

De Mars

Bert Gravesteijn

Zou Zutphen het bevrijdingsfestival The Legends niét aan Apeldoorn zijn kwijtgeraakt als we nog over een behoorlijk stadspark – met voldoende ruimte voor een dergelijk evenement – hadden beschikt? In de jaren 1865 – 1916 hād Zutphen zo'n park: het Coenenspark, gelegen op de Mars. Het is destijds opgeofferd aan de ambities om van Zutphen een trekpleister voor de industrie te maken. Een doorslaand succes is dat niet geworden. De ontwikkeling van de bedrijvigheid op de Mars kwam traag op gang, en verscheidene bedrijven zijn in de loop van de tijd weer naar elders vertrokken, of hebben het loodje gelegd.



Maar veel van die bedrijven leven nog wél in de herinnering van Zutphenenzen of Zutphenaren die er vroeger gewerkt hebben. Daarnaast is er ook nog een woonwijk, die weliswaar op verdwijnen staat, maar waarvan de enigszins geïsoleerde ligging tot een apart buurtgevoel heeft geleid, waar veel oudere ex-bewoners nog steeds van getuigen. De werkgroep de Mars van de Historische Vereniging Zutphen heeft in de afgelopen jaren veel materiaal verzameld, en legt nu de laatste hand aan een boek dat begin september zal verschijnen.

De Mars tot rond 1865

Vanouds liggen op de Mars de stadswiden. Er staan in deze periode ook enkele windmolens en een ticheloven (steenfabriek). Lugu-

De Voormars. Rechts de panden van Stoker (meelfabriek) en de pijpen van de gasfabriek. (particuliere collectie)

berder verschijnsel zijn een paar galgen. Op een kaart uit 1832 blijkt er voorts een blekerij te zijn gevestigd (op de plaats van de huidige Havenstraat en de gedempte Noorderhaven). Het aangrenzende erf wordt op die kaart aangeduid als *Lymerij*, respectievelijk *de Lijmers*. Naar alle waarschijnlijkheid – daarop wijzen de grote hoeveelheden botten die bij recente opgravingen door de archeologische dienst van de gemeente zijn aangetroffen – betreft het hier inderdaad een lijmfabriek.

Aan de stadszijde van de Mars ligt een deel van de vestingwerken die sinds de aftocht van de Spanjaarden in 1591 zijn aangelegd. Aan de noordzijde, waar in die periode de



Buurtbewoners samen aan de slag voor een clubgebouw. (particuliere collectie)



Prentbriefkaart van het Coenenspark. (particuliere collectie)

Polbeek in de IJssel uitmondt, ligt sinds 1795 een ander verdedigingswerk: Fort de Pol. Tot 1874 verandert er niet veel op de Mars. Dat komt doordat de Mars het voorterrein is van de vesting, en de wetgeving sinds 1814 een verbod kent om tot een afstand van 300 roeden (1130 meter) rondom de vesting te bouwen. In 1874 wordt de vestingstatus opgeheven, wat de mogelijkheid opent het gebied te gaan ontwikkelen. Op één punt is het rijk de gemeente dan al voor geweest: tussen 1861 en 1865 wordt dwars door de vesting de spoorlijn Arnhem-Zwolle aangelegd, waardoor de vestingwerken op de Mars moeten

worden aangepast. Het zand voor de spoor-dijk en de aangepaste vestingwerken wordt elders op de Mars gegraven, waardoor twee vijvers ontstaan die de kern gaan vormen voor het Coenenspark.

Ontwikkelingen na 1865

Allereerst de aanleg van het Coenenspark, dat aan het begin van de 20e eeuw al weer sneuvelt. Ter wille van de gewenste opmars van de industrie worden in de jaren 1916-1923 de vijvers gedempt, en wordt het terrein van het park opgespoten.

De spoorlijn Arnhem-Zwolle en de lijnen naar Winterswijk en Hengelo gaan de nieuwe zuidgrens van de Mars vormen. Nogal wat spoorwegpersoneel gaat op de Mars wonen. Over de Mars lopen voorts fabriekssporen, die inmiddels – op een enkel restant na – alle weer verdwenen zijn. Tussen 1926 en 1944 loopt over de Mars ook de tramlijn naar Deventer.

