GEMEENTE MEERSSEN

Inhoudsopgave

1. Inleiding

2. Bodemgesteldheid

3. Grondgebruik
   - 3.1 Agrarisch
   - 3.2 Niet-agrarisch

4. Infrastructuur
   - 4.1 Wegen
   - 4.2 Waterlopen
   - 4.3 Spoorlijnen en tramlijnen

5. De gemeente Meerssen
   - 5.1 Meerssen
   - 5.2 Bunde
   - 5.3 Ulestraten
   - 5.4 Geulle

6. Conclusie

Literatuurlijst

Kaartmateriaal

Meerssen

1. Inleiding

1.1 Gemeente Meerssen
p.a. Beekstraat 51
6231 LE Meerssen
Provincie Limburg
Inventarisatiegebied Zuid-Limburg
Aantal inwoners: 20.335 (16-5-1988)
Oppervlakte: 27,46 km2 (16-5-1988)
Onderdelen: Broekhoven, Brommelen, Bunde, Geulle, Hulsen, Humcoven, Hussenberg, Kasen, Aan de Maas, Meerssen, Moorveld, Raar, Rothem, Schietecoven, Snijdersberg, Stommeveld, Ulestraten, Voulwammes, Waterval, Weert.

1.2 De gemeente Meerssen, onderdeel uitmakend van het inventarisatiegebied Zuid-Limburg, grenst aan de noord- en noordoostzijde aan de gemeenten Stein, Beek en Nuth. Aan de zuidelijke en zuidoostelijke kant liggen de gemeenten Maastricht en Valkenburg aan de Geul. De westgrens wordt gevormd door de Maas, die tevens de rijksgrens met België markeert.
De vier belangrijkste kernen binnen de gemeenten zijn Bunde, Geulle, Meerssen en Ulestraten. Tot 1 januari 1981 waren dit zelfstandige gemeenten.

2. Bodemgesteldheid

2.1 Het grondgebied van de gemeente Meerssen wordt gekenmerkt door aanzienlijke hoogteverschillen, die met name veroorzaakt worden door de aanwezigheid van het Maasdal en het Geuldal. Vooral de rivier de Geul veroorzaakt diepe insnijdingen. Als gevolg daarvan kan de kern Meerssen en haar omgeving verdeeld worden in een aantal gebieden met geheel eigen karakter. Het dorp Meerssen is deels in de dalbodem van de Geul, deels in het droogdal en tegen de hellingen gesitueerd. Ten zuidwesten van de dalbodem bevindt zich een middenterras, dat haast tot Eijsden doorloopt. Ten zuid-oosten van Rothem strekt zich een kleiner plateaugebied uit. Tenslotte is er nog het Eikenveld, ten oosten van Raar. Dit Eikenveld vormt een onderdeel van een groot plateau, dat in het zuiden wordt begrensd door het Geuldal.
Direct ten noorden van de kern Meerssen lopen de hellingwanden richting Bunde en Ulestraten, evenals ze zich in zuidelijke richting naar Berg en Amby uitstrekken.

De bodem van het dal, waarin het dorp Meerssen gesitueerd is, is bedekt met jonge lichte en zware rivierklei. Ten oosten van Rothem bevindt zich een gebied met kalkarme zandgronden. De bodems van de plateaux bestaan uit de zeer vruchtbare lössleemgronden.

3. Grondgebruik

3.1 Agrarisch

Gezien de grote vruchtbaarheid van met name de löss was de omgeving van Meerssen rond 1850 al geheel ontgonnen. Wel bestond nog een deel van het gebied uit bossen. Een omvangrijk bosgebied was bijvoorbeeld aan te treffen in het zuidelijk deel van het Geuldal, tussen Meerssen en Valkenburg, daar waar de hellingen te steil waren voor het bedrijven van landbouw. Voorts treffen we hellingbossen aan tussen Ulestraten en Meerssen.
De agrarische activiteiten waren geconcentreerd in de grasgebieden van de dalbodems van Geul en Maas en op de plateaux. De verdeling was grofweg twee derde bouwland en één derde weiland, waarbij de zware lössgrond uiteraard als bouwland in gebruik was. In de omgeving van Meerssen trof men voornamelijk haver en gerst aan op de bouwgronden. De veeteelt stond geheel in dienst van de graanproduktie.
Het dorp Ulestraten en de directe omgeving daarvan was rond 1850 bijna geheel in cultuur gebracht. Het percentage cultuurgrond lag rond de 96% en was dus zeer hoog. De bouwgrond werd hier speciaal gebruikt voor het verbouwen van suikerbieten. Geulle, één van de Maasdorpen van Zuid-Limburg, kon zich gelukkig prijzen met een rijke bodem. Het laagterras langs de Maas, bedekt met rivierklei, was in gebruik als weiland. Bij hoog water werden deze landerijen regelmatig overstroomd. In deze streek bestond 24% uit grasland en 68% uit bouwland. Hetzelfde beeld was aan te treffen in Bunde.
Tot aan het einde van de negentiende eeuw traden nauwelijks veranderingen op in het hier geschetste beeld. Evenals in de rest van Zuid-Limburg nam in Meerssen de grasoppervlakte toe van 840 ha. tot 1.002 ha. Deze ontwikkeling ging ten koste van het areaal akkerbouwland. In Geulle, waar altijd al een groot deel van de bodem in gebruik was als grasland, werd de verhouding akkerland-grasland 50%-50%.
Het toenemende belang van de veeteelt was een direct gevolg van de groeiende behoefte aan vlees- en zuivelprodukten in de steden.
Hiernaast nam in dezelfde periode, ook in de kern Meerssen en haar omgeving, de fruitteelt toe.
Voor het dorp Meerssen was deze omschakeling binnen de landbouw een bittere noodzaak, aangezien door de dalende graanprijzen de markt voor gewassen als tarwe, rogge en gerst vrijwel volledig instortte. De boeren van Ulestraten verkeerden in een wat betere positie. Suikerbieten konden immers uitstekend als veevoeder worden gebruikt.

In de periode tussen 1900 en 1940 vonden nauwelijks grote veranderingen plaats in de agrarische activiteiten. Het gemengde bedrijf, zoals dat tegen het einde van de negentiende eeuw ontstond, bleef gehandhaafd.

3.2 Niet-agrarisch

Delfstoffen

Ten zuiden van de Geul is de hellingwand gedeeltelijk uitgegraven in verband met de winning van mergel. Al rond 1900 kreeg op verscheidene plaatsen de winning van kalksteen een meer industrieel karakter. Een poging om in Meerssen een cementfabriek te stichten mislukte echter.

Toerisme en recreatie

De streek rond Meerssen heeft zich nooit ontwikkeld tot een centrum van toerisme en recreatie. Ofschoon het een landschappelijk fraai gebied is, is de grote massa toeristen al vanaf het einde van de negentiende eeuw richting Valkenburg aan de Geul gegaan en heeft men Meerssen op toeristisch gebied nooit een hoofdrol kunnen spelen.
Pas in de tweede helft van de twintigste eeuw is enig grondgebied in gebruik gehouden voor recreatieve voorzieningen, zoals campings en sportaccommodaties.

4. Infrastructuur

4.1 Wegen

Rond 1850 waren de kernen Meerssen, Bunde, Geulle en Ulestraten met elkaar en met hun directe omgeving voornamelijk verbonden door middel van onverharde wegen.
In de omgeving van Meerssen liepen twee belangrijke geplaveide wegen. Op de eerste plaats liep via Rothem, dwars door het dorp Meerssen, de weg van Maastricht naar Valkenburg. Daarnaast liep, eveneens vanuit Maastricht, door Weert en vervolgens tussen Bunde en Ulestraten door, de weg naar Mook via Sittard en Roermond.
In de periode 1850-1940 beperkten de ontwikkelingen zich tot het verharden en verbreden van een aantal wegen tussen de dorpen. Het aantal nieuw aangelegde wegen in de omgeving van Meerssen was zeer gering. Tussen 1866 en 1920 kwamen er nieuwe verbindingen tot stand tussen Meerssen en Waterval. Humkoven kreeg een aansluiting op de weg naar Sittard. Er kwam een weg tussen Weert en Bunde en tot slot werd een verbinding tot stand gebracht vanuit Kasen via Moorveld naar Geulle.
Pas na de tweede wereldoorlog onderging de streek rond Meerssen de meest ingrijpende wijziging door de aanleg van de autosnelweg Maastricht-Heerlen. Deze weg loopt dicht langs Rothem en vervolgens tussen de dorpen Meerssen en Bunde richting Heerlen.

