

.... staande en gelegen aan de Trekweg, halverwege Nieuwe Ebbingepoort en Noorderhoogebrug

Bea Havinga

Een strategisch en economisch waardevol gebied

Buitengebieden van een stad zijn bij uitstek geschikt voor de realisatie van uitbreidingsplannen. Waar het keurslijf van infrastructurele elementen als doorgaande wegen ontbreekt, kan de stedenbouwkundige de ruimte vrij indelen en naar eigen hand zetten. Zo is de landelijke omgeving, halverwege de voormalige Nieuwe Ebbingepoort (1620–1878) en het gehucht Noorderhoogebrug, in de loop van de 20e eeuw verstedelijkt.

Door de meanderende Hunze was dit gebied al in het begin van de 14e eeuw van aanzienlijke strategische betekenis. Ruim 650 jaar geleden lag het Cortinghuis hier in de lus van een Hunzemeander¹. Vanaf deze locatie, ter plekke van de huidige wijk De Hoogte aan de Bedumerweg, domineerde het versterkte steenhuis dit landelijk gebied². Evenals een aantal andere middeleeuwse steenhuisen nabij de stad was ook het Cortinghuis net buiten het rechtsgebied van de stad gebouwd aan een belangrijke waterweg³. Zo werd het goederenvervoer over water



Afb. 1. De Halfwegsmolen gezien naar het zuidwesten met op de achtergrond de stad (zie afb. 4), 19e eeuw.
Prentbriefkaart: collectie RHC Groninger Archieven.

1. Mulock Houwer 1921, 128-142.
2. Bedumerweg: huidige naam van de oude Cleyweg van Groningen naar Bedum, mogelijk daterend uit de 13e eeuw. Sinds begin 17e eeuw liep de Cleyweg parallel aan de toen naar de stad doorgetrokken Cleysloot, het latere Boterdiep. Aan de overzijde van de Cleysloot of Trekvaart van Groningen naar Uithuizen liep de Trekweg (de huidige Bankastraat en Soendastraat).
3. Twee kastelen van Selwerd, de Gronenborg, de Groenenburg en het steenhuis bij Noorderhoogebrug. Kortekaas 2000, 14-19; Kortekaas 2001, 23-25; Peters 1921, 27; Dijkstra 1964, 60-86; Halbertsma 1963, 55-56; Alma 1994, 25-64.

van en naar de stad beheerst en konden de stadjs onder druk worden gezet. Dit goederenvervoer leverde de stad veel geld op; de borgheren konden de geldstroom eenvoudig onderbreken door bijvoorbeeld de schepen te plunderen. In 1338 viel het Cortinghuis ten prooi aan rebelse stadjs, een lot dat ook andere soortgelijke steenhuizen ten deel viel.



Afb. 2. De Halfwegsmolen rond 1900 (zie afb. 5).
Foto: collectie RHC Groninger Archieven.

Ten zuidoosten van het voormalige Cortinghuis werd omstreeks 1770 aan de overkant van de bocht van het Boterdiep, halverwege de voormalige Nieuwe Ebbingepoort en het gehucht Noorderhoogebrug, de Halfwegsmolen gebouwd (afb. 1)⁴. De Halfwegsmolen was een olie- en pelmolen van het type ronde, stenen bovenkruier met stelling (afb. 2). De bouwlocatie van de molen aan de Trekweg was economisch gezien zorgvuldig uitgekozen⁵. Het Selwerderdiepje en de Trekvaart waren samengevoegd bij de aanleg van het Boterdiep omstreeks 1653.

De plaatselijke verbreding van de waterweg die daardoor was ontstaan, zal extra manoeuvreerruimte voor vrachtschuiten hebben opgeleverd. Bovendien konden over het Boterdiep in verschillende richtingen goederen worden vervoerd, waardoor men over een afzetgebied van aanzienlijke grootte beschikte.

Door de industrialisatie in Groningen nam het aantal inwoners vanaf circa 1870 flink toe; een groot deel van de arbeidersbevolking van het platteland trok naar de stad op zoek naar werk en een betere toekomst. De Vestingwet van 1874 maakte uitbreiding van de stad buiten de verdedigingswerken eindelijk mogelijk.

4. Kortekaas 2002, 23-25.

5. Een trekweg is een langs een trekvaart gelegen weg(getje). Vanaf 1400, maar vooral in de 17e en 18e eeuw, werden in Groningen tal van trekvaarten gegraven voor het vervoer van personen, landbouwproducten en turf. De stad Groningen lag centraal in een web van in allerlei richtingen uitwaaiende trekvaarten, zoals Hoendiep (1654), Boterdiep (1653), Damsterdiep (1424), Slochterdiep (1625) en Winschoterdiep (1635).