Havens komen en gaan grotendeels ook weer. Dat laatste houdt verband met hun afnemende betekenis voor de industrie. De Noorderhaven wordt gegraven in 1880 en gedempt in 1970. De Gasfabriekshaven wordt aangelegd in 1905 in verband met de verhuizing van de gasfabriek vanuit het centrum van Zutphen naar de Mars. Hij wordt later door

de firma Spieker en Elfrink verlengd met de zogeheten Spoorweghaven. Die verlenging wordt begin jaren '70 weer gedempt; de Gasfabriekshaven wordt museumhaven. Na de Tweede Wereldoorlog worden nieuwe havens aangelegd, waaronder de Industriehaven. Deze laatste wordt later echter weer ingekort. Het Twentekanaal gaat in de jaren '30 van de vorige eeuw de nieuwe noordgrens van de Mars vormen.

Het Marswegkwartier

Eerder nog dan de industrie komt het wonen op de Mars tot ontwikkeling. Er ontstaat na het eind van de jaren '80 van de 19e eeuw een woonwijk, die uiteindelijk uit drie 'kernen' bestaat: het *Rooie Dorp* (tussen de Marsweg en de IJssel, bij de toenmalige molens), de *Voormars* en de *Achtermars*. De woningen op het Rooie Dorp worden gebouwd door particulieren, vijfenveertig 'witte woningen' op de Achtermars door een stichting die door de fabrikant Reesink was opgericht, veertig woningen op de Voormars door de Zutphense Spaarbankvereniging, en de overige door woningbouwverenigingen. Los van deze 'volks-woningen' staan in de nabijheid ervan een tijdlang enkele herenhuizen, bewoond door onder anderen directeurs van de gasfabriek en de zeepfabriek. De woningen op het Rooie Dorp en twee straten op de Voormars worden rond 1970 alweer gesloopt; de 'witte woningen' eind van de jaren '70.

Nette arbeidersbuurt

Tot de jaren '60 kan de wijk gekarakteriseerd worden als een volkswijk, een nette arbeidersbuurt, met een homogene bevolking. De voorzieningen in de wijk zijn beperkt: wel een aantal buurtwinkels en sinds 1938 een speeltuin, maar geen school, bank, postagentschap, telefooncel en openbaar vervoer. Qua beroep zijn de bewoners van die tijd voornamelijk werkzaam als ambachtsman, bij het



Koningin Wilhelmina passeert de (nog steeds bestaande) overweg voor een bezoek aan de 'Grootte Nationale Landbouwtentoonstelling' van 1912. (particuliere collectie)



De Noorderhaven met op de achtergrond de Gerritsenbrug. (particuliere collectie)

spoor of in de industrie en handelsfirma's. De woonkwaliteit gaat in de loop van de jaren knellen. In de woningen op de Voormars komen pas in de jaren '50 wc's; in de voorafgaande periode zijn er tonnetjes, die wekelijks door de gemeente worden opgehaald. Het niet meer voldoen aan 'redelijke wooneisen' leidt tot de sloop van de oudste woningen (Rooie Dorp en veertig zogeheten Spaarbankwoningen op de Voormars), al speelt bij het Rooie Dorp ook mee dat deze in de weg liggen voor een noodzakelijke dijkverbetering.



De dames Ebbink en Schiermeier helpen elkaar bij de voorjaarsschoonmaak. Op de achtergrond is het silhouet van de stoomwasserij in de Hoven te zien. (particuliere collectie)

Maar ook de overblijvende woningen schieten naar het oordeel van de bewoners langzamerhand tekort. Een aantal bewoners kiest ervoor te verhuizen naar een nieuwbouwwoning elders in de stad, zoals bij de Vijver (Waterkwartier). De blijvers vragen om renovatie. Voor de linkerkant van de Achtermars krijgt dat haar beslag in de jaren '70, voor de rechterkant begin jaren '80. De bewoners van de Voormars moeten zes jaar in onzekerheid verkeren. Uiteindelijk krijgen zij in 1979 hun zin, en volgt een renovatie voor een periode van vijfentwintig jaar.

