

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Leeswijzer	2
Historie gebied	3
Infrastructuur	5
Bedrijfsgebouwen	13
Wonen	26
Resumé	29
Literatuur en bronnen	30

Colofon

Opdrachtgever: College van B&W, Gemeente Zutphen

Auteur: J.S. Krijnen, afdeling Bouwen, Monumenten en Archeologie, Sector Ruimte, Gemeente Zutphen

Uitgever: Gemeente Zutphen, 20 ex.

Copyright 2008 Gemeente Zutphen

Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, digitalisering of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Gemeente Zutphen. Foto's zijn van de auteur, tenzij anders vermeld.

De Mars

Quick-scan cultuurhistorie

Inleiding

Door Rik de Lange, portefeuillehouder ruimtelijke ontwikkeling, is in het kader van de gebiedsontwikkeling De Mars aan de sectie monumentenzorg gevraagd om een overzicht van eventueel aanwezige cultuurhistorische waarden.

Hieraan is in november en december 2007 een gevolg gegeven en is door Jeroen Krijnen en Martha Louwes een quick-scan uitgevoerd, waarbij het gehele gebied vanaf de Havenstraat tot aan het Twentekanaal is bezocht.

Gebouwen, elementen in de ruimte, structuren, kortom zaken en objecten die opvielen om redenen van architectonische kwaliteit, ouderdom, hun relatie ten opzichte van de ruimtelijke structuur of het wegennet, of als relict van een vroeger gebruik van het gebied zijn gefotografeerd en in voorliggende quick-scan kort beschreven.

Aan zaken die volgens de inventarisatoren opvielen door één of meerdere van bovengemelde factoren, is meer aandacht besteed. Ofschoon het gehele gebied is doorkruist en in die zin is gestreefd naar volledigheid, kan een enkel gebouw of object zijn gemist. De auteur houdt zich daarom aanbevolen voor aanvullingen.

In principe ligt aan de opgenomen zaken geen literatuur- en/of archiefonderzoek te grondslag, behalve voor die zaken waar meer aandacht aan is geschonken. Het uitspreken van een waardering is zoveel mogelijk vermeden, dat zou een onderdeel moeten zijn van een meer omvangrijke cultuurhistorische effectrapportage of een gerichte inventarisatie naar monumentale waarden ten behoeve van herontwikkeling en/of plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst. Vooralsnog is dat niet aan de orde.

Zoals aangegeven vielen een paar zaken in cultuurhistorisch opzicht op en zijn daarom meer uitvoering beschreven. Het gaat om:

- Hermesweg 2 - Flamco-complex
- Woning Bolwerksweg 33
- Wijkcentrum/buurthuis Marsweg 1-3
- Dreef 2 - voormalige Boterfabriek GOZ
- Hermesweg 4-6 en Dreef 20-22 – voormalig gemeentelijk slachthuisterrein
- Marsweg 202 / hoek Industrierweg 110 – loods
- Bolwerksweg – trafohuisje
- Houthaven - steiger met kraan
- Pollaan 23 – kantoorvilla Spieker & Elferink
- Diverse over het gebied verspreid liggende restanten van vroegere infrastructuur zoals goederenspoorlijnen en havens

Leeswijzer

De beschrijving van objecten is opgebouwd naar functie. Na een inleiding met een beknopte beschrijving van de historische ontwikkeling van het gebied worden achtereenvolgens de aan te treffen infrastructuur, de bedrijfsgebouwen en tot slot enkele in het gebied voorkomende woningen beschreven.

Onder infrastructuur worden de havens en industriespoorlijnen behandeld. Over het (historische) wegennet van De Mars is in een vorig rapport, over de directe omgeving van Havenstraat en Noorderhaven, reeds geschreven en dit onderwerp wordt in het voorliggende rapport dan ook terloops behandeld. Onder infrastructuur worden in deze quick-scan ook zaken behandeld als een trafohuisje, een havensteiger, etc..

Historie gebied

De Mars is een in fasen tot stand gekomen industriegebied ten noorden van de spoorweg van Arnhem naar Deventer. Het oudste deel is de zone



De Pollaan in noordelijke richting, datering vermoedelijk vóór 1925. Foto Collectie Stedelijk Museum Zutphen

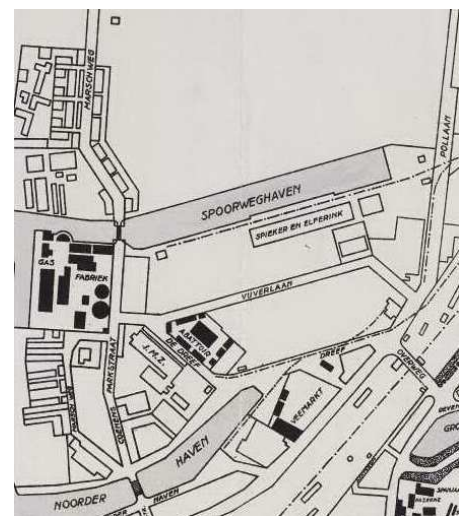
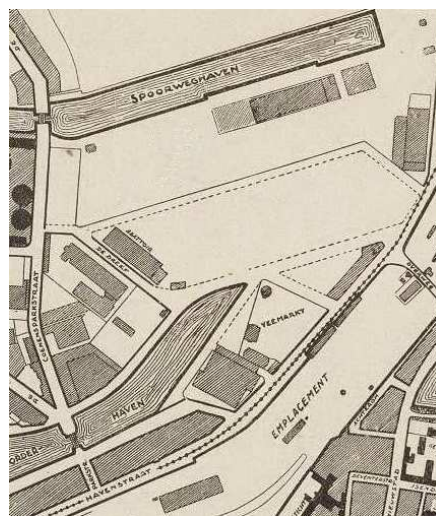


De Mars in 1918. Goed is te zien hoe de Marsweg om het Gasfabriekterrein is geleid. Collectie Regionaal Archief Zutphen

direct aan het spoor gelegen en kort na 1882 rondom de Noorderhaven ontstaan naar plannen van stadsarchitect Van Etteger.

Na oplevering van de haven vindt parallel en na oplevering van de gebouwen aan de haven een clustering van woningen en bedrijven plaats links en rechts van de Marsweg, die gaandeweg naar het noorden toe uitbreidt. Rond 1905 wordt de gasfabriek naar De Mars verplaatst en een haven gegraven. Deze haven - de Gasfabriekhaven - wordt rond 1920 naar het oosten toe verlengd als Spoorweghaven. Het bedrijf Spieker & Elferink vestigt zich aan het eind van haven, in de buurt van het spoor.