4.2 Waterlopen

Binnen de huidige gemeente Meerssen werd in het jaar 1935 een belangrijk karwei afgerond. In het kader van de kanalisatie van de Maas werd in dat jaar de aanleg van het Julianakanaal voltooid. Het kanaal werd dichtbij de dorpen Bunde, Brommelen en Geulle gesitueerd.

4.3 Spoorlijnen en tramlijnen

In de tweede helft van de negentiende eeuw werd de bereikbaarheid van Meerssen en omgeving vergroot door de ontwikkelingen op het gebied van de spoorlijnen. Tussen 1846 en 1853 werd in opdracht van de Aken-Maastrichtsche Spoorweg Maatschappij de lijn Maastricht-Aken aangelegd. De lijn loopt vanuit Maastricht door het Maasdal naar Meerssen en vervolgens via Valkenburg, Schin op Geul en Simpelveld naar Aken. In 1865 kwam de spoorverbinding van Maastricht, via Sittard en Roermond, naar Venlo tot stand. Rond 1920 hadden de treinen stopplaatsen in de kern Meerssen, bij Rothem, Bunde en Hulsen. Meerssen en Bunde hebben nog steeds een station, waarbij het in landhuisstijl opgetrokken stationsgebouw van Meerssen, ontworpen door W. de Jong en door het rijk als spoorwegmonument gekwalificeerd, van uitstekende kwaliteit is.
De hoeveelheid bebouwing in de directe omgeving van de spoorlijnen en stations nam toe.
Vooral het dorp Bunde profiteerde van de verbeteringen in de infrastructuur. De boeren in het dorp hielden zich in de tweede helft van de negentiende eeuw al intensief bezig

met de fruitteelt. Er waren twee fruitveilingen. waarvan nu alleen nog de kistenloodsen zijn overgebleven. Daarnaast was er dichtbij Bunde, aan de Rijksweg in Weert, een bierbrouwerij gevestigd in het Hoolhuis. Beide bedrijfstakken waren gebaat bij goede vervoersmogelijkheden per spoor of via de weg.

5. De gemeente Meerssen

5.1 Meerssen

In het stroomgebied van de Geul is Meerssen één van de oudste nederzettingen. Een belangrijke periode voor deze streek was de Romeinse tijd. Opgravingen hebben overblijfselen van Romeinse nederzettingen aan het licht gebracht. Zo werden al in 1865 twee villa's, een badhuis en collecties marmeren beelden, glazen bekers en sieraden ontdekt. Ook de naam "Meerssen" vindt zijn oorsprong in de Romeinse tijd. "Meerssen" is afgeleid van de vroegere namen "Marsana" of "Marsna". "Marsana" kan duiden op de aanwezigheid van moerassen, een gevolg van de frequente overstromingen van de zijtakken van de Geul. "Marsna" zou wijzen op het turfkrijt, ofwel mergel, dat in de omgevingen van Meerssen als bouwmateriaal gewonnen werd.
Ook tijdens de middeleeuwen was de streek rond de kern Meerssen een belangrijk gebied. In het jaar 870 werd door Keizer Lotharius II, Karel de Kale en Lodewijk de Duitser het Verdrag van Meerssen gesloten. Voornaamste onderdeel van het verdrag was een nieuwe verdeling van hun gebieden. De orde der Benedictijnen, met name de Benedictijnenabdij van St. Remigius te Reims, kreeg in de tiende eeuw een groot deel van het toenmalige Meerssen in bezit. Vanuit Reims werd in Meerssen een proosdij gesticht. Door een aantal wonderen werd de religieuze betekenis van Meerssen versterkt. Vanaf de middeleeuwen tot op heden behield het dorp zijn functie als pelgrimsoord. De pelgrimage was vooral gericht op de veertiende eeuwse gothische basiliek, gelegen aan de Markt. In 1798 ging het kerkelijk bezit in particuliere handen over. De proosdij, het gebouw waaromheen de oude kern gegroeid was, werd afgebroken. De ervoor in de plaats gekomen zogenaamde tweede proosdij werd in 1935 afgebroken en door de nu nog bestaande derde proosdij vervangen.
Vanouds was Meerssen, evenals alle in de omgeving gesitueerde dorpen, gehuchten en buurtschappen, een plaats met een overheersend agrarisch karakter. Ook in de periode rond 1850 was dat nog het geval. In 1866 bedroeg het aantal inwoners van de toenmalige gemeente 2.500, waarvan het grootste gedeelte in de agrarische sector werkzaam was. Als direct gevolg van deze activiteiten lagen in Meerssen en omgeving in het jaar 1835 zeven molens. Ook na dit jaar werden nog enkele molens gebouwd. Eveneens in het jaar 1835 had Meerssen een destilleerderij en twee brouwerijen.
In 1840 werd in de al zeer oude volmolen in Weert de papierfabriek van de gebroeders Tielens gevestigd. De fabriek groeide enorm snel, in 1875 verschafte zij al aan meer dan honderd arbeiders werk. De oude molen groeide daardoor uit tot een groot fabrieckscomplex met diverse kantoorgebouwen en een portierswoning.
Rond 1900, het inwonertal van de toenmalige gemeente lag rond de 6.000, hadden zich al wat meer industrieën in Meerssen en omgeving gevestigd, bijvoorbeeld de ijzergieterij "De Kern" aan de Veeweg en industrieën die leer, schoenen, stenen en pannen produceerden. Daarnaast

was er een porceleinfabriek van Louis Regout.
Deze fabriek, de huidige Koninklijke Mosa b.v., lag tussen de kern Limmel en het station te Maastricht, een gebied dat in 1921 bij Maastricht werd gevoegd.
De zojuist genoemde industrieën hadden diverse redenen om zich in en rond de kern Meerssen te vestigen. De rivier de Geul leverde waterkracht en de grondstof rivierklei. Daarnaast was de nabijheid van een grote stad als Maastricht gunstig in verband met het vinden van de afzetmarkt en het aantrekken van arbeiders. Bovendien waren de spoorwegverbindingen vanuit Meerssen uitstekend.
In de loop van de twintigste eeuw ontwikkelde de kern Meerssen zich steeds meer tot woongemeente binnen een nog overwegend landelijke omgeving.
Bijna driekwart van de plaatselijke bevolking werkt buiten Meerssen. Naast een woonfunctie vervult Meerssen een functie op het gebied van de dienstverlenende activiteiten, in de vorm van winkels, onderwijs etc.

De ruimtelijke structuur van Meerssen is vrij duidelijk en doorzichtig.
De oude kern van het dorp, zoals die voor 1850 bestond, is gegroeid rond de basiliek en de proosdij. Daarnaast ontstond bebouwing langs de weg Maastricht-Valkenburg. Tussen 1850 en 1940 werd het bebouwde gebied iets groter. De groei vond voornamelijk in de richting van de spoorlijn Maastricht-Aken en het station en langs de weg naar Bunde plaats. Bovendien onderging de oude kern een uitbreiding in noordelijke richting. Een interessant element is overigens de aanwezigheid van een Joodse gemeenschap in het dorp. Heden ten dage leeft de herinnering hieraan voort in de in 1851 gebouwde synnagoge, gelegen aan de Keuleneyndestraat nr. 3, en in het Joodse Kerkhof aan de weg Maastricht-Meerssen.

De meest omvangrijke groei kende Meerssen na de tweede wereldoorlog. In het kader van een functie als woongemeente was uitbreiding van het aantal woningen noodzakelijk. Het dorp werd vooral uitgebreid in de richting van de snelweg E-9.

De gehuchten Raar en Rothem, respectievelijk ten oosten en ten zuid-westen van Meerssen gelegen, waren oorspronkelijk straatdorpen. Raar bestond uit bebouwing langs de weg van Meerssen naar Schimmert en Rothem lag langs de weg Maastricht-Meerssen. Na de tweede wereldoorlog nam de bebouwing langs de wegen naar Meerssen dusdanig toe dat de gehuchten in feite aan Meerssen zijn vastgegroeid.

5.2 Bunde

Ook in Bunde verdienden de mensen van oudsher hun brood in de agrarische sector. Daarnaast waren er twee fruitveilingen en de bierbrouwerij Hennekens. Hierdoor, en vanwege de uitstekende spoor- en wegverbindingen werd Bunde een centrum van goederenverkeer.

