

WIJKBESCHRIJVING HOOGKERK

Louwrens Hacquebord
Rita Overbeek

INHOUD

1. INLEIDING

2. DE PERIODE TOT 1850

3. DE PERIODE 1850-1940

3.1. De situatie in 1850

3.2. De periode 1850-1900

* Algemeen

* Infrastructuur

* Bebouwing

3.3. De periode 1900-1940

* Algemeen

* Industriële ontwikkeling

* Woningbouw

* Infrastructuur

4. ONTWIKKELINGEN NA 1945

5. GEBIEDEN MET BIJZONDERE (STEDEBOUWKUNDIGE) WAARDEN

5.1. De Halmbuurt

5.2. De Suikerbuurt

LITERATUUR

1. INLEIDING

De navolgende beschrijving van de geschiedenis van de oorspronkelijke gemeente Hoogkerk vormt een apart geval in de serie wijkbeschrijvingen van de stad Groningen. De relatief onafhankelijke ontwikkeling van het gebied maakt een vrij uitgebreide beschrijving noodzakelijk. De nadruk ligt hierbij op de kern Hoogkerk. Voor Kostverloren, dat tot 1912 deel uitmaakte van de gemeente Hoogkerk, wordt verwezen naar de afzonderlijke beschrijving van die wijk.

Het dorp Hoogkerk ligt iets ten westen van de stad Groningen. Oorspronkelijk vormde het met de dorpen Leegkerk en Dorkwerd en de buurtschappen Kostverloren en Vinkhuizen een zelfstandige gemeente. Deze werd in het noorden en westen begrensd door de gemeente Aduard, in het oosten door de gemeenten Adorp, Noorddijk en Groningen en in het zuiden door de provincie Drente. De oppervlakte bedroeg 2075 hectare. In 1969 verloor de gemeente Hoogkerk haar zelfstandigheid en werd haar grondgebied bij dat van de gemeente Groningen gevoegd.

Hoogkerk is gelegen op een zandrug die een uitloper vormt van de Hondsrug. Aan de iets hogere ligging dankt het dorp ook zijn naam. Omstreeks 1200 werd een kerk gebouwd op de plek van de huidige Hervormde kerk. De oudste bebouwing stond langs het huidige Hoendiep en de haaks daarop staande Kerklaan (nu Kerkstraat).

Veeteelt vormde de voornaamste bron van bestaan. Mede door de ligging aan de handelsroute Groningen-Friesland ontwikkelde zich daarnaast enige kleinschalige nijverheid. De gunstige ligging op het knooppunt van land- en waterwegen (Hoendiep, Aduarderdiep, Peizerdiep) en de aanwezigheid van de spoorlijn en een station bij Vierverlaten vormden de belangrijkste factoren bij de industriële ontwikkeling aan het einde van de negentiende eeuw. De suikerindustrie (CSM), de strokartonindustrie (De Halm) en de teerindustrie (Smid en Hollander) waren en zijn (beeld)bepalend in de ontwikkeling van Hoogkerk.

In 1850 telde de gemeente Hoogkerk zo'n 1000 inwoners, die hoofdzakelijk in de landbouw werkzaam waren. In 1947 was dit aantal gegroeid tot ruim 4500, van wie 858 werkzaam waren in de industrie, dat wil zeggen 47% van de beroepsbevolking. Van de ruim 8000 inwoners van het dorp Hoogkerk in 1988 waren meer dan 2000 werkzaam in de industrie, bijna 60% van de beroepsbevolking.

2. DE PERIODE TOT 1850

De vroegste ontwikkeling van Hoogkerk vond plaats op een zuidoost-noordwest lopende zandrug, die een uitloper vormt van de Hondsrug. Op de vlakke delen hiervan en de lager gelegen delen treft men klei en klei op veen aan.

In de middeleeuwen was er geen sprake van een landelijke of plaatselijke overheid. Er was geen landsheer, graaf of hertog zoals de gewesten in het zuiden van het land die hadden. Het enige gezag werd in feite gevormd door de kerk, die territoriaal was opgedeeld in parochies of kerspelen.