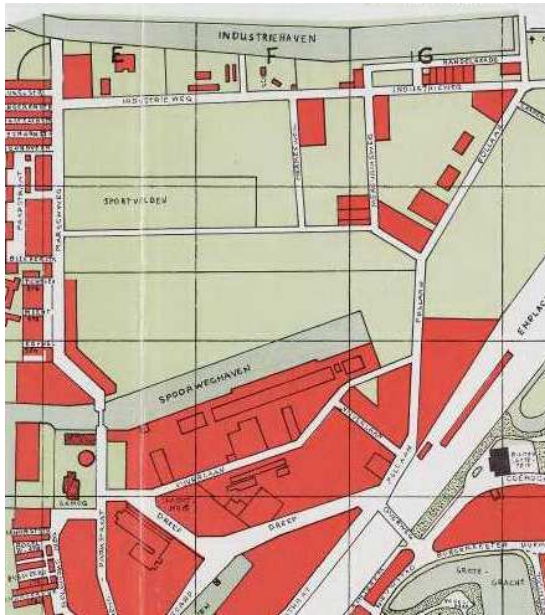
In de periode tot aan de tweede wereldoorlog vestigen zich in het gebied tussen de Noorderhaven en Spoorweghaven geleidelijk bedrijven en fabrieken, waarbij een gebied ten oosten van de Noorderhaven grotendeels ongebruikt blijft. Hier komt pas na de oorlog verandering in. Dan wordt ook de nieuwe Industriehaven gegraven en een nieuw stratenplan ten noorden van de Spoorweghaven uitgelegd. In dezelfde periode moet ook de eerste tunnel onder het spoor in het verlengde van de Industrieweg en Van der Capellenlaan



De omgeving tussen Noorderhaven en Spoorweghaven op plattegronden van 1935 resp. 1941. Collectie Regionaal Archief Zutphen

zijn gebouwd, een tunnel die later geflankeerd werd door een tweede tunnel. Op een kaart van Zutphen uitgegeven door de VVV in maart 1961 is het gehele gebied ten noorden van de Grote Belt als in ontwikkeling aangegeven

Tot ver in de jaren zestig blijft de bedrijvigheid echter vooral geconcentreerd zuidelijk van de Spoorweghaven. Wel is duidelijk dat het havengebruik in de Noorderhaven en Spoorweghaven een aflopende zaak is. Wanneer eind jaren zestig van de 20^e eeuw de dijken langs de IJssel op Deltahoogte worden gebracht, worden dientengevolge naast de Noorderhaven ook de Spoorweghaven gedempt. De Spoorweghaven wordt in de jaren erna vrijwel geheel in gebruik genomen en bebouwd en het stratenplan ter plaatse aangepast, terwijl het areaal van de Noorderhaven tot op de dag van vandaag zo goed als onbebouwd is gebleven.



De Mars op een plattegrond uit 1967. Concentratie van bebouwing zuidelijk van de Spoorweghaven. *Collectie Regionaal Archief Zutphen*



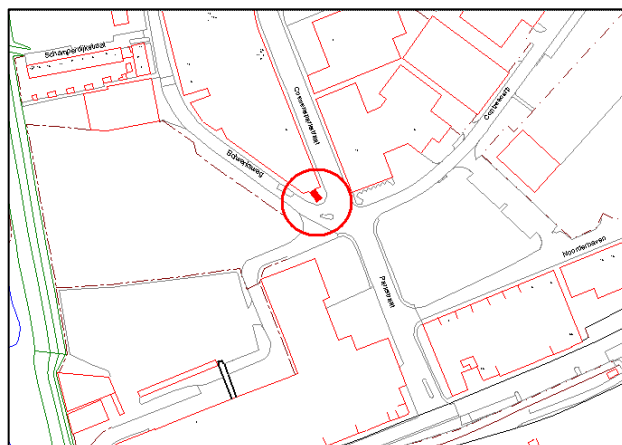
De Mars op een plattegrond uit 1980. Aan de Marsweg zijn dan nog de sportvelden van Be Quick gesitueerd. *Collectie Regionaal Archief Zutphen*

Pas in 1977-78 wordt een groot deel van de Industriehaven gedempt, dan is ook daar de vrijkomende grond al snel in gebruik genomen. Eerst vanaf ca. 1980 is een toename van bedrijfsvestigingen in het gebied noordelijk van de Industriehaven te zien en begint ook daar de bebouwing zich te verdichten. Vanaf deze periode wordt op De Mars geleidelijk ingezet op een concentratie van functies. Zo wordt omstreeks 1976-77 het net zuidelijk van de Industriehaven gelegen sociale woningsbouwcomplex het Witte Dorp aan de Marsweg gesloopt en naderhand de sportvelden van voetbalvereniging Be Quick verplaatst.

Deze lokale ontwikkelingen verklaren waarom binnen de geleidelijke uitbreiding en chronologische bebouwingsontwikkeling op de Mars op diverse plekken jongere bebouwing is te constateren. Anderzijds is het mede daardoor mogelijk op een aantal andere locaties juist opvallende oudere bebouwing aan te treffen, zoals aan de Marsweg (nr. 111 en 202) en Pollaan (nr. 23)

Infrastructuur

Bolwerksweg – trafohuisje

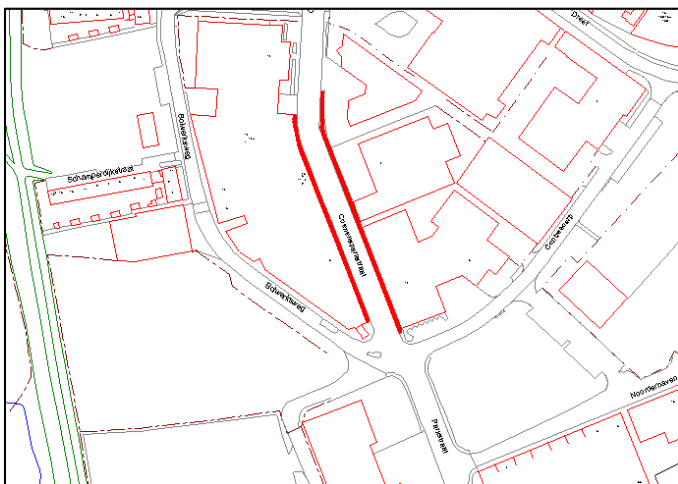


Trafohuisje van het Gemeentelijk Electriciteitsbedrijf (G.E.B.), op de splitsing van Bolwerksweg en Coenensparkstraat. Afgaande op foto's in ieder geval tussen 1928 en 1939 gebouwd, maar gelet op de stilistische kenmerken en in vergelijking met andere trafohuisjes mogelijk ouder¹. In een later stadium in capaciteit verdubbeld en naar achteren uitgebreid.



Coenensparkstraat - bestrating

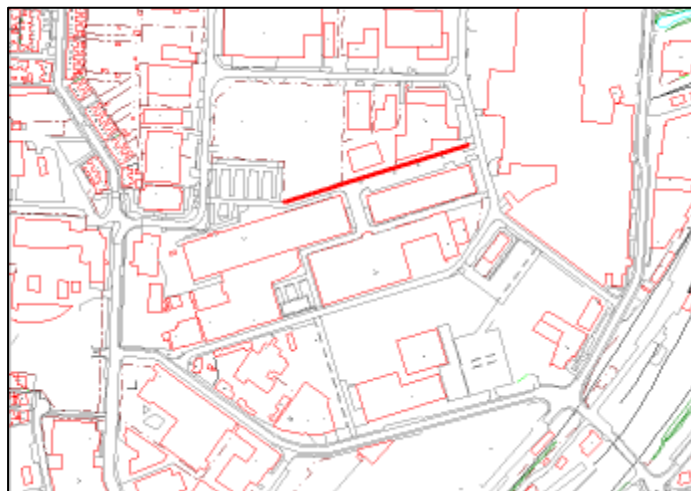
Strook bestrating van gebakken klinkers in Waalformaat, functionerend als stoep langs de straat.



¹ Crols, Roger en Taco Hermans, *Trafohuisjes*, Utrecht 1995

Havens

Hermesweg 17 - restant kade gedempte
Spoorweghaven



De Spoorweghaven was gesitueerd in het verlengde van de Gasfabriekhaven en eindigde achter de directievilla van Spieker & Elferink, nu Pollaan 23. Op de vroegste luchtfoto's van Zutphen uit 1924 is deze haven (en de villa) al aanwezig. De firma Spieker & Elferink was een intensief gebruiker van deze haven. Na demping begin jaren 1970 bleef een niveauverschil en een groot deel van de zuidelijke kade zichtbaar. Een tot Rigastraat omgedoopt deel van de Vijverlaan kon toen worden doorgetrokken naar de Hermesweg.