De nederzettingsstructuur van Bunde werd sterk beïnvloed

door een aantal oude geulen, waardoor de plattegrond voor 1850 het beeld van een aantal kruisende en parallel lopende straten vertoont. In het jaar 1868 telde de toenmalige gemeente 650 inwoners. De bebouwing was destijds voornamelijk geconcentreerd rond de kerk en langs de weg naar Meerssen. In de periode 1850-1920 was de uitbreiding van Bunde slechts van geringe omvang. De oude kern groeide enigszins in noordelijke richting. Daarnaast ontstond nieuwe bebouwing langs de weg naar het Julianakanaal. In 1909 bedroeg dat het inwonertal van de toenmalige gemeente 1.159. Pas na de tweede wereldoorlog maakte Bunde een periode van explosieve groei door. Er vonden op relatief grote schaal uitbreidingen plaats in de richting van de autosnelweg E-9, zodat de dorpen Bunde en Meerssen vrijwel aan elkaar zijn gegroeid.

Het gehucht Weert bestond voor 1850 uit enige bebouwing in lintvorm langs de weg van Maastricht naar Sittard. Daarin werd verandering gebracht door de vestiging van de Tielens papierfabriek in 1840, iets zuidelijker aan dezelfde weg. De bebouwing langs de weg bij de fabriek nam toe, evenals de grootte van het fabriekscomplex zelf. Daarnaast werden in de periode 1850-1920 wegen aangelegd in de richting van Bunde en in de richting van het Julianakanaal.
De gehuchten Kasen en Brommelen, iets ten noorden van Bunde gelegen, ontstonden als agrarische nederzettingen langs min of meer primitieve landwegen. Hun groei, zowel tussen 1850 en 1940 als na de tweede wereldoorlog, was gering van omvang en bracht geen wezenlijke veranderingen in de structuur.

5.3 Ulestraten

De kern Ulestraten is een voorbeeld van een nederzetting die ontstaan is rond een dries. Een dries was een open ruimte in gemeenschappelijk bezit van de omwonenden. Meestal waren de driesen begroeid met gras of bomen. Een vijver leverde drink- en bluswater. Deze open ruimtes werden gebruikt om vee te weiden. In het begin van de negentiende eeuw had de verspreiding van de bebouwing in het dorp een zeer langgerekte vorm aangenomen. Huizen en boerderijen lagen voornamelijk langs de weg van Meerssen naar Schimmert.
Rond 1850, het toenmalige Ulestraten had 810 inwoners, was in deze situatie nog maar zeer weinig verandering gekomen. De bebouwing langs de weg was dichter geworden en enige nieuwe bebouwing was ontstaan langs de weg van Ulestraten naar het gehucht Groot-Berghem.
Ook in de periode 1850-1920 onderging Ulestraten geen grote veranderingen en ontwikkelingen. Het aantal inwoners was in 1909 gestegen tot 934. Het bleef een agrarisch dorp, gespecialiseerd in de teelt van suikerbieten.
Na de tweede wereldoorlog groeide de kern vooral in noord-westelijke richting en in zuidelijke richting langs de weg naar Schietecoven en Meerssen.

Van de zuidelijk van Ulestraten gelegen gehuchten Schietecoven, Waterval en Humkoven maakte alleen de

laatstgenoemde in de periode 1850-1920 enige ontwikkeling vanwege nieuwe bebouwing langs de weg van Ulestraten naar Meerssen.

5.4 Geulle

Tot slot de kern Geulle, eveneens een agrarische nederzetting. Wat betreft nederzettingsstructuur is Geulle een voorbeeld van een nederzetting in het dal van de Maas. Het lage deel van het dal liep regelmatig onder water en bleef daarom in gebruik als grasland. Op de grenzen tussen deze lage gebieden en de hogere bouwlanden ontstonden de nederzettingen. Juist door die grensligging kregen veel nederzettingen waaronder ook Geulle, hun langgerekte vorm. De Tranchotkaart uit 1803-1820 laat deze situatie nog duidelijk zien. Het bouwland van het dorp (Geulder Veld) grensde direct aan de rivier. Ten oosten lag een broekgebied, dat als weiland werd gebruikt.
Opvallend is de geïsoleerde ligging van het kasteel Geulle, een zeventiende eeuws kasteel-complex waarvan slechts twee vleugels behouden zijn. De terreinen rond het kasteel raakten niet bebouwd, omdat de tot het huis behorende gronden niet werden opgesplitst en dus in één hand bleven.
Rond 1850, toen Geulle 1.000 inwoners had, waren er in de structuur en in de bebouwingsdichtheid van het dorp nauwelijks veranderingen opgetreden. Het inwonertal uit het jaar 1909 bedroeg 1084. In 1935 vond echter wel een ingrijpende wijziging plaats. Het Julianakanaal werd dwars door het Geulder Veld gegraven. Het oude dorp Geulle kwam daardoor geïsoleerd te liggen. Uitbreidingen ontstonden nu vooral tussen Hulsen en Oostbroek, waardoor in feite een nieuwe dorpskern Geulle groeide.

Zuidoostelijk van Geulle gelegen gehuchten als Hulsen, Oostbroek, Westbroek en Moorveld kenden in de periode tussen 1850 en 1940 nauwelijks enige ontwikkeling van betekenis. Na de aanleg van het Julianakanaal en in nog grotere mate na de tweede wereldoorlog groeiden kernen zoals Hulsen, Oost- en Westbroek en Moorveld, als gevolg van vanuit Geulle ontstane lintbebouwing, vast aan het dorp Geulle.

6. Conclusie

Ter afsluiting van de gemeentebeschrijving een aantal opmerkingen naar aanleiding van het verrichte veldwerk.

De geïnventariseerde objecten in de kern Meerssen kennen overwegend een sobere traditioneel-ambachtelijke architectuur en bevinden zich in de vorm van lintbebouwing vooral langs de grotere doorgaande wegen. De bebouwing langs deze wegen, met name in de richting Ulestraten (Humcoverstraat) en Raar (Lange Raarberg) vertoont verder van de kern afgelegen een steeds sterker agrarisch karakter. Villa-achtige woningbouw uit de jaren dertig bevindt zich aan de Houthemmerweg, de Parallelweg, een deel van de Kuileindestraat en aan de Stationstraat ten zuiden van de spoorwegovergang. Ook deze huizen kennen een sterk traditioneel-ambachtelijk karakter. Een belangrijk deel van de middenstandswoningen en herenhuizen in Meerssen uit de jaren twintig en dertig werd gebouwd door de aldaar wonende architect J. Bemelmans. Sociale woningbouw met een complex-achtig karakter is te vinden op de hoek Bunderstraat-Hoogveldweg. Het is het enige sociale woningbouwcomplex in de gemeente.

De objecten in Rothem hebben een traditioneel-ambachtelijk karakter waarvan de kwaliteit, met uitzondering van de H. Hart Kerk, laag is. De objecten liggen veelal in een aaneengesloten bebouwing. Enkel langs de Ambyerweg bevinden zich een aantal ruime twee onder een kap woningen die positief afwijken van het gemiddelde beeld in Rothem.

In Bunde heeft de bebouwing evenals in Meerssen een sober traditioneel-ambachtelijk aanzien. De bebouwing is voornamelijk geconcentreerd langs de grote doorgaande wegen. Opvallend is dat de Agneskerk in Bunde geen centrische invloed op de ontwikkeling van de ruimtelijke structuur heeft kunnen uitoefenen. De bebouwing ontwikkelde zich tijdens de geïnventariseerde periode met name in oostelijke richting naar de spoorlijn en langs de verbindingsweg met Meerssen.

Geulle bestaat uit twee kernen, van elkaar gescheiden door het in 1934 gereed gekomen Julianakanaal. Als gevolg van de aanleg van dit kanaal ligt de kern Geulle aan de Maas tamelijk geïsoleerd. Binnen Geulle aan de Maas vormt het kerkplein, dat vrijwel geheel omgeven wordt door bebouwing uit de periode 1850-1940 een gebied van bijzondere waarde.
De aanleg van het Julianakanaal heeft er ongetwijfeld toe bijgedragen dat de bebouwing, met name in de jaren dertig, zich grotendeels heeft ontwikkeld in Geulle, oostelijk van het Julianakanaal. Daar heeft de bebouwing zich met name ontwikkeld langs de doorgaande wegen in de vorm van lintbebouwing. Bovendien heeft langs deze wegen verdichting plaats gevonden.