Er waren slechts twee zaken die gemeenschappelijk behartigd werden. De rechtspraak werd door de boeren zelf gedaan, de beheersing van zee- en binnenwateren was in handen van het klooster te Aduard, dat al in 1192 werd gesticht. Veel cultuur-technische werken (waterwegen, dijken, etc.) werden op initiatief van dit klooster uitgevoerd.

Tot circa 1700 was er regelmatig sprake van overstromingen. Dit werd zowel veroorzaakt door het Reitdiep, dat in open verbinding stond met de zee, als door de afwatering van de hoge Drentse gronden via het Peizerdiep en het Eelderdiep.

Het Eelderdiep, dat oorspronkelijk door Hoogkerk richting Reitdiep stroomde, werd verbonden met het Peizerdiep. Samen vormen deze het huidige Koningsdiep.

Oorspronkelijk had het Peizerdiep drie uitmondingen. Eén hiervan werd rond 1400 door Aduarder monniken verbreed en gekanaliseerd.

Hierdoor ontstond het Aduarderdiep.

De voornaamste wegen waren de weg van Groningen naar Friesland langs het huidige Hoendiep en de huidige Kerkstraat en Zuiderweg. Op het kruispunt hiervan vond ook de eerste bebouwing van het dorp Hoogkerk plaats. Deze had het karakter van een lintbebouwing, die zich voornamelijk in noordelijke en oostelijke richting uitstreekte.

Iets naar het noorden liep een tweede oost-west verbinding, de Leegeweg en de weg vanaf de Kerkklaan in westelijke richting. Aan deze laatste lag een tweede dorpje, Leegkerk. Iets ten westen van deze nederzetting liep in noordoostelijke richting de Zijlvesterweg naar een derde kern, Dorkwerd. Langs deze onverharde wegen en langs het Aduarderdiep bevonden zich verspreide boerderijen.

Rond 1576 was ten behoeve van militaire doeleinden een vaarweg van Groningen naar Friesland gegraven. Grote stukken hiervan werden opgenomen in het door de provincie

gegraven Hoendiep, dat in de zeventiende eeuw in fasen tot stand kwam. Omdat dit kanaal de wateren van verschillende zijlvesten (waterschappen) kruiste, dienden meerdere verlaten (sluizen) gebouwd te worden, teneinde de verschillende waterhuishoudingen gescheiden te houden.

Op de plek waar het Koningsdiep uitmondt in het Hoendiep werd het Pannekoeksverlaat gebouwd en aan het begin van het Aduarderdiep het Kinderverlaat. Beide bestonden uit twee sluizen of verlaten. Het buurtschap dat op deze plek ontstond, kreeg dan ook de toepasselijke naam Vierverlaten.

Behalve voor de scheepvaart was het Hoendiep ook van groot belang voor de afwatering van de lage landen rond Hoogkerk. In 1659 werd langs het kanaal een trekweg aangelegd van puin.

In 1789 werd de gemeente Aduard gevormd, die bestond uit Aduard zelf, Hoogkerk, Leegkerk en Dorkwerd. Hiermee kwam formeel een eind aan het oude, typisch noord-Nederlandse stelsel van grietenijen, waarin de grietman de centrale figuur was. Oorspronkelijk was deze alleen belast met de rechtspraak, maar in de loop van de tijd was het ambt meer omvattend geworden.

In 1811 werd door de Fransen de gemeentelijke indeling gewijzigd en werd de gemeente Hoogkerk gevormd.

3. DE PERIODE 1850-1940

3.1. De situatie in 1850

Halverwege de negentiende eeuw was de gemeente Hoogkerk een typische plattelandsgemeente. Het dorp Hoogkerk was ontstaan op een zandrug. Leegkerk en Dorkwerd waren terpdorpen in een lager gelegen kleigebied dat werd drooggehouden met behulp van molens. Een kadastrale kaart uit 1821 laat een blokverkaveling zien.

Het gebied werd doorsneden door een uitgebreid stelsel van waterwegen. De verbindingen over land waren voornamelijk onverharde 'kleiwegen'. De trekweg langs het Hoendiep was al langer verhard met puin en in 1842 was de Rijksweg van Groningen naar Friesland aangelegd, met een wegdek van klinkers.