Boven links zicht vanaf de Hermesweg op de kade van de voormalige Spoorweghaven. De betonnen kaderand stamt uit de laatste fase van het havengebruik. Foto J.S. Krijnen – gemeente Zutphen

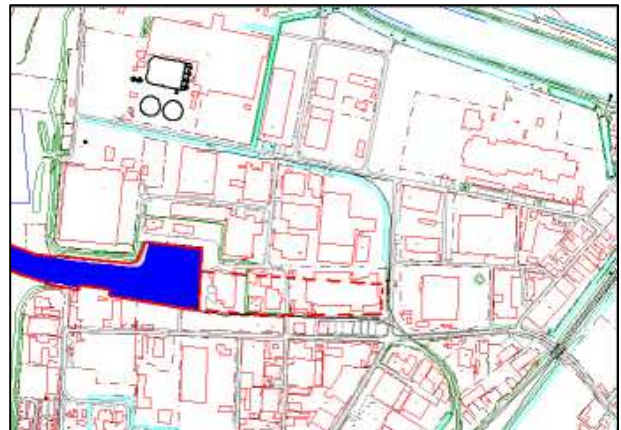
Links de Spoorweghaven omstreeks 1950 vanuit ongeveer hetzelfde standpunt als op de foto boven. De silo met het zadeldak was in gebruik bij de firma Spieker en Elferink en werd met de ontmanteling van het bedrijf en demping van de haven begin jaren 1970 opgeblazen. Foto Collectie Stedelijk Museum Zutphen

Houthaven - steiger met kraan



De betonnen steiger en de wat noordelijker gesitueerde oude kraan aan de Houthaven zijn na demping van de Spoorweghaven en aanpassing van de Gasfabriekhaven tot de nieuwe Houthaven geplaatst. De kraan is echter ouder en heeft waarschijnlijk eerder op een andere locatie aan de Gasfabriekhaven, dan wel aan de Spoorweghaven gefunctioneerd.

Industriehaven



Kort na W.O. II gegraven haven, die in eerste instantie doorliep tot aan de Pollaan. Net als de andere havens in het gebied is de Industriehaven een rivierhaven, ingericht voor wisselende waterstanden. In 1977-78 is het deel tussen Pollaan en Botnischestraat gedempt. Aan de noordelijke havenoever staan een tweetal kraanbruggen, onderdeel van het bedrijf Reesink Staal, die buiten gebruik zijn. Aan de zuidelijke havenkade is momenteel nog een historische kraan in bedrijf.



De Industriehaven kort na oplevering in westelijke richting. De haven is later vanaf de zichtbare knik tot aan de Pollaan gedempt en voorzien van een zwaairom. *Foto Collectie Stedelijk Museum*

Industriespoorlijnen



In de ontwikkeling van De Mars werden tot in de jaren '50 van de 20^e eeuw goederenlijntjes aangelegd om de aan- en afvoer van goederen van en naar de havens te faciliteren. Met de opkomst van het goederenvervoer over de weg verloren net als de havens de spoorlijntjes het belangrijkste deel van hun functie.

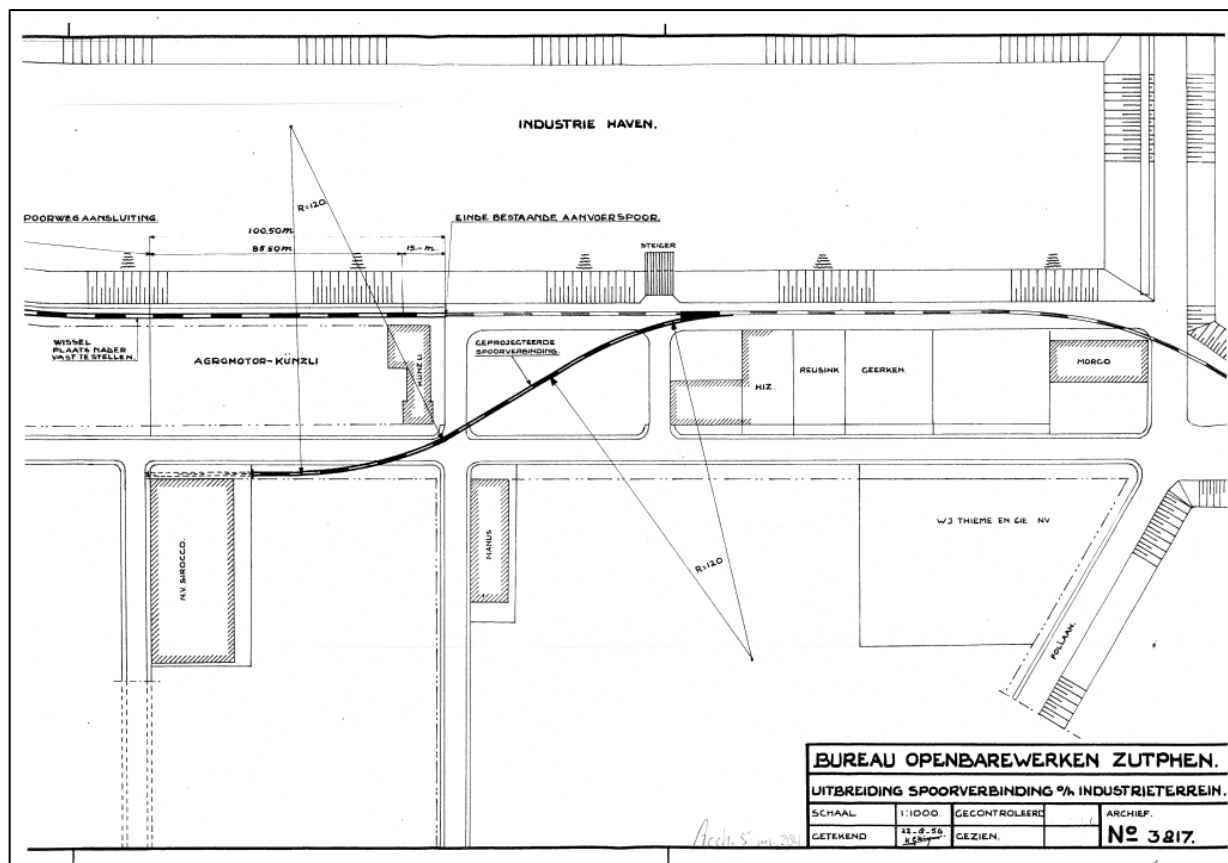


Handelskade – industriespoor gedempte Industriehaven

De Industriehaven is kort voor of na de oorlog aangelegd en stond toen bekend als de nieuwe haven. In eerste instantie liep de haven helemaal door tot aan de Pollaan, maar in 1977-78 is ongeveer de helft gedempt. In de jaren 50 van de 20^e eeuw kwam de exploitatie van de grond en de bedrijvigheid rond de haven op gang. De gemeente Zutphen heeft toen in 1956 in samenwerking met de NS een nieuwe goederenlijn langs de haven aangelegd met enkele aftakkingen naar bedrijven². Mogelijk in de jaren 60 is vervolgens een aftakking naar het noorden en langs de Oostzeestraat gerealiseerd. De bij de kade behorende infrastructuur bestaande uit wegen, kademuur (geheel rechts op foto) goederenspoor en andreaskruizen aan de Pollaan zijn nog grotendeels intact.



