

Bij ons aan 't Eemskanaal

De ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied tussen het Damsterdiep en het Eemskanaal

Aletta Bastmeijer en Rita Overbeek

Inleiding

In verband met ingrijpende stedenbouwkundige plannen voor het gebied ten oosten van de stad Groningen is er door de auteurs een inventarisatie gemaakt van de terreinen tussen het Damsterdiep en het Eemskanaal, vanaf de Oosterhaven tot aan de gemeentegrens bij Ruischerbrug. Bij dit onderzoek is gekeken naar de archeologische ondergrond, de historisch-ruimtelijke ontwikkeling van de zone en de bijbehorende infrastructuur en bebouwing. Doel van de inventarisatie was om deze elementen letterlijk op de kaart te zetten en de, vanuit cultuurhistorisch oogpunt, belangrijkste objecten mee te laten wegen in de planvorming.

In dit artikel willen we iets laten zien van de historische gelaagdheid en ontwikkelingen die het gebied heeft ondergaan. Daarbij volgen we in chronologische volgorde een paar van de meest in het oog springende objecten en structuren die deel uitmaken van de vrij korte ontwikkelingsgeschiedenis van dit gebied, waarvan een deel al weer is verdwenen of wellicht zal gaan verdwijnen.

Gezien de ruimte beperken we ons in dit artikel tot het 'stadse' gedeelte van het inventarisatiegebied, vanaf de Oosterhaven tot aan Oosterhoogebrug (afb. 1).



Afb. 1. Overzicht van het gebied gezien naar het oosten, 1958.
Foto: KLM
Aerocarto NV.

De historisch-ruimtelijke ontwikkeling van het gebied voor 1900

In de eerste helft van de 15e eeuw wordt het Damsterdiep gegraven. Rond 1600 wordt het verder uitgediept voor de scheepvaart en wordt het diep de

belangrijkste verbinding van de stad met de oostelijke Ommelanden. Op de kruisingen van land- en waterwegen ontstaan daarna de gehuchten Oosterhoogebrug en Ruischerbrug. Dichterbij de stad vestigen zich aan het Damsterdiep watergebonden bedrijven zoals houtzagerijen. De spaarzame bebouwing in het gebied staat langs het diep met trekweg en bestaat uit een paar clusters van molens met schuren en molenaarshuizen, zoals goed te zien is op de kadasterkaart uit 1828.

Ten zuiden van het Damsterdiep – dan het Buiten Damsterdiep geheten – loopt een weg, de Boermandeweg, die ruim een halve eeuw later plaats moet maken voor het Eemskanaal. Dit kanaal wordt in 1876 geopend om een nieuwe verbinding met zee te maken na het afsluiten van het Reitdiep tussen 1873 en 1877. Het nieuwe kanaal moet de afwateringsfunctie van het Reitdiep overnemen en de scheepvaartverbinding met de zeehaven Delfzijl waarborgen (afb. 2). Het Eemskanaal is echter berekend op houten zeil- en trekschepen en blijkt niet erg geschikt voor de grote zeestoomschepen die in het laatste kwart van de 19e eeuw hun intrede doen in de scheepvaart.



Afb. 2. Het Eemskanaal met aangemeerde zeilschepen en rechts houthandel Kunst, gezien naar het oosten, circa 1920. Foto: E. Theijssen Czn., collectie RHC Groninger Archieven.

De molens

Rond 1875 staan in het vrijwel lege gebied tussen het Damsterdiep en het Eemskanaal tot het dorp Oosterhoogebrug zes molens waarvan de laatste pas in 1920 wordt gesloopt (afb. 3)¹. Het betreft industriële molens: drie houtzaagmolens en drie oliemolens².

