

SCHILDERSBUURT

Vroegste geschiedenis

Voor het ontstaan van Groningen als stad stroomde in het gebied ten westen van de Hondsrug de Drentse A, die - nog onderhevig aan getijdewerking - het water uit het achterland afvoerde naar zee.

Door het nog ontbreken van bedijking drong de zee op haart beurt regelmatig op via de A naar het zuiden, waardoor onregelmatige overstromingen konden ontstaan. Deze overstromingen zorgden weer voor kleiafzettingen in dit gebied ten westen van de stad. Door de lagere ligging en de onregelmatige overstromingen vanuit de A was het gebied hoogstwaarschijnlijk minder geschikt voor bewoning dan de vlakbij gelegen hogere delen op de Hondsrug waar de stad zich kon ontwikkelen.

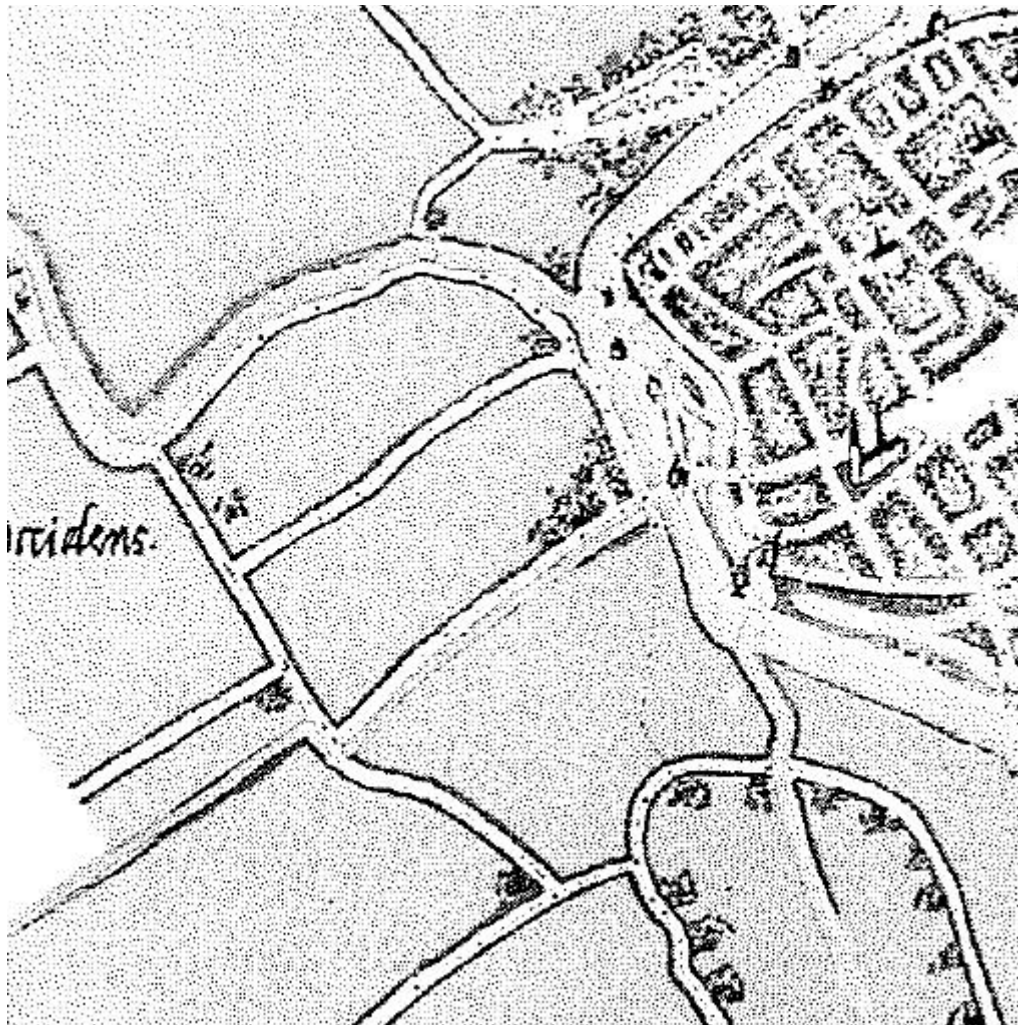
De waterhuishouding in dit natte gebied blijft overigens tot in de moderne tijd voor problemen zorgen.