² Regionaal Archief Zutphen, Arch. 5, inv. 284



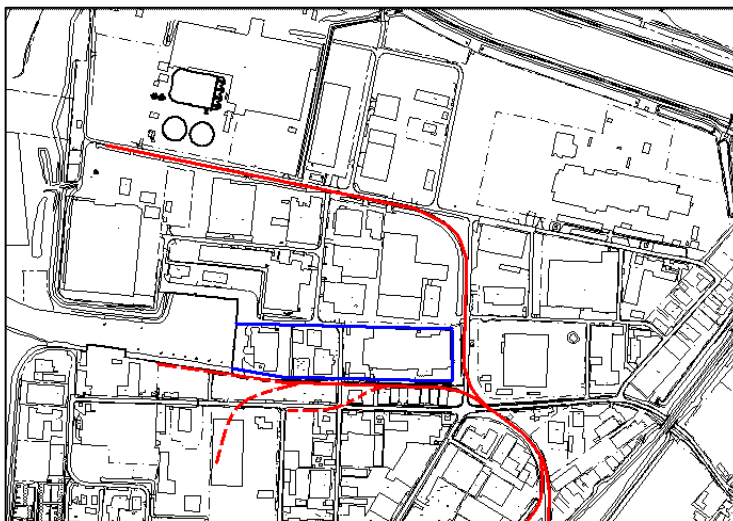
Plan van bureau openbare werken gemeente Zutphen voor uitbreiding van de spoorverbinding op het industrieterrein, augustus 1956, *Regionaal Archief Zutphen, Arch.5, inv.284*
 Onder: Andreaskruizen Pollaan/hoek Handelskade, foto J.S. Krijnen – gemeente Zutphen



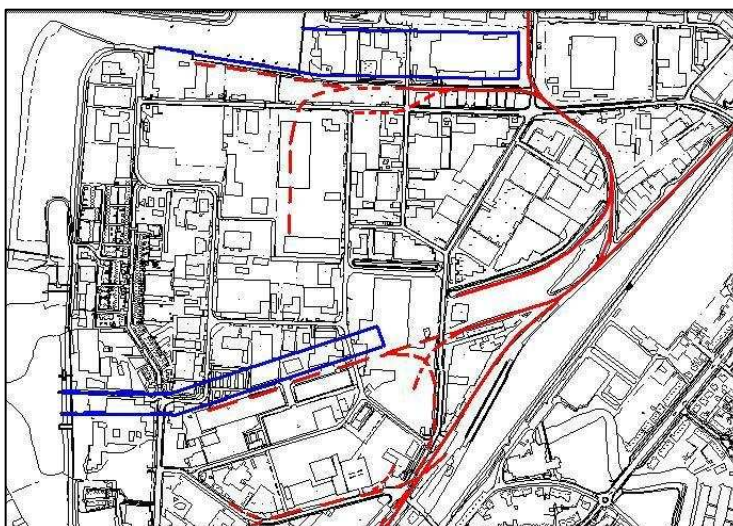
Plattegronden havens en goederenlijnen

Bijgaande plattegronden geven een overzicht van (verdwenen) stamlijntjes in relatie tot de (gedempte) havens.

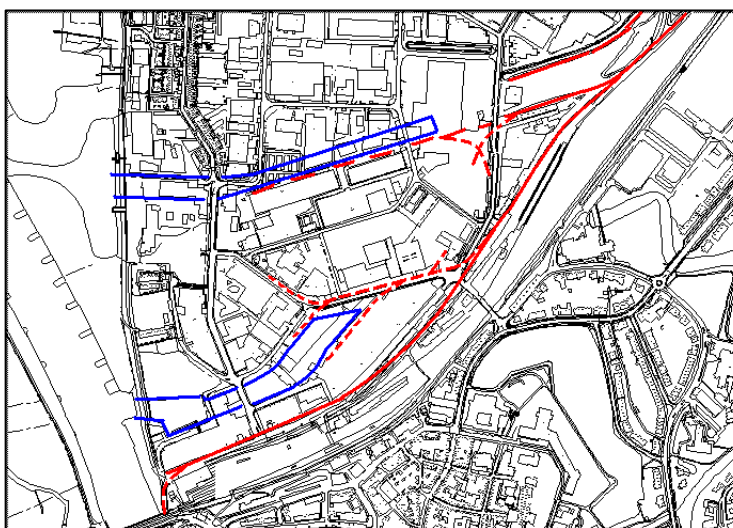
De Mars noord met bestaande en inmiddels verdwenen goederenlijnen. Rondom de Industriehaven aangelegd in 1956. De noordelijke aftakking langs Pollaan en Oostzeestraat is jonger. In verband met de aanleg van de rotonde Industrieweg-Pollaan is ter plaatse spoor verwijderd.



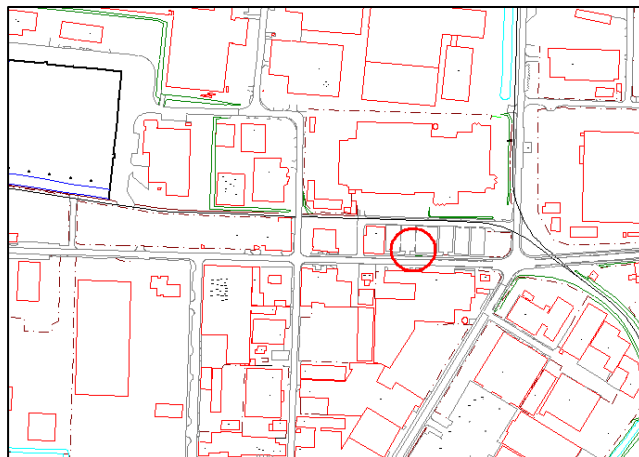
De Mars midden met bestaande en inmiddels verdwenen goederenlijnen. De lijnen naar en langs de Spoorweghaven zijn in 1925 en -26 aangelegd. Westelijk van de Pollaan zijn deze in het verleden verwijderd. Ook oostelijk van de Pollaan zijn de rails verwijderd, het tracé nog wel herkenbaar.



De Mars zuid met bestaande en inmiddels verdwenen goederenlijnen. Het spoortracé langs de Havenstraat is de oudste goederenlijn op De Mars en door stadsarchitect Van Etteger reeds in 1878 opgenomen als onderdeel van de ontwikkeling van de Noorderhaven.