Afb. 3. Detail van de plattegrond van Groningen uit 1887. Kaart: collectie RHC Groninger Archieven.



Het gebied aan weerszijden van de Korreweg behield echter nog enige tijd een landelijk karakter. Uit de kadastrale kaart van 1886 blijkt dat in de weilanden tussen de Korreweg en de huidige wijk Selwerd slechts twee gebouwen stonden. Dit waren de Halfwegsmolen met bijbehorende schuren en een 'heerenhuis' aan de Trekweg, en het armenhuis van de Nederlands Hervormde Diaconie (Avondrust, 1883-1934) aan de Korreweg, ter hoogte van de latere Ambonstraat (afb. 3).

Aan het Boterdiep vestigden zich eind 19e en begin 20e eeuw twee bedrijven. Op 31 augustus 1876 had L. Nanninga een 'Kalkbranderij en blusscherij' opgericht bij het gehucht Noorderhoogebrug. Op een locatie, twee percelen ten zuiden van de Halfwegsmolen (hoek huidige Bankastraat-Floresstraat), werden op 3 februari 1902 de deuren geopend van de N.V. Groninger Siroopfabriek van E. Ensing en W. Lettinga (afb. 4)⁶.

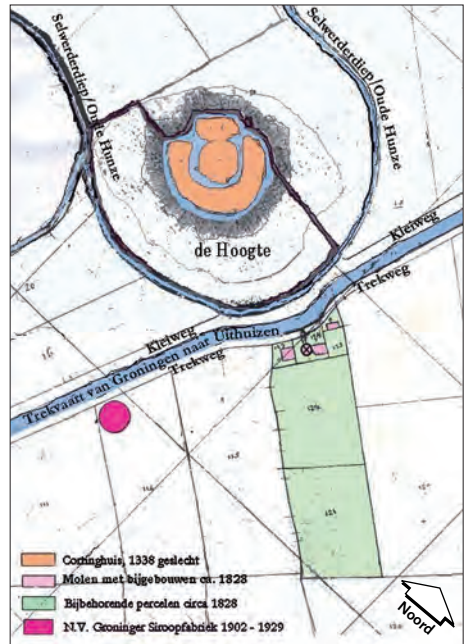
Het reilen en zeilen van de Halfwegsmolen

De Halfwegsmolen en zijn bewoners hebben een duidelijk navolgbaar spoor achtergelaten in kadastrale én notariële akten. In 1849 werd de Halfwegsmolen publiekelijk geveild en omschreven als: *"een olie- en pelmolen (huisnr. G172 aan de Trekweg), een Heerenbehuizing (huisnr. G161 aan de Trekweg), schuren, knechtenwoningen, verdere gebouwen benevens een vaste beklemming van den tuinheemen en gronden waarop gemelde gebouwen zijn staande en van het daarbij gelegen weideland alles tezamen groot 2 bunders (hectare), twintig roeden (are) en vijftig ellen (centiare), doende jaarlijks op Martini (11 november) aan den Ontvanger der Nederduitsche Hervormde gemeente te Groningen de som van vijf en dertig guldens. Alles staande en gelegen onder Groningen buiten de Ebbingepoort aan de Trekweg, bekend op de kadastrale plans der gemeente Groningen onder de Sectie A nummer 121 tot en met 125 en daarbij de roerende goederen behorende bij de molen"*⁷.

Onder de roerende goederen werd verstaan: molenzeilen, oliepompen, slagbeitsels, bascule, zaadkist, olievaten, maatbekers en in dit geval zelfs vee. Roerende en onroerende goederen werden apart geschat, maar vormden samen de verkoopprijs. De som waarvoor een molen en bijbehorende percelen en gebouwen verkocht werden, kon dus hoger of lager uitvallen, afhankelijk van de waarde van het roerend goed. De grondoppervlakte behorende bij de Halfwegsmolen bleef

6. RHC Groninger Archieven, dossiers Hinderwet Gemeente Groningen 1916-1965.

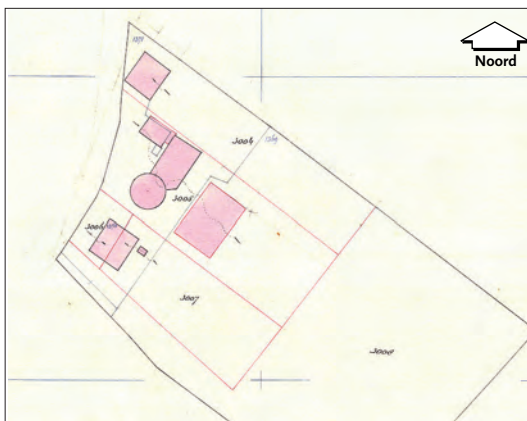
7. Kadastrale legger 88/38, overschrijvingsakte 421/84.