Rond 1850 telde het dorp Hoogkerk zo'n 400 inwoners, Leegkerk en Dorkwerd elk ongeveer 300. Bijna allemaal vonden zij hun bestaan in de landbouw. Het waren voornamelijk 'koemelkers': veehouders die zelf de melk van hun

(geringe aantal) koeien verhandelden, met name in de stad Groningen.

Grotendeels ten zuiden van het Hoendiep bevond zich ongeveer 350 hectare bouwland, waarop haver, bonen, gerst, rogge, tarwe, koolzaad, erwten en aardappelen werden verbouwd.

Mede door de aanleg van de verschillende infrastructuurele werken in de voorafgaande periode was enige kleinschalige bedrijvigheid ontstaan. Rond 1850 was er sprake van twee kalkovens, een pel- en roggemolen, twee smederijen en een zeepziederij. Deze laatste was gelegen achter de aloude "Elmersmaborg", in het centrum van het dorp aan de zuidkant van het Hoendiep. In 1865 werd hierin een bierbrouwerij gevestigd, die in 1896 weer plaats moest maken voor een zeepfabriek.

3.2. De periode 1850-1900

Algemeen

De periode 1850-1900 kan beschouwd worden als 'stilte voor de storm': onbewust en bijna ongemerkt werden de voorwaarden geschapen voor de spectaculaire ontwikkelingen na de eeuwwisseling.

Infrastructuur

Na het van kracht worden van de Gemeentewet in 1851 ontstond langzamerhand een zeker politiek besef en kwam het algemeen belang meer op de voorgrond te staan.

Zo werd ook de aanleg van infrastructuur meer en meer een zaak van de (plaatselijke) overheid. Al in 1843 was de weg langs het Hoendiep bij de provincie in onderhoud gekomen. Om te voorkomen dat al het (doorgaande) verkeer zich zou concentreren op deze route werd besloten tot verharding van andere wegen binnen de gemeente.

In 1867/1868 werden de oost-west en noord-zuid lopende kleiwegen ten noorden van het Hoendiep met grind verhard.

In 1870 werd het gedeelte van de Zijlvesterweg ten noorden van de Friese Straatweg overgenomen door de gemeente.

In de daarop volgende jaren werden steeds meer 'kunstwegen' gerealiseerd, onder andere de weg langs het Aduarderdiep. Opvallend daarbij is dat pas in 1890 het gebied ten zuiden van het Hoendiep aandacht kreeg. In dat jaar werd de zeer bochtige Zuiderweg 'rechtgetrokken' en verhard.

In 1866 werd door de rijksoverheid de spoorlijn Leeuwarden-Groningen aangelegd. Kort daarna werd ook het station Hoogkerk-Vierverlaten gebouwd. In 1869 kreeg de gemeenteraad gedaan dat alle treinen daar stopten.

Het Hoendiep was al in 1819 bij de provincie in beheer gekomen. In 1840 werd het Kinderverlaat afgebroken en in 1861 het Pannekoeksverlaat. In 1863 werd het kanaal verbreed en verdiept, waarbij telkens gedeelten werden drooggelegd. Tenslotte werd in 1864 in de stad Groningen de Westerhavensluis gebouwd. Hierdoor ontstond een verbinding met de waterwegen ten zuiden en oosten van de stad.

Deze ontwikkelingen maakten het Hoendiep steeds meer geschikt voor de scheepvaart. Deze nam in de periode 1879-1899 dan ook toe met meer dan 100%. Het Hoendiep had zich langzamerhand ontwikkeld tot de 'slagader' van Hoogkerk.

Bebouwing

Het kruispunt van de Kerkstraat/Zuiderweg met de weg langs het Hoendiep vormde al sinds het ontstaan van het dorp het centrum. Vanuit dit punt ontstond langs de Kerkstraat en (de noordzijde van) het Hoendiep een lintbebouwing. Langs de Zuiderweg stonden enkele verspreide boerderijen. Bij Vierverlaten was een tweede kern ontstaan met enige bedrijvigheid.