Wat betreft Ulestraten geldt hetzelfde als voor de voornoemde kernen. Een bescheiden uitbreiding en

wegen. De architectuur wordt bepaald door het traditioneel-ambachtelijk karakter. In tegenstelling tot de andere kernen is het landelijk karakter in veel sterkere mate aanwezig.

In de talrijke kleine gehuchten als Humcoven, Raar, Schietecoven, Klein en Groot Berghem, Kazen, Moorveld, Snijdersberg, Hussenberg en Brommelen overweegt de landelijke bebouwing. Enige uitzondering is het gehucht Weert waar de papierfabriek een belangrijk industrieel accent vormt.

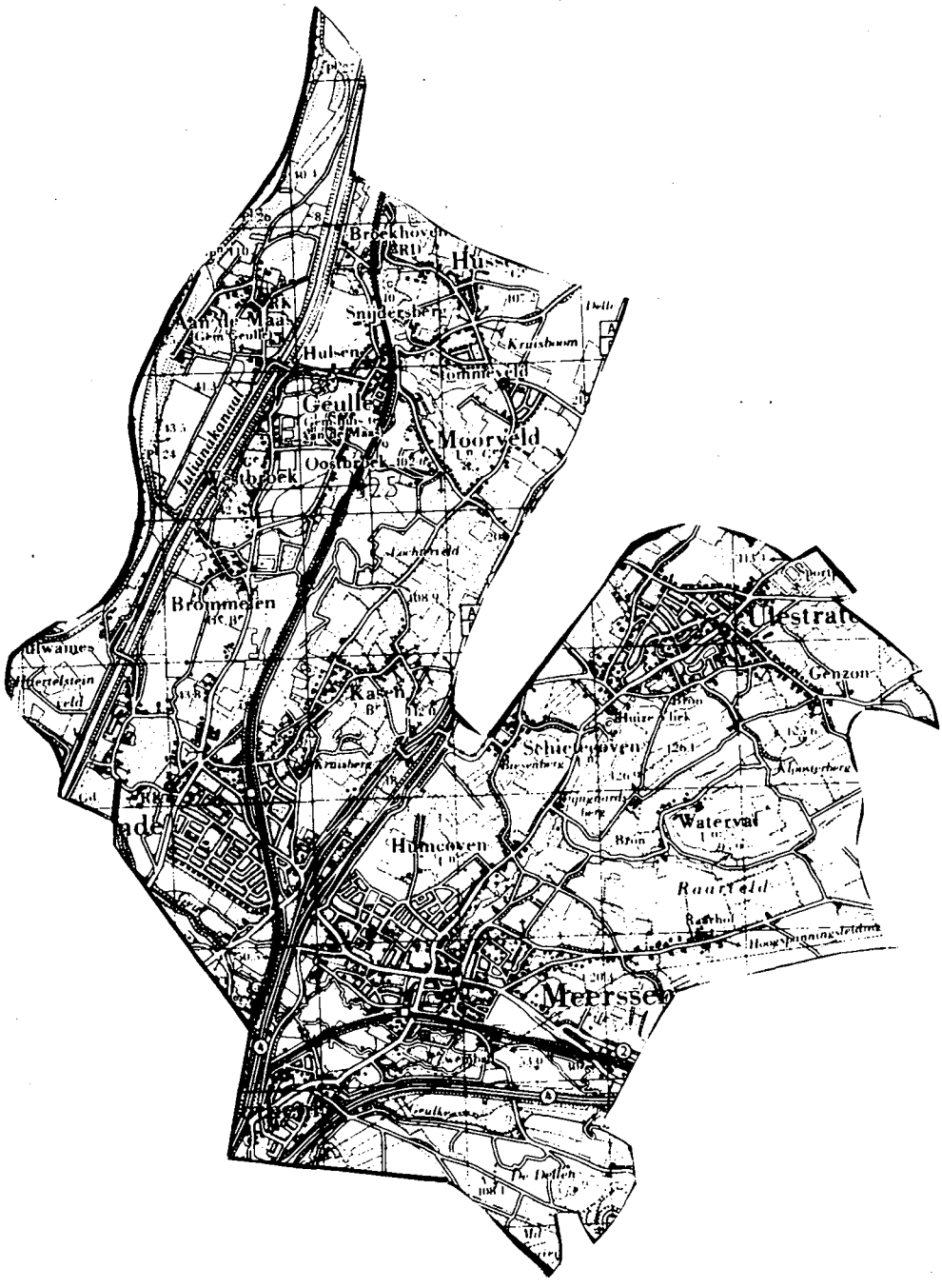
De ontwikkeling van de diverse kernen vond zoals gezegd met name langs de reeds voor 1850 bestaande wegen plaats. Naast een bescheiden uitbreiding is daarbij met name sprake van opvullingen. Nieuwe noemenswaardige ontwikkelingen hebben in genoemde periode nauwelijks plaats gevonden. Zelfs de aanleg van de spoorlijn Maastricht-Valkenburg heeft nauwelijks ruimtelijke consequenties met zich gebracht. Bijgevolg is het weergeven van een stedebouwkundige typologie in het geval van Meerssen overbodig.