1. In 1809 telt de provincie Groningen 180 molens: 76 korenmolens, 37 pelmolens, 35 houtzaagmolens en 32 oliemolens. Enkele jaren later worden er bovendien circa vierhonderd poldermolens, gebouwd ten behoeve van de controle op de waterhuishouding, geteld. In 1880 telt de provincie ruim duizend molens. De stad Groningen telt in 1900 in totaal twintig molens: vier koren- en pelmolens (één pelmolen is tevens olie- en barkmolen), zeven houtzaagmolens, drie oliemolens en zes poldermolens. Zie folder van de Stichting De Groninger Molen, 1989.
2. In een houtzaagmolen wordt door middel van een krukas de rondgaande beweging van de wieken omgezet in een op- en neergaande beweging waardoor er gezaagd kan worden. Oliemolens persen lijnzaad en koolzaad tot raapolie, lijnolie, raapkoeken en lijnkoeken.

Afb. 3. Overzicht van het gebied in 1905 met daarop aangegeven de plaats van de zes voormalige molens.

1. De Twee Reizigers.
2. De Eerste of Nieuwe Molen.
3. Concordia.
4. De Meeuw.
5. De Hoop.
6. Molen van de firma Van Calcar.

Uit: G.L. Wieberdink,
Historische Atlas Groningen,
Den IJp, 1990, nr. 97.



Afb. 4. Interieur van de houtzagerij bij De Twee Reizigers.

Foto: collectie G. Overdiep,
Onderdendam.



Afb. 5. Het terrein van houtzagerij Van Houten, waarschijnlijk gezien vanaf de molenromp (dus vóór 1905), naar het zuiden. Op de achtergrond het Eemskanaal met een twee- en driemaster.

Foto: collectie RHC
Groninger Archieven.



De eerste molen gezien vanaf de stad is houtzaagmolen De Twee Reizigers. Deze achtkante bovenkruier met zwichtstelling op een schuur wordt in 1755 gebouwd (afb. 4).

Na een aantal keren van eigenaar te zijn gewisseld, wordt het bedrijf, bestaande uit een houtzaagmolen met inventaris, woonhuis, twee knechtenwoningen, een houtstek en ruim een bunder land met uitloop op de Boermandeweg, in 1831 gekocht door de familie Van Houten.

Het familiebedrijf floreert zozeer dat het in 1868 wordt uitgebreid met een stoomhoutzagerij ten zuiden van de molen. Met de aanleg van het Eemskanaal wordt de bereikbaarheid van het bedrijf verder vergroot waardoor de zaken nog meer tot bloei komen (afb. 5).

Al in 1895 gaat het bedrijf over op elektrische beweegkracht waarmee de zagerij van de firma Van Houten de eerste fabriek in Nederland is, die geheel wordt gedreven op elektriciteit! In 1905 brandt de (stoom)houtzagerij uit wat aanleiding is om ook de toch al gedeeltelijk onttakelde molen af te breken. Voor beide komen geheel nieuwe fabrieksgebouwen in de plaats. De houthandel Van Houten blijft nog tot 1950 in bedrijf waarna ze wordt ontbonden. Tot 1978 liggen de terreinen braak; daarna begint woningbouwvereniging Patrimonium met de bouw van 184 woningen. De straatnamen Balkgat, Holtstek en Zagerij herinneren aan de oude houthandel.

Het woonhuis van de familie Van Houten aan het Damsterdiep (nr. 215) blijft wel bestaan. Dit huis is het vroegere molenaarshuis en dateert uit 1838 ter vervanging van een ouder woonhuis, het geboortehuis van de latere minister Samuel van Houten (1837-1930), vooral bekend vanwege zijn 'Kinderwet'³. In het nieuwe huis wordt de bekende schilder Gerrit van Houten (1866-1934) geboren. De landelijk aandoende bebouwing, in helderrode Groninger baksteen, met oude lindebomen ervoor heeft zowel van buiten als van binnen zijn oorspronkelijke vroeg-19e-eeuwse karakter goed behouden met versierde stucplafonds, houten paneeldeuren, marmeren schouwen en een betegelde keuken met een waterpomp. Het woongedeelte met grote zesruitsramen geeft de familie goed zicht op het terrein van de houthandel. In 1905 laat zij aan de oostzijde van de behuizing een paardenstalling en een kantoor bouwen met Jugendstil-elementen.

