GEMEENTE WEERT

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 Weert, nederzettingen

6. Conclusies

Literatuurlijst

Kaartmateriaal

Gemeentebeschrijving Weert

1.1. Gemeente Weert
p.a. Beekstraat 54
6001 GJ Weert
Provincie Limburg
Inventarisatiegebied Limburgs Peelgebied
Aantal inwoners: 40.387 (1-1-1991)
Oppervlakte: 99,112 km2
Nederzettingen: Altweert, Altweerterheide, Biest, Boshoven, Boshoverbeek, Castert, Dijkerstraat, Hushoven, Kampershoek, Keent, Laar, Leuken, Moesdijk, Moesel, Swartbroek, Tungelroy, Vrakker, Weert.

1.2. De gemeente Weert behoort tot het inventarisatiegebied Limburgs Peelgebied. Haar westgrens valt deels samen met de provinciale grens tussen Limburg en Noord-Brabant en deels met de landsgrens tussen Nederland en België. In het noorden en oosten is Nederweert grensgemeente (eveneens inventarisatiegebied Limburgs Peelgebied). In het zuiden bevinden zich de gemeenten Stramproy en Hunsel (inventarisatiegebied Midden-Limburg). De Weertse gemeentegrenzen zijn in 1991 na een gemeentelijke herindeling tot stand gekomen.

2. Bodemgesteldheid

2.1. De bodem van de gemeente Weert heeft van oost naar west een maximale breedte van ongeveer 15 kilometer. In noord-zuidrichting strekt Weert zich over een lengte van ten hoogste 10 kilometer uit. Deze hele oppervlakte kan men naar bodemsoorten onderverdelen in een tweetal hoofdtypen: hogere en lagere zandgronden.
De hogere zandgronden vormen een patroon dat lijkt op een nucleus met daaromheen een onderbroken ring. De nucleus bevindt zich in het noordoosten en staat in verbinding met de hogere zandgronden langs de provinciale grens. Zuidelijk daarvan liggen een drietal hogere zandgrondgebieden die de contouren van het grote hogere zandgrondengebied op een afstand volgen. Zij worden van elkaar gescheiden door lagere zandgronden.
De hogere zandgronden kan men verder onderverdelen in wateroppervlakten, beekdalen, oud-bouwland, vlakkere stuifzandachtige gebieden en gebieden met stuifzandheuvels. De oud-bouwlanden bepalen hier het landschapsbeeld in sterke mate. Voor de hogere zandgronden geldt dat het reliëf in de richting van de gemeentegrenzen toeneemt. In het centrum liggen de oud-bouwlanden, dan volgen de vlakkere stuifzandachtige gebieden en tenslotte (o.a. ten westen van Tungelroy en langs het westelijke deel van de gemeentegrens) de stuifzandheuvels.
De lagere zandgronden bestaan uit aanzienlijke slenken en laagtes, een aantal arealen middellage zandgrond en een zeer kleine vlakkere opduiking. De slenken en laagtes concentreren zich in het zuiden en zuidoosten. Zij omgeven de oud-bouwlanden van Swartbroek en Tungelroy geheel. In het zuidoosten dringen de slenken en laagtes op tot aan de oud-bouwlanden. In het zuiden is het hoogteverschil minder groot, omdat de middellage zandgebieden de overgang tussen slenk en oud-bouwland vormen. In het noordwesten komen enkel nog middellage zandgebieden voor.
De gemeente Weert beschikt over grote bodemoppervlakten die uit oogpunt van natuurwaarden waardevol of zelfs zeer waardevol zijn. De zeer waardevolle gebieden vallen grotendeels samen met de vochtige laagtes, begroeid met broekbos en de stuifzandheuvels met naaldbos of heide.
Het grondgebied van de gemeente Weert bevindt zich tussen de 28 en 42 m +NAP en watert af in de richting van de Maas.

