

WIJKBESCHRIJVING ZEEHELDENBUURT

Louwrens Hacquebord
Rita Overbeek

INHOUD

1. INLEIDING

2. DE PERIODE TOT DE ONTMANTELING VAN DE VESTING

3. ONTWIKKELINGEN IN DE PERIODE 1875-1940
 - 3.1. Algemeen
 - 3.2. Infrastructuur
 - Waterwegen
 - Wegen
 - Spoor- en tramlijnen
 - 3.3. Woningbouw
 - Tot 1900
 - Van 1900 tot 1920
 - Van 1920 tot het begin van de Tweede Wereldoorlog
 - 3.4. Overige bebouwing
 - Bedrijvigheid
 - Voorzieningen

4. ONTWIKKELINGEN NA DE TWEEDE WERELDOORLOG

5. GEBIEDEN MET BIJZONDERE (STEDEBOUWKUNDIGE) WAARDEN

LITERATUUR

1. INLEIDING

De Zeeheldenbuurt is een (woon)wijk ten zuidwesten van de binnenstad van Groningen. De wijk wordt in het zuiden begrensd door de spoorlijn naar Leeuwarden, in het zuidwesten door de spoorlijn naar Delfzijl en de westelijke ringweg en in het noordwesten door het Hoendiep en de Hoendiepskade. De noordoostelijke begrenzing wordt gevormd door de parkeerplaats op de plek van de voormalige Westerhaven. De Sluiskade en het Noord Willemskanaal vormen de oostelijke grens.

Oorspronkelijk liep ongeveer op de plek van de huidige Abel Tasmanstraat het riviertje de A. Het Noord Willemskanaal (of Hoornschediep) ontstond uit het vergraven van een zijtak van dit riviertje. Het Hoendiep werd in de zestiende eeuw gegraven en liep tot na de Tweede Wereldoorlog tot aan de Westerhaven, die na de ontmanteling was ontstaan uit de oorspronkelijke stadsgracht. Het Eendrachtskanaal werd aan het begin van de twintigste eeuw gegraven.

De Paterswoldseweg ontwikkelde zich in de negentiende eeuw tot een belangrijke in- en uitvalsweg van de stad. De spoorlijnen naar Leeuwarden en Delfzijl werden aangelegd in 1866, respectievelijk 1884.

Een groot deel van het gebied had tot na de eeuwwisseling een agrarisch karakter. De eerste bebouwing ontwikkelde zich op de plek van de (huidige) Hoendiepskade en Lissabonstraat. Het betrof hier met name kleinschalige bedrijvigheid.

In de loop van de negentiende eeuw ontwikkelde zich ook verder van de stad langs het Hoendiep enige bedrijvigheid en vond langs de Paterswoldseweg verspreide bebouwing plaats. Het gebied ten oosten van de Paterswoldseweg werd in de laatste twee decennia van de negentiende eeuw ingevuld met woningen. Na het graven van het Eendrachtskanaal ontwikkelde zich aan weerszijden hiervan en bij de Westerhaven gemengde bebouwing. In het gebied tussen Paterswoldseweg en Abel Tasmanstraat en -plein verscheen in de eerste twee decennia van de twintigste eeuw voornamelijk woonbebouwing. Het grootste deel van de wijk tussen Abel Tasmanstraat/-plein en Admiraal de Ruyterlaan werd in de periode 1938-1941 gebouwd.

Na de Tweede Wereldoorlog vond langs de Admiraal de Ruyterlaan en ten westen daarvan gemengde bebouwing plaats. De belangrijkste ontwikkeling na 1945 was echter de demping van de Westerhaven en het eerste deel van het Hoendiep. Hierdoor kreeg het noordoostelijk deel van de wijk een belangrijke functie voor het verkeer. Het karakter van dit deel veranderde bovendien sterk als gevolg van sloop en grootschalige nieuwbouw ten zuiden van de Westerhaven en bij de Eendrachtsbrug.

De Zeeheldenbuurt wordt aan alle kanten begrensd door fysieke barrières. Dat wil echter niet zeggen dat de (hele) wijk geïsoleerd ligt. In dit opzicht kan de wijk gesplitst worden in drie afzonderlijke delen.

Het gebied ten noorden van het Eendrachtskanaal en de Westerhavensluis is ruimtelijk en functioneel verbonden met de binnenstad (zie "Wijkbeschrijving Centrum").