Reitdiep en Hoendiep

Voor zover nu bekend zijn de oudst aanwezige relictten in de Schildersbuurt de lopen van het Reitdiep in het noorden en het Hoendiep in het zuiden. Deze - nu vrij forse- diepen hebben allebei gegraven laat-middeleeuwse voorgangers. Het Reitdiep werd - blijkens archeologisch onderzoek in de buurt van Zernike - hoogstwaarschijnlijk al in de eerste helft van de 13^e eeuw gegraven, en zal dan nog niet meer dan een bevaarbare sloot zijn geweest. De afwatering van het gebied wordt met het graven van deze verbinding overigens iets makkelijker gemaakt, zeker omdat de afwatering via de Drentse A steeds moeizamer gaat door dichtslibbing van de benedenloop.

Toch blijft het dit gebied 'de Hoen' ten westen van de stad nat en drassig. Ongeveer een eeuw later wordt daarom de voorganger van het Hoendiep, de Hoensloot gegraven, om de moeizame afwatering en vernatting van het gebied het hoofd te bieden. In 1360 krijgen de ingezetenen van 'Suithoen' en 'Northoen' toestemming om het water af te voeren naar Lieuwerderwolde (Hoogkerk).

De aanduiding 'de Hoen' is waarschijnlijk afgeleid van het 'hoeden' van vee, waarvoor het natte gebied nog wel kan worden gebruikt. Als er in dit weidegebied in de late middeleeuwen zich al andere activiteiten hebben ontplooid, dan zal dat langs deze bovengenoemde gegraven waterlopen zijn geweest. De verwachting is echter dat bij het verbreden van het Reitdiep en de Hoensloot eventueel aanwezige archeologische resten daarvan zijn opgeruimd.



Uitsnede van de kaart van Jacob van Deventer (1556), westelijke rand van de stad

Op de kaart van Jacob van Deventer uit 1565 is de hoofdstructuur van de Schildersbuurt al aan te wijzen: Het Reitdiep en het Hoendiep staan er al als substantiële waterlopen op afgebeeld. Ook de voorlopers van de Dr. C. Hofstede de Grootkade langs het Reitdiep, de Kraneweg, de Friesestraatweg en de Weg langs het Hoendiep zijn zichtbaar. Ook is de eerste bebouwing zichtbaar: direct ten westen van de Buiten A-poort.

Westerhaven (westzijde) – Eendrachtskade – Hoendiepskade/Aweg

De bovengenoemde 16^{de} eeuwse bebouwing ten westen van de Buiten A-poort in de driehoek Blekerstraat - Aweg - Westersingel ligt buiten de stadsmuren, hoewel bouwen buiten de vesting uit veiligheidsoverwegingen eigenlijk verboden is. In de loop van de 17^{de} eeuw ontstaat ook al enige bebouwing langs het Hoendiep en ten westen van de toenmalige Hoornseweg (nu westzijde Westerhaven/Lissabonstraat). Aanvankelijk zijn dit lage kamerwoningen. Achter de huizen aan de Hoendiepskade bevinden zich tuinen die doorliepen tot aan de huidige Lissabonstraat. Deze straat was oorspronkelijk een steeg en bestond al in het laatste kwart van de 17^{de} eeuw. De steeg, later straat, is genoemd naar de jonkerfamilie Van Lissebon die in de tweede helft van de 17^{de} eeuw in dit gebied een groot huis en veel grond bezat.

De eerste gebouwen aan deze steeg zijn in de 18^{de} eeuw stallen en koetshuizen, behorend bij de woningen aan de Hoendiepskade. Aan de noordzijde van het Hoendiep - Aweg - vestigen zich ook veerhuizen en herbergen. De Hoendiepskade liep in westelijke richting oorspronkelijk dood op een hek, een situatie die tot in de 20^{ste} eeuw blijft bestaan.