3. Bodemgebruik

Weert was tot in het tweede decennium van deze eeuw een plattelandsgemeente met enige locale nijverheid en de landbouw als voornaamste inkomstenbron. De stad bleef tot enkele jaren voor de tweede wereldoorlog opgesloten binnen haar dertiende eeuwse grachtenring, de huidige singels. Daarbuiten bevond zich wel enige bebouwing maar voor het overige kon men hier slechts akkers, bossen en grote oppervlakten woeste grond aantreffen.
Wanneer men de Topografische en Militaire Kaarten van het Koninkrijk der Nederlanden (1838-1857) erop naslaat, wordt de relevantie van bovenstaande karakteristiek onderstreept. Het stadje Weert lag midden in een uitgestrekt bouwlandgebied op hogere zandgrond. Vrijwel overal was het overgangsgebied naar de lager gelegen zandgronden ingericht met een smalle zoom sterk versnipperde percelen weiland.
Eenzelfde landschapsbeeld was aan te treffen op de hogere zandgronden rond Tungelroy en Swartbroek. Vooral het geheel met weilanden gevulde dal van de Tungelroysche Beek sprong hier sterk in het oog. In het lager gelegen gebied tussen Tungelroy/Swartbroek enerzijds en Weert/Keent/Het Heihuis anderzijds lagen zeer vochtige veengebieden als de Moesel Peel, de Koots Peel en de Roeventerpeel die zich uitstrekten tot aan de gemeentegrens. De lagere zandgronden in het noordwesten waren vooral met bos begroeid. Op het resterende bodemoppervlak was de heide het meest courante landschapstype.

Zandgronden zijn over het algemeen minder rijk aan humus en dus minder geschikt voor gewassen die veel vocht vereisen. Rogge en aardappels zijn hier de meest aangewezen producten. In de streek rond Weert, Nederweert en Meijel is de kwaliteit van de bodem echter iets rijker, hetgeen een ruimere keuze van gewassen mogelijk maakte en bovendien de aanleg van goed grasland bevorderde. Overigens moest steeds een gedeelte van de cultuurgronden tot grasland worden bestemd, omdat de bedrijven vanwege de mestvoorziening op de veestapel waren aangewezen. Het agrarisch bedrijf op de zandgrond was daarom vanouds een gemengd bedrijf. Weert in het bijzonder stond in de negentiende eeuw bekend om haar paardenmarkt en op de Brusselse markt gerichte kalvermesterij.
Weert wordt in de landbouwhistorische literatuur samen met Meijel, Helden, Maasbree, Roggel, Heijthuijsen, Stramproy en Nederweert tot de zuidelijke Peel gerekend. Omstreeks 1850 besloeg in deze regio de oppervlakte woeste grond 44% van het totaal, het bos 7,7%. Zeer grote complexen woeste grond trof men vooral aan in de gemeenten Helden, Nederweert, Weert en Heijthuijsen (samen ca. 15.000 ha). Het cultuurareaal in de zuidelijke Peel bleef mede daardoor beperkt tot 24% bouwland en 10,5% weiland.

Reeds in de Napoleontische tijd werden pogingen gedaan om de ontginning op gang te brengen, uitgaand van de bestaande situaties en rekening houdend met de reële mogelijkheden.

In 1807 bijvoorbeeld probeerde men de kleinschalige turfgraverijen aan deze projecten dienstbaar te maken. Zo vonden te Weert, Nederweert en Meijel afgravingen plaats met een totale oppervlakte van 1800-2000 ha. Het zand dat bij deze afgraving bloot kwam, was echter sterk onderhevig aan erosie door regen en afvalwater, zodat de afgegraven stukken van gemeentewege moesten worden bebost. Maar latere afgravingen vernielden deze bebossing snel.
Verder kon Weert profiteren van de in 1826 gereedgekomen Zuid-Willemsvaart. Aanvoer van meststoffen en bevloeiing van aangrenzende onvruchtbare zandgronden door middel van weteringen werd nu mogelijk. In Nederweert en later te Weert werden op die manier de eerste kunstmatig bevloeide weiden aangelegd. Het slibhoudende kanaalwater werd door middel van duikers en slootjes naar de onvruchtbare grond geleid. Dergelijke weteringen kwamen in Weert voor bij sluis 16.
Grotere ontginningsactiviteiten vonden in de tweede helft van de negentiende eeuw plaats. Moerassen werden drooggelegd, uitgestrekte heidevelden veranderden in cultuurland of werden systematisch bebost. In de zuidelijke Peel resulteerde dat in een toename van 2500 ha bos en bouwland en 300 ha meer weiland. De spaarzame landbouwoases groeiden zo geleidelijk uit tot een krans van landbouwdorpen, waarvan Weert het agrarische centrum was. Aangezien Weert over relatief meer mogelijkheden beschikte om behalve rogge ook veevoedergewassen als haver te telen, kon men in de gemeente Weert naar verhouding meer vee houden.