De tweede molen aan het Buiten Damsterdiep is oliemolen De Eerste of Nieuwe Molen uit 1771⁴.

De molen heeft ook een paar stenen voor het malen van eikenschors (bark of run) dat gebruikt wordt voor het looien van leer. In 1870 wordt de molen ontmanteld en in de buurtschap Helpen als zaagmolen herbouwd waar hij in 1898 afbrandt. De twee woningen ten westen van de molen blijven bestaan. Dit zijn de huidige panden Damsterstede (nr. 231) en Lindenhof (nr. 233), die met het naast-

Afb. 6. De parkachtige tuin achter de panden Damsterdiep 231, 233 en 237 met gietijzeren toegangshek. Foto: collectie Dienst RO/EZ.



3. De Kinderwet Van Houten uit 1872 wordt aangenomen om verwaarlozing van en overmatige arbeid door kinderen tegen te gaan.
4. De naam Eerste of Nieuwe Molen komt voor het eerst voor in 1809 wanneer de molen in andere handen overgaat. Van der Veen Czn. 1931, 153.

gelegen woonhuis/schuur (nr. 237), gebouwd op de plaats van de molen, een landelijke en historische enclave vormen aan het Damsterdiep te midden van de latere bebouwing.

Het landelijke karakter van de groene enclave wordt nog eens versterkt door de uitgebouwde serres en een druivenkas aan de achterzijde van de panden en de grote, bijna parkachtige, omgrachte tuin. De tuin bezit tal van oude fruitbomen als appel-, walnoten- en perenbomen en lommerrijke bruine beuken, treurbeuken, rode en witte paardekastanjes, esdoorns en lindebomen aan de voorzijde. Aan de achterzijde ligt een sierlijk bewerkt gietijzeren toegangshek met siervazen over de gracht (afb. 6).

Al in de jaren twintig van de vorige eeuw komt dit gebied onder druk te staan in verband met het uitbreidingsplan voor de Oosterparkwijk. De herenbehuizingen zijn dan in bezit van de Noord Nederlandse Oliefabriek, die zich vanaf 1912 aan de noordzijde van het Eemskanaal vestigt. Later dreigen de panden gesloopt te worden maar in 1969 krijgen zij de status van rijksmonument.

Verder naar het oosten staat oliemolen Concordia. Deze achtkante bovenkruier met zwichtstelling op een schuur die al dateert van vóór 1771, wordt in 1904 afgebroken. De molen wordt herbouwd als korenmolen in Noord-Sleen waar zij datzelfde jaar afbrandt.

De enige molen waar nog een restant van aanwezig is, is oliemolen De Meeuw. De stenen onderbouw fungeert nu als onderkomen van jeugdcircus Santelli. De Meeuw is vermoedelijk de oudste van de reeks molens aan het Buiten Damsterdiep (afb. 7). De molen zou in 1700 als pelmolen zijn gebouwd en is in 1851 omgebouwd tot oliemolen⁵.

In 1880 volgt een nieuwe verbouwing van de molen; de achtkante bovenkruier met stelling wordt vervangen door de nu nog aanwezige vierkante stenen onderbouw met schuren. Hierdoor komt de molen een flink stuk hoger te staan. In 1909 wordt de molen ontmanteld en gebruikt als kantoor en zagerij, eerst door de Gebr. Van Diepen en later – in de jaren dertig – door Timmerfabriek Van Lier en Zonen, waarvan de naam nog steeds op de gevel staat geschilderd (afb. 8). De reeks oude lindebomen is een restant van de boombeplanting langs het Buiten Damsterdiep.