Kadastrale minuut van het plangebied, circa 1830 met in blauw het Eendrachtskanaal (onder) en de A (rechts) en in blauwe lijnen het huidige stratenpatroon

Het Hoendiep als trekvaart wordt omstreeks het midden van de 16^{de} eeuw verder uitgediept als vaarverbinding met Friesland. De trekvaart is aanvankelijk niet van grote betekenis voor de aan- en afvoer naar en van de stad; bovendien loopt zij dood op de Buiten A-poort en staat zij niet in verbinding met de vestinggracht. Er vindt wel enige handel en overslag plaats. In de loop van de tijd wordt het vervoer per trekschuit vanuit plaatsen in de provincie naar de stad steeds intensiever. In toenemende mate belemmeren de nauwe stadspoorten het groeiende aantal verkeersbewegingen. In 1828 wordt de Binnen A-poort gesloopt en in 1859 volgt de Buiten A-poort. De zijmuren blijven wel bestaan om de doorgang in noodgevallen met zware eikendeuren te kunnen afsluiten.

Deze situatie blijft bestaan tot ongeveer het midden van de 19^{de} eeuw. In 1864 wordt door de Provincie de Westerhavensluis aangelegd als onderdeel van een veel omvattender Kanalenplan om de in de stad samenkomende diepen onderling met elkaar te verbinden via een nieuw 'Verbindingskanaal'. Via de nieuwe sluis komt het Hoendiep voortaan in verbinding te staan met het in 1861 tot Noord- Willemskanaal vergraven Hoornsediëp en met de westelijke stadsgracht. Deze stadsgracht rond de A-dwinger wordt gebruikt als lig- en losplaats voor de beurt- en binnenvaartschepen. In 1866 besluit Provinciale Waterstaat dit stuk gracht tot haven te bestemmen. Met de uitvoering en inrichting van deze Westerhaven kon pas worden begonnen na de ontmanteling van de vesting (na 1874).

Na de ontmanteling van de vesting (1874)

Waterinfrastructuur

Met de totstandkoming van de Vestingwet in 1874 kunnen eindelijk de bestaande vestingwerken gesloopt worden. Tevens wordt het bouwverbod opgeheven. Diverse plannen die een rol spelen, hebben grote ruimtelijke en infrastructurele gevolgen gehad voor de ontwikkeling van het gebied rond de Westerhaven. In 1882 wordt het stuk stadsgracht met de naam Westerhaven, dat al voor de ontmanteling bestond, vergraven tot een 'echte' haven. Deze ontwikkelt zich vooral tot een haven voor beurt- en binnenschippers. De dam tussen de Zuider- en de Westerhaven blijft gehandhaafd, zodat de Westerhavensluis de enige verbinding blijft. Tussen het Hoendiep en de Westerhaven wordt een ijzeren draaibrug aangebracht voor het weg- en voetgangersverkeer. Rondom de

bouwt de Groninger-Lemmer Stoomboot Maatschappij Lemmerboot NV haar nieuwe scheepvaartkantoor. Tegelijkertijd bouwt de gemeente aan de Westerhaven een nieuw havenkantoor.



Luchtfoto. Hoendiep, Eendrachtskanaal gezien naar het oosten, circa 1950

Met de aanleg van het nieuwe kanaal wordt de teloorgang van de Westerhaven ingeluid. Na de

Tweede Wereldoorlog loopt het gebruik van de haven versneld terug door een toename van het wegverkeer en een daarmee gepaard gaande afname van het scheepvaartverkeer. Gebrek aan parkeerruimte leidt er tenslotte toe dat de Westerhaven in 1962 wordt gedempt. Door de aanleg van het Van Starckenborghkanaal in de jaren 1929-1937 verliest ook het

Eendrachtskanaal steeds meer haar functie. In 1931 wordt de brug bij de Aweg (Kroodersbrug) vervangen door een dam. Ook komt verdere demping van het Hoendiep ter sprake om een betere aansluiting van de Aweg met de binnenstad te verkrijgen. In 1945 wordt alvast een begin gemaakt met vrijkomend oorlogspuin. De definitieve demping van het Hoendiep vindt plaats in 1965.

