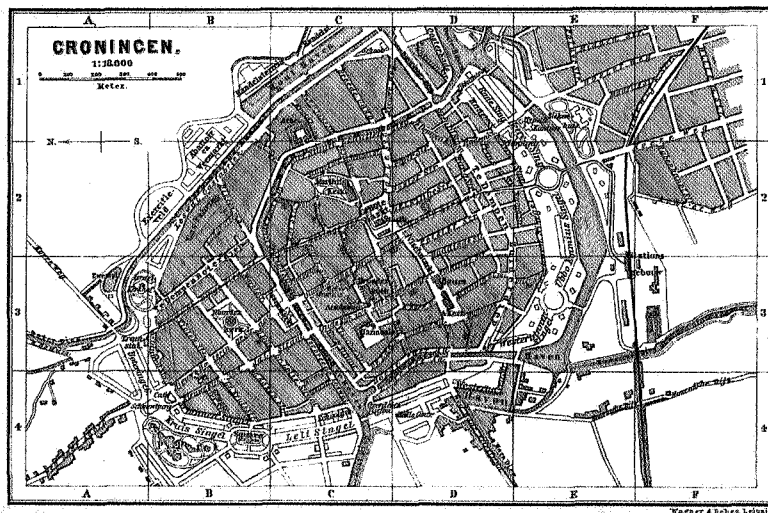


Vertekend kaartbeeld van Groningen in 1885

Meindert Schroor

In de jaren 1874-1914 gonsde het van de activiteiten in Groningen.

Op 11 maart van het eerstgenoemde jaar bereikte de Martinistad vanuit Den Haag het vreugdevolle bericht dat de eeuwenoude, inmiddels knellende vesting met zijn zeventien dwingers mocht worden ontmanteld. Groningen kon nu definitief zijn oude jas weggooiden en een nieuwe tijd binnentreden, zich uitbreiden en de infrastructuur aanpassen aan de eisen van een moderne tijd. De bekende Baedeker reisgids deed dit iets te voortvarend.

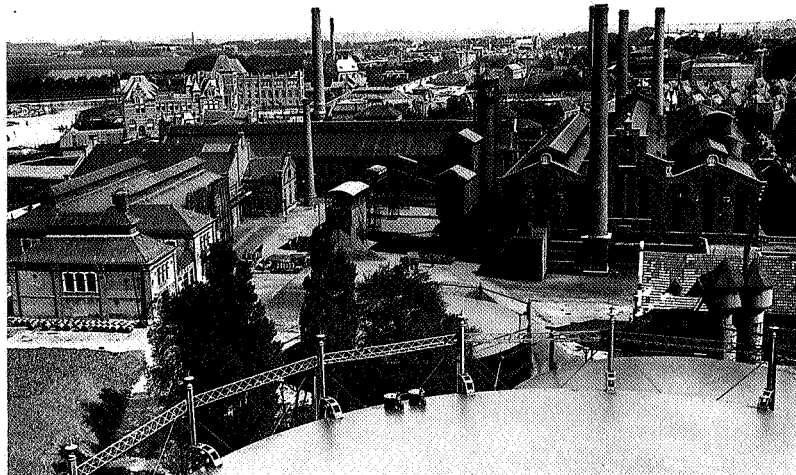


Omstreden kaart van
Baedeker uit 1885, collectie
Meindert Schroor

Het spreekt voor zich dat veel van het oude snel plaats maakte voor nieuwe zaken, artefacten als nieuwe wegen, kanalen, spoorlijnen, woonwijken en dergelijke die wij kunnen typeren als de concrete neerslag van snelle ruimtelijke veranderingen. In 1885, midden in die tijd van 'Umbruch' verscheen de hier afgedrukte plattegrond van Groningen in de Baedeker van 'Belgien und Holland'. Van de belangrijkste steden en toeristische centra van een land stond steevast een plattegrond in de Baedeker. Met 50.000 inwoners was Groningen destijds de vijfde stad van Nederland. Een toenmalige bezoeker

van de stad zal zich echter bij gebruik van het overigens fraai door de 'hofleverancier' van Karl Baedeker Verlag, de Geographische Anstalt Wagner & Debes gelithografeerde kaartje hebben afgevraagd of hij wel in de juiste plaats was beland. Het plattegrondje blijkt een amalgaam van anachronismen en niet uitgevoerde plannen. Het was bij verschijning in 1885 deels achterhaald, maar liep anderzijds zijn tijd - soms zelfs vóór - vooruit. Tegenwoordige uitgevers van plattegronden en

wegenkaarten voorzien, indachtig de eigentijdse procedeerwoede, hun kaarten dikwijls van de toevoeging: *'De uitgever aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor schade die het gevolg zou zijn van verkeerde vermelding van enig gegeven op deze kaart'*. Nu gebiedt de eerlijkheid te vermelden dat Baedeker ook wel toegaf dat *'buchstäbliche Genauigkeit'* geen haalbare kaart was. Anderzijds werden volgens de uitgever aan *'Karten und Plänen, stete Aufmerksamkeit zugewendet'* en voorts *'nach dem neuesten Material und eigenen Erfahrungen des Herausgebers berichtigt und ergänzt'*.