Het deel van de wijk ten oosten van de Paterswoldseweg, de Badstratenbuurt, heeft een eigen karakter en is, ook wat de ontwikkeling betreft, vergelijkbaar met delen van de Oosterpoort (zie "Wijkbeschrijving Oosterpoort"). De kleine straatjes worden ontsloten door de Eeldersingel en de Paterswoldseweg.

Het gebied ten westen van de Paterswoldseweg is ingevuld op basis van twee uitbreidingsplannen uit verschillende periodes. Dit deel van de wijk wordt behalve door de Paterswoldseweg ook door de Peizerweg ontsloten.

2. DE PERIODE TOT DE ONTMANTELING VAN DE VESTING

Oorspronkelijk liep door het gebied het riviertje de A, dat zorgde voor de afwatering van de hoger gelegen Drentse zandgronden en de Hondsrug. Dit riviertje volgde ongeveer het tracé van de huidige Abel Tasmanstraat en het Abel Tasmanplein. Een paar kilometer naar het zuiden splitste de A zich in twee armen. De oostelijk arm, het huidige Noord Willemskanaal, werd waarschijnlijk gegraven. In de tweede helft van de dertiende eeuw werden langs beide waterlopen dijken aangelegd. Hierdoor werd het mogelijk om in het laaggelegen (klei)gebied veeteelt te bedrijven.

De oorspronkelijke (westelijke) bedding van de A kwam in de daarop volgende eeuwen langzamerhand droog te staan. Op de plattegrond van Jacob van Deventer uit 1565 staat alleen het Hoornsche Diep aangegeven. De westelijke bedding van de A is op deze kaart nog te herkennen in het zuidelijk deel van de kronkelende, noord-zuid lopende weg (de huidige Paterswoldseweg) en de verder naar het westen gelegen weg die in noordwestelijke richting loopt (de huidige Abel Tasmanstraat). Verder is ook de huidige Peizerweg al duidelijk herkenbaar.

In de zestiende eeuw was ten behoeve van militaire doeleinden een vaarweg van Groningen naar Friesland gegraven. Het begin hiervan is op de plattegrond van Jacob van Deventer al te zien.

In de zeventiende eeuw werd deze vaarweg door de provincie vergraven tot het Hoendiep. Dit eindigde vlak buiten de stadsgracht die deel uitmaakte van een geheel nieuw verdedigingsstelsel rond de stad dat tussen 1624 en 1628 was aangelegd (zie de algemene stadsbeschrijving).

Het Hoornschediep liep wel door tot binnen de wallen. Het was echter van de stadsgracht gescheiden door zogenaamde 'beren'.

Het gebied was tot in de negentiende eeuw vrijwel geheel in gebruik als weiland. Alleen bij het Hoendiep was sprake van enige kleinschalige akker- en tuinbouw en een beperkte bebouwing.

In de eerste helft van de negentiende eeuw ontstond bij het begin van het Hoendiep de eerste niet-agrarische bebouwing. De activiteiten die hier plaatsvonden, waren vooral gericht op het goederen- en personenvervoer. Daarnaast verscheen aan de Hoendiepskade woonbebouwing.

Op de Topografisch-Militaire kaart uit 1864 zijn wat verder van de stad langs het Hoendiep een olie- en een zaagmolen te zien. Voor het overige beperkte de bebouwing zich tot enkele boerderijen langs de (oostkant van de) huidige Paterswoldseweg.

Al in 1857 waren de eerste plannen ontstaan om het Hoornsche Diep te vergraven tot een volwaardige waterweg. Hierbij werd ook gedacht aan een verbinding met het Hoendiep. Hiertoe zou ten westen van het Hoornschediep een grote haven aangelegd worden, die via een nieuw te graven kanaal langs de Laan naar het Hoendiep met het Hoendiep verbonden zou worden.

De haven en het nieuwe kanaal bleken niet haalbaar. Wel werd in 1861 het Noord Willemskanaal voltooid. Hiermee kwam een binnenscheepvaartverbinding met de grote rivieren tot stand. Het project was geheel in particuliere handen. De "N.V. Noordwillemskanaalmaatschappij", die haar inkomsten verkreeg uit tolheffing, was (tot 1958) eigenaar van het kanaal.