Een en ander resulteerde omstreeks 1925 in een sterk gewijzigd kaartbeeld. De oude bouwlanden rond Weert, Swartbroek en Tungelroy bleven goed herkenbaar, evenals de traditioneel kleine percelen weiland in het overgangsgebied naar de lagere zandgronden. Vooral in het gebied noordwestelijk van Boshoven en Vrakker was deze situatie het meest aanschouwelijk.
De lagere en hogere zandgronden in het noordwestelijke deel van de gemeente (tussen Zuid-Willemsvaart en de Eindhovense weg) vertoonden duidelijke sporen van ontginningsactiviteit. De hogere zandgronden langs de grens met Budel bestonden behalve uit zandverstuivingen en heide nu ook uit grote oppervlakten naaldhoutaanplant. Genoemde landschapstypen kwamen voor in een min of meer vaststaand patroon. Aan weerszijden van de provinciale grens aanzienlijke zandverstuivingen, dan op de hoogstgelegen plaatsen naaldhoutaanplant en tenslotte in het verder landinwaarts gelegen overgangsgebied naar de lagere zandgrond de heide. De Boshoverheide nam bijvoorbeeld de resterende ruimte tot aan de Zuid-Willemsvaart geheel in

beslag.

Het hier tussen oud-bouwland en heide c.q. naaldbos ingeklemde Russelsbroek kende inmiddels een afwisselend patroon van akkerland, weiland, naaldhoutaanplant en restanten woeste grond. Op de laagstgelegen delen waren weilanden ingericht; daaromheen groepeerden zich de akkers, afgewisseld met kleine percelen naaldhout.
In het zuidwestelijke deel van de gemeente Weert (globaal het gebied tussen Zuid-Willemsvaart en Maaseikerweg) scheidden smalle laagten de veel grotere arealen hogere zandgronden van elkaar. In 1925 waren de resultaten van de door Utrechtse boeren uitgevoerde ontginning Hollandia duidelijk zichtbaar. Hun activiteiten, die de grondslag vormden voor de kern Altweerterheide, transformeerden de Dijkerpeel, de Kruis- en Kalverpeel en een stuk van het Wijffelterbroek geleidelijk in een nieuw landbouwgebied. In 1925 waren deze werkzaamheden nog niet geheel voltooid. Langs de grens met België bijvoorbeeld bleef het Wijffelter Broek nog grotendeels begroeid met bos.
Het zuidoostelijke gebiedsdeel van de gemeente, tussen de oud-bouwlanden en de gemeentegrens met Stramproy en Hunsel, bestaat uit een groot areaal lagere zandgrond dat de hogere zandgronden van Tungelroy en Swartbroek geheel omsluit. Omstreeks 1925 waren de grote slenken en laagtes vooral in gebruik als weidegrond. Hier en daar bevonden zich enige akkers en nog niet in cultuur gebrachte bodem. Opmerkelijk was dat de Moezelpeel, Kootspeel en de Roeventerpeel onmiddellijk bezuiden Moesdijk nog steeds aanwezig waren. Loofbos trof men aan in de vochtige laagtes rond Swartbroek. De middellage zandgebieden die de overgang vormden met de hogere zandgronden in het centrum van de gemeente waren ingericht als akkerlandgebied. Het gedeelte waar zich nu de kern Altweerterheide bevindt, werd ca. 1925 aangeduid met "Karelke".
De twee resterende gebieden hogere zandgrond bestonden voor het overgrote deel uit bouwland. In Swartbroek was dat zeker het geval. In Tungelroy ging dat alleen op voor het gebied oostelijk van de Maaseikerweg. Het westelijke areaal stond bekend als de Tungelroysche Heide. Deze heide was omstreeks 1925 grotendeels beplant met naaldhout.