Afb. 4. Collage van kadastrale minuutplannen.
 Uit: *Groningse Volksalmanak*, (1839), 142-143
 en uit: G.L. Wieberdink, *Historische Atlas*
Groningen, Den Ijp, 1990, nr. 80.

steeds 2 hectare, 20 are en 50 centiare. In 1900 kwamen daar nog 40 centiare bij, maar vanaf 1915 werden de bijbehorende gronden opgedeeld en apart verkocht (afb. 5)⁸.

De toenemende industrialisatie vanaf het laatste kwart van de 19e eeuw kan als beslissende factor in de neerwaartse spiraal, waarin de Halfwegsmolen terecht kwam, niet worden ontkend. De uitvinding van de stoommachine maakte het mogelijk om in grote fabrieken producten machinaal te vervaardigen op een manier waar de kleine handwerker niet meer tegen kon concurreren. Zo werd de concurrentie van de stoomkracht ook de Halfwegsmolen uiteindelijk fataal.



Afb. 5. Grootte van de landerijen en gebouwen in 1916. Kadastrale correctiekaart: Kadaster Directie Noord, Groningen.

8. Eigenaren van de Halfwegsmolen in een tijdsspanne van circa 147 jaar zijn geweest: Blaupot (periode onbekend), Berend Doornbüsch (.... tot 1829†), Rudolphus G. Hoekzema (1829 tot 1849), Hendrik Klaasens Bakker (1849 tot 1865†), Jan Lammert Woldring (1865 tot 1866), Jan Jans Nienhuis (1866 tot 1878†), vier van diens kinderen (1878 tot 1900), Bernardus H. Munster (1900 tot 1901), Folkert Everts (1901 tot 1904), Lukas Kamps (1904 tot 1911), Willem Kamps (1911 tot 1920), Kadaster Directie Noord, Groningen.

Dit markeerde het einde van een tijdperk; de traditionele, op windkracht opererende molen had zijn bestaansrecht verloren.

In 1878 was Jan Jans Nienhuis, de laatste molenaar van de Halfwegsmolen, gestorven en daarna ging de molen, meestal als middel tot geldbelegging, van hand tot hand. Uiteindelijk resulteerde dit in de sloop van de molen in 1917. Het was een periode waarin de meeste molens in Groningen gesloopt werden.

Wat in de bodem bewaard bleef

In 1917 liet Willem Kamps de Halfwegsmolen afbreken. De molen was toen al in onbruik geraakt, het fundament verzakt en de kap afgewaaid. De aangebouwde schuur met een muurrestant van de molen en het 18e-eeuwse muldershuis werden pas gesloopt toen in de jaren dertig concrete plannen waren ontstaan voor woningbouw op deze plek. Tijdens het bouwrijp maken van de grond ten behoeve van de aanleg van het tuindorp De Hoogte in 1919, naar het ontwerp van ir. J.A. Mulock Houwer (directeur Gemeentewerken), werd een gedeelte van de fundering van het Cortinghuis blootgelegd en door Mulock Houwer gedocumenteerd⁹. De naam De Hoogte duidt op de ophogingen, waarop het steenhuis en de bijgebouwen waren gebouwd. Deze ophogingen bestonden uit opgeworpen kleigrond, afkomstig uit de aangelegde grachten rond het steenhuis. Mulock Houwer was gefascineerd geraakt door het Cortinghuis. In zijn ontwerp voor dit tuindorp is een lagere school opgenomen (de Cortinghschool), die met zijn forse bakstenen toren verwijst naar het middeleeuwse steenhuis.

Zoals het Cortinghuis nog even van zich deed spreken in 1919, stond in 2001 de Halfwegsmolen in de belangstelling. Tijdens het archeologisch onderzoek op de locatie van de Halfwegsmolen in april 2001, na de sloop van het zogenaamde Soendablok in 2000, werden de fundamente en de waterinlaat van de molen aangetroffen (afb. 6). Het ronde fundament met een diameter van 10,5 m bin-



Afb. 6. Fundament van de Halfwegsmolen met waterinlaat. Foto: Jan Krist, Groningen.