Verderop, maar meer landinwaarts, staat houtzaagmolen De Hoop van de firma Maathuis. Deze relatief laat gebouwde achtkante bovenkruier met stelling op een schuur uit 1840 vervangt een oudere paltrok molen⁶. De Hoop wordt in 1917 op afbraak verkocht.

De laatste molen ligt naast het Selwerderdiepje, de huidige kruising van het Eemskanaal met het Van Starckenborghkanaal en het Winschoterdiep. Ook dit is een achtkante bovenkruier met zwichtstelling op een schuur. De houtzagerij wordt hier herplaatst in 1848 na te zijn ontmanteld op het oorspronkelijke terrein van de firma Van Calcar aan het Reitdiep. In 1920 worden de kap, de roeden en de stelling van de molen verwijderd.

5. In een pelmolen wordt gerst gepeld tot gort, voor consumptie.

6. Een paltrok molen is een zaagmolen zonder draaibare kap; het hele molenhuis wordt namelijk gedraaid door rollen, die draaien op een gemetselde stenen ring. Dit type molen is minder geschikt voor zwaar zaagwerk.



Afb. 7. Oliemolen De Meeuw en op de achtergrond houtzaagmolens De Hoop. Foto: collectie RHC Groninger Archieven.

Afb. 8. Stenen onderbouw van voormalige houtzaagmolen De Meeuw met lindebomen, een restant van de oude boombeplanting langs het Damsterdiep, 2002.

Foto: Rita Overbeek.



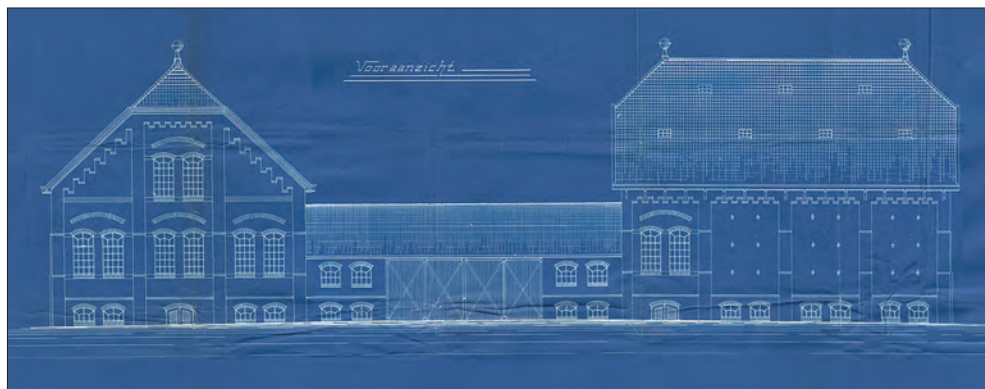
Ontwikkelingen na 1900

In het begin van de 20e eeuw verdwijnt meer dan de helft van de ruim duizend molens in de provincie Groningen. De molens aan het Damsterdiep verdwijnen allemaal en worden slechts in naam herinnerd, namelijk in de Oliemuldersweg en de Zaagmuldersweg in de Oosterparkwijk, die in de jaren twintig en dertig aan de overzijde van het diep wordt gebouwd.

Na 1900 begint, aan de noordzijde van het Eemskanaal, zich op bescheiden schaal industrie te vestigen. De bedrijvigheid verschuift daarmee van het smalle Damsterdiep naar de zuidelijker gelegen terreinen aan de boorden van het Eemskanaal waar dan volop ruimte is en die ook veel beter bereikbaar zijn. Het Buiten Damsterdiep zal uiteindelijk in 1952 worden gedempt. Aan de zuidzijde van het Eemskanaal, bij de Oosterhaven, vestigt zich de houthandel van de Fa. Kunst waarvan de karakteristieke bakstenen zagerij, spaanderloods en grote opslagloodsen nog aanwezig zijn. Recent is het bedrijf onder de naam Kunst Oberman gesloten.