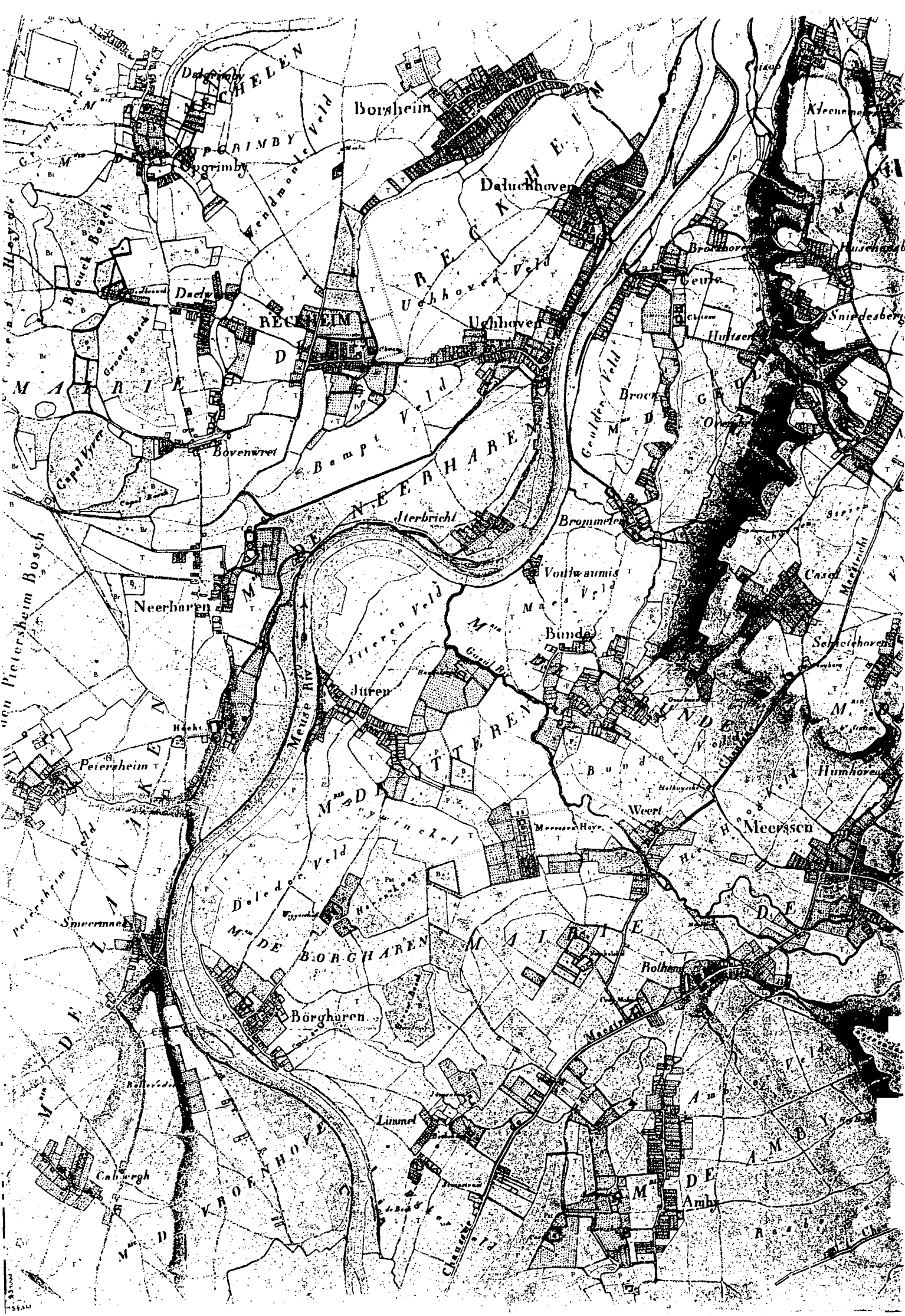
Literatuurlijst

1. R. Dijksterhuis, Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland. Historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw 1840-1940, Delft 1984.
2. Dorp en stad in Limburg, Zutphen 1981.
3. Gemeentegids Meerssen, Meerssen 1984.
4. Gids voor Meerssen en omgeving, Meerssen 1956
5. J. Kuyper, Gemeente-atlas van Limburg, Maasbree 1981.
6. Lijst van Nederlandse gemeenten, 's Gravenhage 1988.
7. Limburg in Vogelvlucht, Venlo/Leeuwarden.
8. Ph. van der Maelen, Dictionnaire géographique du Limbourg, Assen 1978.
9. Molens in Limburg. Bijlage, behorende bij het verslag over de toestand der waterstaatwerken C.A., onder beheer of toezicht van de provincie Limburg over het jaar 1957, Maastricht 1957.
10. Drs. R. Philips, "Enige notities omtrent de industriële ontwikkeling van Limburg in de negentiende eeuw", in Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg, Jaarboek Sociaal Historisch centrum voor Limburg III (1956) pp. 3-363.
11. Drs. J.F.R. Philips, Drs. J.C.G.M. Jansen, Drs. Th.J.A.H. Claessens, Geschiedenis van de landbouw in Limburg 1750-1914, Assen 1985.
12. J. Renes, De geschiedenis van het Zuid-Limburgse cultuurlandschap, Assen/Maastricht 1988.
13. Drs. H. Romers, De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938, Zutphen 1981.
14. Drs. J.C.J.M. Starmans, Inventarisatie industriële archeologie Limburg. Onroerende objecten, Maastricht 1988. Niet gepubliceerd.
15. Drs. A. Steegh, Kleine monumenten atlas van Nederland, Zutphen 1976.
16. Streekplan Zuid-Limburg. 3 Dln. S.L. 1987.
17. Structuurplan gemeente Meerssen, Maastricht 1976.
18. J.Th.M. de Win, Kastelen in Limburg, Hoensbroek 1975.

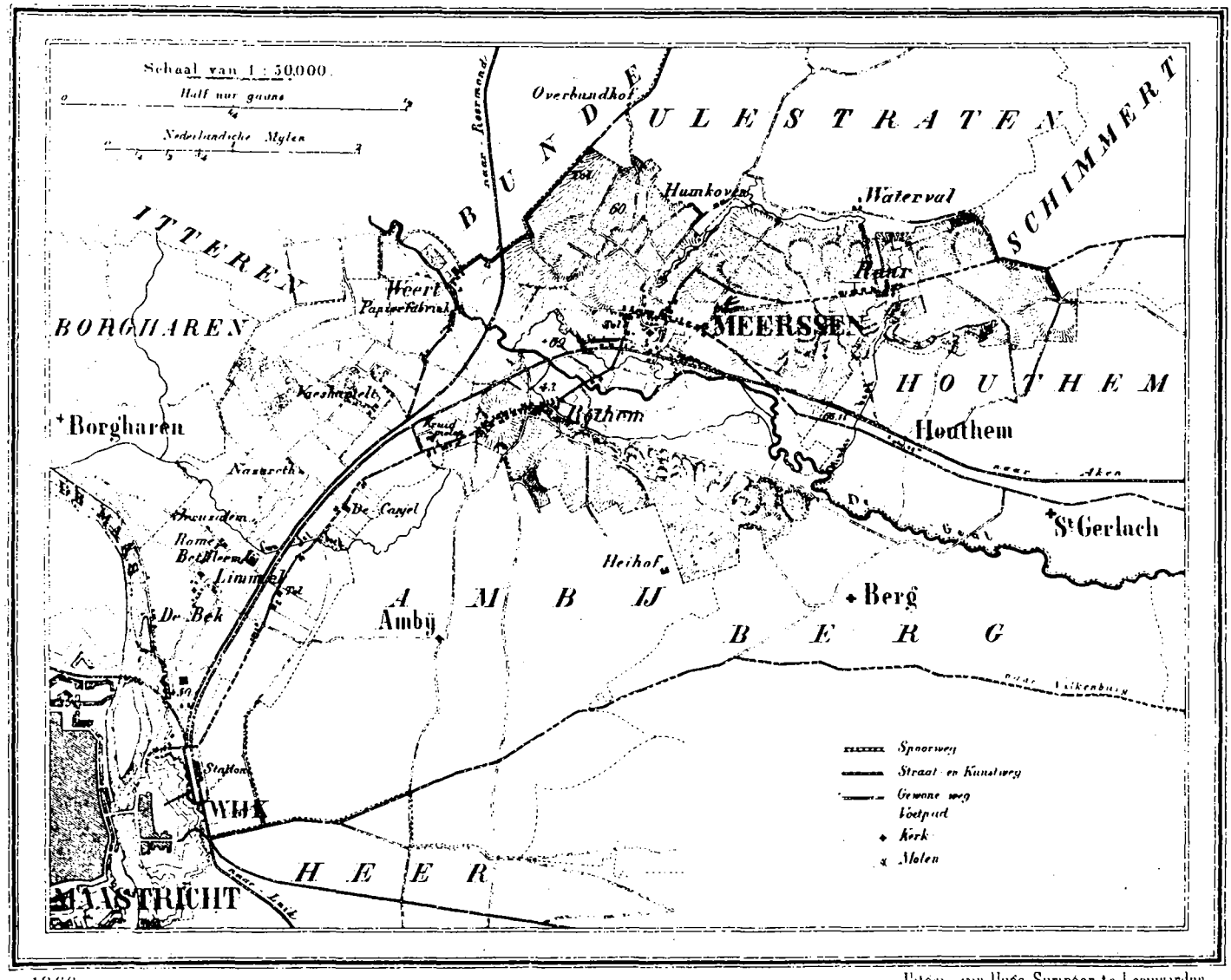
Kaartmateriaal

1. Tranchotkaart nr. 73 Rekem 1803-1820
   1:25.000
2. Kaarten uit J. Kuyper, Gemeente-atlas van Limburg
   - Meerssen 1866 1:50.000
   - Bunde 1868 1:25.000
   - Ulestraten 1866 1:25.000
   - Geulle 1867 1:37.000
3. Topografische kaart nr. 761 Bunde 1935
   1:25.000
   Topografische kaart nr. 762 Meerssen 1920
   1:25.000
4. Topografische kaarten gemeente Meerssen 1976
   1:25.000


Brockhoven
Snijdersberg
Hulsen
Geulle
Moorveld
Oostbroek
Jabunakanaal
Brommeren
Kasen
Schiedroven
Genzon
Waterval
Hunsroven
Raarveld
Meerssen

