiervan, in de bocht die

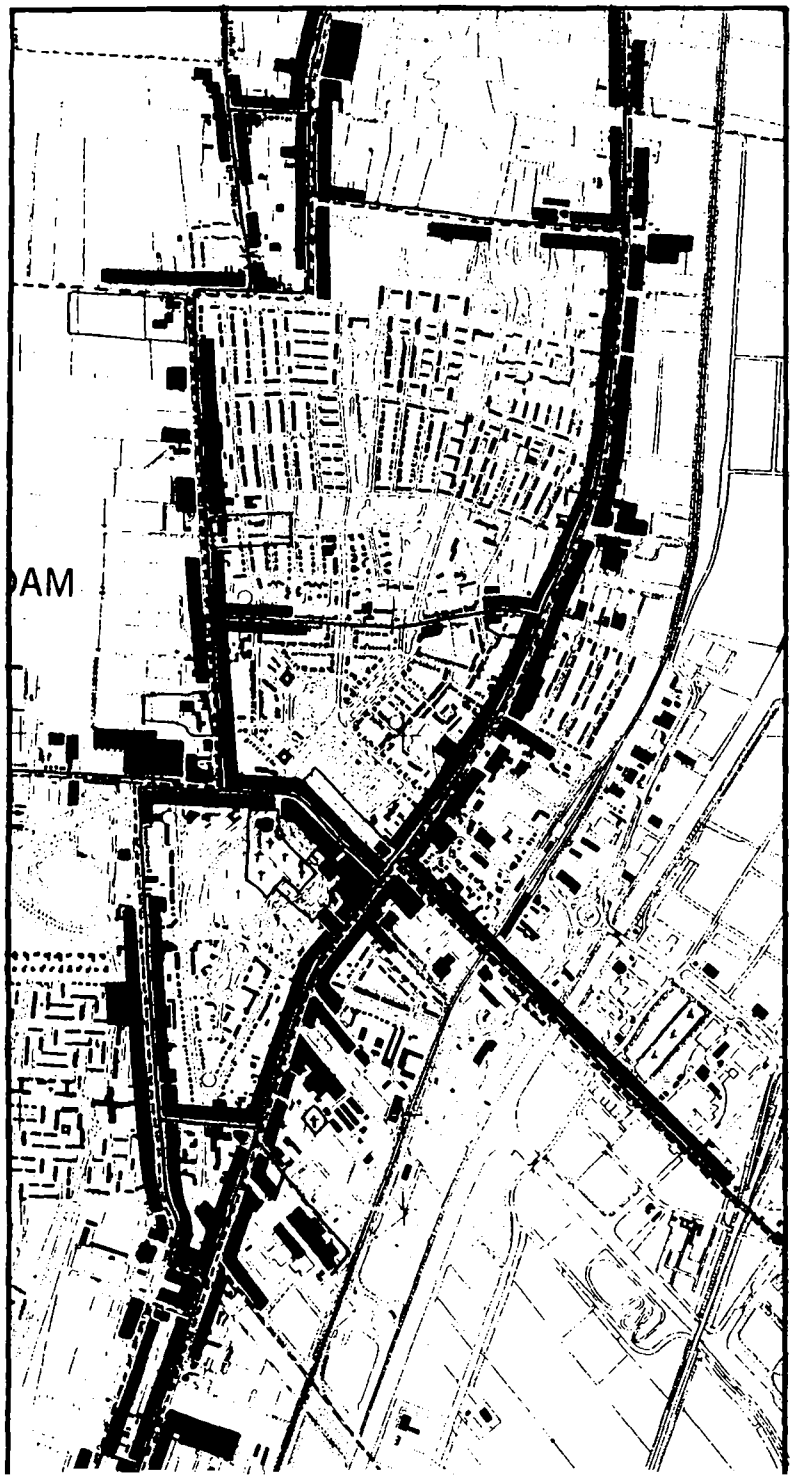


± 1850

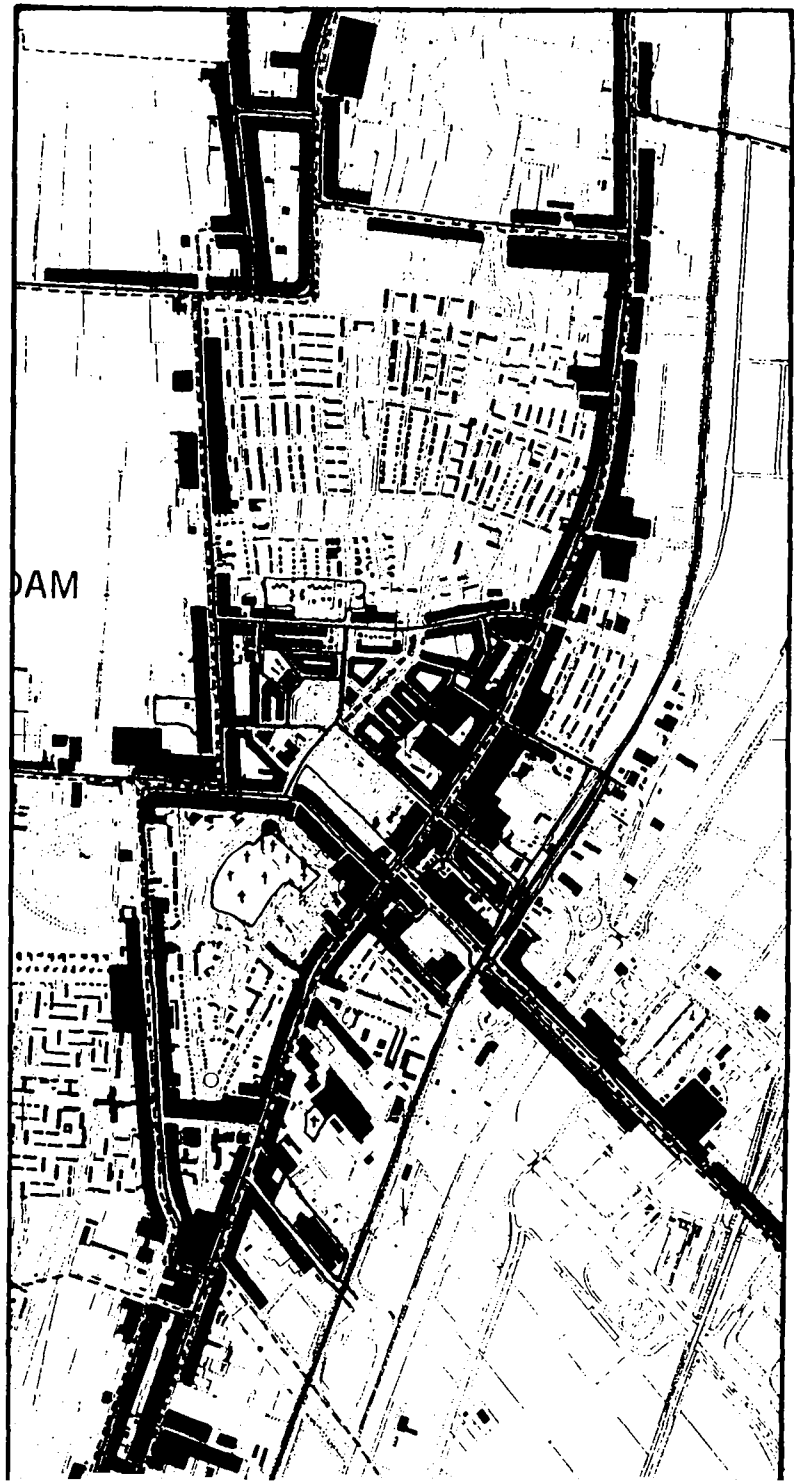
VEENDAM

1 km

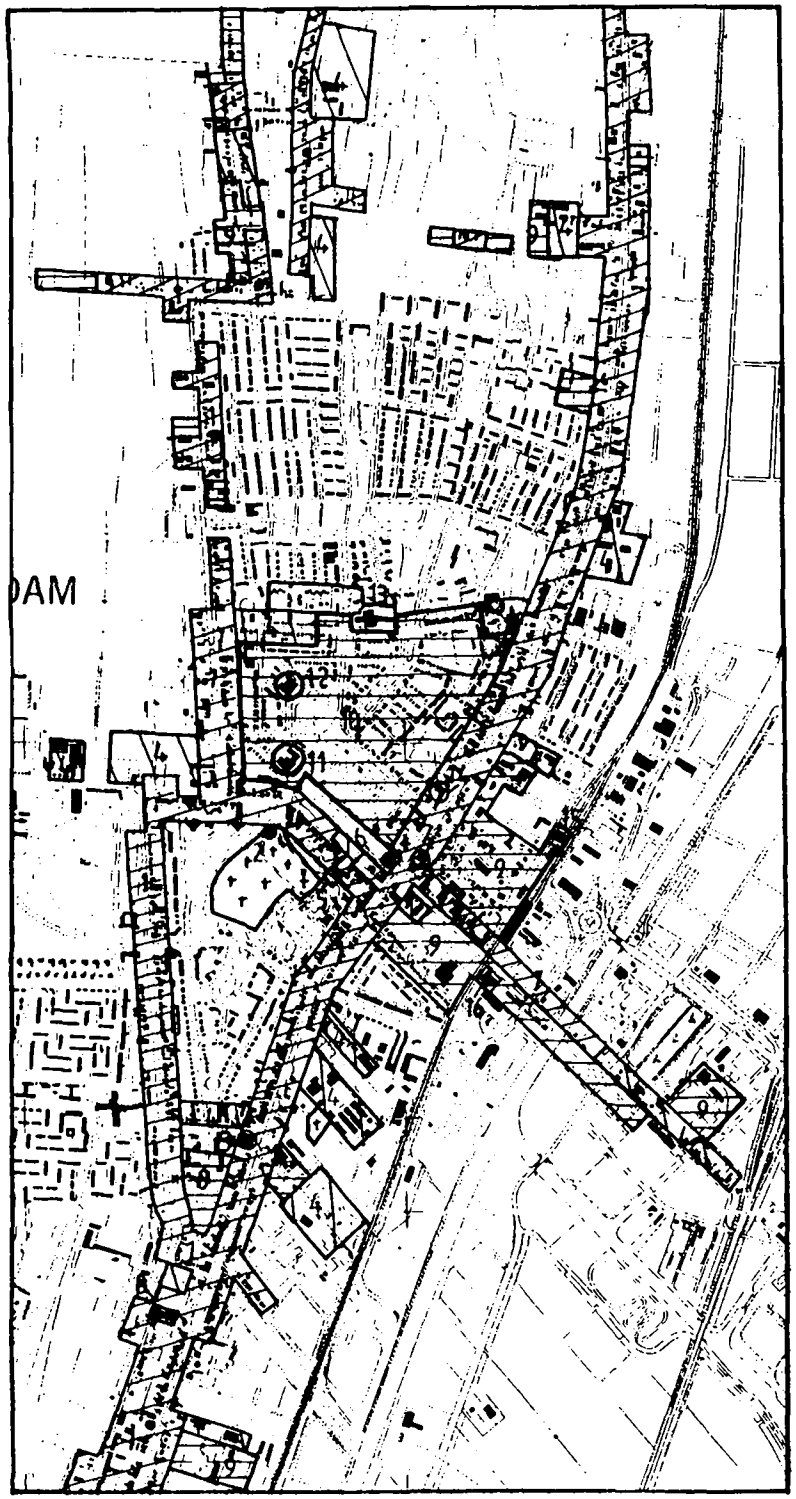
gemeentegrens
provinciegrens
verharde landweg
waterweg
spoorweg
bebouwing