Tot ongeveer 1900 vond een geleidelijke, spontane verdichting plaats. Er was, wat de bebouwing betreft, geen sprake van planmatige ontwikkelingen.

In 1861 werd ten westen van de Kerkstraat aan het Hoendiep een Gereformeerde kerk gebouwd. Een jaar later bouwde men daarnaast een pastorie.

In 1864 werd ten oosten van de Kerkstraat aan het Hoendiep een nieuwe openbare lagere school gebouwd. Deze verving het te klein geworden schooltje dat in 1826 was gebouwd naast het latere gemeentehuis. De eerste christelijke school kwam in 1874 tot stand ten westen van de Gereformeerde kerk.

Ook Dorkwerd (1868) en Leegkerk (1872) kregen hun eigen school. Die van Dorkwerd werd in 1900 gecombineerd met de onderwijsvoorziening van Kostverloren. Halverwege Dorkwerd en Kostverloren werd een nieuwe school gebouwd, op het punt waar de Friese Straatweg afbuigt naar het westen.

Tenslotte dient genoemd te worden de begraafplaats aan het begin van de Kerkstraat, die in 1872 in gebruik werd genomen.

3.3. De periode 1900-1940

Algemeen

Langzamerhand had Hoogkerk zich, dankzij haar gunstige ligging, ontwikkeld tot centrum en hoofdplaats van de gemeente. Het was praktisch samengegroeid met Leegkerk. Dorkwerd ging langzaam in inwonertal achteruit.

In 1903 werd in het centrum het gemeentehuis gebouwd. Daarvoor zetelde het gemeentebestuur in het voormalig café op de hoek van de Kerkstraat en het Hoendiep.

Met de annexatie van Kostverloren door de gemeente Groningen op 1 januari 1912 verloor Hoogkerk ongeveer 1200 inwoners en een smalle strook grond aan de oostkant van de gemeente, 161 hectare groot. In 1915/1916 werd het gemeentehuis uitgebreid. Van 1914 tot 1918 vond daarnaast de bouw van het post- en telegraafkantoor plaats.

Ter vervanging van de oude begraafplaats aan het begin van de Kerkstraat werd in 1908 begonnen met de aanleg van een nieuwe algemene begraafplaats, verder naar het noorden en aan de westkant van de Kerkstraat. In 1911 was het werk gereed.

Tot ongeveer 1900 hadden de ontwikkelingen zeer geleidelijk plaatsgevonden. Het dorp begon zich echter snel uit te breiden toen rond de eeuwwisseling enkele grote industrieën Hoogkerk als vestigingsplaats kozen. De gunstige ligging op een knooppunt van spoor-, vaar- en wegverbindingen speelde bij deze vestigingsplaatskeuze een belangrijke rol.

Industriële ontwikkeling

Aan het eind van de vorige eeuw bestond de industriële bedrijvigheid in het dorp uit een zeepfabriek, een smederij, een scheepswerf, een korenmolen en drie oliemolens. Enkele van deze bedrijfjes groeiden in de eerste helft van de twintigste eeuw uit tot volwaardige ondernemingen, bijvoorbeeld de "Stoomoliefabriek P.R. Roelfsema" aan het Hoendiep (nu: U.T. Delfia) en de scheepswerf van Barkmeijer aan het Koningsdiep.

De laagconjunctuur in de landbouw in het laatste kwart van de vorige eeuw vormde voor de Friese en Groningse akkerbouw de aanleiding tot de verbouw van andere gewassen. Zo kwam onder andere de suikerbietenteelt op gang. Aanvankelijk werden de suikerbieten (of 'beetwortels') naar Noordbrabant vervoerd en daar tot suiker verwerkt.

Toen de bietenteelt lonend bleef, werd in 1896 de "N.V. Noord-Nederlandsche Beetwortelsuikerfabriek" opgericht. De voor de aanvoer van de suikerbieten geschikte waterwegen (Hoendiep, Aduarderdiep) en de aanwezigheid van zoet water voor de fabricage (Peizerdiep) gaven de doorslag bij de keuze van Hoogkerk als vestigingsplaats.