In 1864 kwam alsnog een verbinding tussen het Noord Willemskanaal en het Hoendiep tot stand, zij het via een omweg. In dat jaar werd de Westerhavensluis aangelegd, die het Noord Willemskanaal met de (latere) Westerhaven verbond. Daarnaast werd het Hoendiep met de stadsgracht verbonden. Als gevolg hiervan namen de (haven)activiteiten rond het deel van de stadsgracht dat pas na de ontmanteling werd vergraven tot de Westerhaven (zie paragraaf 3.2.), behoorlijk toe. Bij de Westerhavensluis werd enkele jaren na de aanleg een sluiskantoor gebouwd in Waterstaatsstijl.

In 1866 tenslotte werd de spoorlijn tussen Groningen en Leeuwarden geopend. Dit was de eerste spoorwegverbinding van de stad met een andere (provinciehoofd)stad. Met de aanleg hiervan werd de zuidelijke grens van de huidige wijk vastgelegd.

3. ONTWIKKELINGEN IN DE PERIODE 1875-1940

3.1. Algemeen

Bij de ontwikkeling van de Zeeheldenbuurt sinds de ontmanteling van de vesting hebben diverse plannen een rol gespeeld. De uitvoering van de ontmantelingsplannen (zie de algemene stadsbeschrijving) had vooral gevolgen voor de ontwikkeling van het gebied rond de Westerhaven.

Ook het Algemene Uitbreidingsplan van J.A. Mulock Houwer (1906; zie de algemene stadsbeschrijving) was van invloed op de ontwikkeling van de wijk. In het betreffende deelplan hiervan was onder meer het Eendrachtskanaal geprojecteerd. Het gebied ten zuiden daarvan werd slechts volgens het plan ingevuld voor wat betreft het deel oostelijk van de Abel Tasmanstraat en zuidelijk van de Peizerweg. Het resterende deel van de wijk werd gebouwd volgens het geheel nieuwe uitbreidingsplan van Schut en Berlage uit 1932 (zie de algemene stadsbeschrijving).

3.2. Infrastructuur

Wegen

De Paterswoldseweg, die Straatweg naar Eelde of Hoornschedijk werd genoemd, ontwikkelde zich tot een belangrijke in- en uitvalsweg in zuidelijke richting. De Peizerweg, die tot de eeuwwisseling aangeduid werd als Drentsche Laan, vormde de verbinding met noordwest Drente en het (zuid)oosten van Friesland.

De weg die vanaf de Peizerweg richting Hoendiep liep, de huidige Abel Tasmanstraat, werd Laan naar het Hoendiep genoemd en was slechts van lokale betekenis.

De op de Paterswoldseweg uitkomende Eeldersingel werd rond 1880 aangelegd. De aanleg vormde onderdeel van de ontmanteling van de zuidelijke vestingwerken en het graven van het Verbindingskanaal (zie "Wijkbeschrijving Centrum"). De overige wegen werden aangelegd als onderdeel van woningbouwplannen (zie paragraaf 3.3.).

Waterwegen

Toen in 1874 de Vestingwet aangenomen werd, ontstond de ogelijkheid om de vestingwerken te slopen. Nadat voor de ontmanteling verschillende plannen waren gemaakt (zie de algemene stadsbeschrijving) werd er in 1878 daadwerkelijk mee begonnen.

De Westerhaven bestond in feite al voor de ontmanteling (zie paragraaf 2). In 1882 werd het stuk van de stadsgracht echter pas vergraven tot een 'echte' haven. De dam tussen de Zuider- en de Westerhaven werd hierbij gehandhaafd, zodat de Westerhavensluis de enige verbinding bleef. Het belang van het Noord Willemskanaal en het Hoendiep werd in de loop van de jaren steeds groter. Zo nam op het laatstgenoemde tussen 1879 en 1899 de scheepvaart toe met meer dan 100%. De bochtige en vele hindernissen bevattende verbinding tussen het Hoendiep en de kanalen in zuidelijke en oostelijke richting werd hierdoor steeds meer een knelpunt. In het Algemene Uitbreidingsplan van J.A. Mulock Houwer was dan ook een nieuwe verbinding ontworpen, het Eendrachtskanaal. Dit werd in 1907-1908 door de provincie gegraven. Hiermee ontstond alsnog, zij het in gewijzigde vorm, de reeds een halve eeuw eerder geprojecteerde directe verbinding tussen het Noord Willemskanaal en het Hoendiep (zie paragraaf 2). In 1910 werd aan de Westerhaven een havenkantoor met woning gebouwd in Berlagiaanse stijl.