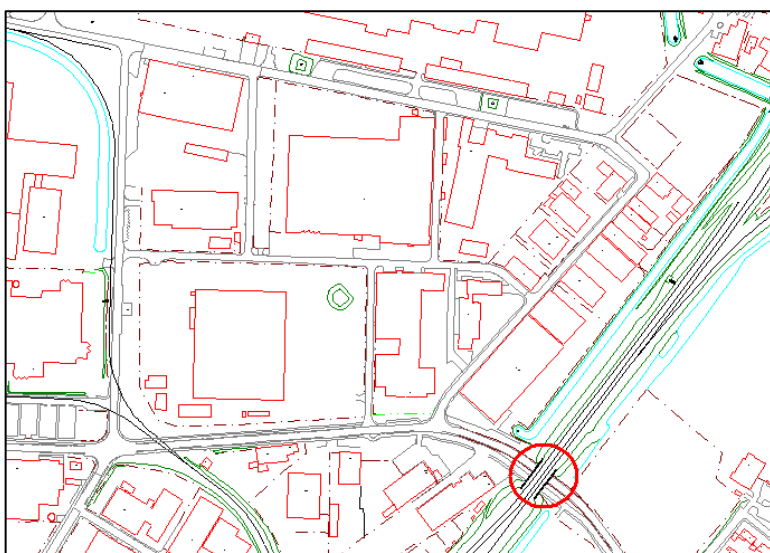
Industrieweg 85 -abri's



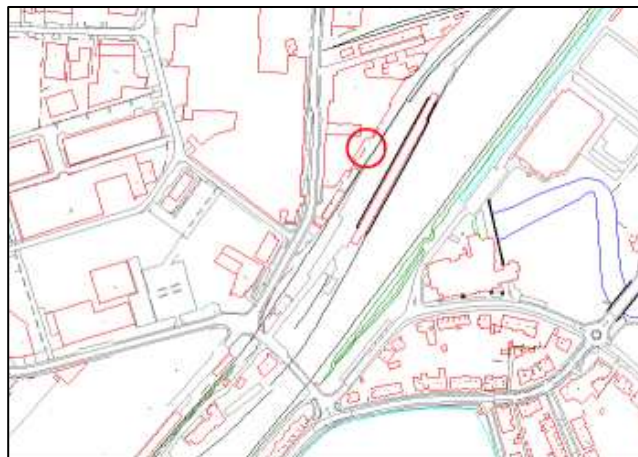
Dit modelabri kan gezien worden als het standaardmodel "bushokje" dat in de jaren '60 en '70 van de 20^e eeuw werd gebruikt en in heel Nederland kon worden aangetroffen. Is en wordt op grote schaal vervangen doorabri's met reclameborden. Inmiddels is dit type vrijwel geheel uit het straatbeeld verdwenen.



Industrieweg – Spoortunnel

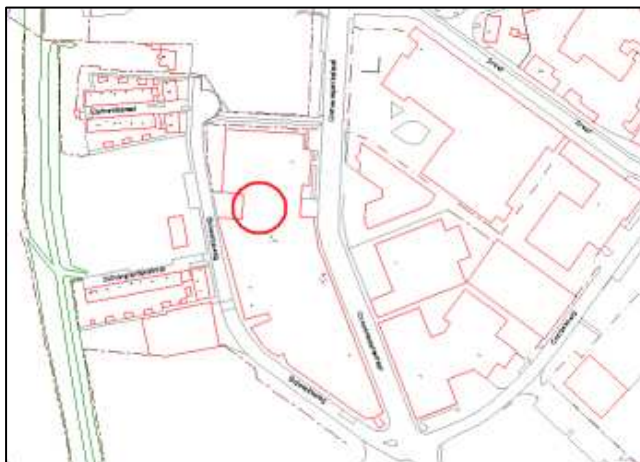


Pollaan - bij nr.2 - smeерput treinen



Bedrijfsgebouwen

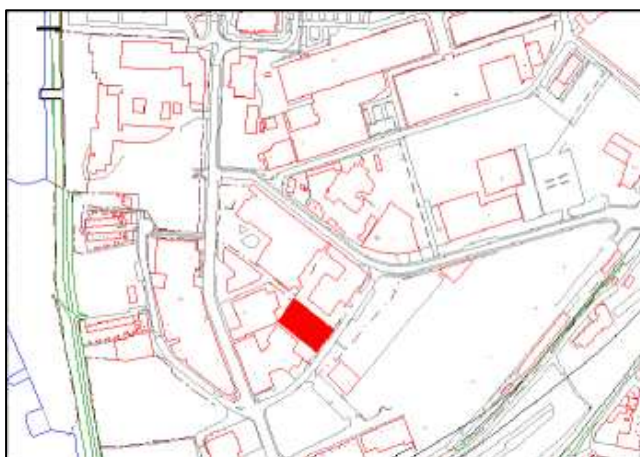
Bolwerksweg 16



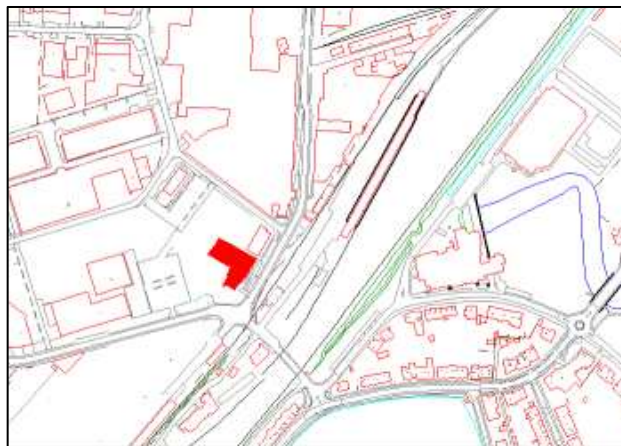
Botnischestraat 10



Contrescarp 6 - loods



Dreef 2



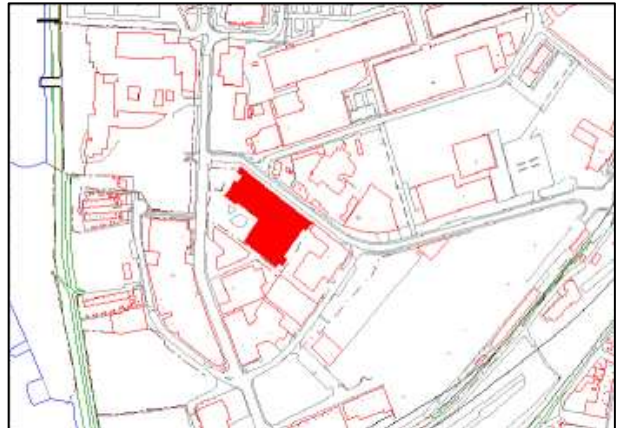
Momenteel een kantoor, maar oorspronkelijk gebouwd als zuivel- en boterfabriek voor de G.O.Z. Ontworpen in 1937 door de Eefdense architect A. Sobel. Oorspronkelijk in een lichtgele baksteen opgetrokken met diepliggende voegen en met licht geschilderde stalen vensters. Later met diverse aanbouwen en bedrijfshal uitgebreid, waarvan diverse ondertussen weer zijn afgebroken. Naderhand wit gesausd en vensters zwart geverfd. De entree met hal dateert nog grotendeels uit de bouwtijd en is uitgevoerd met monumentaal daklicht.



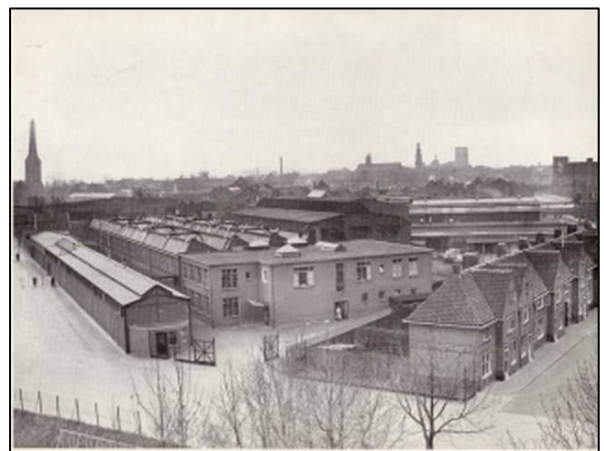
Hanzeweg 5 - Fibor Packaging



Hermesweg 2 – fabriekscaplex Flamco



Fabriekscaplex, oorspronkelijk gebouwd als Zutphense vestiging van machinefabriek Dikkers & Zn uit Twente, nu in gebruik bij de firma Flamco. Het complex is in 1920-21 opgeleverd als kleinschalig fabriekscaplex inclusief een zestal woningen met tuin, mogelijk gebouwd voor de voorlieden. Deze woningen zijn met de bouw van het complex opgeleverd met een geïntegreerde toegangspoort tot het fabrieksterrein. Het nog bestaande fabriekscapgebouw is uitgevoerd met een viertal zaagtanddaken. De gevels zijn architectonisch vormgegeven in de stijl van baksteenexpressionisme, een vorm die ook is toegepast bij het Koelhuis de Landbouw eveneens uit 1920. Op het terrein verrees in 1925 een loods met stalen vakwerkspanten en dito vakwerkmuren. In die jaren werd naast het oudste deel, langs de straat een smalle loods gebouwd die rond 1950 werd uitgebreid en in 1987 van witte aluminium golfbeplating werd voorzien. Het oorspronkelijke kantoor- en sanitaire gedeelte is in 1948 vervangen door het nog bestaande kantoor. Het rijtje woningen met de toegangspoort is na 1977 gesloopt.