Wonen en werken

In de 19^{de} en het begin van de 20^{ste} eeuw wordt de bestaande bebouwing langs de Hoendiepskade voor het merendeel vervangen, verbouwd of opgehoogd. Aan de Westershaven verrijst in de loop van de 19^{de} eeuw een aantal huizen, waaronder een markante villa op de hoek tegenover de brug naar de Steenhouwerskade (gesloopt ten behoeve van een kantoorflat, 1968-70). Circa 1910 wordt de Willem Barentzstraat aangelegd tussen de Hoendiepskade en de Eendrachtskade. Op de noordwestelijke hoek hiervan laat de Fa. Roelfsema een nieuwe stoomoliefabriek bouwen met pakhuis, kantoren en een directeurswoning. Pas in de jaren dertig wordt een groot bouwterrein tussen de Willem Barentzstraat en de Lissabonsteeg gevuld met de bouw van een Chr. Industrie- en Huishoudschool (1932).

De Lissabonstraat ontwikkelt zich tot een echte volksbuurt. Vanaf de jaren '60-'70 verkrot de buurt en worden de veelal eenlaagse woningen gebruikt als garagebox of opslagplaats.

Voor het gebied ten noorden van het Hoendiep ontwikkelen particulieren en de pas opgerichte woningbouwvereniging 'Werkmanssteun' vanaf 1880 nieuwe straten- en bouwplannen. De overheidsbemoeienis met deze plannen was nagenoeg nihil. Omdat deze straten ruimtelijk deel uitmaken van de Schildersbuurt worden ze hieronder beschreven.

Schildersbuurt

Voor 1880

De Schildersbuurt is ontstaan in de periode rond 1900 waarin de ruimtelijke ontwikkeling van de stad Groningen geleidelijk aan veranderde van 'spontaan' naar 'planmatig'. De buurt is de eerste grote stadsuitbreiding buiten de 17^{de} eeuwse vestingterreinen met een min of meer planmatige aanleg.

Particuliere bouwmaatschappijen, aannemers/architecten waren bij de aanleg gebonden aan de gemeentelijke verordeningen ten aanzien van rooilijnen en verkavelingen en aan de in 1901 in werking getreden Woningwet. De al bestaande waterwegen (Hoendiep, Reitdiep en Westerhaven) en verkaveling van sloten bepaalden de vorm en omvang van de nieuwe buurt en het beloop van het huidige rechthoekige stratenpatroon.

Vóór 1880 bestaat het gebied tussen het Hoendiep en het Reitdiep voornamelijk uit grasland (zie inleiding), met hier en daar enige activiteiten, die voornamelijk waren geconcentreerd langs het Hoendiep en het Reitdiep (molens, houtzagerijen). Ter hoogte van Kostverloren staat langs het Reitdiep in de 18^{de} eeuw een kalkbranderij. In de tweede helft van de 19^{de} eeuw neemt door de economische groei en het floreren van de Groninger landbouw de bedrijvigheid toe aan het Hoendiep, dat in directe verbinding met de Westerhaven een belangrijke vervoer- en overslagfunctie krijgt. Dit resulteert aan de noordzijde van het Hoendiep (Aweg) in de bouw van grote graanpakhuizen, bedrijfspanden waaronder een melkhandel, herbergen en cafés zoals De Slingerij. Vanuit de ontstaansgeschiedenis zijn in de Schildersbuurt drie fasen te onderscheiden.

1. De periode 1880-1900

Na de ontmanteling van de vesting van de stad Groningen (1876) wordt volgens het stedenbouwkundige plan van de Haagse architect B. Brouwer ten zuiden van de binnenstad een representatieve singelreeks aangelegd, onderbroken door monumentale pleinen. De gelijktijdig aangelegde Westersingel vormt een door de Westerhaven onderbroken voortzetting van deze singelreeks in noordwestelijke richting. Zij sluit hier aan op het noordwestelijke deel van de vesting, dat vergraven werd tot Noorderplantsoen naar ontwerp van tuinarchitect H. Copijn en stadsbouwmeester J.G. van Beusekom.

De vestingterreinen ten westen van de Westersingel - de Kranedwinger en omgeving - bleven in eigendom van het Rijk en werden getransformeerd en ingericht met de bouw van twee kasteelachtige laboratoria ten behoeve van de Rijksuniversiteit temidden van een parkachtige groenaanleg. Het Mineralogisch-Geologisch Instituut aan de Melkweg dateert van 1898-1901, het Fysisch Laboratorium aan de Westersingel van 1896. Beide

werden ontworpen door rijksbouwmeester J. van Lokhorst in een gangbare neogotische stijl. Zij vormen door hun situering en schilderachtige silhouet met torens een belangrijk herkenningspunt aan de rand van de binnenstad nabij de entree van de buurt.