De weinige maanden per jaar dat het enorme bedrijf in werking was, de zogenaamde 'campagne'-tijd, waren honderden mensen nodig. In Hoogkerk bestond een dergelijke arbeidsreserve niet, zodat de arbeidskrachten van elders

moesten komen. Voor deze tijdelijke arbeidskrachten werd in 1907 bij de fabriek een soort internaat gebouwd. Behalve voor direkte werkgelegenheid zorgde de fabriek tevens voor een stimulering van de middenstand in het dorp doordat tijdens de campagne de bietenschepen als gevolg van de enorme drukte vaak enkele dagen moesten wachten alvorens ze gelost konden worden. Zo drukte het bedrijf sinds de oprichting haar stempel op het dorp, zowel economisch als sociaal als visueel. De productie nam voortdurend toe en er werd steeds verbouwd, bijgebouwd en gemoderniseerd.

De laagconjunctuur in de landbouw vormde ook de aanleiding tot het oprichten en exploiteren van (coöperatieve) strokartonfabrieken. Hierdoor kreeg namelijk de overvloed aan stro, dat voorheen 'slechts' een bijproduct van de Groningse akkerbouw was en een lage verkoopprijs opleverde, voor de boeren economische betekenis. In Hoogkerk werd in 1913 begonnen met de bouw van de strokartonfabriek "De Halm". Ook in dit geval waren de gunstige ligging en de aanwezigheid van voldoende zoet water voor de produktie doorslaggevend bij de keuze van Hoogkerk als vestigingsplaats. In 1915 werd de produktie gestart.

Woningbouw

In tegenstelling tot de suikerfabriek werkte de strokartonfabriek wel het hele jaar door. Omdat er in Hoogkerk niet voldoende (geschoolde) arbeidskrachten waren, moest er personeel van elders aangetrokken worden. Daarvoor dienden woningen gebouwd worden en dat gebeurde vanaf 1915 dan ook in snel tempo.

Tot dat jaar had slechts incidenteel woningbouw plaatsgevonden. Deze bestond voornamelijk uit 'invulplannen', die een verdichting van het bestaande patroon van lintbebouwing langs de Kerkstraat tot gevolg hadden. Vanaf 1909 werden deze her en der verspreide (blokjes) woningen veelal gebouwd door de in dat jaar opgerichte "Vereniging tot verbetering der volkshuisvesting". Deze had tot doel het bouwen van goede en goedkope arbeiderswoningen.

Terwijl "De Halm" nog in aanbouw was, werd een plan ontworpen voor de aanleg van een woonwijk ten behoeve van de arbeiders, vlak bij het fabrieksterrein. Het plan omvatte de aanleg van straten en riolering en de bouw van een directeurswoning, drie vrijstaande huizen en 90 arbeiderswoningen, ontworpen door verschillende architecten. In 1915/1916 werd de wijk (de "Halmbuurt") door de woningbouwvereniging gerealiseerd. Voor een uitgebreide beschrijving van deze buurt wordt verwezen naar paragraaf 5.1.

Aan de westkant van de Zuiderweg, achter een rijtje eerder gebouwde arbeiderswoningen, werd vanaf 1920 een uitbreidingsplan van de architect K. Siekman gerealiseerd, de "Suikerbuurt". Ook dit plan omvatte de aanleg van straten en riolering en de bouw van 77 arbeiderswoningen met tuin. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar paragraaf 5.2.

Infrastructuur

De bestaande wegen werden na de eeuwwisseling langzamerhand van een verbeterde verharding voorzien, veelal door de Hoogkerkse asfaltfabriek "Smid en Hollander". De eerste betonweg van Nederland was de Zuiderweg. Deze werd in 1927 aangelegd door de eveneens in Hoogkerk gevestigde onderneming "Kool & Wildeboer". Nieuwe wegen werden aangelegd bij de totstandkoming van de eerder genoemde uitbreidingsplannen.

Zowel de suiker- als de strokartonfabriek kregen een eigen aansluiting op de bestaande spoorlijn.