Tegen het licht van het voorafgaande herbergt een schets van het huidige bodemgebruik weinig verrassends. De arealen die in 1925 nog onontgonnen waren hebben bijna geheel een agrarische bestemming gekregen. De hogere zandgronden in het centrum van de gemeente bieden behalve aan de sterk uitgebreide kern en industriegebieden van Weert ook nog plaats aan oud-bouwlanden met akkers voorzien van randbebouwing.
Aan de periferie van dit gebied neemt het reliëf toe. Eerst volgen de oud-bouwlanden met velden voorzien van verspreide bebouwing rond Keent, Moesdijk, Boshoven en Laar. Dan de vlakkere stuifzanden van Dijkerstraat en Altweert. Zij zijn ingericht met kleinschalig landbouwgebied, kernen,

industriegebied en wat naaldbos. Deze stuifzanden staan wederom in verbinding met de hogere stuifzanden langs de provinciale grens. Dit gedeelte bestaat uit heide, naaldbos en grootschalig landbouwgebied.
De drie "eilanden" hogere zandgrond in het zuidelijke deel van de gemeente hebben verschillende samenstellende delen. Het militaire oefenterrein in het zuidwesten bestaat uit met naaldbos begroeide stuifzanden en vlakkere stuifzandachtige gebieden. Een oostelijke uitloper van het laatstgenoemde type is in gebruik als kleinschalig landbouwgebied.
De hogere zandgronden rond Tungelroy bestaan uit oud-bouwland, vlakkere stuifzandachtige gebieden en stuifzandheuvels. Hun respectievelijke bestemming luidt: velden met randbebouwing en kern c.q. industriegebied, kleinschalig landbouwgebied en naaldbos. Het gebied rond Swartbroek bestaat in zijn geheel uit oud-bouwland en is in gebruik als woon- c.q. industriegebied en als bouwland met randbebouwing.
De lagere zandgronden nemen zuidoostwaarts in hoogte af. Het militaire oefenterrein, Tungelroy en Swartbroek worden bijna geheel omsloten door laagtes met weilanden en broekbos. Voor de rest treft men slechts middellage zandgebieden aan die overwegend geschikt zijn voor grootschalige landbouw. Kleine arealen bieden plaats aan gemengde bosbegroeiing, gemengd bos- en landbouwgebied en een klein vochtig heide- en vengebied in de smalle strook tussen Zuid-Willemsvaart en de provinciale grens bij Budel-Dorplein.

In het gebied bezuiden de Zuid-Willemsvaart werd in de zeventiger jaren een aanvang gemaakt met de ruilverkaveling Weert-Stramproy.

4. Infrastructuur

4.1. Wegen

Wanneer men de Militaire en Topografische Kaarten uit het midden van de vorige eeuw in ogenschouw neemt, wordt al snel duidelijk dat Weert weliswaar over enkele belangrijke interlocale wegverbindingen beschikte, maar dat de kwaliteit van het wegennet het nodige te wensen overliet.
In het noordwestelijke deel van de gemeente, tussen Zuid-Willemsvaart en de huidige Eindhovenseweg, lagen in die tijd een drietal interlocale wegverbindingen. Op de eerste plaats de verbinding Weert-Maarheeze, een traject dat thans voor een deel samenvalt met de autoweg A2/E25 en Eindhovenseweg wordt genoemd. Deze weg verliet het stadje Weert in het noorden, liep tussen de kernen Hushoven en Boshoven door, passeerde de nederzettingen "Op den Dijk" en de "Maarhezer hutten" om vervolgens de provinciegrens te passeren. Dit traject, dat zich een weg baande door heide en bos, lag op een kunstmatige verhoging.
Datzelfde gold voor de verbinding Boshoven-Budel, hetgeen ook geïllustreerd wordt door de huidige benaming "Geuzendijk". Eveneens vanuit Boshoven liep een weg naar het Belgische plaatsje Lozen, via de Looser Heide. Deze liep op enige afstand min of meer parallel aan de Zuid-Willemsvaart.
In het gebiedsdeel bezuiden de Zuid-Willemsvaart beschikte men over verbindingen met Stramproy, Hunsel en in de richting Roermond. De eerstgenoemde, thans bekend als Maaseikerweg, verliet Weert in het oosten, takte in zuidelijke richting van de Maaspoort af en liep via Moesel en Keent westelijk van Tungelroy naar Stramproy. Ook deze weg lag gedeeltelijk op een kunstmatige verhoging.
Vanuit Swartbroek was de Hunselse kern Ell bereikbaar (Ittervoorterweg). De belangrijkste route was echter de weg naar Roermond. Ook deze verliet Weert in het oosten, volgde de Maaspoort en de Roermondseweg (N68) en passeerde de gemeentegrens even ten noorden van Swartbroek.
Het oude traject van de huidige Bocholterweg was overigens ook op de Topografische en Militaire Kaarten zichtbaar. Deze baande zich vanuit het zgn. Heihuis door het Wijffelterbroek een weg naar de grens met België.
De verbindingen met Nederweert liepen via kleine paden op de hogere zandgrondennucleus die aan de oostzijde van de gemeentegrens tot voorbij Nederweert reikt.
Op de Kuyperkaart van 1866 is zichtbaar dat men de twee voornaamste wegen van een verharding had voorzien. De weg naar Roermond in het zuidoosten, de route naar Maarheeze in het noorden. Aan de weg naar Roermond lag bij de oversteek van de Koots- en Roeventerpeel een tol.