Spoor- en tramlijnen

In 1884 werd de spoorlijn naar Delfzijl aangelegd. Deze vormde een aftakking van de lijn naar Leeuwarden. Met de aanleg werd de zuidwestelijke grens van de wijk vastgelegd. Vanaf 1896 reed over de Paterswoldseweg een paardentram naar Eelde en Paterswolde. Vanaf 1921 werd enige jaren geëxperimenteerd met motorvoertuigen als vervanging van de paarden. Uiteindelijk werd in het midden van de jaren '20 gekozen voor trolleybussen. In het begin van de twintigste eeuw werd langs de spoorlijn naar Leeuwarden een apart spoor gelegd voor een stoomtram naar Drachten. Vanaf het punt waar de spoorlijn de Peizerweg kruiste, liep het tramspoor verder langs de Peizerweg.

3.3. Woningbouw

Tot 1900

Na de ontmanteling zetten de reeds in gang gezette ontwikkelingen rond de Westerhaven en het Hoendiep zich gewoon door. Als gevolg van de toenemende bedrijvigheid werden er nu echter ook meer en meer woningen gebouwd. Langs de Hoendiepskade verschenen in de jaren '80 van de negentiende eeuw herenhuizen van twee bouwlagen met kap en veelal in de stijl van het Eclecticisme. Samen met wat eenvoudiger woningen (vaak één bouwlaag minder en in ambachtelijk-traditionele stijl) en de reeds bestaande bebouwing vormden deze een gesloten gevelwand. In 1895 werd naast de brugwachterswoning op de hoek met de Westerhaven een dubbel herenhuis gebouwd, drie bouwlagen en in de stijl van de Neo-rennaissance.

Langs de west- en zuidzijde van de Westerhaven ontwikkelde zich een soortgelijke bebouwing. Hierachter ontstonden enkele kleine straatjes.

Achter de bebouwing aan de (huidige) Westerhaven vormde zich rond de Lissabonsteeg een sloppenbuurtje. Ook op het 'kanaleneiland', tussen de Westerhaven en de Westerhavensluis, ontstonden achter de Steenhouwerskade een aantal kleine straatjes met een gemengde bebouwing: Houtstraat, Sluisstraat en kanaalstraat. Bij de Westerhavensluis zelf en langs de Eeldersingel werden rond 1885 een aantal 'schipperswoningen' gebouwd, één bouwlaag met kap en in ambachtelijk-traditionele stijl.

Aan de overkant van de Eeldersingel ontstond tussen 1880 en 1900 de Badstratenbuurt, zo genoemd vanwege het gemeentelijk badhuis aan de Kleine Badstraat (zie paragraaf 3.4.) De in 1863 opgerichte woningbouwvereniging "De Bouwvereniging" bouwde in 1883 aan de

Oosterbadstraat, de Kleine Badstraat, de Westerbadstraat en de Eelderstraat 56 arbeiderswoningen. De woningen in ambachtelijk-traditionele stijl telden één bouwlaag met kap. Ook de overige woningen aan deze straten kregen over het algemeen één bouwlaag met kap. In de jaren '90 werd de Marwixstraat aangelegd, die genoemd was naar de bij de ontmanteling verdwenen Marwixdwinger. Aan deze straat werden woningen van twee bouwlagen met kap gebouwd die als 'revolutiebouw' getypeerd kan worden: goedkoop gebouwde en (daardoor) kwalitatief slechte woningen die verhuurd werden teneinde er flinke winst op te maken.

Van 1900 tot 1920

Ook in de eerste twee decennia van de twintigste eeuw werden bij het Hoendiep en de Westerhaven hier en daar nieuwe woningen gebouwd. Het accent werd echter verlegd naar het in 1907/1908 gegraven Eendrachtskanaal. Aan de noordzijde daarvan verschenen, bij de bedrijvigheid die zich er vestigde, tevens woningen.

Vanaf ongeveer 1905 werden ook langs de Paterswoldseweg en in het gebied ten westen daarvan woningen gebouwd. Het eerst werd ten zuiden van de Peizerweg de Piet Heinstraat aangelegd. Vanaf 1908 bouwde men hier zowel woningen van drie bouwlagen als woningen van één bouwlaag met kap. In 1910 verschenen aan de noordoostkant van het Abel Tasmanplein woningen van twee bouwlagen met kap in Overgangsstijl en werden aan het begin van de Paterswoldseweg enkele woningen met winkels gebouwd. In 1911 werd de Van Speijkstraat bebouwd. De woningen in Overgangsstijl vormden een iets gebogen, gesloten gevelwand van drie bouwlagen. Twee jaar daarna verschenen aan de westkant van de Paterswoldseweg en de noordkant van de Peizerweg herenhuizen in "Um 1800"-stijl. Ook deze woningen kregen drie bouwlagen.