In 1907/1908 werd door de provincie het Eendrachtskanaal gegraven. Hierdoor werd de verbinding met de waterwegen ten oosten en zuiden van Groningen sterk verbeterd.

In 1911 werd een verbreding en verdieping van het Hoendiep voorgesteld. Hiertoe werd de borg "Elmersma" met de zeepfabriek door de provincie aangekocht. Door de aanleg van het Van Starckenborghkanaal is de verbreding echter maar gedeeltelijk uitgevoerd, zodat de borg en de fabriek voorlopig konden blijven staan. De fabriek werd later een pakhuis en werd in 1938 alsnog afgebroken in verband met een verbreding van het Hoendiep. Een jaar later volgde de sloop van de borg.

In 1934 werd Hoogkerk als eerste in de provincie Groningen aangesloten op het drinkwaternet. De compacte bouw van het dorp was hiervoor mede reden.

4. ONTWIKKELINGEN NA 1945

Na de Tweede Wereldoorlog bleef Hoogkerk zich gestaag ontwikkelen. De industriële bedrijvigheid nam toe en daarmee ook de bevolking. De woningbouw was aanvankelijk kleinschalig en beperkte zich tot de nog beschikbare ruimte in het gebied tussen de spoorlijn en het Hoendiep. Vanaf de jaren vijftig werden ten zuiden van de spoorlijn, westelijk van de Zuiderweg, enkele uitbreidingsplannen gerealiseerd, voornamelijk ten behoeve van het groeiende aantal forenzen dat Hoogkerk als woonplaats koos. Deze uitbreiding van het dorp vormt een min of meer op zichzelf

staand woongebied. Er is niet of nauwelijks op de karakteristieken van het oude dorp voortgeborduurd, noch op de landschappelijke elementen van het gebied.

Op 1 januari 1969 werd de gemeente Hoogkerk na lang touwtrekken bij de gemeente Groningen gevoegd. Tegenwoordig wordt het dorp beschouwd als een wijk van de stad. Naar aanleiding van het Structuurplan Groningen (1987) werd voor Hoogkerk een 'Plan van Aanpak' opgesteld (1989). Aanleiding hiertoe vormden onder andere de onvoldoende mogelijkheden voor verdere ontwikkeling van industriële activiteiten en een teruglopende bevolkingsomvang.

Dit 'Plan van Aanpak' omvat een aantal (gewenste) maatregelen die in sommige gevallen ingrijpende veranderingen tot gevolg zullen hebben.

De belangrijkste ingreep is de aanleg van een nieuwe weg noordelijk van de dorpskern, die het doorgaande verkeer uit het centrum moet weren.

Ten westen van de Gereformeerde kerk zal de woonfunctie en daarmee de oude lintbebouwing verdwijnen, ten behoeve van de uitbreiding van het industriegebied.

Voor de "Halmbuurt" worden geen ingrijpende wijzigingen in de structuur voorgesteld. Wel wordt, in afwachting van een onderzoek naar de technische toestand van de woningen, de mogelijkheid van vervangende nieuwbouw opengehouden.

In de "Suikerbuurt" worden, indien vervangende nieuwbouw noodzakelijk blijkt te zijn, ook structuurwijzigingen in het stratenpatroon niet uitgesloten.

5. GEBIEDEN MET BIJZONDERE (STEDEBOUWKUNDIGE) WAARDEN

5.1. De Halmbuurt

De Halmbuurt wordt aangeduid als een gebied met bijzondere (stedebouwkundige) waarden. De buurt wordt in het zuiden begrensd door de spoorlijn Leeuwarden-Groningen, in het westen door de Zuiderweg, in het noorden door de Middenweg en in het oosten door het fabriekscomplex van "De Halm".

Hoewel de fabriek zelf na de Tweede Wereldoorlog verbouwd en uitgebreid is, is vanwege de onmiskenbare samenhang het fabrieksterrein ook opgenomen in het gebied. Iets dergelijks geldt voor de bebouwing aan de noordoostzijde van de Middenweg. Hoewel deze naoorlogs is, bestaat er een samenhang met de eigenlijke Halmbuurt doordat ze daarvan de afsluiting vormt.