± 1900



± 1940



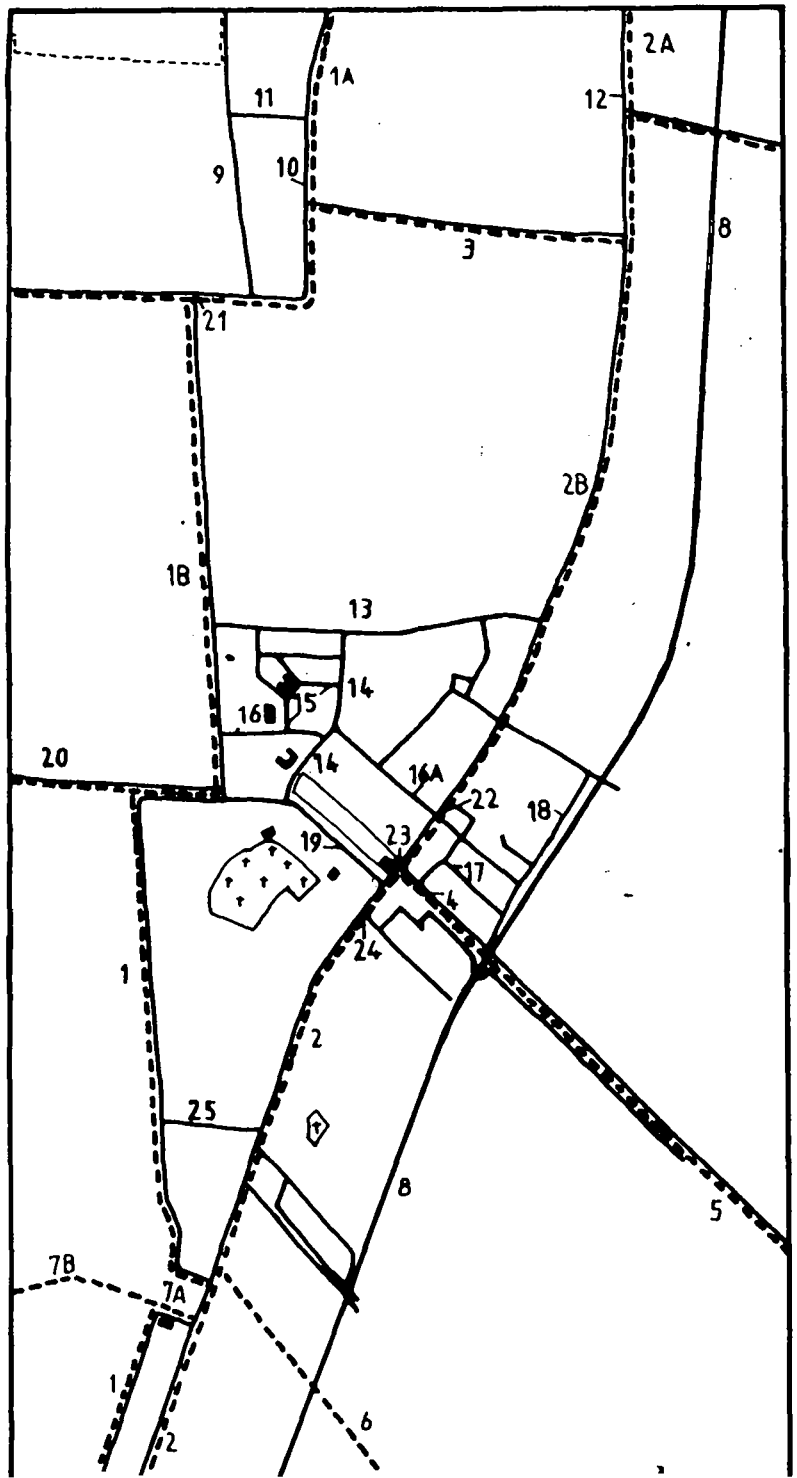
SITUATIE ±1940

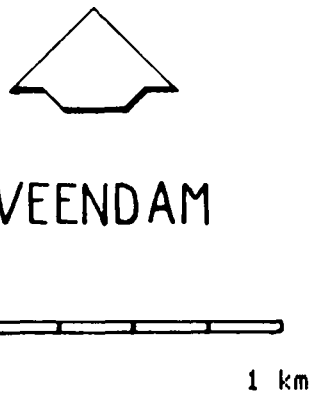
VEENDAM

1 km

1. kern van 1850
2. N.H.-kerk en kerkhof
3. R.K.-kerk
4. bebouwing 1850-1900
5. stadhuis
6. Veenlust
7. Gereformeerde kerk
8. Ev. Lutherse kerk
9. bebouwing 1900-1940
10. uitbreiding 1910-1916
11. H.B.S.
12. M.U.L.O.
13. Bouwhuis met kwekerij
14. postkantoor
15. station N.O.L.S.
16. electriciteits centrale

NAMEN VAN DIEPEN EN STRATEN





LEGENDA

- gemeentegrens
- waterweg
- spoorlijn
- verharde landweg

1.a. Beneden Westerdiep
1.b. Boven Westerdiep
2.a. Beneden Oosterdiep
2.b. Boven Westerdiep
3. Beneden Dwarsdiep
4. Molenstreek
5. Ommelanderwijk
6. Molenwijk
7.a. Boven Dwarsdiep
7.b. Neelwijk
8. Spoorlijn Zuidbroek-Stadskanaal
9. Middenweg
10. Beneden Verlaat
11. Sinnegeslaantje
12. Egypteneinde
13. Jacob Bruggemalaan, voorheen Nieuwe Laan
14. Winkler Prinsstraat
15. Hertenkampstraat
16.a. Van Berensteijnstraat
16.b. verl. Van Berensteijnstraat
17. Stationsstraat
18. Parallelweg
19. Kerkstraat
20. Lange Leegte
21. Scholthuizerbrug
22. Brug naar de Achterstad
23. Veenlustklap
24. Sarabrug
25 KLEINE LAAN

het Westerdiep maakt, ligt de Scholthuizerbrug. Ten westen hiervan ligt het buitenverblijf Zomerlust (afgebroken en vervangen door een boerderij). Verderop aan het Westerdiep liggen nog twee buitenoorden, nl. Vredenrust aan de oostkant (1908 afgebroken) en Buitenwoel aan de westkant (in 1913 vervangen door de burgemeesterswoning). Ter hoogte van de Kerkstraat maakt het Westerdiep opnieuw een bocht naar het westen. In deze bocht staat een steenbakkerij (verdwenen).
Langs het Oosterdiep bevindt zich met name aan de oostkant een aantal scheepswerven, die tussen de boerderijen, woonhuizen, etc. liggen. Daarnaast bevinden zich aan het Oosterdiep een neo-klassicistische R.K.-kerk (1845, pastorie 1864, invent.nr. 254), een Doopsgezinde kerk (1849-1906) en een synagoge (1798, in 1892 vervangen, nu verdwenen).

De Kerkstraat is langs beide zijden bijna geheel bebouwd met voornamelijk woonhuizen annex winkels. Ook ligt aan deze straat de N.H.-kerk (1662, in 1767 met een heel schip vergroot, invent.nr. 211) met kerkhof.
Schuin op het Oosterdiep strekken zich langs het Ommelanderdiep (het eerste gedeelte heet Molenstreek) en de Molenwijk linten van Oldambster boerderijen en woonhuizen uit.

1850-1900
In deze periode breidt de bebouwing van Veendam zich geleidelijk uit. Er worden twee nieuwe dwarsverbindingen aangelegd: de Nieuwe Laan (nu Jakob Bruggemalaan) en de Kleine Laan (nu Schoolstraat). Aan beide lanen worden hoofdzakelijk losstaande "Oldambster" woningen neergezet, met de nok haaks op de weg. Door de aanleg van de Kleine Laan ontstaat in het gebied ten zuiden van de Kerkstraat de eerste aanzet tot komvorming.
In de tweede helft van de 19e eeuw neemt de bedrijvigheid in Veendam toe. Er komen enkele scheepswerven bij en daarnaast verschijnen een viertal aardappelmeelfabrieken, een paar houtzagerijen aan het Oosterdiep, een zuivelfabriek aan het Westerdiep, een touwslagerij, een kwekerij en een machinefabriek aan het Oosterdiep en de strokartonfabriek "de Vrijheid" aan het Ommelanderdiep. Hoewel deze bedrijven met uitzondering van de machinefabriek van Duintjer allemaal zijn verdwenen, staat op de hoek Oosterdiep-Kleine Laan nog het voormalige bedrijfsgebouw van H.L. Trip uit 1890 (invent.nr. 253).
De bestaande linten verdichten zich met deze bedrijfsgebouwen en met losstaande woonhuizen. Deze laatste variëren van eenvoudige krimpjes en "Oldambster" woningen tot luxueuze neo-klassicistische herenhuizen. Met name aan het Oosterdiep worden veel grote woonhuizen gebouwd: het gedeelte tussen de Veenlustklap en de brug naar de Achterstad werd dan ook wel "gouden eiland" genoemd.
Behalve bedrijfsgebouwen en woonhuizen wordt er aan het

Oosterdiep een Gereformeerde kerk (1863, 1906 vervangen, invent.nr. 222.d) gebouwd. Schuin hiertegenover wordt in 1882 het huis van de Ommelander Compagnie, Veenlust, afgebroken en in 1884 vervangen door het zgn. "Duitsche Restaurant", afkomstig van de wereldtentoonstelling in Amsterdam in 1883. Dit nieuwe pand diende als huisvesting van de sociëteit Veenlust, waar in 1929 een bioscoop en een toneelzaal zijn bijgebouwd. Na de Tweede Wereldoorlog is Veenlust afgebroken om plaats te maken voor een cultureel centrum en een winkelpromenade.
Aan de Kerkstraat wordt in 1879 een raadhuis in klassicistische stijl geopend (invent.nr. 212). Hier tegenover is rond 1858 het Gymnasium gesticht, waaraan in 1866 een gemeentelijke H.B.S. wordt toegevoegd. Op de kruising met het Westerdiep staat sinds het einde van de eeuw Hotel Java (invent.nr. 253).