9. Mulock Houwer 1921, 128-142.

nenwerks was aan de zuidoostkant flink verzakt. De waterinlaat van de molen naar het Boterdiep was duidelijk van latere datum; het gewelf van de inlaat stond 'koud' tegen het molenfundament (geen metselverband tussen beide muurdeelen). Aan de noordwestkant van de waterinlaat bevond zich een restant van een houten beschoeiing, die ooit langs de oever van het Boterdiep was aangebracht.

De verstedelijking van het gebied in de 20e eeuw

De Korreweg en het Boterdiep zouden het stramien vormen waarop een deel van de huidige Korrewegwijk is ontstaan¹⁰. Eind 19e eeuw werden woningen gebouwd langs uitvalswegen zoals de Rodeweg, de Nieuwe Ebbingestraat, de Singelweg en aan het begin van de Korreweg en de Bankastraat. Speculanten lieten er goedkope en kwalitatief slechte huurwoningen bouwen. Als gevolg hiervan ontstonden de 1e en de 2e Hunzestraat en de Fivelstraat. De toegestroomde arbeidersbevolking leefde eind 19e eeuw onder erbarmelijke omstandigheden in sloppenwijken in de stad en het woningtekort was schrijnend. De particuliere woningbouw berustte echter meer op winstbejag dan op menslievendheid.

Met de inwerkingtreding van de Woningwet van 1901 werden gemeenten met meer dan 10 000 inwoners gedwongen bestemmingen vast te leggen in een uitbreidingsplan. De Woningwet stimuleerde het oprichten van woningbouwverenigingen door rijkssubsidies voor deze gemeenten, hetgeen resulteerde in een betere huisvesting. In 1906 presenteerde J.A. Mulock Houwer zijn uitbreidingsplan voor de stad Groningen¹¹. Dit uitbreidingsplan, bedoeld om een einde te maken aan de 'revolutiebouw', beperkte zich wat betreft de Korrewegwijk tot het gebied ten zuidwesten van de Sumatralaan en de J.C. Kapteijnlaan. De noordoostelijke uitbreiding zou gebouwd worden naar het plan van H.P.J. Schut en H.P. Berlage uit 1928¹². Dit plan werd na de Tweede Wereldoorlog echter slechts gedeeltelijk en in veel gevallen in een gewijzigde vorm uitgevoerd. Aarzelend van de grond gekomen rond de eeuwwisseling was het gebied rond de Korreweg tussen de beide wereldoorlogen tot een forse woonwijk uitgegroeid.

Tijdens de oorlogsjaren had de woningbouwproductie bijna stilgestaan, vooral vanwege een groot gebrek aan bouwmaterialen. Deze schaarste leidde niet alleen tot ander materiaalgebruik, maar ook tot besparing op bouw materiaal en voorzieningen. Na de Tweede Wereldoorlog werden in het gebied ten noorden van het Floresplein meer woningen gebouwd dan oorspronkelijk gepland. Er werden meer straten aangelegd, die bovendien smaller waren, en in plaats van eengezinswoningen werden portiekwoningen gebouwd. Deze aanpassing van het plan was een rechtstreeks gevolg van de grote naoorlogse woningnood.

Het laatste stuk van het Boterdiep tot aan het Van Starkenborghkanaal werd in 1953 gedempt; de huidige Bedumerweg is aangelegd over het tracé van het voormalige Boterdiep¹³. Ten westen van de Soendastraat is evenwel nog een restant van het Boterdiep herkenbaar in de vorm van de langgerekte vijver (afb. 7).

Aan de Soendastraat werd in 1955 uiteindelijk het Soendablok voltooid. Op de oorspronkelijk geplande vier woonlagen werd nog een extra laag gezet zodat er