Het fabriekscaplex van Dikkers in 1960, foto genomen van één van de twee gashouders van de gasfabriek. Foto Coll. Numans – Regionaal Archief Zutphen



Links het Dikkerscomplex eveneens in 1960, nu vanaf de zuidzijde. foto KLM-Aerocarto, overgenomen uit Riemens, Jaap, Oud Zutphen vanuit de lucht, Hoogeveen 2000. Boven: de sheddaken uit 1920 zijn slechts met moeite boven de aangrenzende bebouwing waar te nemen. Foto J.S. Krijnen – gemeente Zutphen

Hermesweg 4-6 en Dreef 20-22 - slachthuisterrein



Slachthuisterrein gebouwd in 1929-30 op een driehoekig terrein tussen Dreef en Hermesweg naar ontwerp en bestek van de Haagse architect Hendrik Sangster. Deze architect ontwierp een tweetal jaren eerder ook de watertoren aan de Warnsveldseweg. Het complex bestaat uit een hoofdgebouw – het voor de slacht bestemde gebouw, een administratiegebouw, dienstgebouw, stalgebouw en een noodslachtingsgebouw. Sangster ontwierp voor de kop van de splitsing tussen Dreef en Hermesweg een dubbele dienstwoning. De opzet van het terrein, de functies en bijbehorende gebouwen op het terrein en de onderlinge logistiek zijn uitgevoerd conform een rapport van Adviesburo Koopman, eveneens uit Den Haag³. Dit bureau heeft in deze periode in de totstandkoming van meerdere slachthuisterreinen geadviseerd.

Het complex is gebouwd in een sobere variant van expressionistische baksteenarchitectuur met forse overstekken, steile pannendaken en overhoekse vensterpartijen. Latere wijzigingen hebben de herkenbaarheid verminderd, vooral door de dichtgebouwde hoofdboort.

In 1977 werden de medewerkers van het gemeentelijk slachtbedrijf op de hoogte gesteld van de intentie van de gemeente om het bedrijf van de hand te doen⁴. In 1981 is een deel van het terrein verkocht aan het vleesverwerkend bedrijf Pasman & Zn, een ander deel verhuurd.



³ Regionaal Archief Zutphen, Archief 220, inv.13, Rapport d.d. 2 juni 1927. Bouwtekeningen zijn niet aangetroffen.

⁴ Idem, inv.21, brief d.d. 23-5-1977



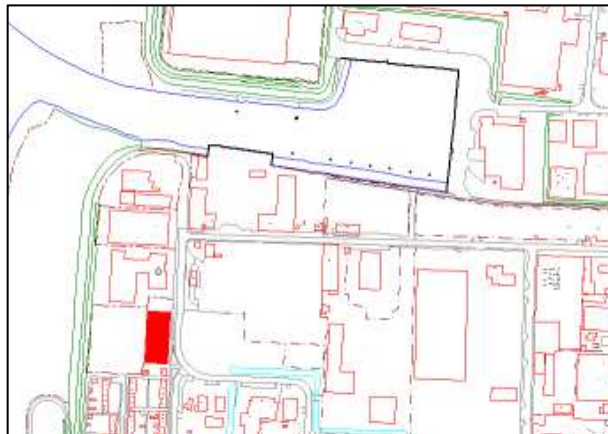
Hermesweg 7



Industrieweg 99

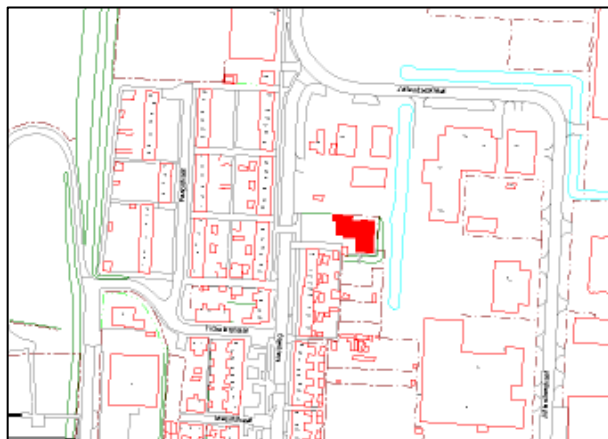


Marsweg 111-115 - loods



Loods, bouwjaar niet duidelijk, reeds op luchtfoto's uit 1924 aanwezig en in 1918 als werkplaats bekend.

Marsweg 118 – werkplaats



In 1954 gebouwd als kleuterschool "Zonnehoek". In 1988 verbouwd tot sleutelwerkplaats ten behoeve van "randgroepjongeren".



Marsweg 202 / hoek Industrieweg 110 – loods

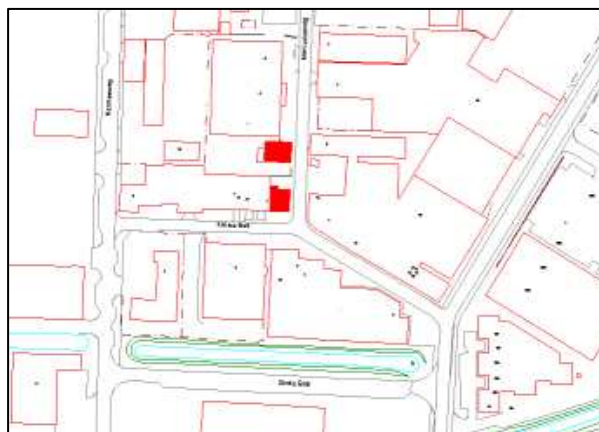


Eén van de eerste bouwwerken in dit deel van De Mars is een loods die in 1950 werd gebouwd in opdracht van de Handel- en Industriestichting Zutphen, getekend door architect Anne Sobel. Hij kon terugvallen op reeds voorhanden zijnde gegevens, want de loods is gebouwd volgens de prefab betonconstructie “Vario-bouw” van de N.V. Schokbeton. Deze firma is bekend geworden door de vele boerenschuren die door hen werden geleverd in opdracht van Rijkswaterstaat voor de boerenbedrijven in de pas opgeleverde Noord-Oostpolder⁵. Opvallend zijn de decoratieve patronen op de gevelpanelen. Bijzonder zijn de dakspanten, die ook zijn uitgevoerd in schokbeton. De loods is sinds oplevering niet noemenswaardig gewijzigd, behalve dat aan de Industrieweg na verloop van tijd tegen de kopse zijde van de loods een kantoorijtje werd aangebouwd, dat rond 1990 door een twee-laags kantoor is vervangen.



⁵ Stenvert, R., Kolman, Chr., *Monumenten in Nederland. Flevoland.*, Zeist/Zwolle 2006, 34-35

Mercuriusweg 7-9



Mercuriusweg 12



Een vrijwel identieke loods staat even verder op nummer 6.