1900-1940
In de decennia na de eeuwwisseling zet de komvorming in de punt van de trechter zich voort. Het gebied tussen Boven Dwarsdiep en Kleine Laan raakt geheel bebouwd. Daarnaast wordt in de jaren 1910-1916 voor het gebied tussen Kerkstraat en Nieuwe Laan een uitbreidingsplan ontworpen en uitgevoerd o.l.v. burgemeester Jhr.Mr.Dr. E.A. van Berensteijn. Het plan heeft een vrij orthogonaal stratenpatroon met een paar brede doorgaande wegen, de Winkler Prinsstraat die de Kerkstraat met de Nieuwe Laan verbindt en de Van Berensteijnlaan die voor een verbinding met het station zorgt. In de wijk zijn een sportterrein (in de tuin van Veenlust), een hertenkamp en vijvers, de vergraven Oude Ae, opgenomen. Verder is er een aantal scholen gebouwd zoals een School met de Bijbel (1906, invent.nr. 204), een Openbare School (1921, invent.nr. 205), een M.U.L.O. in klassicistische stijl van de architect J. Stuivinga (1913, invent.nr. 207) aan het hertenkamp en een Rijks H.B.S. eveneens in klassicistische stijl (1911, invent.nr. 210). In de nieuwe wijk worden woningen voor beter gesitueerden gebouwd. Tussen deze woonhuizen die allemaal haaks op de straat staan, is weer onderscheid gemaakt tussen luxe en meer eenvoudige behuizingen. Zo zijn langs de brede doorgangswegen, de hertenkamp en de vijvers in de jaren 1910-1930 grote herenhuizen neergezet, terwijl in de korte, smallere straten erachter burgerwoningen zijn gebouwd. Aan de J. Bruggemalaan is in 1920 het "Bouwhuis", het voormalige pand van de dienst Gemeente Werken, gebouwd (invent.nr. 217). Het hierboven beschreven uitbreidingsplan wordt aangeduid als bijzonder gebied (zie paragraaf 6.2)
In de eerste helft van deze eeuw verdichten de linten zich meer en meer, waarbij de Kerkstraat als centrum geldt. Het Beneden Dwarsdiep is bijna geheel bebouwd. Aan de Kerkstraat wordt in 1913 voor het bestaande raadhuis een nieuw renaissancistisch gemeentehuis, eveneens van de architect J. Stuivinga, gezet (invent.nr.212). In het verlengde van de Kerkstraat, in

westelijke richting, worden in de jaren twintig en dertig langs de Lange Leegte een serie burgerwoningen, losstaand en twee-onder-één-kap, gebouwd. In oostelijke richting verdicht de bebouwing langs de Molenstreek zich. Aan het Ommelanderdiep verrijst o.a. een Dextrinefabriek. Ook het Wester- en Oosterdiep raken meer bebouwd en vernieuwd. Aan het Oosterdiep o.a. wordt op de hoek met de Van Berensteijnlaan rond 1902 een postkantoor in neo-gothische stijl van de architect C.H. Peters gebouwd (invent.nr. 216).
Behalve uitbreidingen d.m.v. komvorming en verdichting van de bestaande bebouwingslinten vindt er ook een expansie plaats door invulling van het gebied tussen het Oosterdiep en de in 1910 geopende spoorlijn Zuidbroek-Stadskanaal. De invulling bestaat voor een groot deel uit industrie. Het gebied tussen Molenstreek, Oosterdiep en Parallelweg, de zgn. Achterstad, wordt tijdens het eerste decennium gevuld met losstaande grote woonhuizen, de nok loodrecht op de weg, en onderwijsinstellingen zoals de Landbouwwinterschool (1904, invent.nr. 220) en de Landbouwhuishoudschool (ca. 1910, invent.nr. 221). Verder wordt rond 1910 het N.O.L.S.-station door Eduard Cuypers gebouwd (invent.nr. 222) en rond 1920 aan de andere kant van het Ommelanderdiep de Veenkoloniale Electriciteits-Centrale neergezet (nu E.G.D.-kantoor, invent.nr. 222.a.).
Na de Tweede Wereldoorlog gaat de groei van Veendam door. Ten noorden van de J. Bruggemalaan en ten zuiden van de Lange Leegte worden grote woonwijken aangelegd. Ook de industrie breidt zich uit: aanvankelijk in het gebied tussen de spoorlijn en het Oosterdiep, later over het spoor, langs het Ommelanderdiep. Een groot gedeelte van de kanalen is in de jaren zestig en zeventig verdwenen. Het Beneden- en Boven Dwarsdiep zijn geheel gedempt, het Westerdiep vanaf de Kerkstraat naar het zuiden (= Boven Westerdiep) en het Oosterdiep vanaf de Molenstreek naar het noorden (= Beneden Oosterdiep). Ondanks deze ontwikkelingen is de structuur van voor 1940 in Veendam op veel plaatsen nog duidelijk te herkennen. De meeste bebouwing, m.u.v. een deel van de uitbreiding 1910-1916, staat er nog en het veenkoloniale karakter is ondanks het verdwijnen van de diepen grotendeels behouden.

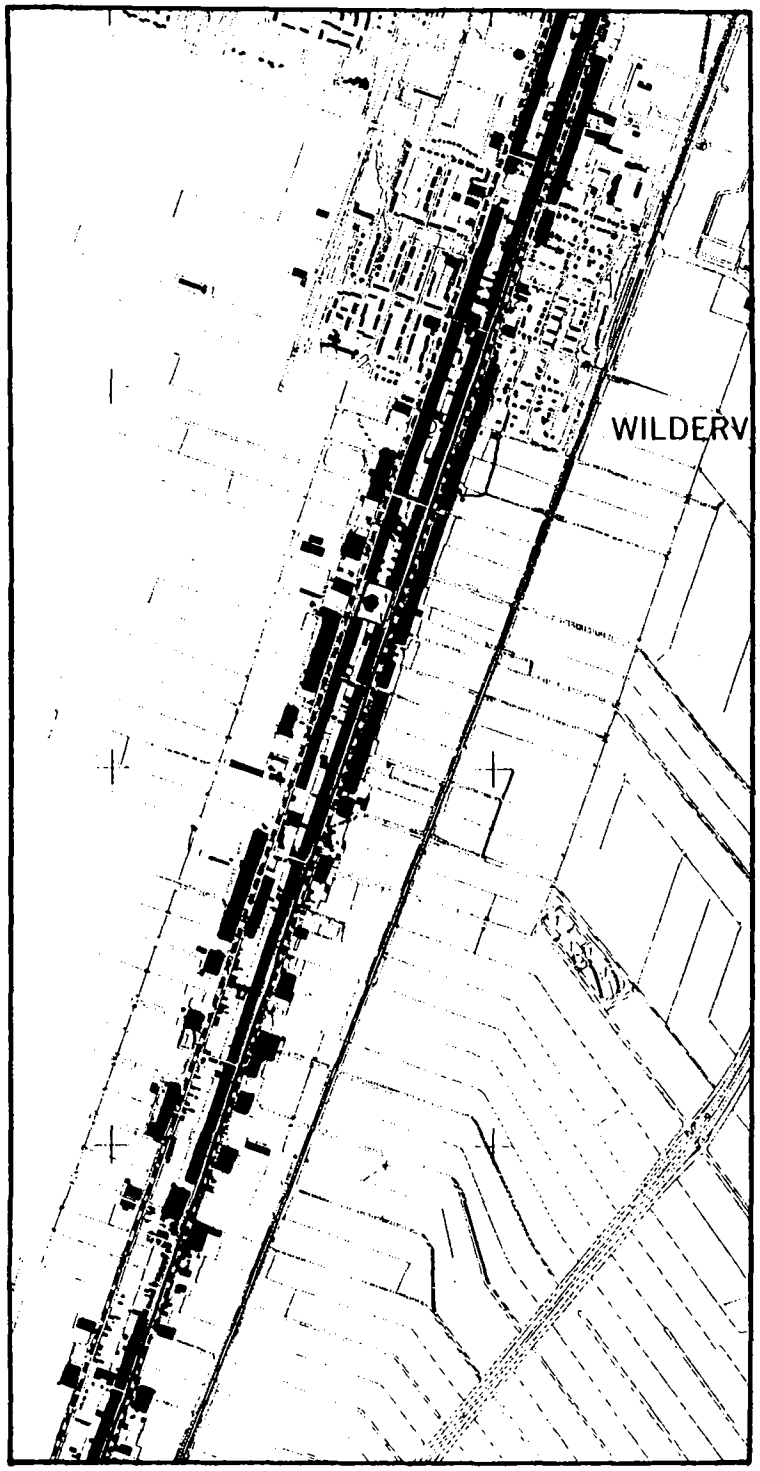
WILDERVANK

Zoals in de inleiding van 5.2. reeds is gezegd, bestaat de structuur van Wildervank uit een systeem van dubbele kanalen. Dit betekent dat hier twee diepen op een afstand van ca. 125 meter parallel aan elkaar lopen. Langs de binnenkant van elk kanaal, voor het Oosterdiep de westkant en voor het Westerdiep de oostkant, is een verharde weg aangelegd. Via bruggen over het hoofddiep, die tegenover de zwetsloten zijn geplaatst, kunnen iedere keer twee kavels worden bereikt.