Sociale achterstand

Met het oog op de aanstaande sanering van de wijk de Polsbroek wil de gemeente begin jaren '60 de 'onmaatschappelijkheidsbestrijding' ter hand gaan nemen. Ze inventariseert de probleemgezinnen, lokaliseert deze voornamelijk in de Polsbroek en het Marswegkwartier, en wil ze voornamelijk in het Marswegkwartier gaan concentreren. Een provinciale commissie wijst dat af en pleit voor een instelling die het wijkwerk kan gaan verzorgen. Die komt er in de vorm van de Stichting Bijzonder Opbouwwerk Zutphen



David Coenders met zijn vader in 1926. In 1945 speelde David op het bevrijdingsfeest in de voormalige Wehrmachtbakkerij. (particuliere collectie)

(BOZ). Het eerste rapport van de BOZ benoemt een aantal problemen van de wijk: geografisch isolement, slechte reputatie, voor veel diensten aangewezen zijn op het centrum, te bereiken via een abominabele weg (in de volksmond de *Abortusweg*), stankoverlast van de industrie, voor hard werken van je 15e tot je 65e minder loon dan de mensen in de rest van Zutphen. Vijf jaar later kijkt de BOZ terug op de resultaten; dan blijkt er nog steeds veel werk aan de winkel. De instroom van probleemgezinnen (Polsbroek, voormalige woonwagenbewoners) is in die jaren gewoon doorgegaan. Ook is er een instroom gekomen van gezinnen van buitenlandse afkomst. Omdat het aantal woningen terugloopt (afbraak) en een aantal oorspronkelijke Marswegkwartierbewoners naar elders is verhuisd, is er sprake van een drastische karakterverandering van de wijk.



Gemoedelijkheid

In 1998 haalt het Marswegkwartier de landelijke pers. Nadat het Sociaal en Cultureel Planbureau de Mars heeft aanmerkt als 's lands armste wijk, wijdt de *Groene Amsterdammer* een artikel aan het Marswegkwartier. Behalve zorgwekkende aspecten als werkloosheidspercentage, lage inkomens en hoog percentage allochtonen, laat het artikel ook geluiden van Marswegkwartierbewoners zelf horen. En daaruit blijkt dat de buurtbewoners, naast kritiek, ook veel tevredenheid over de wijk uitstralen: gemoedelijkheid, een gevoel van vrijheid, onderlinge saamhorigheid en solidariteit. Dat sluit aan bij de bewonersenquête uit 1992, waarin zo'n 73% van de respondenten ook aangaf graag in de wijk te willen blijven wonen.

Begin 21e eeuw heeft de gemeente duidelijkheid geschapen over de toekomst van de woonfunctie op de Mars, waarbij men met de wens van de zittende bewoners om op de Mars te blijven wonen rekening wil houden, zij het niet op de huidige locaties Voor- en Achtermars.

De Mars als industrieterrein

Rond 1860 was de opvatting van het stadsbestuur dat Zutphen geen fabrieksstad is; de basis van de stedelijke economie is de landbouw. Onder meer de bouw van de IJsselbrug en de komst van de spoorlijn met Zutphen als knooppunt leidden tot optimistische toekomstverwachtingen over Zutphen als belangrijk centrum voor handel en industrie. Maar het bereiken van een hogere industrialisa-

Het in fraaie architectuur gebouwde pand van Eierhandel v/h Firma R. Harenberg aan de Dreef. (particuliere collectie)

tiegraad wordt tot 1874 belemmerd door de aanwezigheid van de vestingwerken. Toen die eenmaal geslecht waren, was het tij gekeerd: het vertrouwen in de toekomst was toen gedaald, de gemeenteraad was verdeeld en de plaatselijke economie stagneerde. In 1919 stelde de burgemeester dat een industriestad niet de keuze van burgemeester en wethouders zou zijn. Men wilde wel terrein gereedhouden, maar durfde geen geld te wagen aan investeringen. De keuze voor het aanleggen van een industrieterrein op de plaats van het vroegere Coenenspark werd ingegeven door de overweging dat op die manier geen akkers of weilanden hoefden te worden opgeofferd. Het werken aan het terrein werd als werkverschaffingsobject uitgevoerd. Ook buiten de plek van het vroegere park vestigden zich bedrijven. De bedrijvigheid op de Mars concentreerde zich tot aan de jaren '60 van de 20e eeuw ten zuiden van de Spoorweghaven. Na de Tweede Wereldoorlog zorgden de aanleg van de Industriehaven, de tunnel in de Industrieweg, en het dempen van de Noorderhaven en de Spoorweghaven voor meer ruimte en betere bereikbaarheid, waardoor na 1980 de bedrijvigheid zich ook naar het noordelijk deel van de Mars uitbreidde.

Aan het eind van de vorige eeuw is de gemeente van mening dat de Mars in een neerwaartse spiraal is beland. Men stelt plannen op voor een 'revitalisering'. Het laatste hoofdstuk van het boek gaat daar over. ●