Van 1920 tot het begin van de Tweede Wereldoorlog

De ontwikkeling van woonbebouwing langs en ten westen van de Paterswoldseweg zette zich in de laatste twee decennia voor de Tweede Wereldoorlog door.

In 1921 bouwde de in 1919 door spoorwegambtenaren opgerichte woningbouwvereniging Gruno een complex volkswoningen aan de noordoostzijde van de Abel Tasmanstraat. De woningen kregen twee, en op de hoeken van de dwarsstraten, drie bouwlagen met kap. De benedenwoningen kregen kleine voortuinen met ligusterheggen. De Witte de Withstraat werd aan het eind van de jaren '20 bebouwd. Aan de noordzijde verschenen middenstandswoningen van twee bouwlagen en met kleine voortuinen. De woningen aan de overzijde kregen een extra bouwlaag. Aan beide zijden werden de woningen iets teruggelegd ten opzichte van de bebouwing op de hoeken, die al eerder tot stand was gekomen.

Aan de Paterswoldseweg werden in 1923 tussen de Peizerweg en de Piet Heinstraat woningen van twee bouwlagen met kap gebouwd. Tussen 1924 en 1930 verschenen aan de zuidzijde van de Peizerweg en aan de Dorus Rijkerstraat (die tot 1937 Abel Tasmanstraat heette) verschillende complexen middenstandswoningen. De gesloten gevelwanden gaan van oost naar west over van twee bouwlagen met kap, via drie bouwlagen, naar drie bouwlagen met kap. De woningen, waarvan een deel is vormgegeven in de stijl van de Amsterdamse School, kregen alle kleine voortuinen met ligusterheggen.

Tegenover de Peizerweg werd in 1937 aan de Paterswoldseweg een complex woningen met winkels in Interbellum-stijl gebouwd, drie bouwlagen met een verhoogde kap.

Het gebied ten noorden van de Peizerweg en ten (zuid)westen van Abel Tasmanstraat en -plein werd tussen 1938 en 1941 geheel ingevuld volgens het uitbreidingsplan van Schut en Berlage uit 1932. Voor een uitgebreide beschrijving van dit gebied wordt verwezen naar paragraaf 5.

In het gebied ten noorden van het Eendrachtskanaal werden in 1932 aan de Willem Barentzstraat middenstandswoningen gebouwd. De door architectenbureau Kuiler & Drewes ontworpen woningen kregen drie bouwlagen en kleine voortuinen met ligusterheggen.

Aan de Eendrachtskade n.z. verschenen in de jaren '20 enkele bedrijfspanden met (boven)woningen. In de jaren '30 verdwenen delen van de oudere bebouwing aan de Westerhaven ten behoeve van winkels met bovenwoningen.

3.4. Overige bebouwing

Bedrijvigheid

Na de ontmanteling van de vesting nam de bedrijvigheid langs het Hoendiep, de Westerhaven en het 'kanaleneiland' sterk toe. In 1878 vestigde de "Scheepswerf en Machinefabriek Botje, Ensing & Co." zich aan het eind van de Laan naar het Hoendiep. In 1910 was dit bedrijf uitgegroeid tot één van de grotere ondernemingen in de stad.

Op de hoek van de Willem Barentzstraat en de Hoendiepskade werd in 1910-1911 een stoomoliefabriek voor de Firma Roelfsema gebouwd. Het gebouw van drie bouwlagen werd in Berlagiaanse stijl ontworpen door architect M.G. Eelkema. Daarnaast werd in dezelfde stijl een woonhuis van twee bouwlagen met kap gebouwd.

Aan de Paterswoldseweg vestigde zich in 1904 de tabaksfabriek van Niemeijer. De sterke groei maakte diverse uitbreidingen noodzakelijk. Voor 1940 vonden deze plaats op het terrein ten zuiden van de Piet Heinstraat, waar oorspronkelijk woningbouw gepland was. Ook langs het Noordwillemskanaal werden verschillende pakhuizen gebouwd die verband hielden met de aanwezigheid van Niemeijer.