Rond 1850 is het binnengebied, het land tussen de beide diepen, in het noorden bijna geheel bebouwd met hoofdzakelijk woonhuizen van het symmetrische, krimpjes- of "Oldamster" type, winkels en bedrijfjes, alle met nok evenwijdig aan de kavel en dus haaks op de weg. Aan de buitenkanten van de diepen zijn Oldamster boerderijen gelegen. In het zuiden neemt de bebouwing aan de oostkant van het Oosterdiep af. Het noordelijk deel van de oostzijde van het Oosterdiep is dichter bebouwd, men treft hier naast boerderijen ook enkele woonhuizen en scheepswerven aan.

1850-1900
Tijdens deze periode verdicht het binnengebied ten noorden van de N.H.-kerk (ca.1663, invent.nr. 298) zich. Evenals in Veendam worden hier en daar vooral aan Oosterdiepzijde luxe herenhuizen in klassicistische stijl gebouwd. Naast de N.H.-kerk wordt rond 1890 het raadhuis van de toen nog bestaande gemeente Wildervank geopend (invent.nr. 296). Aan het Middenverlaat, op de grens met Veendam, verrijst in 1884 een Vrij Evangelische Kerk (invent.nr. 243).
Ook het noordelijk gedeelte van de oostzijde van het Oosterdiep breidt zich uit. Behalve woonhuizen, verschijnen hier o.a. een aardappelmeelfabriek, een steenbakkerij en een houtzagerij. Het zuidelijke deel en het Westerdiep verdichten zich iets, maar behouden een agrarisch karakter.

1900-1940
Hoewel Veendam zich in de eerste helft van deze eeuw sterk ontwikkelt, vinden in Wildervank weinig veranderingen plaats. De bestaande bebouwingslinten raken steeds dichter bebouwd en worden vernieuwd. Het zuidelijk deel van het Westerdiep wordt nu grotendeels bebouwd met aan de oostkant woningen uit de jaren twintig en dertig. Aan het Oosterdiep wordt in 1903 een nieuwe Gereformeerde kerk gebouwd (invent.nr. 291) op de plaats van de oude uit 1841. Aan de oostzijde wordt in 1910 aan de spoorlijn Zuidbroek-Stadskanaal een station van E. Cuypers geopend. Ten noordwesten van het Westerdiep wordt rond 1930 een zweminrichting aangelegd. Ook na de Tweede Wereldoorlog ontwikkelt Wildervank zich niet veel. Slechts in het noorden, tegen Veendam aan, zijn enkele woonwijken ontstaan. De beide diepen die het dubbel kanalenstelsel vormen zijn, i.t.t. veel andere veenkoloniën, niet gedempt. Hierdoor heeft Wildervank zijn oorspronkelijke karakter kunnen behouden.



±1850

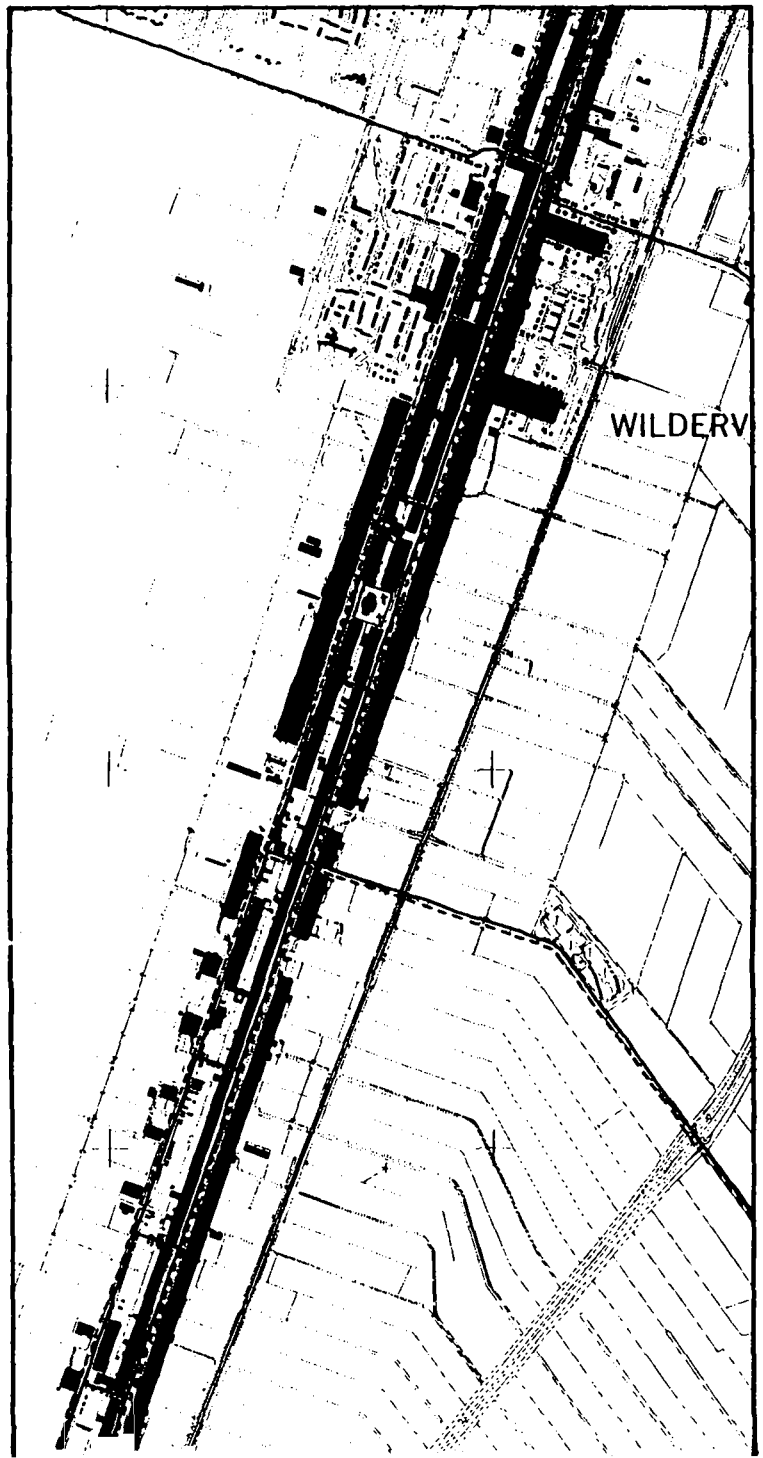
WILDERVANK

1 km

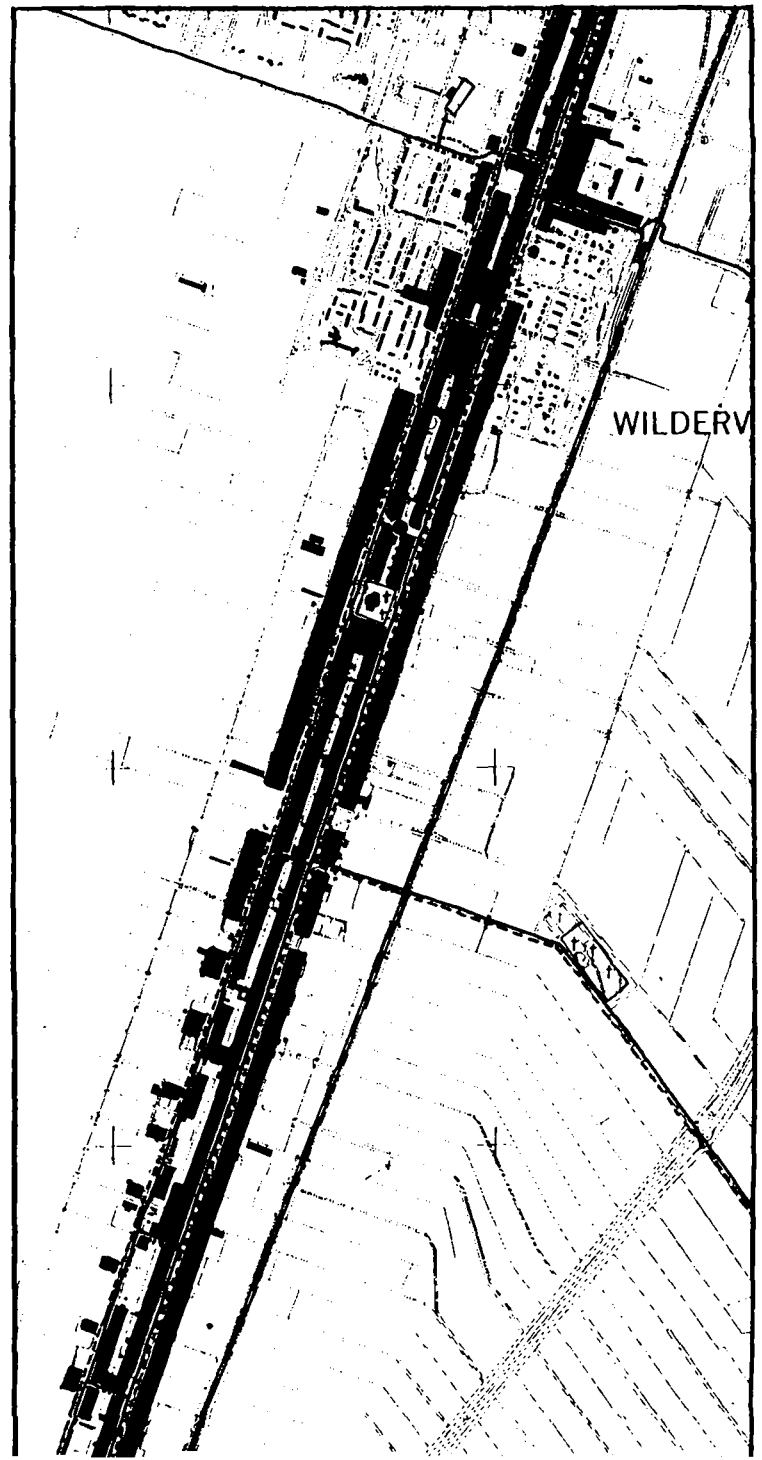
bebouwing

waterweg

verharde landweg



±1900



±1940

BAREVELD

Ten zuiden van Wildervank, op de grens met Drenthe ligt het dorp Bareveld. Een deel van dit dorp ligt in de provincie Drenthe. In Bareveld eindigt het dubbele systeem van kanalen: het Westerdiep buigt naar het westen af en het Oosterdiep splitst zich in een gedeelte dat rechtdoor loopt en de provinciegrens snijdt, en een gedeelte dat naar het oosten afbuigt en de semslinie volgt, het Stadskanaal geheten.
Rond 1850 stopt de bebouwing langs het Oosterdiep bij de afsplitsing van het Stadskanaal. Bij de hier gelegen sluis staan enkele woonhuizen van het krimpjes- en het "Oldambster" type, en een paar Oldambster boerderijen. Alle bebouwing heeft de nok haaks op de weg.
Rond de eeuwisseling breidt de lintbebouwing zich iets naar het zuiden uit. Ten zuiden van de afsplitsing van het Stadskanaal staat dan een aardappelmeelfabriek, ten zuidoosten hiervan een steenbakkerij. Na de aanleg van de spoorlijn Zuidbroek-Stadskanaal groeit de bebouwing van Bareveld iets. Behalve de bouw van een N.O.L.S.-station door E. Cuypers (ca. 1910, verdwenen) en een hotel (ca.1920,invent.nr. 326), ontstaan in de jaren twintig en dertig langs het Stadskanaal een serie losstaande burgerwoningen.
Na 1940 groeit Bareveld nog iets. Aan de westzijde, tegen de Drentse grens aan, wordt rond 1960 een kleine woonwijk gebouwd.