Melkweg 1, vlak na de bouw

Een decennium eerder vonden parallel achter de van oudsher belangrijke uitvalsweg Aweg en in mindere mate de Kraneweg niet-planmatige ontwikkelingen plaats met de bouw van langgerekte stroken arbeiderswoningen. Het initiatief voor de bouw werd genomen door de in 1886 opgerichte woningbouwvereniging 'Werkmanssteun'. Zo kwam de Nieuwe Blekerstraat tot stand, waarvan het westelijke gedeelte aan weerszijden bestaat uit langgerekte stroken arbeiderswoningen van één bouwlaag met een kap (1888-1890). Verder naar de stad toe vond 'revolutiebouw' plaats: goedkope en daardoor kwalitatief slechte woningen van twee bouwlagen plus kap, bestemd voor particuliere verhuur. De bebouwing aan de noordzijde van de Leeuwarderstraat (parallel aan de Kraneweg) bestaat uit wat ruimer opgezette arbeiderswoningen. Aan de noordzijde betreft het zogenaamde schipperswoningen (één bouwlaag met kap); de zuidzijde bestaat overwegend uit bebouwing van twee bouwlagen met kap (1890-1895).

2. De periode 1900-1913 (de 'oude' Schildersbuurt)

In deze periode krijgt de Schildersbuurt haar eigen gezicht. Op initiatief van het gemeenteraadslid J.T. Hessels en architect A.J. Sanders werd in 1893 een stedenbouwkundig plan ontwikkeld voor een woonwijk in het gebied tussen het Hoendiep en het Reitdiep. Zij wilden hiermee een halt toeroepen aan ongereguleerde bouwactiviteiten van particulieren, zoals dat al plaats had gevonden langs de Blekerstraat, Nieuwe Blekerstraat en Leeuwarderstraat. Zij drongen aan op gemeentelijke controle bij toekomstige stadsuitbreidingen en pleitten voor integrale uitbreidingsplannen. Hoewel het plan Hessels/Sanders niet werd vastgesteld, vormde het wel de aanzet tot grotere gemeentelijke bemoeienis.

De invulling van het resterende deel van het gebied tussen de Aweg in het zuiden en de Kraneweg in het noorden (de 'oude' Schildersbuurt) geschiedde aldus volgens een van gemeentewege opgelegd ruimtelijk stramien. Gemeentelijke richtlijnen reguleerden het particuliere initiatief. Binnen een geplande aanleg werden door aannemers en architecten woningen gebouwd op door de gemeente verkochte kavels. Dit deel van de Schildersbuurt is van meet af aan opgezet als woonwijk voor de beter gesitueerden. Vanwege het grote aantal professoren dat er zich vestigde, heette de buurt in de volksmond Professorenbuurt.

De hoofdstructuur van de buurt wordt bepaald door een rechthoekig stratenpatroon met enkele langgerekte straten in oost-west richting, de H.W. Mesdagstraat en de Jozef Israëlsstraat en de Kraneweg. Deze oost-west verlopende straten worden haaks doorkruisd door de Herman Colleniusstraat en de Taco Mesdagstraat. Op de kruisingen zijn twee ongelijksoortige pleinen ontworpen: het ovaalvormige H.W. Mesdagplein en het ruitvormige Jozef Israëlsplein. Voor de aanleg en bebouwing van deze straten zijn voornamelijk de Groninger architecten/aannemers G. Hoekzema Kzn. en P. Belgraver verantwoordelijk. De breedte van de straten werd afgestemd op de hoogte van de bebouwing. De breedste straten worden verfraaid met bomen en het H.W. Mesdagplein werd ingericht als plantsoen en verfraaid met een fontein in het midden (inmiddels al lang verdwenen) passend bij de opzet van de buurt als voorname woonwijk.