In de periode tot 1925 werd het bestaande Weertse wegennet verder verhard en in de ontgonnen gebieden verder uitgebreid. Verhard waren in dat jaar: de Maaseikerweg naar Stramproy, een gedeelte van de Tungelerdorpstraat, de Ittervoorterweg vanaf de aftakking van de Roermondseweg door de kern Swartbroek tot aan de grens met Hunsel, het overgrote deel van de kades langs de Zuid-Willemsvaart, de hoofdwegen in de onmiddellijke nabijheid van het station, een gedeelte van de wegen langs de grachten, het traject Hoogpoort-Biest-Leuken en tenslotte de Boshoverweg, Rietstraat en Laarderweg die op deze wijze een verharde noordelijke ring rond de stad vormden.
De wegen in de ontginningsgebieden onderscheidden zich van de oudere verbindingen door hun rechtlijnige patroon: zoveel mogelijk evenwijdig lopende, rechte, onverharde routes met kleine, veelal dwars daarop geprojecteerde tussenverbindingen.

4.2. Waterlopen

De gemeente Weert heeft enkele belangrijke natuurlijke en kunstmatige waterlopen. De voornaamste natuurlijke waterloop is de Tungelroyse beek. Deze ontspringt in het vochtige westelijke grensgebied van Weert en vormt in feite de zuidgrens van de Zuidelijke Peel. De beek verzorgt de afwatering van de aangrenzende gemeenten in de richting van de Maas. Zij markeert bovendien tussen Tungelroy en Swartbroek de zuidelijke gemeentegrens van Weert.
De Weerterbeek was het rechtstreekse gevolg van de omgrachting van de stad. Toen Graaf Willem III van Horn (1264-1304) grachten rond de stad en het kasteel liet leggen, bleek de watertoevoer naar deze grachten problematisch te zijn. Om die reden werd in 1296 in het Belgische Bocholt een aftakking van de Aa-beek gemaakt, hetgeen resulteerde in de Weerter- of Bocholterbeek. De bovenloop van deze beek is echter buiten gebruik geraakt en zelfs gedeeltelijk verdwenen.
Dat het afwateren van de lagere gebiedsdelen problematisch was blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat er in 1925 nog diverse vennen op de topografische kaarten voorkwamen, b.v. de Kruispeel, de Moezelpeel, de Kootspeel en de Roeventerpeel. De drie laatstgenoemden zijn zelfs tot op de dag van vandaag grotendeels intact gebleven.
Weerts belangrijkste kunstmatige waterloop is uiteraard de Zuid-Willemsvaart. Dit 130 kilometer lange kanaal tussen Maastricht en Den Bosch kwam in 1826 gereed. Het werd gegraven om het Luikse industriegebied met de havens in het handeldrijvende westen te verbinden. Tot in Nederweert volgde men het traject van het in de Napoleontische tijd geplande Canal du Nord (dit Canal du Nord had de Schelde met de Rijn moeten verbinden, maar werd nooit gerealiseerd). Het kanaal doorsnijdt het hele gemeentelijke grondgebied van west naar oost en raakt als het ware de noordelijke punt van de oude stad.