BORGERCOMPAGNIE

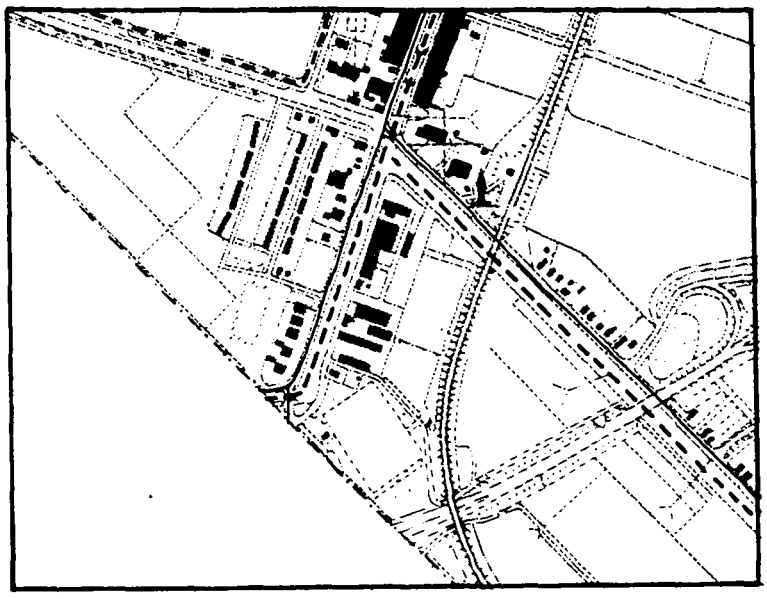
Borgercompagnie ligt ten westen van Veendam en Wildervank. Het totale dorp is verspreid over drie gemeentes : Hoogezand-Sappemeer, Muntendam en Veendam. Het gedeelte in Veendam is het dichtst bebouwd.
Het grootste deel van de bebouwing van dit veenkoloniaal lint is voor 1850 ontstaan en bestaat hoofdzakelijk uit grote Oldambster boerderijen die met de nok haaks op het diep staan. Hier en daar, met name op de kruispunten met verharde wegen, verdicht de bebouwing zich met wat woonhuizen van het krimpjes- en het "Oldamster" type en soms wat luxere burgerwoningen.
Rond 1900 concentreert de bebouwing zich vooral op de kruising van het Borgercompagniesterdiep met de Lange Leegte, de kern van het lint. Hier ontstaat wat bedrijvigheid en wordt een coöperatieve aardappelmeelfabriek, "de Eersteling" (1897-1936, hierna afgebroken) gebouwd. Hierna blijft de ontwikkeling van Borgercompagnie steken. De situatie uit 1940 verschilt niet veel met die uit 1990. Na de Tweede Wereldoorlog verdwijnt zelfs bebouwing en wordt het diep vanaf de kruising tot aan de gemeente Hoogezand-Sappemeer gedempt.

OMMELANDERWIJK

Ommelanderwijk ligt ten oosten van Veendam, in het verlengde van de Molenstreek, langs het Ommelanderdiep. Rond 1850 heeft het veenkoloniale dorp een sterk agrarisch karakter. De bebouwing bestaat evenals in Borgercompagnie hoofdzakelijk uit Oldambster boerderijen die meestal haaks en soms schuin op het diep staan. Aan de noordzijde van het diep bevindt zich wat meer bijzondere bebouwing. Ten westen van het Noorderkwartier, de afbuiging naar Zuidwending, ligt een steenoven. Ten oosten van het Noorderkwartier ligt de gezamenlijke N.H.-kerk met pastorie en kerkhof van Ommelanderwijk en Zuidwending (1845, invent.nr. 257).
In de periode 1850-1900 breidt de bebouwing langs het diep, het Noorderkwartier en de Kerklaan zich uit met boerderijen en arbeiderswoningen van het krimpjes-type. In het westen vestigt zich de stroostoffabriek "Phoenix". Na de eeuwwisseling neemt de bedrijvigheid toe: aan de noordzijde van het diep worden twee aardappelmeelfabrieken gebouwd (alle twee zijn afgebroken). Ook het aantal woonhuizen groeit. Langs wijk Numero Eén worden vrijstaande arbeiderswoningen van het "Oldambster" en het krimpjestype neergezet. Aan het einde van de verharde weg langs wijk Numero Eén ligt een Joods kerkhof met woning, dat nog in een goed onderhouden staat verkeert. In de jaren twintig worden twee scholen gebouwd : een Openbare school aan het diep en een School met de Bijbel aan de Kerklaan.
Na 1945 verdwijnen in Ommelanderwijk een aantal boerderijen en bijna alle fabrieken. In de jaren zeventig is het het Ommelanderdiep vanaf de gemeentegrens met Nieuwe Pekela tot aan het A.G. Wildervanckkanaal gedempt.

ZUIDWENDING

Zuidwending ligt ten noorden van Ommelanderwijk en heeft hetzelfde karakter. Langs het Zuidwendingerhoofddiep liggen voornamelijk Oldamster boerderijen met de nok loodrecht op het diep. Verspreid hiertussen liggen wat arbeiderswoningen van het krimpjestype.
Rond 1900 neemt de bebouwing in Zuidwending toe, de uitbreiding bestaat uit woonhuizen en boerderijen. In het Noorderkwartier en vlakbij de grens met Nieuwe Pekela staan aardappelmeelfabrieken, waarvan de laatste nog aanwezig is (1895, invent.nr. 265).
Evenals in Ommelanderwijk is het diep in Zuidwending gedempt waardoor het typische veenkoloniale karakter grotendeels verdwenen is.