De agro-industrie

In 1908 laten twee Groninger kooplieden, Michel Derks Botje en Jacob Swart, directeurs van de NV Groningen Silo v/h M.D. Botje, aan de noordelijke dijk van het Eemskanaal op een perceel ten zuiden van de inmiddels verdwenen oliemolens Concordia en oliemolen De Meeuw, een fabriek bouwen voor de in 1899 opgerichte Noord Nederlandse Oliefabriek (afb. 9). Voor de bouw van het complex, bestaande uit kelders, bergplaatsen, werkplaatsen, een machinekamer en een ketelhuis, wordt de bekende Groninger architect Gerrit Nijhuis (1860-1940) ingeschakeld. Deze architect is befaamd onder meer vanwege zijn ontwerp voor het Jugendstilpand van het Nieuwsblad van het Noorden uit 1903 (nu Dagblad van het Noorden) aan het Zuiderdiep. De degelijke fabrieksgebouwen zijn opgemetseld uit helderrode Groninger baksteen en hebben aardige details



Afb. 9. Ontwerptekening van de voorgevel van de Noord Nederlandse Oliefabriek, G. Nijhuis, 1908.

Tekening: bouwdoosier Gemeente Groningen.

meegekregen in de vorm van reliëfmetselwerk onder de sierlijk bewerkte goten en bevatten markante rode pannendaken met wolfseinden. De oliefabriek produceert onder meer lijnolie- en sojakoeken als veevoeder; in de campagnetijd van zo'n dertig weken komen wekelijks soms wel 280 000 veekeuken van de rol. De grondstoffen komen niet alleen uit Noord-Nederland; zo worden bonen voor de sojakoeken zelfs uit Mantsjoerije(!) geïmporteerd. De Noord Nederlandse Oliefabriek is lange tijd het grootste bedrijf aan het Eemskanaal⁷.

In 1912 wordt de fabriek uitgebreid met een loods voor een smederij die links van de fabriek komt te staan (afb. 10). Dit karakteristieke pand met zijn talloze gietijzeren ramen is een – voor Noord-Nederlandse begrippen – vroege en zeldzame toepassing van betonijzerbouw volgens het moniersysteem, met ijzeren kolommen en flexibel te plaatsen wanden van gewapend beton⁸.

Tussen de loods en het Eemskanaal staat een rij arbeidershuisjes met pakhuisjes die uiteindelijk, na moeizame en zeer langdurige onderhandelingen met de familie die de vervallen pandjes in eigendom heeft, pas in 1966(!) kan worden gesloopt voor de verbreding van de weg langs het Eemskanaal.



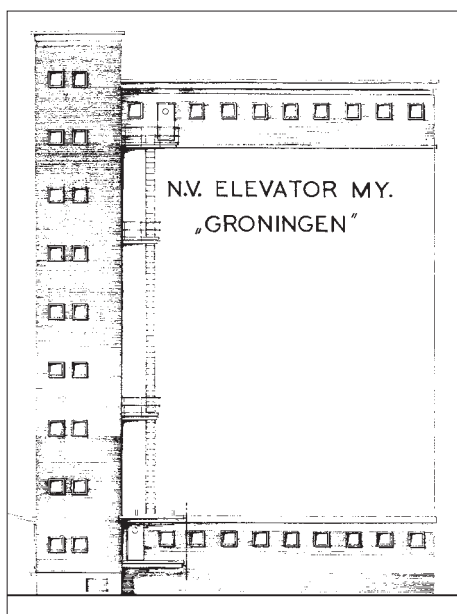
Afb. 10. De Noord Nederlandse Oliefabriek met uitbreiding, 1924.

Foto: P.B. Kramer, collectie
RHC Groninger Archieven.