Deze Zuid-Willemsvaart oefende grote invloed uit op de bebouwde omgeving. Er ontwikkelde zich een infrastructuur van bruggen, sluizen en andersoortige waterbouwkundige kunstwerken. De wetering bij sluis 16 met bijbehorende duikers etc. is reeds hiervoor ter sprake gebracht.
De sluis zelf stamt in haar huidige vorm uit 1934. In dat jaar werd na het gereedkomen van het Kanaal Wessem-Nederweert de oude sluis met ophaalbrug verbeterd en gemoderniseerd, terwijl de ophaalbrug door een hoge vaste brug werd vervangen. Hierdoor werden de brugwachterswoningen meer aan het oog onttrokken.
De Beekpoorterbrug uit 1858 werd in 1913 vervangen door een draaibrug, die in een later stadium verbreed werd. De bijbehorende brugwachterswoning werd in 1968 gesloopt. In 1917 verrees er een kolenoverlaadinrichting tussen sluis 16 en de spoorbrug. De eerste, draaibare spoorweg over de Zuid-Willemsvaart uit 1879 werd in 1913 vervangen door een vaste hoogbrug, die in mei 1940 werd opgeblazen.
De Zuid-Willemsvaart kreeg vlak voor de tweede wereldoorlog ook een militaire functie. Het kanaal maakte namelijk deel uit van de zgn. Peel-Raamstelling. Deze stelling was bedoeld om te fungeren als tweede verdedigingslinie na het doorbreken van de Maaslinie. De Peel-Raamstelling volgde de moerassen van de Peel en ten noorden daarvan het riviertje de Raam, dat bij Grave in de Maas stroomt. De stelling volgde de Zuid-Willemsvaart tot Budel-Dorplein, om precies te zijn tot aan het zgn. Ringselven. Aan de westzijde van de stelling werden betonnen kazematten gelegd, maar omdat de linie achter het Ringselven niet op Belgisch grondgebied doorliep, werd een ideale oversteekplaats voor de Duitse troepen gecreëerd.
De kunstmatig tot stand gekomen waterplas "De IJzeren Man" was een rechtstreeks gevolg van de aanleg van de verhoogde spoordijk onder het traject Weert-Eindhoven uit 1913. Tussen 1910 en 1913 werd hier en bij de Tranchée op de Boshoverheide voor dit doel zand afgegraven. Het recreatiegebied de IJzeren Man werd genoemd naar de tijdens de werkzaamheden ingezette graafmachine. De aldus ontstane waterplas werd door enkele vooraanstaande Weertenaren ingericht als zwembad, uitgebreid met een speeltuin, houten restaurant met veranda, zweefbaan, etc. Het recreatiecentrum werd geopend in 1920. Later werd de exploitatie overgenomen door de gemeente.

4.3. Spoorwegen en tramlijnen

Sedert 1879 lag Weert aan de spoorwegverbinding Antwerpen-Roermond-Mönchen Gladbach van de Belgische maatschappij "Grand Central Belge". Het station van de GCB lag aan de huidige Parallelweg, tegenover de Wilhelminastraat. Na 1918 werd het traject van Weert tot Mol in België vervangen door een busdienst.