Na het graven van het Eendrachtskanaal ontwikkelde zich vooral in de periode 1910-1920 aan weerszijden daarvan ook bedrijvigheid. Op de hoek van het Abel Tasmanplein en de Eendrachtskade z.z. verrees in 1912 een pakhuis van zes bouwlagen. Verder vestigden zich aan deze kant onder andere een zuivelfabriek en een kaashandel.

Aan de noordzijde werden ook diverse pakhuizen gebouwd. Hier bevonden zich verder onder meer een im- en exportbedrijf ("De Eendracht"), een filiaal van de Leeuwarder meelfabriek "Friso" en de "Groninger Lemmer Stoombootmaatschappij". De laatste had sinds 1912 een kantoor (met woonhuis) op de hoek met de Hoendiepskade. Dit was in Berlagiaanse stijl ontworpen door de architecten A.Th. van Elmpt en G. Nijhuis

In 1913-1914 werd aan het Hoendiep, ten westen van de spoorlijn naar Delfzijl, de "Friesch-Groningsche Coöperatieve Beetwortelsuikerfabriek" gebouwd. Uit de toegangsweg naar deze fabriek ontstond later de Van Heemskerckstraat. Hierlangs stonden vanaf het Abel Tasmanplein aan weerszijden bomen; halverwege de fabriek werd een directeursvilla gebouwd. Het ontwerp in "Um 1800"-stijl was van architect G. Nijhuis. In het begin geschiedde de aanvoer van de bieten hoofdzakelijk per schip en in mindere mate per trein. In het Hoendiep lagen tijdens de campagnetijd vaak lange rijen wachtende bietenschepen. Vanaf de Eendrachtskade z.z. liep door de (latere) Van Heemskerckstraat een spoorlijntje naar de fabriek.

Voorzieningen

In 1881 was aan de Kleine Badstraat een Gemeentelijke Badinrichting geopend. Deze bestond uit een badhuis in Chalêt-stijl met daarachter twee basins, het 'loezenbad' en het 'heerenbad'.

Aan de Witte de Withstraat werd in 1916 de enige kerk van de wijk gebouwd, een Katholiek

Apostolische met erboven een woonhuis. Het gebouw, met op de begane grond de kerk en daarboven het woonhuis, werd in Berlagiaanse stijl vormgegeven door architect Y. van der Veen. Vanaf de straat is het nauwelijks als kerk te herkennen.

Aan dezelfde straat verscheen ook de enige lagere school van de wijk.

In 1922-1923 werd hier een openbare lagere school gebouwd, die in "Um 1800"-stijl werd vormgegeven door J.A. Mulock Houwer. Het gebouw, dat vrijwel identiek is aan de school in de Van Wassenberghstraat (zie "Wijkbeschrijving Schildersbuurt") werd iets teruggelegd ten opzichte van de hoekbebouwing met de Paterswoldseweg. In 1932 werd aan de Hoendiepskade een huishoudschool met internaat en een conciërgewoning gebouwd. De school van drie en vier bouwlagen werd in de stijl van het Functionalisme ontworpen door het architectenbureau Kuiler & Drewes. Het complex werd teruggelegd ten opzichte van de rooilijn zodat aan de voorzijde een groot plein ontstond.

De winkelvoorzieningen concentreerden zich al vroeg aan de Paterswoldseweg en wat later ook aan de Westerhaven. Daarnaast kwamen er in de laatste jaren voor de oorlog nieuwe winkels als onderdeel van de woningcomplexen rond het Van Brakelplein.

4. ONTWIKKELINGEN NA DE TWEDE WERELDOORLOG

Na de Tweede Wereldoorlog vonden aan weerszijden van het Eendrachtskanaal en rond de Westerhaven de grootste veranderingen plaats.

Met puin van bij de bevrijding verwoeste panden in de binnenstad werd het eerste gedeelte van het Hoendiep gedempt zodat de verbinding met de Westerhaven (weer) verdween. Aan het begin van de jaren '60 werd ten behoeve van het (auto)verkeer de gehele Westerhaven gedempt. Enkele jaren later volgde ook het Hoendiep tot aan het Eendrachtskanaal.

Door deze ingrepen kreeg het noordoostelijk deel van de wijk een belangrijke verkeersfunctie. Het karakter verranderde bovendien sterk door het verdwijnen van de havenactiviteiten, die plaats maakten voor andere functies, zoals winkels en kantoren.