Mercuriusweg 14 /hoek Industrieweg



Voorbeeld van bedrijfsgebouw annex hal/loods met een kenmerkende dakopbouw in halve ellipsvorm, gedragen door spanten van staal of hout. Gebouwd vóór of in 1956 in opdracht van de firma Manus, nadien is het complex met twee vergelijkbare hallen en een kantoordeel

uitgebreid. Er zijn in de jaren 1950-65 diverse gebouwen van dit type op de Mars gebouwd, vrijwel alle te vinden in het gebied Mars-midden, tussen Grote Belt en Oostzeestraat.



Oostzeestraat 2



Pollaan 23 – kantoor firma Spieker en Elferink

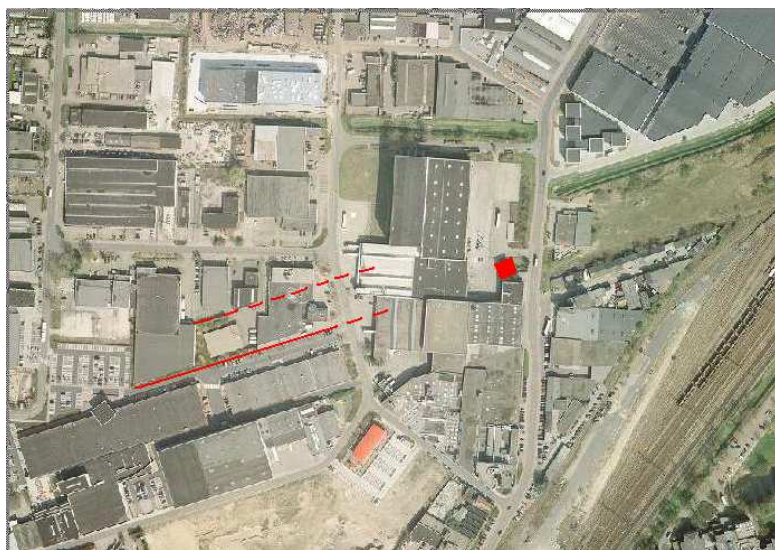
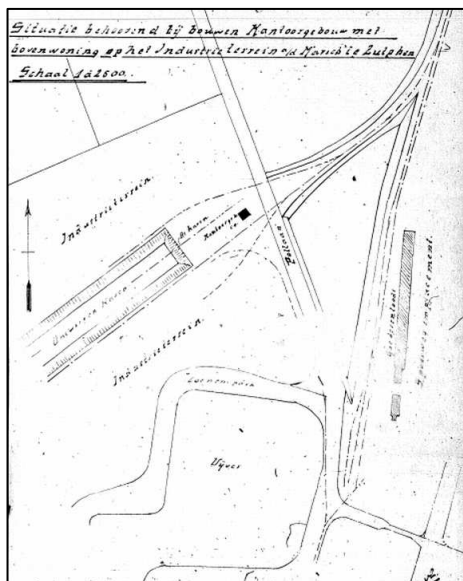


In 1923 door architect D.J. van Loo ontworpen kantoorgebouw met bovenwoning. Het gebouw is gebouwd voor de firma Spieker & Elferink die haar laad- en losfaciliteiten aan de aangrenzende Spoorweghaven had. Het kantoor is stedenbouwkundig georiënteerd op de lengte-as van de Spoorweghaven, hetgeen de gedraaide positie ten opzichte van de Pollaan verklaard. Het pand werd een jaar na oplevering voorzien van een balkon aan de westgevel, de entreepartij is in de jaren 1960-70 uitgebreid. Opmerkelijk is de tegenstelling tussen de betonnen fundering en kelder, die op de bouwtekening wordt aangegeven en de traditionele baksteenarchitectuur verlevendigd met enkele expressionistische details. De gevels zijn momenteel witgesausd, maar waren in eerste instantie in schoon metselwerk uitgevoerd, zoals de foto hieronder, uit 1952, duidelijk maakt⁶.



Boven detail uit bouwaanvraag voor het kantoor.
Regionaal Archief Zutphen, collectie bouwtekeningen
1903-1940

⁶ Foto Collectie Stedelijk Museum Zutphen

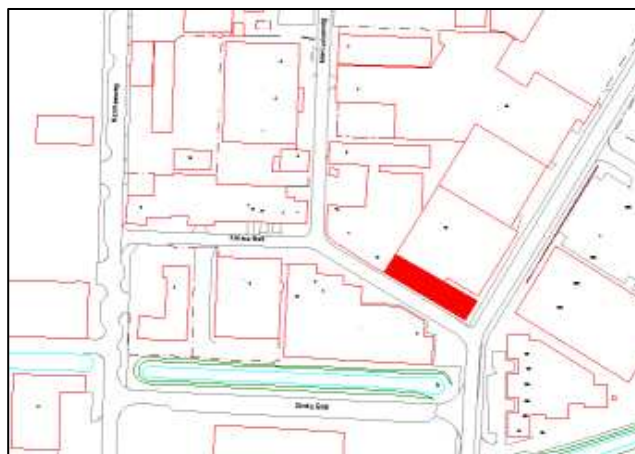


Boven links de bijbehorende situering t.o.v. de haven. *Regionaal Archief Zutphen, collectie bouwtekeningen 1903-1940*. Rechtsboven in rood geaccentueerd het kantoor in de huidige situatie t.o.v. de resten van de havenkade (onderbroken lijn gereconstrueerd). *Bron: gemeentelijk geoinformatiesysteem ZigZag*



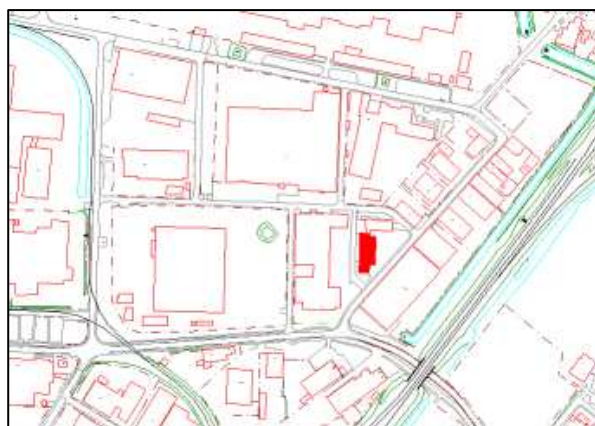
De Spoorweghaven en de bedrijfsgebouwen van Spieker en Elferink in 1925. Links, op de kop van de haven staat de toen pas voltooide kantoorvilla van het bedrijf aan de Pollaan. Rechts van de haven het water van het Coenenspark met erachter de Overweg en de Grote Gracht foto KLM-Aerocarto, overgenomen uit Riemens, Jaap, *Oud Zutphen vanuit de lucht*, Hoogeveen 2000

Pollaan 45

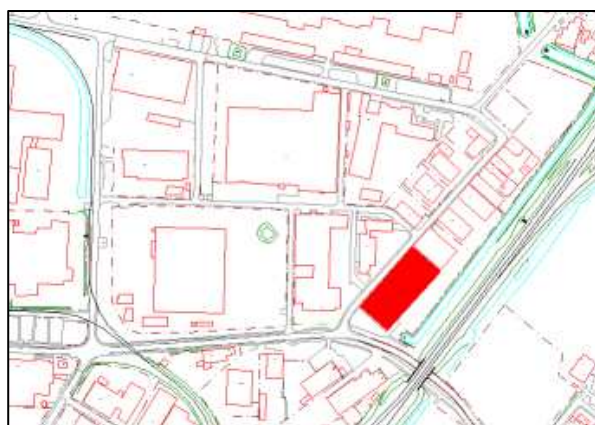


Pand is gelegen op de hoek met de Kleine Belt met rechts een tweetal wagenloodsen.