7. Hofman 1998, 82.

8. Monier, monierwerk: vroege benaming voor gewapend beton, ontleend aan de naam van de Franse uitvinder Joseph Monier (1823-1906) die er in 1867 octrooi voor kreeg. De bouwwijze van Monier was in gebouwen eerst alleen van belang voor de constructie van vloeren, ondersteund door ijzeren balken en kolommen. Oosterhof 1988, 239.

In de jaren veertig van de vorige eeuw komt de oliefabriek in handen van de Elevator Maatschappij Groningen (EMG). De fabriek wordt diverse keren uitgebreid en vergroot, onder andere in 1960 met een grote betonnen graansilo van ruim 30 m hoog en een jaar later met een elevatorstoren met loopbrug voor een graanzuiginstallatie (afb. 11). Daarmee wordt het bedrijf een beeldbepalende factor aan het Eemskanaal. Een silo uit 1981 brandt in 2002 uit, waarmee het einde van het bedrijf wordt ingeluid en er een definitief einde komt aan de eens zo opvallende verschijning van de agro-industrie in het stadsbeeld van Groningen. De gemeente heeft inmiddels de grond aangekocht.



Afb. 11. Ontwerptekening van de noordelijke gevel van de silo van Elevator Maatschappij Groningen, Architectenbureau Raadsheer en Baart, 1960. Tekening: bouwdoossier Gemeente Groningen.



Afb. 12. De schoorsteen van COVA NV Autobanden, 2002. Foto: Rita Overbeek.

Ten oosten van de Elevator Maatschappij staat op een terrein, te midden van een wirwar van bedrijfspanden en loodsen de hoge schoorsteen van het bedrijf COVA NV Autobanden (afb. 12). De naam COVA is aan beide zijden van de schoorsteen nog te lezen. Het bedrijf vestigt zich in de jaren twintig van de vorige eeuw aan het Eemskanaal, in een periode waarin de motorisatie van het verkeer en van landbouwwerktuigen op gang komt, en is gespecialiseerd in het 'coveren' (banden voorzien van een nieuw loopvlak), verzolen en de verkoop van auto- en tractorbanden.

Een vreemde eend in de bijt, tussen de agro-industrieën, is de komst van de herenkledingfabriek van C.E. Grol en Zonen in 1937 op het perceel Eemskanaal NZ 30⁹. Het ontwerp voor de fabriek is van architect Gilbert Saville, die al eerder in de stad een confectieatelier heeft ontworpen aan de Nieuwe Kijk in 't Jatstraat voor de firma Menco & Co (1929), het latere Volkenkundig Museum. In datzelfde jaar ontwerpt hij het Grand Theatre aan de Grote Markt in opvallende art-décostijl.

9. De firma Grol is vanaf 1888 gevestigd in de Herestraat. In 1901 wordt het pand Poelestraat 13 geopend onder de naam Manufacturen en gros - Herenkledingfabriek.

De kledingfabriek aan het Eemskanaal bestaat uit een kantoorvleugel met confectieruimten en naaiateliers, herkenbaar aan karakteristieke sheddaken met draadglas en brede stalen ramen die zorgen voor een goede lichtinval (afb. 13). Het personeel heeft het blijkbaar goed naar de zin op de nieuwe plek, gezien de olieke titel van het personeelsorgaan 'Bij ons aan 't Eemskanaal' (1961).

In 1965 zijn er zesduizend mensen werkzaam in de Groninger confectie-industrie; aan het eind van dit decennium stort deze tak van industrie echter volledig in. Ook het bedrijf van de firma Grol moet haar poorten sluiten en in het begin van de jaren tachtig wordt het vervallen fabrieksgebouw gesloopt.

Afb. 13. Herenkledingfabriek van
C.E. Grol en Zonen,
circa 1939.
Ansichtkaart: collectie RHC
Groninger Archieven.