Ook vond op sommige plaatsen (grootschalige) sloop plaats. Bij de Eendrachtsbrug verrezen na sloop van de oorspronkelijke bebouwing twee flats met kantoren. Ook de bebouwing van het voormalige 'kanaleneiland' verdween geheel om plaats te maken voor een groot kantorencomplex en een complex met woningen.

In het gebied ten zuiden van het Eendrachtskanaal veranderde relatief weinig.

Door de aanleg van de westelijke ringweg werd de westelijke begrenzing van de wijk geaccentueerd. Doordat vanaf deze weg een speciale afrit werd aangelegd naar de suikerfabriek verviel de functie van de Van Heemskerckstraat als toegangsweg voor de bieteauto's.

De winkelfunctie van de Paterswoldseweg werd verder versterkt. Ten gevolge van een uitbreiding van Niemeijer verdween in de jaren '70 een groot deel van de Piet Heinstraat. Daarvoor had dit bedrijf zich al uitgebreid op het terrein van de in 1955 gesloten gemeentelijke badinrichting aan de overkant van de Paterswoldseweg. Aan het laatste stuk van de Peizerweg werden woningen gebouwd en langs de Admiraal de Ruyterlaan en ten westen daarvan vond enige gemengde bebouwing plaats. Op de plek van de scheepswerf "Botje, Ensing & Co" werden twee studentenflats gebouwd.

5. GEBIEDEN MET BIJZONDERE (STEDEBOUWKUNDIGE) WAARDEN

Het deel van de Zeeheldenbuurt ten (zuid)westen van de Abel Tasmanstraat en het Abel Tasmanplein en ten noorden van de Peizerweg wordt aangeduid als gebied met bijzondere (stedebouwkundige) waarden. Dit gebied wordt begrensd door het Abel Tasmanplein, de Abel Tasmanstraat, de Peizerweg, de Admiraal de Ruyterlaan en (een deel van) de bebouwing aan de noordzijde van de Van Heemskerckstraat.

De buurt rond het Van Brakelplein vormt het enige, enigszins omvangrijke, deel van de stad dat geheel volgens het uitbreidingsplan van Schut en Berlage uit 1932 is ingevuld. Dit plan was in feite een combinatie van twee eerdere plannen, namelijk dat van J.A. Mulock Houwer uit 1906 en een eerdere versie van het plan van Schut en Berlage uit 1928.

In het plan van Mulock Houwer waren evenwijdig aan de Peizerweg drie straten ontworpen die uitkwamen op een brede ringweg. In het plan van 1928 werd deze ringweg gehandhaafd, evenals de meest noordelijke straat tussen deze weg en het Abel Tasmanplein (de toenmalige toegangsweg tot de suikerfabriek). Tussen de laatstgenoemde straat en de Peizerweg waren evenwijdig aan de ringweg drie straten ontworpen. Op de meest oostelijke hiervan eindigden de Witte de Withstraat en de Van Speijkstraat die volgens het plan doorgetrokken zouden worden. Het uiteindelijk uitgevoerde plan van 1932 bevatte elementen uit beide voornoemde plannen.

Het Van Brakelplein vormt het centrale element in de buurt. Dit vormt een zeer omvangrijke, rechthoekige open ruimte met in het midden een vijver van 60 bij 25 meter. Deze heeft aan de zuidzijde, in het verlengde van de Van Wassenaerstraat, een halfronde trap en rondom een naar de straat omhooglopend gazon. Het Van Brakelplein is via vijf korte straatjes met de omliggende straten verbonden. Aan de zuidzijde vormt de Van Wassenaerstraat de toegang tot het plein vanaf de Peizerweg. Deze straat komt tegenover het midden van de lange zijde van het plein uit. De noordzijde van het plein wordt via twee straten op de hoeken, de Jan van Galen- en de Kortenaerstraat, verbonden met de evenwijdig aan de Peizerweg lopende Van Heemskerckstraat.

De toegangen tot het plein aan de oost- en westzijde vormen geen symmetrie. Aan de oostkant is de 'oude' Van Speijkstraat aan de overkant van de Abel Tasmanstraat doorgetrokken zodat deze aansluit op de weg aan de zuidzijde van het plein. Aan de westkant wordt de verbinding met de Admiraal de Ruyterlaan gevormd door de Van der Doesstraat, die tegenover het midden van de korte zijde van het plein uitkomt.

De bebouwing bestaat uit een aantal complexen van verschillende omvang, die in de periode 1938-1941 gebouwd werden. Het gaat uitsluitend om portiekwoningen waarvan de benedenwoningen vrijwel allemaal kleine voortuinen met ligusterheggen kregen.