De Halmbuurt ontleent haar ontstaan en naamgeving aan de vestiging van de strokartonfabriek "De Halm" in 1913. Zij

vormt, met de Suikerbuurt (zie paragraaf 5.2.), de enige woonwijk die in de periode tot 1940 in Hoogkerk volgens een planmatige opzet is aangelegd.

Het initiatief voor het bouwen van het wijkje kwam van de kant van de fabrieksdirectie, die de gebroeders G. en W. Wierenga uit Coevorden aantrok als architecten. Het plan omvatte, behalve de bouw van de fabriek zelf, een kantoorgebouw, een directeurswoning, een woning voor de bedrijfsleider, vier opzichterswoningen, de aanleg van straten met riolering en de bouw van 90 arbeiderswoningen. In 1914/1915 werd het wijkje in samenwerking met de kort daarvoor opgerichte woningbouwvereniging "Vereniging tot verbetering der volkshuisvesting" gerealiseerd. Voor de invulling van de diverse blokjes arbeiderswoningen werden, behalve de gebroeders Wierenga, ook plaatselijke architecten aangetrokken: C.H. Eldering en J.S. Huizingh uit Hoogkerk en K. Siekman uit Zuidhorn.

De geleding van de wijk is een weerspiegeling van de hiërarchische personeelsbezetting van de fabriek, die qua volume en vormgeving ook tot uiting komt in het type woningen: een geheel vrijstaande villa als directeurswoning, een kleiner vrijstaand woonhuis voor de bedrijfsleider, twee-onder-één-kap voor de opzichters. Zij liggen aan de centrale toegang tot de fabriek, de Halmstraat.

Het ontwerp van de wijk vertoont een ruime opzet, die geheel in overeenstemming is met het karakter van de tuinwijk, dat primair wordt bepaald door een ruime stedenbouwkundige opzet. Toetreding van voldoende licht, lucht en zon vormt daarbij een belangrijk uitgangspunt. Hiertoe dienden de straten minimaal acht meter breed te zijn en kregen alle huizen royale tuinen.

De basis van het ontwerp is een stratenpatroon dat gevormd wordt door een drietal, evenwijdig aan elkaar gelegen, licht gebogen straten, die zuidwest-noordoost georiënteerd zijn. Van noordwest naar zuidoost zijn dit de Kotterstraat, de Zuidersingel en de Oosterstraat. De oostelijke bebouwing aan de Oosterstraat, die in 1969 als gevolg van de annexatie door de gemeente Groningen (waar al een Oosterstraat bestond) werd omgedoopt in Schoenerstraat, kwam in 1917 volgens dezelfde vormgevingsprincipes tot stand.

In dit stratenpatroon fungeert de Zuidersingel als centrale as, niet alleen qua naam. Ook het brede straatprofiel met veel groen, voortuinen met ligusterheggen, perken met bomen draagt er toe bij dat deze straat het uiterlijk van een echte singel heeft gekregen. Oorspronkelijk bevond zich in het midden van de straat een brede middenberm.

Het singel-achtige karakter wordt nog versterkt door de halfronde, pleinvormige beeindiging van de straat op de Middenweg. De laatste huizenblokken aan de Zuidersingel zijn hier schuin geplaatst ten opzichte van de overige woningen. Het noordwestelijk blok heeft in de jaren zestig plaats moeten maken voor een school, waardoor het karakter van het plein is verstoord.

Het oorspronkelijke plan, waarin tevens een voortzetting van het stratenpatroon in noordelijke richting was aangegeven, voorzag hier een groot centraal plein, het Industrieplein, waarbij de Middenweg als monumentale zichtas naar de fabriek zou moeten fungeren. Dit idee is echter niet goed uit de verf gekomen omdat het gebied ten noorden van de Middenweg niet volgens het oorspronkelijke plan is ingevuld.

De meest westelijke straat, de Kotterstraat, is kwalitatief de minste van de wijk. Dit is vooral te wijten aan het feit dat men voor de oostzijde is afgeweken van het ordeningsprincipe van de wijk, het gevarieerd terugleggen van de blokjes woningen ten opzichte van de rooilijn. Ook latere verdichting en uitbreiding aan de Zuiderweg heeft ertoe bijgedragen dat het ruimtelijk karakter van deze straat letterlijk wat in de verdrinking is gekomen.