±1850

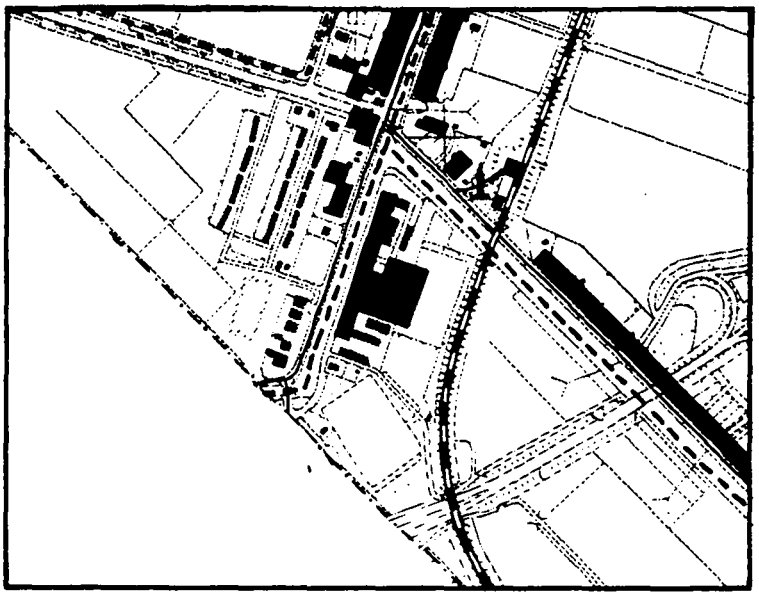
BAREVELD

bebouwing

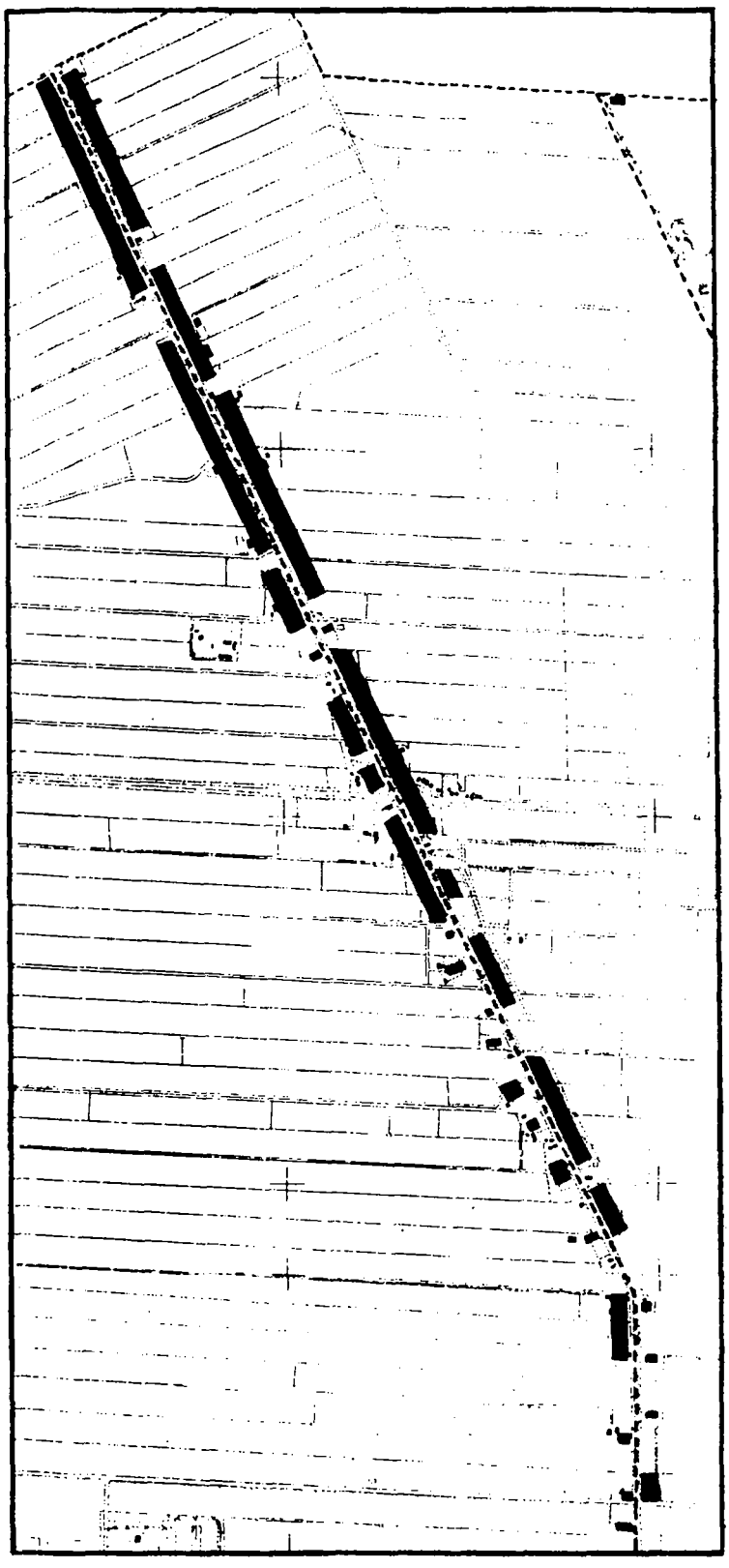
waterweg

verharde landweg

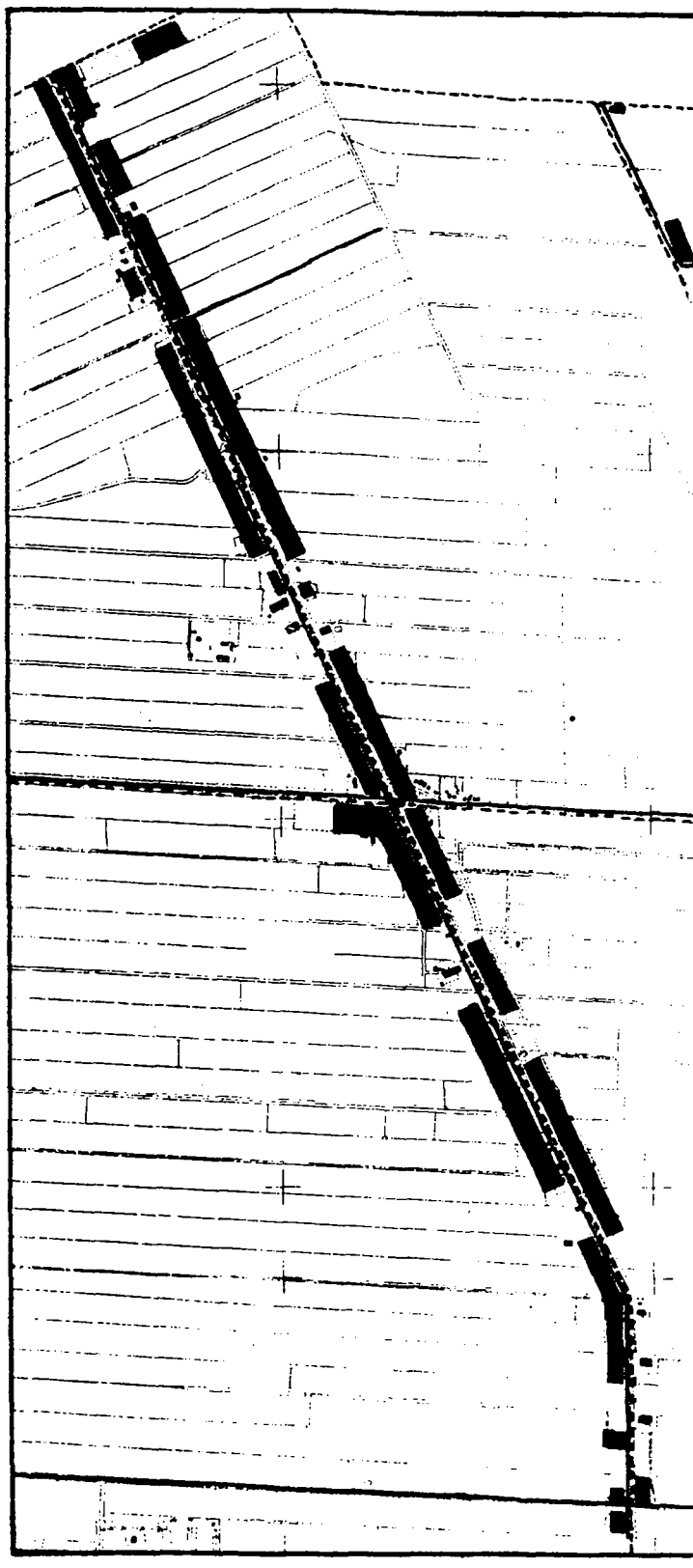
500 m



±1940



±1850



±1940

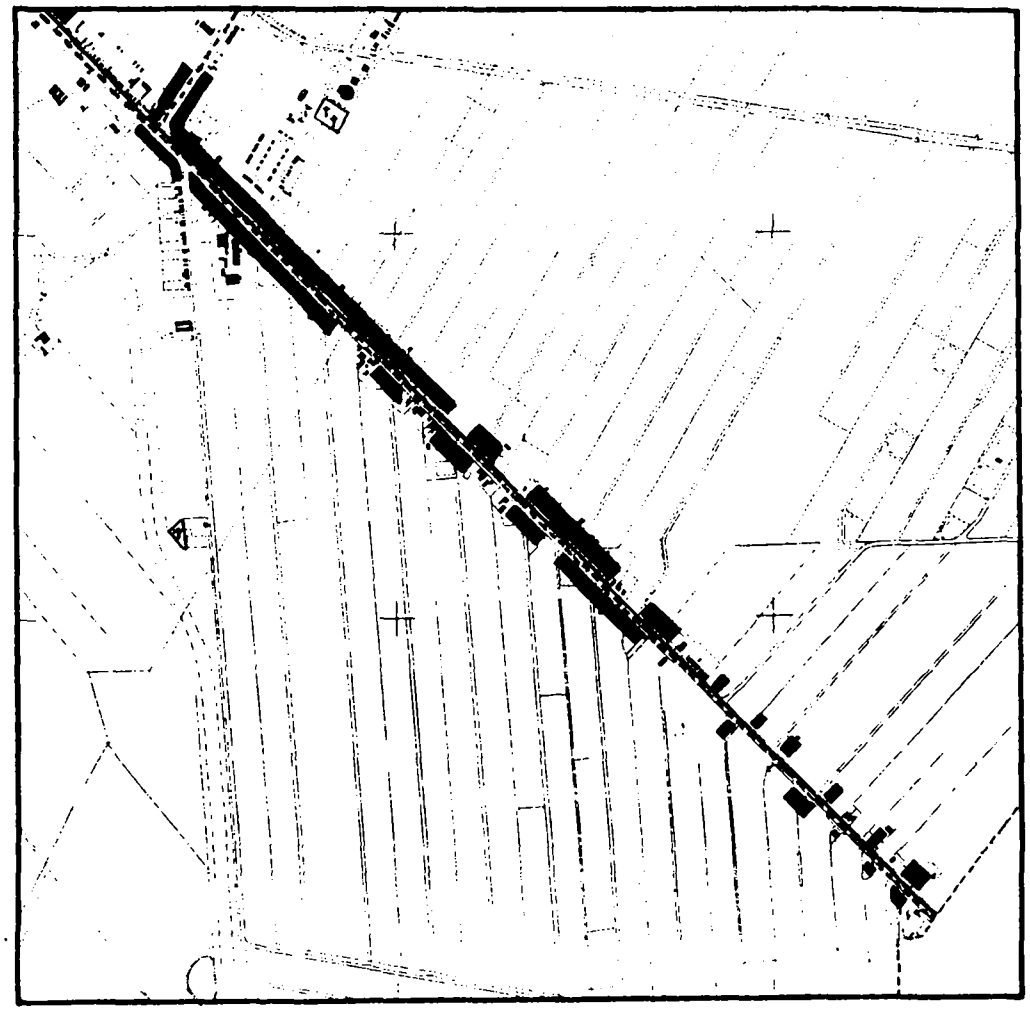
bebouwing

waterweg

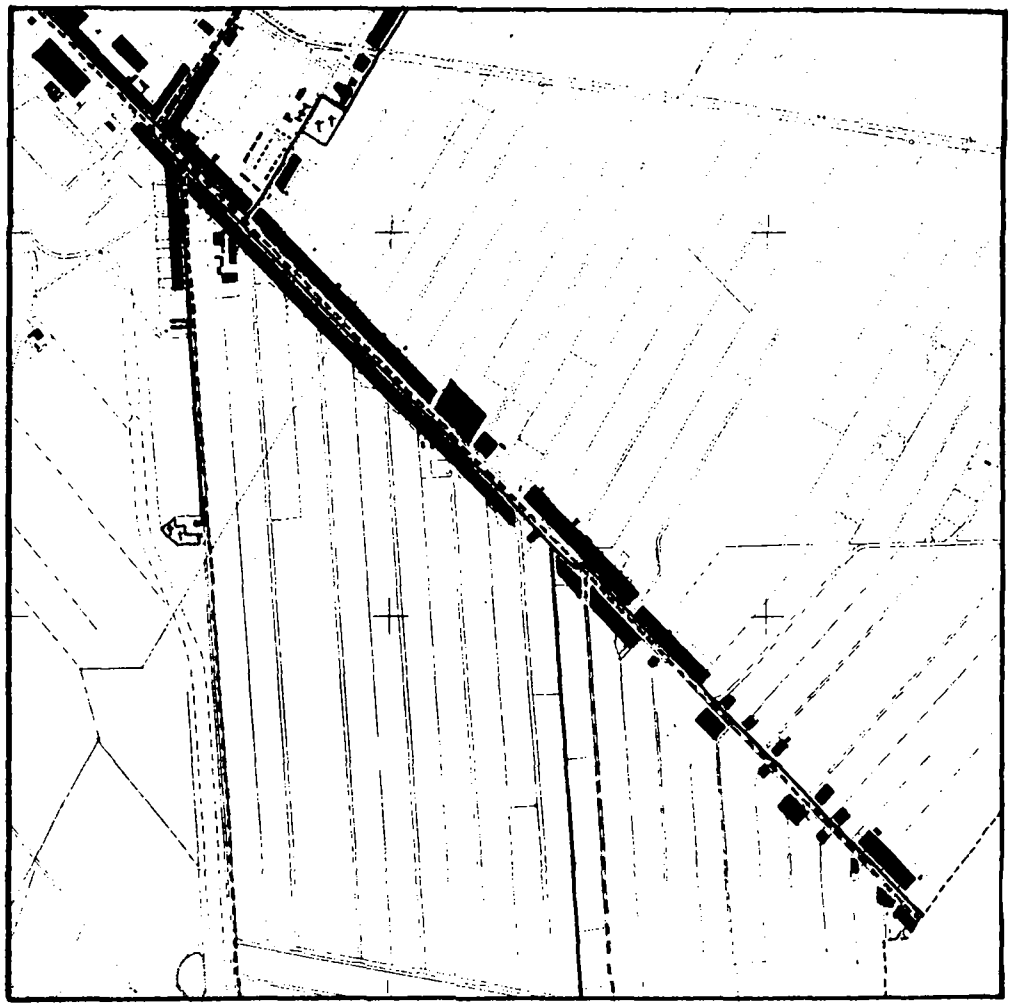
verharde landweg

BORGERCOMPAGNIE

1 km



±1850



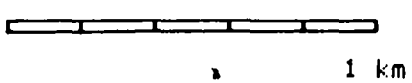
±1940

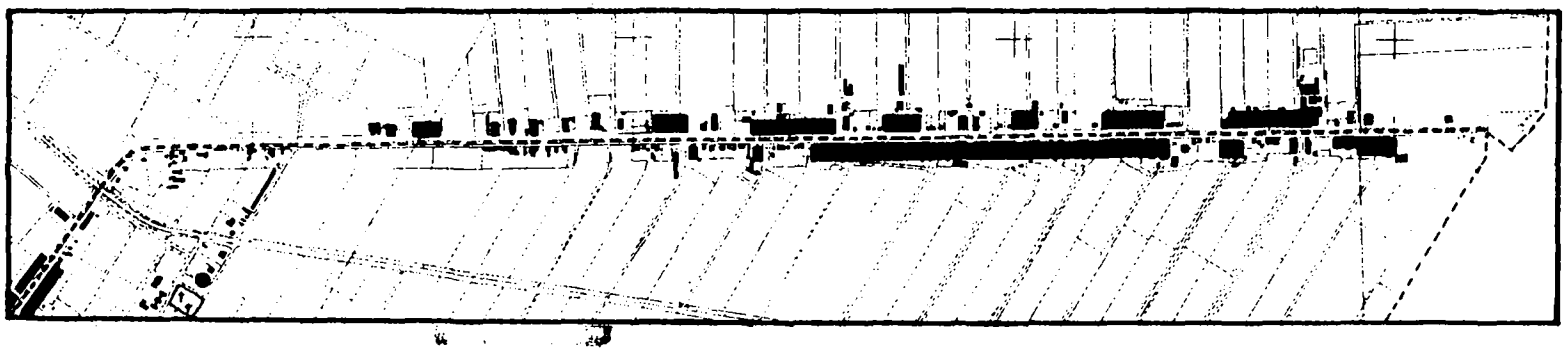
bebouwing

waterweg

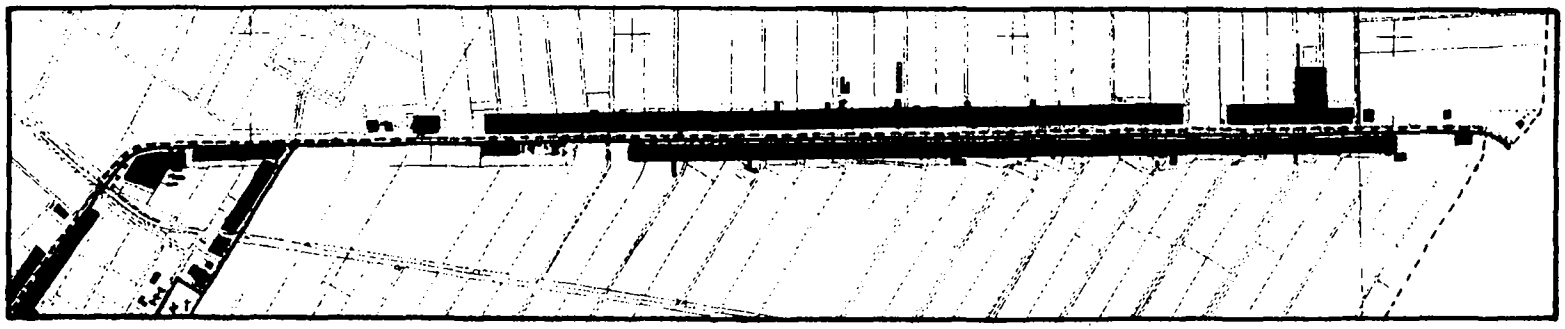
verharde landweg

OMMELANDERWIJK





±1850



±1940

bebouwing

waterweg

verharde landweg

ZUIDWENDING

1 km

5.3 Verspreide bebouwing

In de gemeente Veendam liggen een drietal gehuchten, nl. Korte Akkers, Numero Dertien en Wildervanksterdallen. Korte Akkers ligt in het noordoosten van de gemeente. Het wordt gevormd door een aantal arbeiderswoningen aan de weg, tijdens de periode 1850-1940 een brede wijk, van het Egypteneinde naar Bovenveensloot. De woningen, zo'n vijftien in aantal, zijn rond de eeuwwisseling hier neergezet. Ze behoren tot het krimpjestype en staan met de nok haaks op de weg.
Het tweede gehucht in de gemeente, Numero Dertien, is een verzameling van dertien Oldambster boerderijen, die er nu nog steeds staan. Na het graven van de wijk Numero Dertien (1820), die vanaf het Ommelanderdiep, langs de gemeentegrens naar het zuiden loopt, hebben zich hier dertien boeren gevestigd.