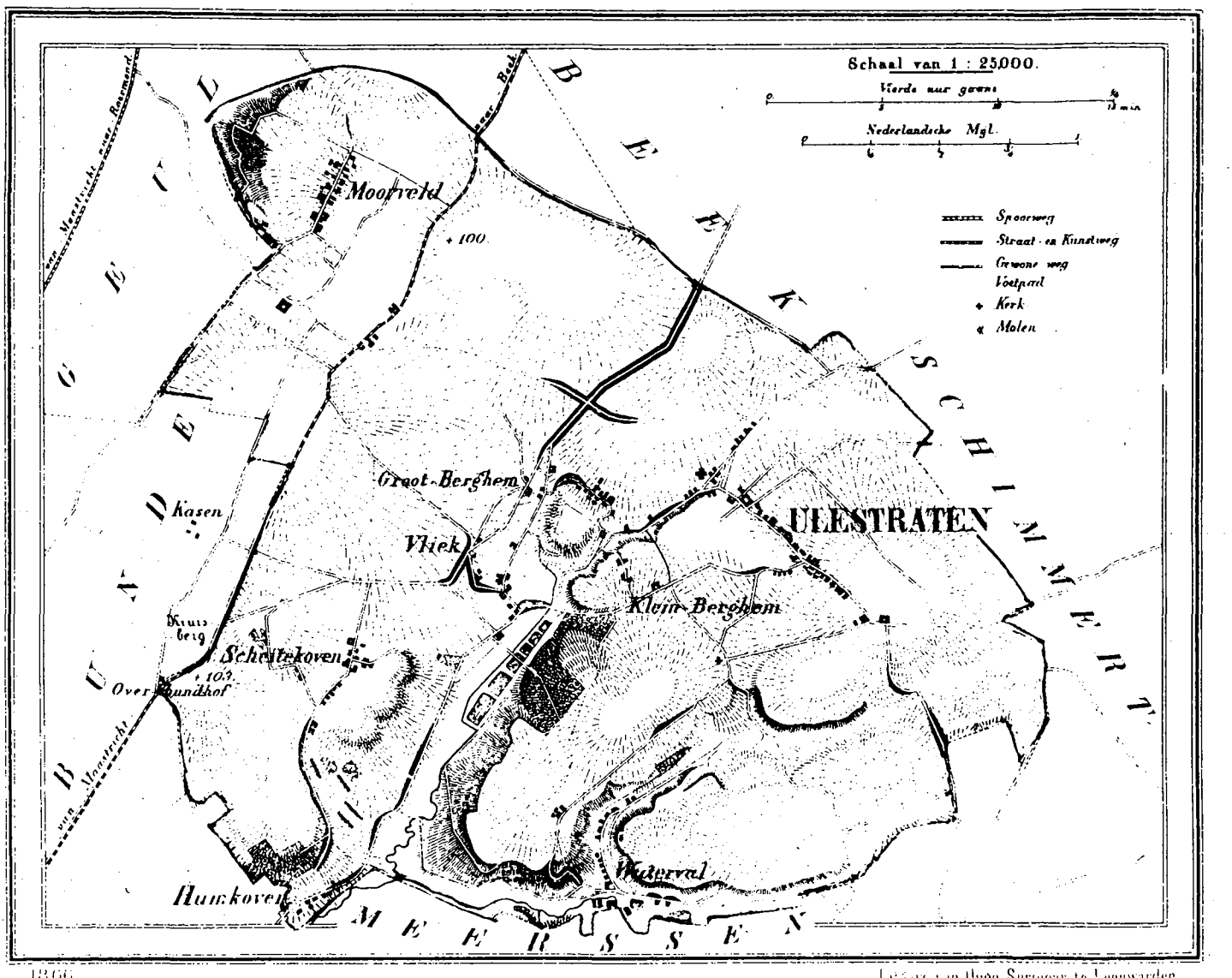

Borsheim
Dalenhoven
Uchhoven
Uchhoven Veld
Wendmonde Veld
Groote Bosch
Bovenwiel
Bempt Veld
Neerharen
Jterbricht
Brommeler
Vouwaumis
Bunde
Juren
Juren Veld
Meuse Riv.
Peterrheim
Peterrheim Veld
Weert
Meerssen
Meerssen Hoye
Dolder Veld
Smeermeer
Borgharen
Rothem
Limmel
Cabergh
Amby
Geule
Gouldern Veld
Broeckhoven
Huisenhoven
Sniedesberg
Casel
Schleichoven
Humhoven
Kleenemeer
Dalgrimby
Grimby
Bloeck Bosch
Daelwijk
Gepel Vwer
Mechtrichi
Chaussée
Maestricht

PROVINCIE LIMBURG. GEMEENTE MEERSSEN.



1866. *1443 Bunders. 2500 Inwoners.* Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden

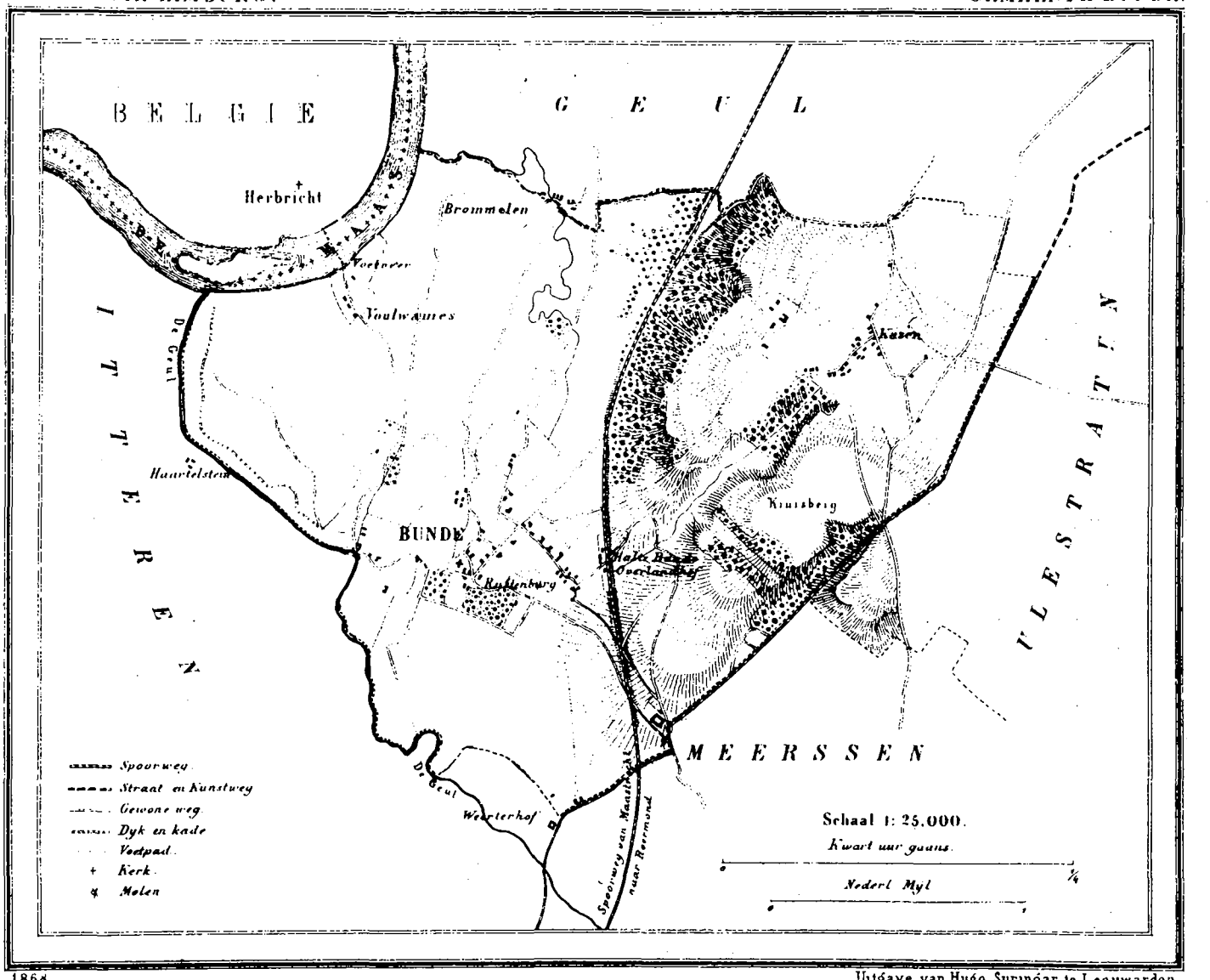
PROVINCIE LIMBURG. GEMEENTE ULESTRATEN.