De woningen in de Halmbuurt zijn nog steeds in beheer bij de woningbouwvereniging en de meeste woningen worden nog steeds bewoond door personeel van "De Halm". In de jaren vijftig werden aan het begin van de Halmstraat nog zes personeelswoningen gebouwd (drie blokjes van twee-onder-één-kap). In dezelfde periode is tevens het kantoorgebouw grondig verbouwd.

Qua architectuur zijn de woningen van de Halmbuurt in een traditionele, landelijk aandoende stijl gebouwd. Veel aandacht is besteed aan de uiterlijke vormgeving door gebruik te maken van houten, vakwerk-achtige versieringen, variatie van diverse kapvormen, topgevels, contrasterend kleurgebruik van grijze kalkzandsteen en helder rode baksteen en kleurcontrast in de pannen.

5.2. De Suikerbuurt

Ook de Suikerbuurt wordt beschouwd als gebied met bijzondere (stedebouwkundige) waarden. Deze buurt is gesitueerd direct ten zuiden van het complex van de suikerfabriek. Zij wordt aan de noordzijde begrensd door de Noorderstraat waar de enorme fabriekssilo's visueel sterk domineren. In het zuiden vormt de Arteveldestraat de begrenzing en in het westen de Houwerzijlstraat. Ook in

dit geval wordt vanwege de samenhang het fabriekscomplex, hoewel grotendeels naoorlogs en weinig oorspronkelijk, opgenomen in het gebied. Hetzelfde geldt voor de bebouwing aan de westzijde van de Houwerzijlstraat en die aan de zuidzijde van de Arteveldestraat.

Vlak na de Eerste Wereldoorlog, als gevolg waarvan de in gang gezette activiteiten op het gebied van de sociale woningbouw tijdelijk stil kwamen te liggen, werd de "Suikerbuurt" gebouwd. Zij vormt met de Halmbuurt (zie paragraaf 5.1.) de enige woonwijk die in de periode tot 1940 in Hoogkerk volgens een planmatige opzet is aangelegd.

Het uitbreidingsplan omvatte de aanleg van straten met riolering en de bouw van 76 arbeiderswoningen. Het werd gerealiseerd naar een ontwerp van architect K. Siekman uit Zuidhorn, in opdracht van de woningbouwvereniging.

Het ontwerp van de buurt vertoont een ruime opzet en is geheel in overeenstemming met het karakter van de tuinwijk dat primair wordt bepaald door de ruimtelijke, stedenbouwkundige opzet.

De buurt heeft de vorm van een enigszins onregelmatige rechthoek, waar een diagonale hoofdas doorheen loopt, de Van Ewsumstraat. Deze is met een korte verbinding, de Verbindingsstraat, aangesloten op de Zuiderweg.

Qua architectuur zijn de woningen in een uiterst karakteristieke, landelijk aandoende stijl gebouwd in een helder rode baksteen. Veel aandacht is besteed aan de uiterlijke vormgeving en de variatie daarin: afwisseling in kapvormen en typen woningen, vakwerk-achtige versieringen in de topgevels en luifels boven de deuren waarmee de blokjes op de hoeken extra accenten hebben gekregen.

LITERATUUR

Akkerman, S. en G.L. Smid, Hoogkerk door de eeuwen heen,
Uitgeverij de Vuurbaak, Groningen, 1976

Dongen, A. van, Hoogkerk veranderd gezicht 1900-1982,
Groningen, 1983

Gemeentearchief Groningen, Inventaris voormalige gemeente
Hoogkerk

Gemeente Groningen, Hoogkerk 2000; dorp in de stad, Plan
van Aanpak 1989, Groningen, 1989

Jager, E.T., D. Kloppenburg en H.U. Coolman, De Halm 1913-
1963; de geschiedenis van de Coöperatieve Stroocarton-
fabriek de Halm G.A. te Hoogkerk, Groningen, 1963