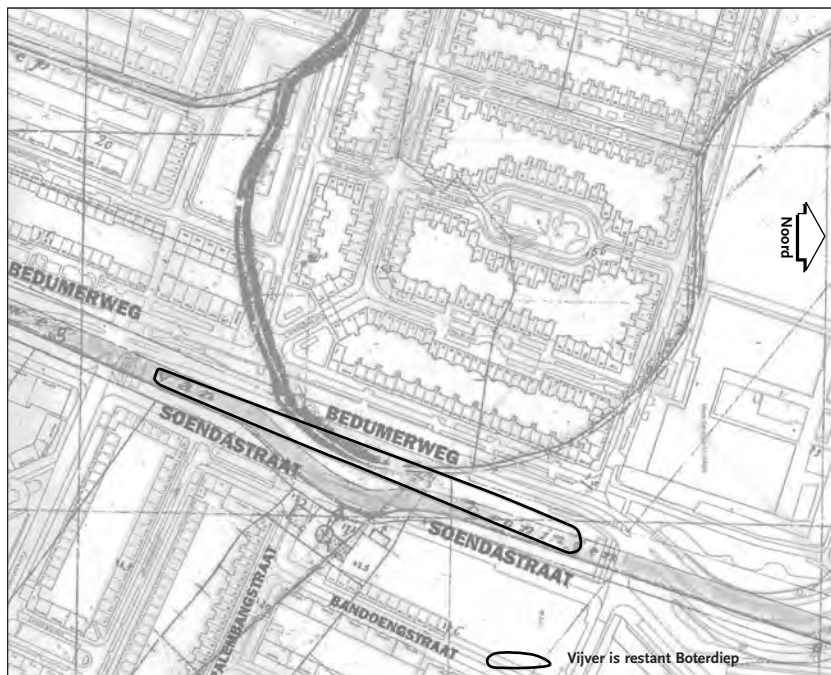
10. De Korreweg wordt al genoemd in 1503 als Curreweg (een curre is een boerenwagen), de enige doorgaande weg in dit weidegebied naar het noorden van de provincie.

11. Hurenkamp 1995, 14-15.

12. Ibidem, 19-20.

13. In 1912 werd het Boterdiep gedempt vanaf de 'Steenmerckt', ter plaatse van de hoek Boterdiep/Turfsingel/Bloemstraat tot de Bedumerweg

uiteindelijk 117 woningen opgeleverd werden (afb. 8). De dakterraswoningen waren bestemd voor jonge, werkende vrouwen die geacht werden gemakkelijk de trap te kunnen nemen. Zo spaarde men een lift uit. De nieuwe woningen werden boven de entree versierd met grote ceramische tableaux van Anno Smith.



Afb. 7. Projectie van de kadastrale minuut uit 1828 op de huidige plattegrond van Bedumerweg en Soendastraat, Kadaster Directie Noord, Groningen. Tekening: L. van der Molen en B. Havinga, Dienst RO/EZ.



Afb. 8. Het Soendablock, circa 1955. Foto: collectie Dienst RO/EZ.

Recente ontwikkelingen

Het Soendablok is gesloopt omdat het niet meer rendabel te exploiteren was. Voor de Soendastraat ontwikkelde projectontwikkelaar Rottinghuis, in samenwerking met woningbouwcorporatie In, eind negentiger jaren van de vorige eeuw een plan voor de bouw van duurdere koopwoningen. Het woningencomplex zou de naam Muldershof gaan dragen, maar het tij op de woningmarkt is gekeerd. Er lijkt weinig vraag te zijn naar dit soort koopwoningen.

Inmiddels groeit er op het terrein weer gras....

Literatuurlijst

- Alma, R.H., 'Bewoningsgeschiedenis tot 1765' in: Broekhuizen P.H. e.a. (red.), *Oudheden onder De Hunze: archeologisch en historisch onderzoek naar een steenhuis en een boerderij onder een Groninger nieuwbouwwijk*. Groningen, 1994, 25-64.
- Dijkstra, C.E., 'Magistraatsbestel in middeleeuws Groningen' in: *Groningsche Volksalmanak* (1964), 60-86.
- Halbertsma, H., *Terpen tussen Vlie en Eems, een geographisch-historische benadering*. Groningen, 1963.
- Hofman, B., *De Korrewegwijk & De Hoogte, beeldverhaal van een Groninger Staddeel*. Leeuwarden, 1999.
- Hurenkamp, H.G., *Tien grote plannen voor Groningen 1608-1995*. Assen, 1995.
- Kortekaas, G.L.G.A., 'Archeologie in 1999' in: *Hervonden Stad* 5 (2000), 4-24.
- Kortekaas, G.L.G.A., 'Jaarverslag archeologie in 2000' in: *Hervonden Stad* 6 (2001), 4-22.
- Kortekaas, G.L.G.A., 'Jaarverslag archeologie in 2001' in: *Hervonden Stad* 7 (2002), 4-28.
- Mulock Houwer, J.A., 'De Hoogte' in: *Groningsche Volksalmanak* (1921), 28-142.
- Peters, C.H., *Oud Groningen, Stad en Lande*. 's-Gravenhage, 1921.