1866. Lithogr. van Hugo Suringar te Leeuwarden

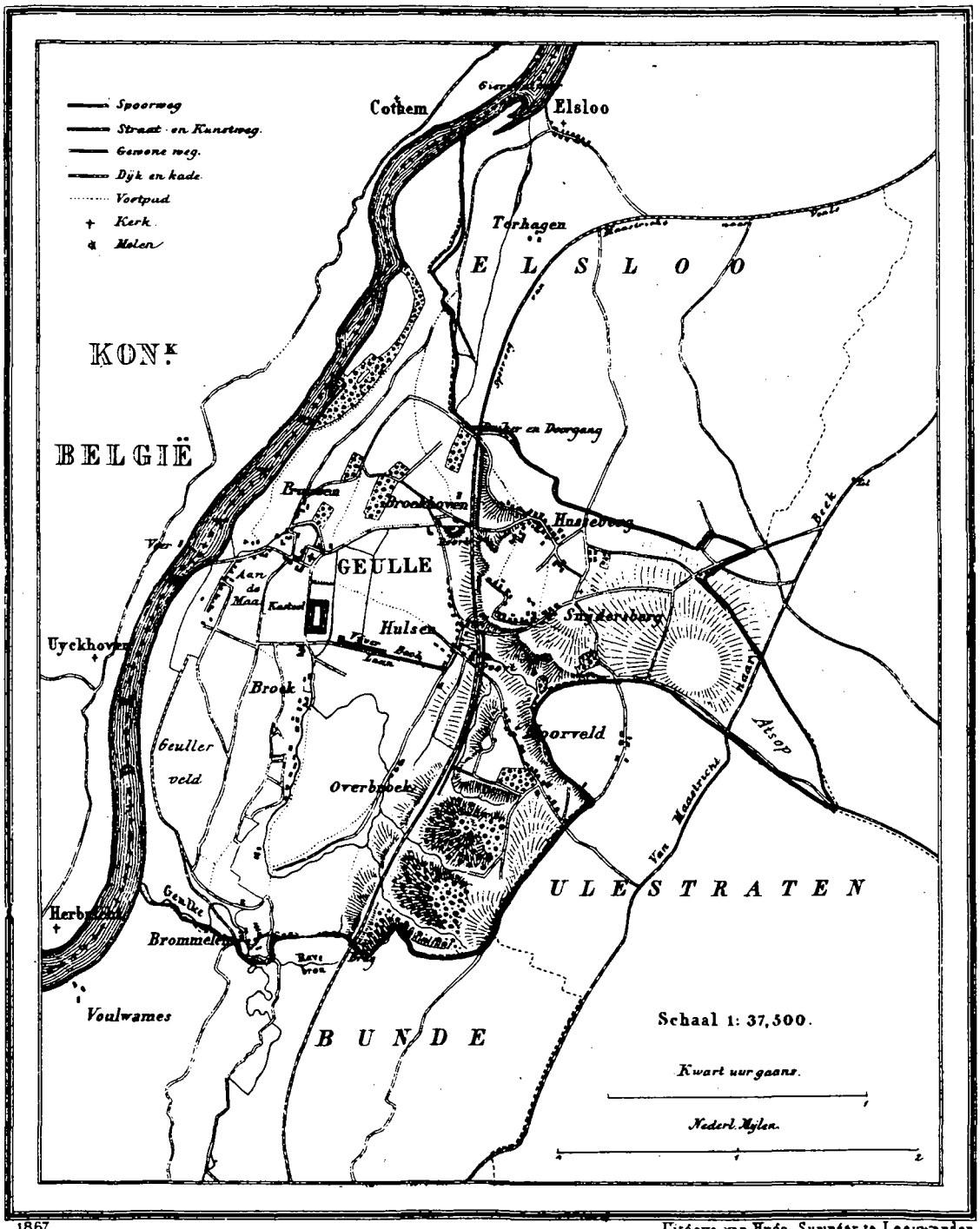
808 Bunders 810 Inwoners

PROVINCIE LIMBURG. GEMEENTE BUNDE.



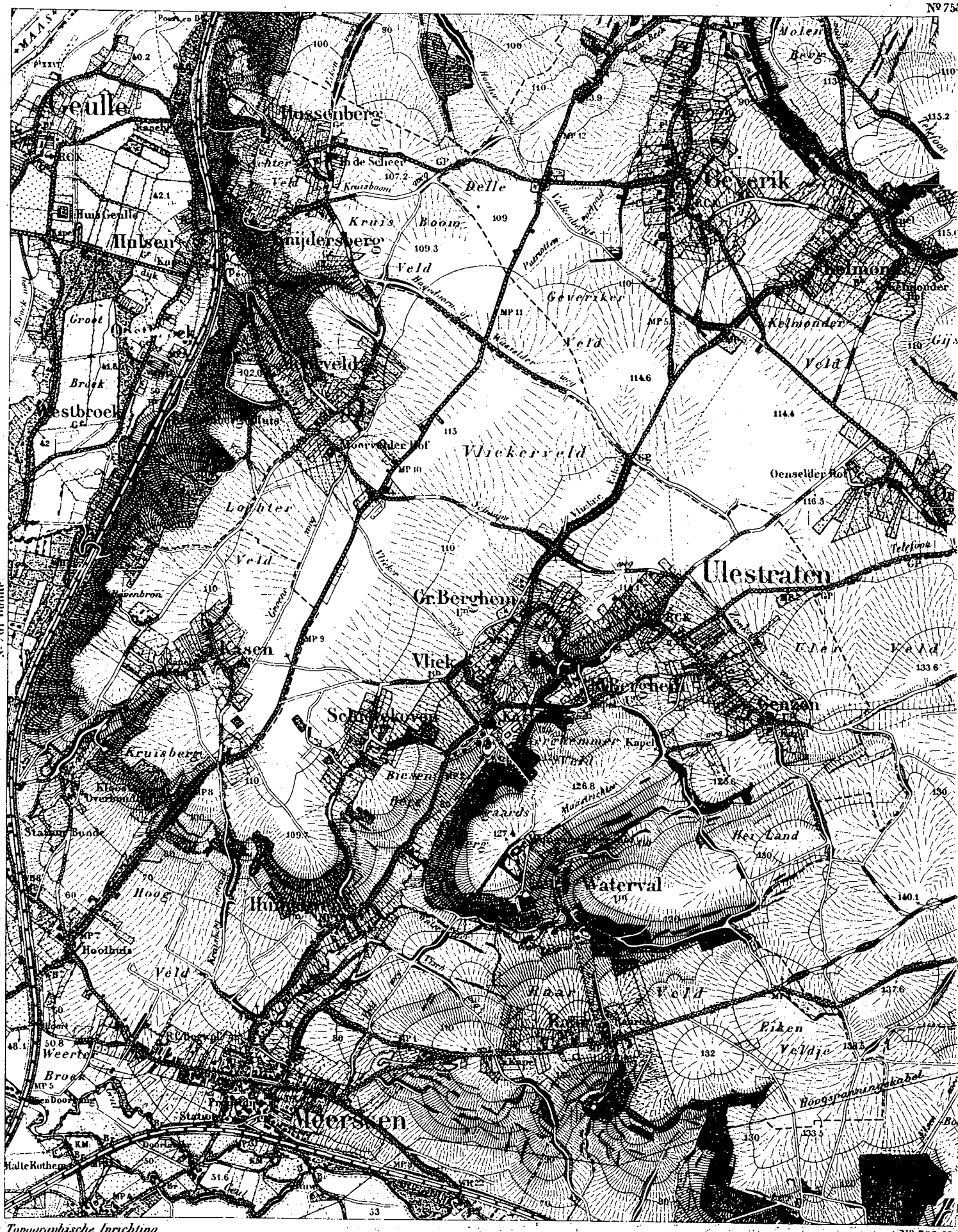
1868 Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden

528 Bunders 650 Inwoners.



1867. Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden.

685 Bunders. 1000 Inwoners.


Geulle
Hossenberg
Geverik
Hulsen
Smijdersberg
Kelmonder
Westbroek
Ulestraten
Gr. Berghem
Kasen
Vliek
Berghem
Genzen
Schinnekoven
Kruisberg
Waterval
Hoog
Meerssen
Vliekersveld
Oenselder Hof
Kelmonder Veld
Geverikker Veld
Lochter Veld
Klein Veld
Heer Land
Haar Veld
Eiken Veldje
Hoogspanningskabel
Station Bunde
Halte Rothem
Telefoon
Molen Berg
Kruisboom
Kruis Boom
Delle
Weerelder Weg
Vliekerweg
Groot Broek
Weerter Broek
Hoolhuis
Kapel
Kerk
Station
Doorlaat
Bunde
Vliekerbeek
Geverikerbeek
Kelmonderbeek
Weerterbeek
Kruisbeek
Hoogbron
Klein Overbunde
Hus Geulle
Poortje
Molenbeek
Valkenbergerpad
Patrolten
Heerdenweg
Kruisweg
Vliekerweg
Oenselderweg
Zandweg
Weerterweg
Kruisbeekweg
Molenweg
Telefoonweg
Spoorweg
Stoomtram
Hoofdtram of
Weerelder we

1

.E.