Ten westen van Numero Dertien ligt Wildervanksterdallen. Het gehucht is gelegen langs het Dalkanaal, waar twee systemen van gaffelwijken elkaar ontmoeten (zie 4.2). Rond 1900 bestaat Wildervanksterdallen uit een aantal verspreid liggende Oldamster boerderijen met hier en daar arbeiderswoningen van het krimpjestype. Daarnaast is er een houtzagerij (nu verdwenen). In de jaren twintig wordt op de kruising van het Dalkanaal met de Dalweg No.36 een Openbare school gebouwd (invent.nr. 327) die nu dienst doet als buurthuis. Na 1940 is er weinig veranderd, wel zijn enkele panden verdwenen.

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)

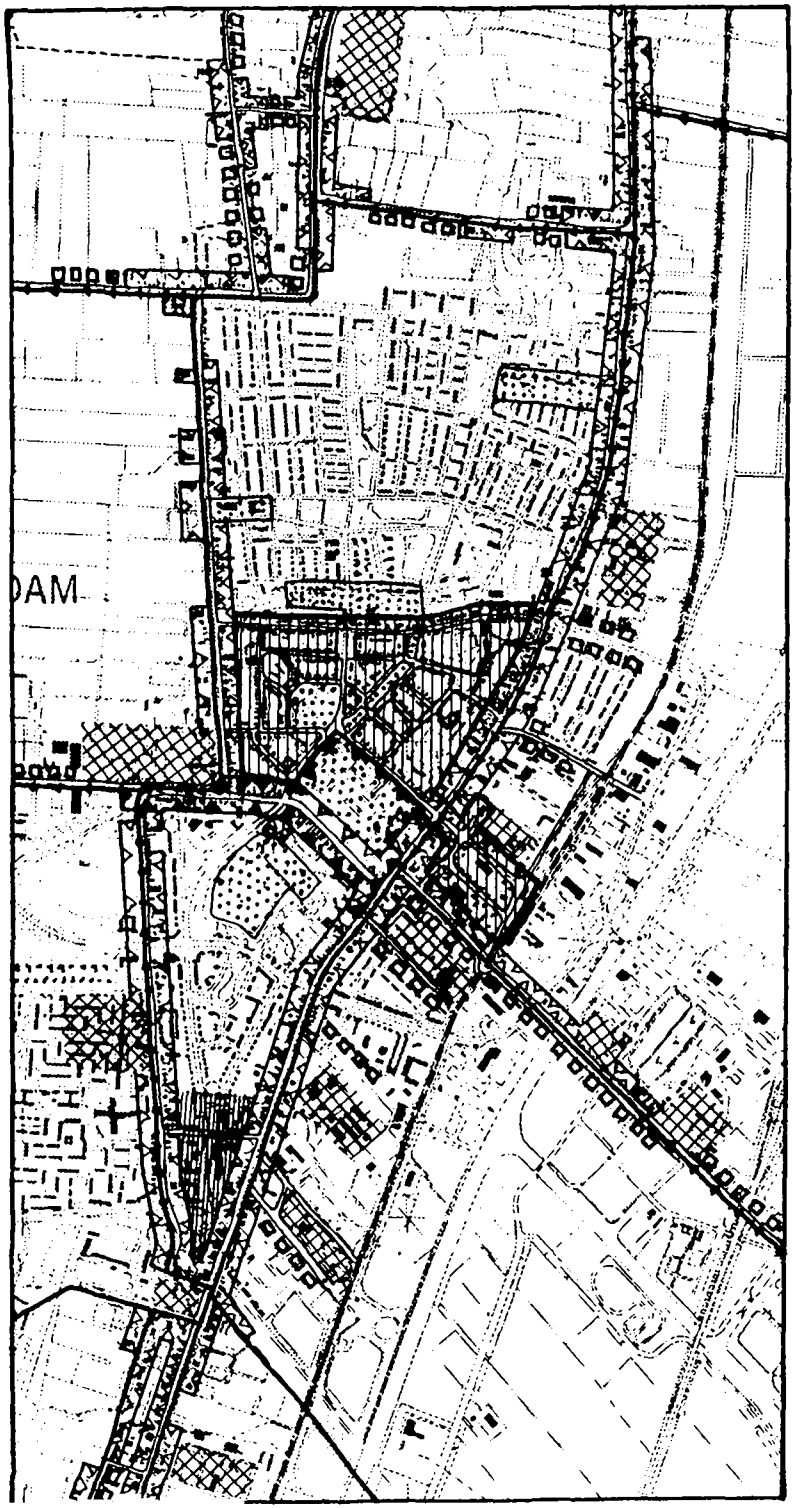
3 gebieden zonder woonfunctie
3.1 industriegebieden (functie: industrie/bedrijvigheid/handel/verkeer)
3.2 groene gebieden (functie: openluchtrecreatie, begraafplaatsen etc.)

andere aanduidingen:

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

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

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



STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

VEENDAM

1 km

- Wonen, niet-stedelijk algemeen
- Wonen, villagebied
- Industriegebied
- Groengebied
- Bestaande kern voor 1850
- Lineaire ontwikkeling
- Weg
- Waterweg
- Na 1940 gedempte waterweg
- Spoorweg
- Na 1940 gereconstrueerd gebied
- Bijzonder gebied

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 Veendam is één gebied met bijzondere waarden aangewezen, te weten de uitbreiding 1910-1916.