Gasfabriek aan de Bloemsingel,
foto P.B. Kramer, collectie
Gemeentearchief Groningen

Aangepaste plannen

De uitgever zal - *'nieuwste Material'* - dan ook dankbaar gebruik hebben gemaakt van het in 1878 (in druk) verschenen *Plan van Aanleg en Uitbreiding der Gemeente Groningen op de na de slechting der vestingwerken vrijkomende terreinen* van de hand van de Haagse architect Bert Brouwer. Temeer waar Brouwer dit plan in opdracht van de gemeente Groningen had vervaardigd én B & W, zowel als de Commissie Openbare Werken zich enthousiast over het plan hadden betoond. De Leipziger reisgidsen-

producent achtte zich al met al verzekerd van een plattegrond die zijn tijd vooruit was en derhalve jaren mee zou kunnen. Nu, maar ook toen al, is er geen land te bedenken waar oorspronkelijke plannen zo ingrijpend en veelvuldig worden aangepast als Nederland. Zo stond bijvoorbeeld op kaartjes van Nederland in Amerikaanse geografieboeken over Europa, jarenlang een nooit aangelegde spoorlijn over de Afsluitdijk afgebeeld. Met dergelijke in bureauladen en archieven gebleven plannen werd enkele jaren geleden nog een fraai boekwerk gevuld. Ook het Plan Brouwer bleef allerm minst ongeschon-

den. Uiteindelijk werd daarvan slechts de zuidelijke stadsrand langs het Verbindingskanaal uitgevoerd. Een groot aantal andere facetten van het plan werd niet of slechts gedeeltelijk uitgevoerd, en voor zover dat laatste het geval was, uiteindelijk pas jaren later.

Houthaven

We volgen een denkbeeldige wandelaar op zijn kuier rond en door de stad, zonder aanspraken te maken op volledigheid, en beginnen aan de oostzijde van Groningen, met andere woorden boven aan de kaart. Daar staat een Houthaven, annex een tweetal handelsterreinen afgebeeld, de laatsten in de rondingen van de voormalige Sint Jans- en

Poelwingers. Die Houthaven noch de handelsterreinen zijn er ooit op deze plek gekomen, waar zich momenteel het Hanzeplein en de Steentilkade bevinden. Het was een ruime haven, want om het hout te wateren is veel ruimte nodig. Maar de plaats voor de haven was om waterstaatkundige redenen zeer onhandig; een architect is tenslotte geen waterstaatsingenieur. Het hout zou uiteraard via het in 1876 geopende Eemskanaal rechtstreeks vanuit Scandinavië moeten worden aangevoerd. Om van het Eemskanaal in de Houthaven te komen, moesten de schepen eerst door de toenmalige Oosterhavensluis worden geschut. Deze was in 1877 in een kort rak langs de nieuwbakken Damsterkade aangelegd (in 1953 uitgeruimd) en diende als verbinding tussen het in de Oosterhaven uitmondende Eemskanaal, waarop het hoge Winschoterpeil heerste (+ 0,62 m. Normaal Amsterdams Peil), en het Damsterdiep, met zijn veel lagere Fivelingopeil (-1,02 m. NAP). Vervolgens zouden de schepen het Damsterdiep moeten kruisen om aldus via het langs de latere Ooster- en Bloemsingels te graven Verbindingskanaal in de Houthaven te kunnen komen. Al met al een kostbare, bijkans onmogelijke verbinding, temeer omdat de schepen snel groter werden.

Oostelijk Verbindingskanaal

Het in oktober 1856 door de Staten van Groningen goedgekeurde kanalenplan voorzag onder meer in de aanleg van een verbinding tussen het Damsterdiep en het Boterdiep. Het was een variant die anticiperde op de ontmanteling van de vesting, die het zogeheten stadswater in de vestinggracht, dat destijds nog door stenen beren van de diepen werd gescheiden, zou opheffen en eventueel zou integreren met een of meerdere van de diepen en boezempelen in en rond Groningen. Maar dat rechte verbindingskanaal langs Bloem- en Oostersingel kwam er evenmin. Het was bedoeld om bij eventuele afstromingsproblemen via het Damsterdiep en Delfzijl, af te wateren via het Boterdiep, met het lagere Hunsingoepel (-1,02 m NAP). Bovendien ontstond er zo een snelle dwarsverbinding voor de destijds nog florerende binnenschipperij. Als peilscheiding had Brouwer en dus deze plattegrond een schutsluis ingetekend ter hoogte van de Gasfabriek



Beurtschepen aan het Damsterdiep, foto Gemeentearchief Groningen

aan de Bloemsingel. Dit verbindingskanaal kon tevens als aanvoerlijn dienen voor cokes ten behoeve van de gasfabriek en ten behoeve van abattoir en veemarkt.