De complexen bestaan uit lange aaneengesloten gevelwanden die zich in de (korte) dwarsstraten een klein stukje doorzetten. Zodoende bestaat de bebouwing in de Jan van Galenstraat, de Kortenaerstraat, de Van der Doesstraat en de Van Wassenaerstraat steeds uit de 'resten' van de verschillende complexen die in de genoemde straten samenkomen.

Aan de noordzijde van de Peizerweg bevindt zich tussen de Abel Tasmanstraat en de Van Wassenaerstraat een complex portiekwoningen van drie bouwlagen met kap in Interbellumstijl, gebouwd in 1938. De lange aaneengesloten gevelwand is symmetrisch en heeft in het midden en nabij de hoeken iets verhoogde kappen. Het middendeel werd iets teruggelegd.

Ten westen van de Van Wassenaerstraat verbreedt de Peizerweg zich. Aan de noordzijde van dit

deel en het zuidelijk deel van de Admiraal de Ruyterlaan bevindt zich een complex portiekwoningen dat elementen van de Delftse School bevat en in 1939-1940 gebouwd werd. De hoeken en het middendeel aan de Peizerweg tellen drie bouwlagen met kap. De overige delen hebben een bouwlaag minder en zijn iets teruggelegd.

Rond het Van Brakelplein werd in 1939 een omvangrijk complex portiekwoningen in Interbellumstijl gebouwd. Het ontwerp hiervoor kwam van architect H.J. van Wissen.

Dit complex bestaat uit de bebouwing aan de oostkant van het Van Brakelplein en de Jan van Galenstraat, een klein deel van de Van Heemskerckstraat, het Abel Tasmanplein, een deel van de Abel Tasmanstraat, de Van Speijkstraat, de zuidzijde van het Van Brakelplein en de westzijde daarvan tot aan de Van der Doesstraat. De gesloten gevelwanden tellen twee bouwlagen met een verhoogde kap en hebben op regelmatige afstanden topgevels. De woningen op de hoeken tellen drie bouwlagen met kap.

Een nagenoeg identiek complex bevindt zich aan het middendeel van de zuidzijde van de Van Heemskerckstraat aan (de daarop aansluitende) delen van de Jan van Galen- en de Kortenaerstraat. Aan de noordkant van het Van Brakelplein en de aansluitende delen van de Jan van Galen- en de Kortenaerstraat staan portiekwoningen van drie bouwlagen met kap in Interbellumstijl, gebouwd in 1940-1941. De lange aaneengesloten gevelwand aan het Van Brakelplein is symmetrisch. Op de iets naar voren springende hoeken zijn dwarskappen geplaatst. Het middendeel, dat tegenover de op de zuidzijde van het plein uitkomende Van Wassenaerstraat ligt, springt eveneens iets naar voren en heeft een verhoogde kap.

Het enige 'voor'oorlogse complex aan de noordzijde van de Van Heemskerckstraat stamt uit 1941. Het bestaat uit portiekwoningen met een garage in Interbellumstijl. Het symmetrisch bouwblok telt drie bouwlagen met kap en heeft in het midden een extra laag door de aanwezigheid van een poort die toegang geeft toe het achterterrein.

Aan de westkant van het Van Brakelplein en de Kortenaerstraat en het westelijk deel van de Van Heemskerckstraat bevindt zich een complex portiekwoningen van drie bouwlagen met kap in de stijl van de Delftse School. De hoeken hebben verhoogde kappen en zijn aan de Kortenaerstraat iets naar voren gelegd.

LITERATUUR

Kloppenburg, D., De waterstaatkundige ontwikkeling van de omgeving der stad Groningen, Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap, 1950, blz. 4-19

Kooij, P., Groningen 1870-1914; sociale verandering en economische ontwikkeling in een regionaal centrum, Van Gorcum, Assen/Maastricht, 1987

Ligtenberg, C., De Verbindingskanaalzone; een onderzoek naar de ruimtelijke ontwikkeling van de zuidelijke stadsrand van Groningen in de periode 1874-1901; deel I, tekst, doctoraalscriptie KHI-RUG, 1988

Smook, C., idem, deel II, tekst, doctoraalscriptie KHI-RUG, 1988

Zeeheldenbuurt-Westerhaven in Groningen, (fotoboek samengesteld door E. Rust-Dijkema), Profiel, Bedum (1990)