19.35.

25000.

er Hof.

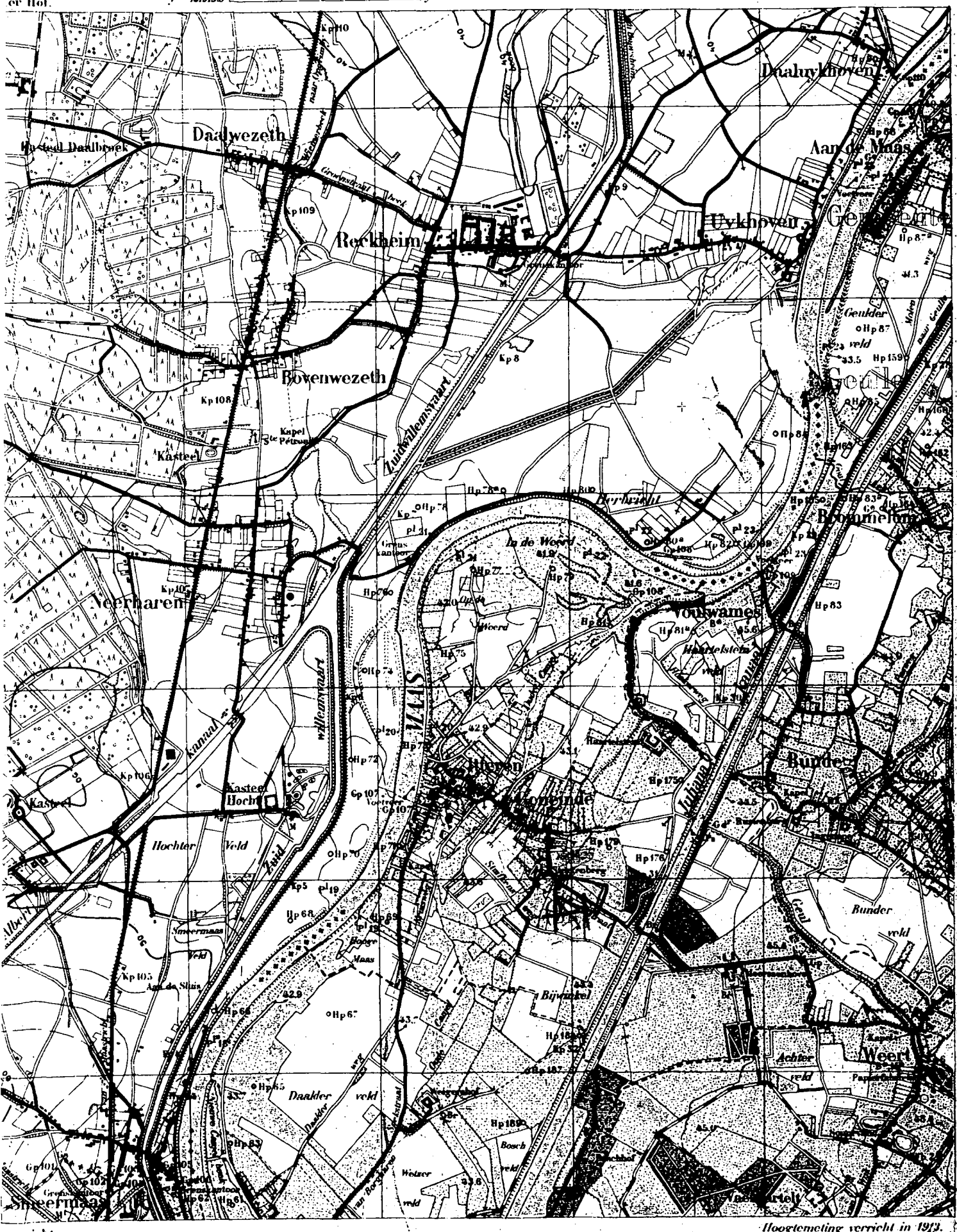
x = +14595.8
y = −135664.6

x = −24596.1
y = −135735.9

De coördinaten der hoeken van het blad zijn uitgedrukt in het stelsel der Rijksdriehoeksmeting.

x = +14552.7
y = −141915.0

x = −24553.2
y = −141984.4



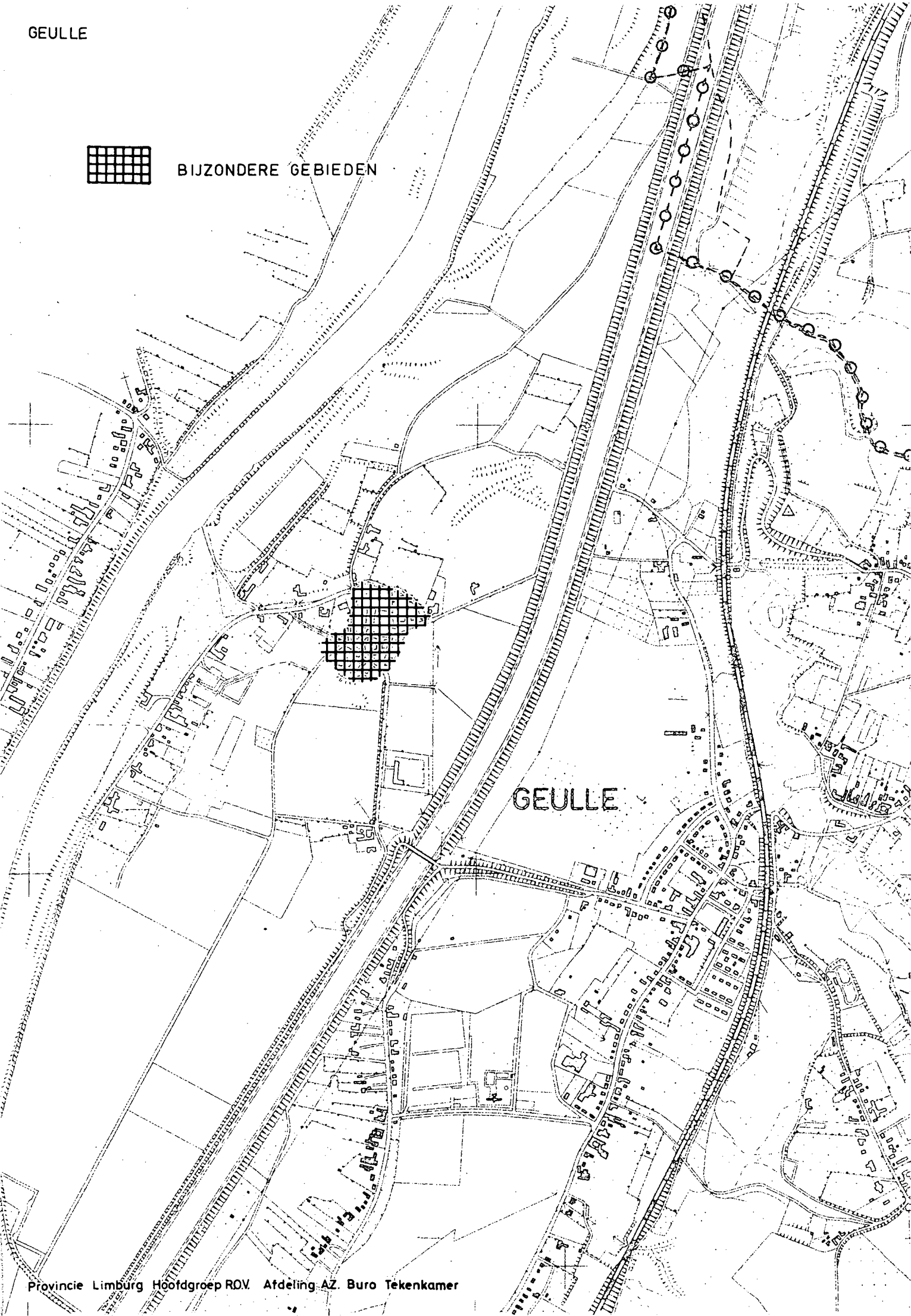
No. 72 Meerssen

aastricht.

5000 meter.

Hoogtemeting verricht in 1913.
Foto-litho.

GEULLE



Provincie Limburg Hoofdgroep R.O.V. Afdeling A.Z. Buro Tekenkamer