Knik

Twee jaar na de totstandkoming van het plan (1880) werd een aantal belangrijke beslissingen genomen. De veemarkt werd - onder luide protesten van de aanwonenden - verplaatst naar de Drekstoep, aan het begin van de Meeuwerderweg. Daartoe dempte de gemeente de op de kaart ingetekende Griffie. Het nieuwe veemarktterrein, dat de aloude Ossenmarkt verving, werd in 1890 geopend. Tezelfdertijd (1880-1881) werd uitvoering gegeven aan het Verbindingskanaal tussen Damsterdiep en Boterdiep, echter door gebruik te maken van de oude oostelijke vestinggracht. Conform de ronding van de oostelijke singelgracht maakt het zuidelijke deel van de Oostersingel dan ook een knik, waar hij volgens het Plan Brouwer op de Damsterkade had moeten aansluiten. Het oostelijke verbindingskanaal, alias singelgracht viel in de jaren 1919-1920 ten prooi aan de uitbreiding van het ter plekke sinds de jaren 1898-1903 gevestigde Academisch

Ziekenhuis. De oude vestinggracht werd gedempt en enkele tientallen meters oostwaarts vervangen door een-vijverachtige halvemaan, die als pseudo-vestinggracht langs de nieuwe Petrus Campersingel kwam te liggen. Even vleide men zich met de gedachte de beide diepen te integreren in een nieuw kanaal, het latere Van Starckenborghkanaal, door de gelijktijdig uitgevoerde aanleg van het Gorechtkanaal en het Oosterhamrikkanaal, waarbij het laatstgenoemde kanaal tevens als aanvoerlijn voor de gasfabriek diende. In 1927 viel echter het besluit het latere Van Starckenborghkanaal toch met een ruime boog rond de stad te leggen.

Halle Centrale

Bij het Israëlitische Kerkhof (nu Jodenkamp) bereikte de wandelaar de op de kaart als Te Dempen Boterdiep aangegeven straat. Die demping moest in 1885 echter nog 27 jaar op uitvoering wachten. Vervolgens kwam hij aan het in 1880 geopende Noorderplantsoen, dat op de plattegrond weinig meer is dan een parkje in de voormalige Kruidwinger en een als Square benoemd ovaal ten zuidoosten daarvan. Aan de Boteringe-, Kruis- en Leliesingels dacht Brouwer zich statige herenhuizen op rij met diepe tuinen. Dat gold ook voor de ten zuiden van het Reitdiep, als voortzetting van dit

drietal geplande Westersingel. De op de kaart met de weidse aanduiding 'Halle Centrale' aangegeven bebouwing - ook toen spiegelde Groningen zich kennelijk al graag aan Parijs - kwam er niet, wel het inmiddels verdwenen Natuurkundig Instituut. Vervolgens bereikte onze wandelaar de inmiddels voltooide Westerhaven, met het in 1864 gegraven omleidingskanaal naar de eveneens als Haven aangeduide Westerhaven aan het begin van het Noord-Willemskanaal, alias het Hoornse Diep. Zou hij vervolgens de stad in zijn gelopen dan had hij ondervonden dat zowel het Zuiderdiep als het Kattendiep inmiddels (1880) waren gedempt.

Spoor en tram

In de jaren 1880-1884 kreeg Groningen zijn stadstram en een spoorverbinding met Delfzijl. De laatstgenoemde lijn, die de Weg naar Adorp (Moesstraat) linksomder op de plattegrond kruist, zoeken wij tevergeefs en dat geldt ook voor de paardentramlijn over de Heereweg naar het Boschhuis. Met de aanleg daarvan was in maart 1880 door een tweetal Brusselse ondernemers begonnen. Op de valreep van de opening kregen zij van de Maatschappij tot Exploitatie der Staatsspoorwegen permissie hun lijn door te trekken over het spoorwegviaduct in de Heereweg. Deze nieuwe ontwikkeling - de gemeente had overigens al bij de eerste concessieaanvraag in 1878 bewilligd in een lijn die tot aan het Boschhuis liep - was kennelijk nog niet bij de Leipziger cartografen bekend. Ook de Oosterpoort telde inmiddels heel wat meer straten dan de plattegrond aangeeft. Bij mijn weten was er in de omgeving van de Korreweg evenmin een 'zwemplaats', maar draafden er wel paarden; en zo kunnen we nog wel enkele zaken noemen die op de kaart prijken, maar nooit, of althans niet op de aangegeven plaats tot stand kwamen. Baedeker betrouwbaar en 'gründlich' nou nee, maar voortvarend, dat wel! ☺

Literatuur

Koolij, P., *Groningen 1870-1914, sociale verandering en economische ontwikkeling in een regionaal centrum*. Assen/Maastricht, 1987.
Ligtenberg, C. en C. Smoek, *Groningen 1850-1900, een veranderend stadsbeeld*. Groningen, 1992.
Schroor, M., *Wotter, waterstaat en waterschappen in de provincie Groningen 1850-1995*. Groningen, 1995.