In 1938 vestigt de Noord Nederlandse Zakkenhandel (NNZ) zich aan het Eemskanaal: eerst in de loods uit 1912 van de Noord Nederlandse Oliefabriek, maar vanaf 1956 ook in een splinternieuw gebouw dat hierachter wordt gebouwd (afb. 14). De NNZ, in 1922 begonnen in pakhuis Libau aan het Hoge der A, produceert jutezakken voor de aardappelhandel. Na een verhuizing naar het



Afb. 14. De loods van de Noord Nederlandse Zakkenhandel in aanbouw, circa 1956.
Foto: P. Boonstra, collectie RHC Groninger Archieven.

Afb. 15. Interieur van de loods van de NNZ kort na de bouw, 1957. Foto: P. Boonstra, bouwdoosier Gemeente Groningen.



Hoornsdiep blijkt het bedrijf nog verder te groeien en kiest men voor de locatie aan het Eemskanaal. De hal wordt gebruikt voor het fabriceren, impregneren, machinaal bedrukken, persen, reinigen, repareren, sorteren en opslaan van zakken.

De nieuwe bedrijfshal is voorzien van een zeer bijzondere dakconstructie naar ontwerp van ir. J.C. Pannekoek uit Den Haag (afb. 15). Deze bestaat uit driehoekige stalen vakwerkliggers in de lichtkap met een overspanning van ruim 31 meter. Zeer bijzonder is dat de houten liggers van de kap bestaan uit zeer lichte en gelijkde houten vakwerkspantjes, een constructie die doet denken aan de vroege vliegtuigbouw¹⁰. Voor de constructie werd indertijd zelfs een Nederlands octrooi aangevraagd. Naast jutezakken worden er nu ook zakken van papier, katoen en plastic gemaakt en verhandeld, evenals zakken van polypropyleen en polyethyleen. Het bedrijf opereert wereldwijd en heet sinds 1970 NNZ Industriële Verpakkingen BV.



Afb. 16. Scheepswerf Niestern & Sander, 1961. Foto: Gemeentepolitie, collectie RHC Groninger Archieven.

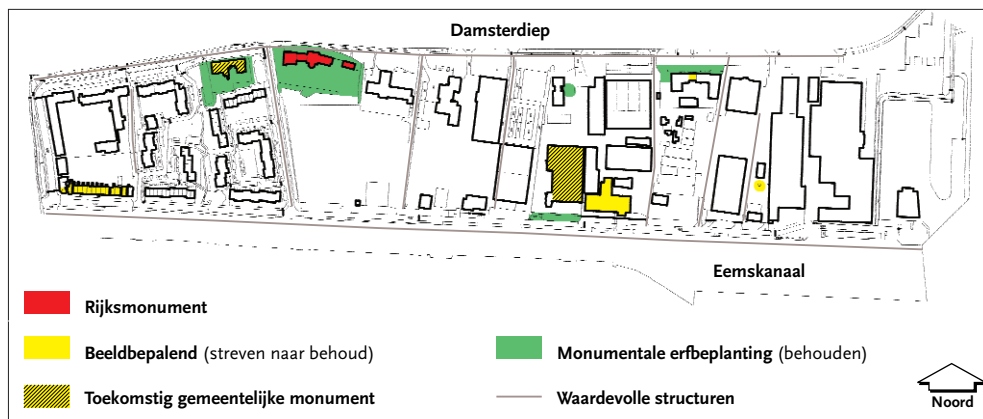
10. Vriendelijke mededeling ir. Georg Nieuwmeijer, Technische Universiteit Delft.

Havenactiviteiten

In de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw krijgt de van oudsher in de provincie aanwezige scheepsbouw een nieuwe opleving door de bouw van grote aantallen van de succesvolle Groninger coaster. Het nog lege gebied aan de zuidzijde van het Eemskanaal gaat over de kop en krijgt een geheel nieuwe infrastructuur met de aanleg van de Europaweg en -brug, de Sontweg en Lübeckweg, die het achterliggende bedrijventerrein Eemshaven en drie grote insteekhavens voor coasters ontsluiten: de Deense, Zweedse en Finse haven. Aan de noordzijde



Afb. 17. Het gebied Tussen Dijken in het begin van de 20e eeuw, gezien in de richting van de stad. Op de voorgrond de lintbebouwing van Ruischerbrug en verderop, aan de noordzijde van het Damsterdiep, twee steenfabrieken en een pannenfabriek. Foto: Th. Dijkhuis, Groningen.