Zweedsestraat 1



Zweedsestraat 2



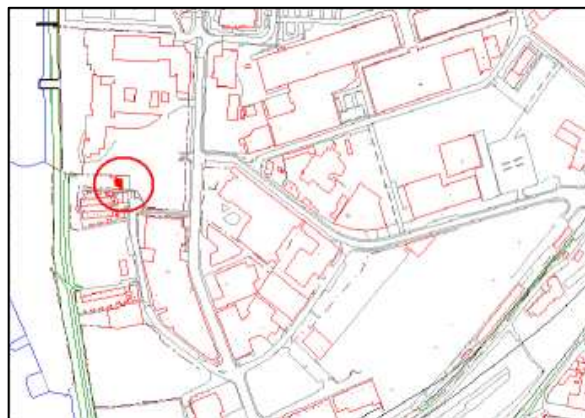
Rij van zes geschakelde hallen, gebouwd in opdracht van de firma Vergeer.

Zweedsestraat 3



Wonen

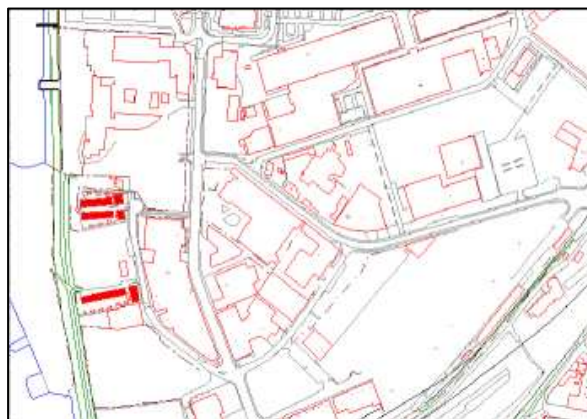
Bolwerksweg 33



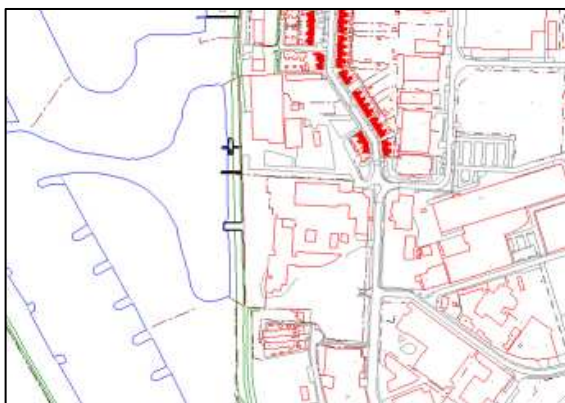
Woning, vermoedelijk als onderdeel van het gasfabriekcomplex tussen 1905 en 1910 gebouwd met invloeden van chalet-architectuur (met name geveltop). Opmerkelijk is het decoratieve patroon van rode dakpannen dat in het overigens met gesmoorde pannen belegde westelijke dakvlak is gelegd.



Bolwerksweg – woningen



Marsweg – woningen



Marsweg 1-3



In 1949 verbouwde en uitgebreide winkel met bovenwoning in Delftse School-architectuur, ontworpen door G.J. Jacobs in opdracht van Coöperatie Het Volksbelang. Bij de verbouwing is uitgegaan van het grondplan uit 1931. Later in gebruik geweest als buurthuis. Het huis was gelegen bij de verdwenen brug over de Fabrieks- en Spoorweghaven.



Marsweg 52



Resumé

In kort bestek is een overzicht - een quick-scan - beschreven van de meest in het oog springende, dan wel van juist onopvallende zaken van cultuurhistorische betekenis die men op de Mars kan aantreffen. Dit overzicht is zeer uiteenlopend, van verstilde goederenspoorlijnen tot relatief jonge bedrijfspanden die nog volop in gebruik zijn.

Opvallend is de relatief goed afleesbare chronologische gelaagdheid van het gehele gebied. De oudste bebouwing is bij het station van Zutphen aan te treffen, de jongste grenzend aan het Twentekanaal, waarbij ook op de Mars uitzonderingen de regel bevestigen. De Mars kenmerkt zich als gevolg van de geleidelijke expansie voorts door een mengeling van wonen en bedrijvigheid langs de IJssel.

Gelet op de voornamelijk bedrijfsmatige karakter van de Mars met hoofdzakelijk utilitaire gebouwen zal het geen verbazing wekken dat er gemeten naar de historische binnenstad van Zutphen geen rijk monumentenbestand aanwezig is. Ook panden met architectonisch uitbundig vormgegeven gevels zal men op de Mars niet aantreffen. Daarnaast zijn er behalve gebouwen diverse infrastructuurzaken of relictten aan te treffen, bijvoorbeeld het restant van de kade van de Spoorweghaven. Het eventueel belang van een dergelijk element kan niet gemeten worden met architectuurhistorische argumenten. Hiervoor is dan een ander begrippenkader noodzakelijk.

In een aantal gevallen kan de typologische betekenis van een object voor de Mars of voor Zutphen van belang zijn. Zo kan men op De Mars panden aantreffen, die men naar de aard van de zaak niet snel ergens anders in Zutphen zal zien, denk bijvoorbeeld aan de bedrijfshallen met de ellipsvormige daken uit de jaren '50. Een ander begrippenkader is ook nodig wanneer de infrastructuurle geschiedenis van de Mars ter sprake komt. Hier moet eerder gedacht worden aan de betekenis voor de fysieke ontwikkeling van de Mars als industriegebied of de betekenis als verwijzing naar verdwenen transportmethoden. Voor een voormalig fabriekscomplex kan diens historische betekenis voor de stad in sociaal-economisch opzicht een factor zijn.

De cultuurhistorie van de Mars is behoudens enkele uitzonderingen in hoofdzaak een bedrijfsmatige. Het leesbaar en beleefbaar houden van die elementen die daar onderdeel van uitmaken is één van de uitdagingen waarmee in de ontwikkelingen de komende jaren rekening gehouden zou moeten worden. De wijze waarop in het zuidelijk Marsgebied cultuurhistorie een plek heeft gekregen in de uitwerking van de Structuurvisie De Mars doet uitzien naar een vervolg. Hopelijk kan dit rapport daarin als inspiratiebron een rol spelen.

Literatuur

Crols, Roger en Taco Hermans, *Trafhuisjes*, Utrecht 1995

Riemens, Jaap, *Oud Zutphen vanuit de lucht*, Hoogeveen 2000

Sixma, Enneke (red.), *De Mars-weg! Verhalen en foto's van vroeger en nu*, Zutphen z.j. (2005)

Stenvert, R., Kolman, Chr., *Monumenten in Nederland. Flevoland.*, Zeist/Zwolle 2006

Bronnen

Gemeentelijk geo-informatiesysteem ZigZag

Regionaal Archief Zutphen, Collectie bouwtekeningen 1903-1940

Regionaal Archief Zutphen, Archief 5, inventarisnummer 284

Regionaal Archief Zutphen, Archief 110 (Collectie Numans)

Regionaal Archief Zutphen, Archief 220, inventarisnummers 13 en 21

Regionaal Archief Zutphen, Topografisch-historische Atlas

Stedelijk Museum Zutphen, Fotocollectie Zeylemaker