Gebied : Uitbreiding 1910-1916

Na 1900 wordt het gebied tussen het Beneden Westerdiep en het Beneden Oosterdiep, die de trechtervormige structuur van Veendam veroorzaken, langzamerhand volgebouwd. Rond 1910 wordt op initiatief van burgemeester Jhr.Mr.Dr. E.A. van Berensteijn een begin gemaakt met de aanleg van een nieuw uitbreidingsplan voor het gebied tussen de Kerkstraat, de Nieuwe Laan (nu J.Bruggemalaan), het Beneden Westerdiep en de N.O.L.S.-spoorlijn

Het uitbreidingsplan heeft een klassieke, bijna hiërarchische opbouw. Basis van de aanleg zijn twee assen, de noord-zuid lopende Winkler Prinsstraat en de oost-west lopende Van Berensteijnlaan/Stationsstraat. De eerste verbindt de Kerkstraat met de Nieuwe Laan, de tweede verbindt het centrum van de uitbreiding met het N.O.L.S.-station en kruist daarbij het Beneden Westerdiep. Daar waar de twee assen samenkomen, is een hertenkamp aangelegd. Naast het wonen, waarover straks meer, zijn in het plan verschillende andere voorzieningen opgenomen. Zo is in de nieuwe uitbreiding een aantal scholen opgenomen:
- de Rijks H.B.S. op de hoek van de Burgemeester de Hoopstraat met de Winkler Prinsstraat (nu Veenkoloniaal Museum), gebouwd in 1911 door de architect J. Stuivinga.
- de M.U.L.O. aan het hertenkamp, in 1913 eveneens door de architect J. Stuivinga gebouwd in Um 1800-stijl.
- een openbare lagere school (1921) en een christelijke lagere school (1906) aan de Ds. Petersenstraat.
- de Landbouwwinterschool (1904) aan het Pieter Sneeuwplein.

- de Landbouwhuishoudschool (ca.1910) aan de Stationsstraat.

Vervolgens bevindt zich aan de Nieuwe Laan het "Bouwhuys". Dit pand is het onderkomen van de Dienst Gemeentewerken en is in 1920 gebouwd. Erachter lag de gemeentelijke kwekerij. Aan het Pieter Sneeuwplein staat het gebouw van de Veendammer Kamer van Koophandel. Op de plek waar nu de parkeerplaats bij het winkelcentrum ligt, heeft een sportterrein gelegen.
In het plan zijn bovendien een paar groenvoorzieningen geprojecteerd. Naast de al genoemde Hertenkamp is de Oude Ae als vijver vergraven.

Alle elementen worden door de twee assen verbonden, ze vormen de hoofdaders van een orthogonaal stratenpatroon. De straten zijn hiërarchisch onderverdeeld. Dit uit zich in de bebouwing. Langs de assen, de Oude Ae en de Hertenkamp zijn grote, vrijstaande villa's gesitueerd. In de zijstraten ligt een meer kleinschalige bebouwing. Meestal bestaat deze uit vrijstaande burgerwoningen, soms zijn de woningen aanéengesloten zoals in de Boermastraat en de Ds. Petersenstraat. In het noordoostelijk deel van de uitbreiding, zoals de Leliestraat, de E.E. Stolperlaan en het A. Geertsplein, zijn luxe arbeiderswoningen gebouwd. Hiervan is een groot deel nu gerenoveerd.

Zowel in stedebouwkundig als architectonisch opzicht is de uitbreiding 1910-1916 in Veendam van historische betekenis. Het plan is voor die tijd zeer groots van opzet geweest en heeft de verdere ontwikkeling van Veendam een belangrijke stimulans gegeven. Door ten noorden van het oude centrum, de Kerkstraat, op deze wijze het dorp uit te breiden is een stedelijke allure verkregen.

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden

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).

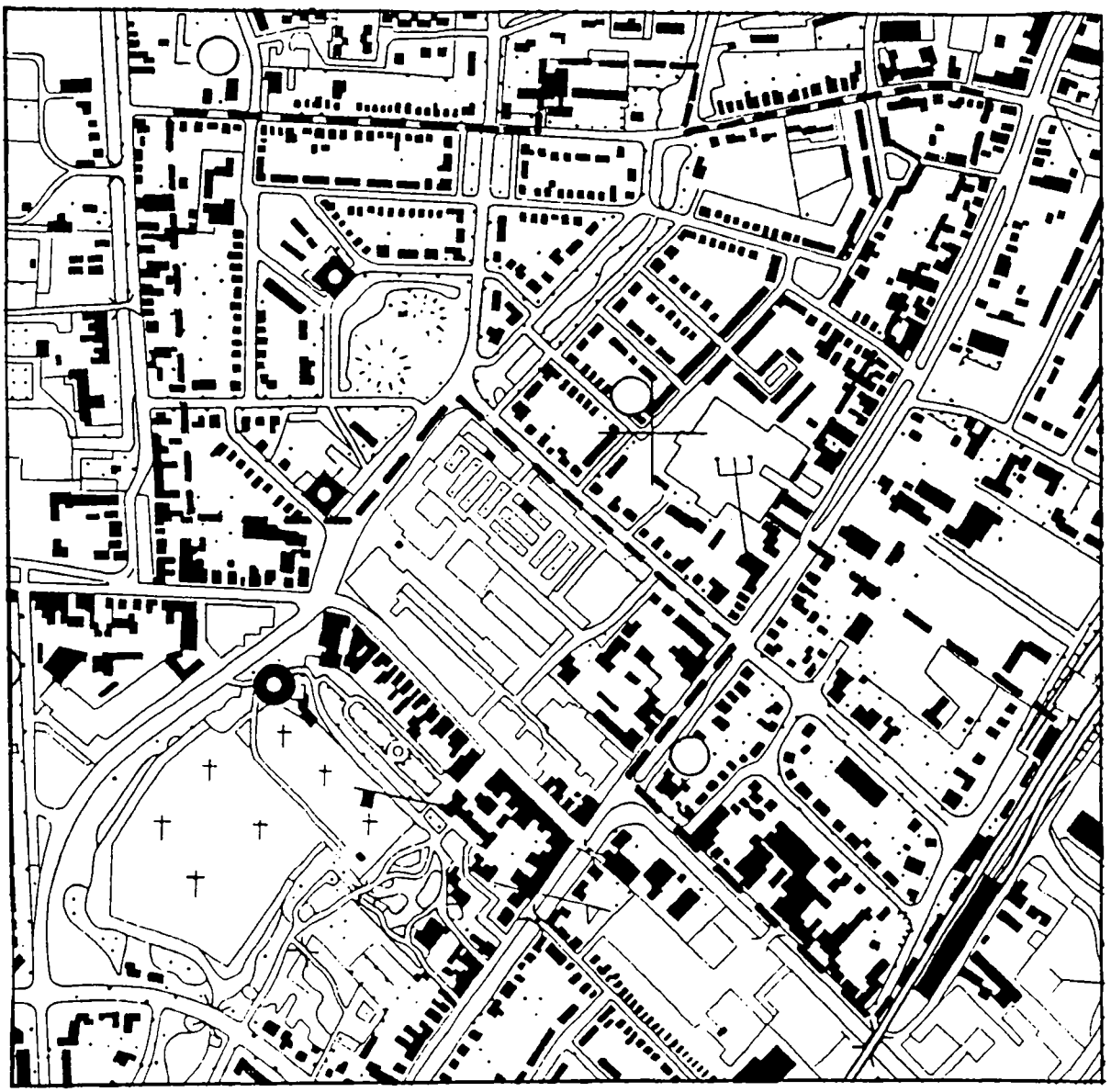
III. Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals :

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. +

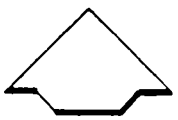
IV. Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten) +

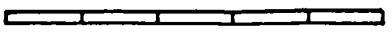
V. Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten) +*

* op regionale schaal



VEENDAM
BIJZONDER GEBIED
UITBREIDING 1910-1916





375 m

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

- Blauw, M.J.E., Goed op koers. Veendam, 1987.

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

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

- Daudt, W., Historische Verkenningen in de
  Veenkoloniën, Winschoten, 1980.

- Fysische geografie, botanie en ornithologie.
  Veenkoloniën 1, PPD van Groningen, 1984.

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

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

- Kok, J., Grepen uit het verleden van de landbouw in de
  Groninger Veenkoloniën. Wageningen, 1948.

- Koldam, W. van., Veenkoloniale zeevaart.
  Veendam, 1979.

- Ministerie van Landbouw en Visserij, Rapport voor de
  ruilverkaveling Veendam-Wildervank. Utrecht, 1961.

- Provinciale almanak voor Groningen, 1985.

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

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

- Streurman, G.H. Veendam-Wildervank in oude ansichten.
  Zaltbommel, 1970.

Kaarten

- Kaart van J. Lubbers, 1652.

- Kuyper, J., Gemeente atlas van de provincie Groningen,
  Leeuwarden 1867, Hugo Suringar ed., 1:75.000.

- Kater Tz., J., Kaart van alle bevaarbare vaarten en
  kanalen in de provincie Groningen, ca. 1850,
  1:100.000.

- Topografische kaart, 1853, 1:50.000.
- Topografische kaart, 1899, 1:25.000.
- Topografische kaart, 1927,1934, 1:25.000.