Afb. 18. Stadse deel van de cultuurhistorische kwaliteitskaart Eemskanaalzone, 2002. Op de overzichtskaart staan als uitkomst van de inventarisatie de diverse objecten en structuren aangegeven met hun waardering. Kaart: collectie Dienst RO/EZ.

van het Eemskanaal, aan het oostelijke deel bij de kruising met het Winschoterdiep bij de Oostersluis, verrijst de grote scheepswerf van Niestern & Sander (afb. 16). Vanaf eind jaren zestig, toen het bergafwaarts ging met de scheepsbouw, heeft de karakteristieke, zwaar vervallen, bakstenen loods van dit bedrijf hier nog lang gestaan.

Slot

Het geïnventariseerde gebied tussen het Damsterdiep en het Eemskanaal kent een vrij jonge ontwikkelingsgeschiedenis; het gebied is lange tijd relatief leeg geweest (afb. 17). De historische gelaagdheid van de zone laat wel een duidelijke rode draad zien: de vestiging van industriële molens en later, op een enkele uitzondering na, agro-industriële bedrijvigheid. De aanwezigheid van het Damsterdiep en later het Eemskanaal, belangrijk voor de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van eindproducten, zijn daarbij doorslaggevend geweest.

De ontwikkeling van het gebied tussen het Damsterdiep en het Eemskanaal is kenmerkend voor de stad Groningen omdat de continue ontwikkeling van de handel en industrie hier altijd te maken heeft (gehad) met de landbouw en daarvan afgeleide takken van nijverheid en industrie. Deze bedrijvigheid was veelal aan de randen van de stad gevestigd. Van de ooit zo markant in het stadsbeeld aanwezige molens, hoge silo's en schoorstenen rest nu nog een enkel voorbeeld. Ook de vestiging van bijvoorbeeld autosloperijen en een klein woonwagenkamp past bij het karakter van een perifeer stedelijk gebied.

Bij nieuwe plannen voor de inrichting van de zone is het belangrijk het karakter van het gebied goed te analyseren en te respecteren en als uitgangspunt te nemen voor een nieuwe invulling (afb. 18). Het is dan ook van belang om met de, vanuit cultuurhistorisch oogpunt, belangrijkste objecten van de zone voorzichtig om te springen en deze zo goed mogelijk in te passen in de nieuwe planvorming. Ook de niet in het oog springende objecten en, voor sommigen, minder visueel aantrekkelijke plaatsen moeten echter niet zomaar gepasseerd worden.

Literatuur

- De Commissie, *Plan 13*. Groningen, 1913.
Haslinghuis, E.J., *Bouwkundige termen. Verklarend woordenboek der westerse architectuurgeschiedenis*. Utrecht, 1986.
Hofman, B., *De Groninger Oosterparkwijk. Historisch overzicht in foto's en beschrijvingen*. Bedum, 1998.
NNZ BV Groningen, *Content and packaging, 80 years of NNZ*. Groningen, 2002.
Oosterhof, J., *Constructies van ijzer en beton. Gebouwen 1800-1940. Overzicht en typologie*. Delft, 1988.
Rutten, F., 'Oliemolens in Groningen en Drenthe' in: *Molinologie. Tijdschrift voor molenstudie* (13), 2000.
Veen Czn., B. van der, 'De windmolens in de gemeente Groningen' in: *Groningsche Volksalmanak* (1931), 136-178.
Veen Czn., B. van der, *Groninger Molenboek*. Groningen, 1981.