Luchtfoto's Schildersbuurt, circa 1955. Links gezien naar het noorden, rechts gezien naar het noordwesten

3. De periode 1913-1940 (de 'nieuwe' Schildersbuurt).

Het noordelijke gedeelte van de buurt tussen de Kraneweg en het Reitdiep werd vanaf 1913 ingevuld op basis van het Algemene Uitbreidingsplan (1906) van J.A. Mulock Houwer. Het plan borduurt in grote lijnen voort op het orthogonale stratenpatroon ten zuiden van de Kraneweg.

De twee noord-zuid verlopende hoofdstraten van de buurt, de Herman Colleniusstraat en de Taco Mesdagstraat zijn doorgetrokken en komen uit op de licht gebogen Dr. C. Hofstede de Grootkade. Zij 'kruisen' de Kraneweg loodrecht. Door het gedeeltelijk terugleggen van de rooilijn van

de westzijde van de Taco Mesdagstraat tussen de Jan Lutmastraat en de Wassenberghstraat is een - van een plantsoen voorzien - rechthoekig plein ontworpen: het Taco Mesdagplein. De Wassenberghstraat vormt in het noordelijke deel de belangrijkste oost-west verbinding.

In een groot deel van dit gebied bouwde de gemeente in eigen beheer woningen voor haar ambtenaren. Deze woningen werden door verschillende Groninger architecten ontworpen in de jaren twintig en dertig, veelal in een sobere Amsterdamse Schoolstijl. Ze tellen in het algemeen twee, maar op de hoeken en langs de randen veelal drie bouwlagen. Sommige stroken woningen werden teruggelegd ten opzichte van de rooilijn, zodat ze voortuinen kregen. Verspreid over de buurt kwamen winkelvoorzieningen, veelal als onderdeel van woningcomplexen en op de hoeken van straten gesitueerd.

Nabij het Reitdiep aan de Dr. C.Hofstede de Grootkade verrees in 1913 de derde watertoren van de stad Groningen naar ontwerp van Directeur gemeentewerken J.A. Mulock Houwer. De markante toren vormt mede door zijn situering en robuuste architectonische vormgeving een belangrijk herkenningspunt aan de noordwestrand van de buurt. Verder staan langs de Dr. C. Hofstede de Grootkade complexmatig gebouwde eensgezinswoningen en beneden- en bovenwoningen uit de jaren '20 van twee lagen met een kap. Aan de Wassenberghstraat wordt in 1915 een openbare lagere school gebouwd (J.A. Mulock Houwer).

Ontwikkelingen na 1940

De hoofdstructuur van de Schildersbuurt is in zijn geheel zeer goed bewaard gebleven. Op slechts enkele plaatsen is als gevolg van oorlogsschade (1945) vervangende nieuwbouw ontstaan: het huizenblok aan de noordwestelijke hoek van het Jozef Israelsplein (architect Job Hansen). Het gebouw van de Groningse Kook- en Huishoudschool uit 1907 aan het westelijke deel van de Kraneweg werd in 1949-1952 deels verbouwd en vervangen door een nieuw schoolgebouw, dat iets achter de rooilijn kwam te staan. Functieverandering vond vooral plaats langs de bestaande uitvalswegen. Langs de Aweg is een aantal pakhuizen gesloopt en vervangen door appartementen en kantoren. In 1945 werd het Hoendiep gedempt met puin van de bij de bevrijding van Groningen verwoeste bebouwing. In de herenhuizen aan de Kraneweg is de woonfunctie voor een deel vervangen door kantoren. De Westersingel,

oorspronkelijk een specifieke woonstraat, is in de loop der tijd gedeeltelijk getransformeerd in een winkelstraat en heeft thans een drukke verkeersfunctie. De Zeevaartschool, karakteristiek gelegen aan de Dr. C. Hofstede de Grootkade en het Reitdiep is na de oorlog in gebruik genomen als belastingkantoor en in 1960 met een moderne kantoorvleugel aan de oostzijde uitgebreid. Het enige kerkgebouw in de wijk, de gereformeerde Westerkerk (1906) aan het begin van de Kraneweg, is in 1994 gesloopt om plaats te maken voor een appartementengebouw. In de periode 1978-1980 werd op het terrein van de voormalige houtzagerij aan de 'dode' arm van het Reitdiep een nieuwe woonbuurt, Houtstek-Reitdiep, met voornamelijk eengezinswoningen aangelegd.