In 1913 kwam de aanleg van de spoorlijn Eindhoven-Weert gereed. Vanwege de overbrugging van de Zuid-Willemsvaart kwam de spoorlijn enige meters boven het maaiveld te liggen en de spoordijk werd voortgezet tot voorbij de stad. Hieraan heeft Weert zijn hoog spoor met het viaduct voor de Stationsstraat te danken. De perrons en bijbehorende gebouwen met overkapping lopen tot boven dit viaduct. Het ontvangstgebouw van Ir. G. van Heukelom is als vrijstaand element ontworpen en links van de as van de Stationsstraat geplaatst. Vanwege het grote niveauverschil tussen straat en perron is vanaf het perron alleen de toren van het ontvangstgebouw zichtbaar. Het perron is via een traptunnel verbonden met het ontvangstgebouw.
Deze spoorlijn kwam tot stand op initiatief van minister Louis Regout van Waterstaat. De lijn moest functioneren als schakel tussen de Zuid-Limburgse mijnstreek en het westen van Nederland.
Sedert 18 januari 1910 kon men per stoomtram vanuit Weert via Stramproy, Molenbeersel en Kinrooi, Maaseik bereiken. Het Nederlandse deel van het traject was eigendom van Weert en Stramproy, terwijl de exploitatie in handen was van de "N.V. tot Uitbating van den Buurtspoorweg Maeseyck-Weert en Uitbreiding", die de lijn met doorgaande trams bereed. Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog kwam aan de exploitatie een einde. Een locomotief en enig materieel bleef op Nederlandse bodem. Het Nederlands-Limburgse personeel onderhield hiermee de dienst tot Molenbeersel, totdat de machine het in 1934 begaf.
Deze tram volgde te Weert vanaf het havenbassin aan de Zuid-Willemsvaart de singels tegen de richting van de klok in, passeerde vervolgens de Maaspoort en volgde de Maaseikerweg tot aan de gemeentegrens met Stramproy.

5. Middelen van bestaan

Weert werd eigenlijk pas in 1913, met de opening van de spoorlijn Eindhoven-Weert, uit haar isolement verlost. De stad kreeg daarmee een rechtstreekse verbinding met het centrum van het land. De toekomstperspectieven werden nog enige tijd geremd door de eerste wereldoorlog, maar daarna begint een geleidelijke industriële opleving. Rond 1930 was de agrarische bedrijfstak nog de grootste, maar naderhand werd zij door de nijverheid voorbijgestreefd.
Aan het begin van de hier onderzochte periode beschikte Weert over een veertiental vormen van nijverheid. Het aantal mensen dat daarmee de kost verdiende was relatief gering.

Weerts nijverheid in 1866

	aantal	aantal werknemers
Azijnfabriek	1	
Boekdrukkerij en -binderij	1	6
Bierbrouwerij	5	
Hoedenfabriek	1	
Leerlooierij	8	7
Linnen- en pellenfabriek	1	17
Molens	8	6
Orgelmakerij	2	3
Pannenbakkerij	2	12
Pijpenfabriek	1	9
Steenbakkerij	1	4
Siroopmakerij	4	-
Zeepziederij	1	
Zoutziederij	2	

In de periode 1870 - 1900 werden diverse nog bestaande bedrijven opgericht. Vanaf 1900 (het jaar waarin in Weert een Kamer van Koophandel werd gevestigd) ontwikkelden deze bedrijven zich in een verhoogd tempo, kwamen er nieuwe bedrijfstakken bij, terwijl andere verdwenen. De belangrijkste bedrijfstakken komen in het hiernavolgende aan de orde.

Coöperatieve Zuivelfabricage, exportslagerijen

In 1892 werd te Tungelroy Limburgs eerste coöperatieve zuivelfabriek met handkrachtcentrifuge in gebruik genomen. De initiator, J.J.C. Ament, stond op deze manier aan de wieg van de belangrijkste vooruitgang op veeteeltgebied rond de eeuwwisseling. De verkoop van zelf-gekarnde boter werd voor de Limburgse boeren een steeds belangrijker bron van inkomsten. Door de productie in eigen hand te houden, waren zij in staat de prijs van hun product zelf te bepalen. Dit voorbeeld kreeg al spoedig navolging en in 1900 telde Weert een achttal coöperatieve zuivelfabrieken.

In hetzelfde licht moet men de stichting van diverse exportslagerijen bezien.

Bosbouw

In de negentiende eeuw begon men met de dennenaanplant op de uitgestrekte heidevelden. Het hout werd gebruikt voor het stutten van mijngangen en huizenbouw. Daarom legden particulieren op goedkoop van de gemeente overgenomen heide- en zandgronden dergelijke dennebossen aan, bijvoorbeeld langs de provinciale grens, de Zuid-Willemsvaart en op de Tungelroyse Heide. Op de lagere gronden werden veel populieren geplant voor de fabricage van klompen, lucifers, papier, etc.

Meelfabricage

De N.V. Meelfabriek "Weert", voorheen Gebrs. van de Venne, vond zijn oorsprong in Echt. Landbouwer/koster Herman van de Venne, sedert 1828 woonachtig te Echt, huwde hier na verloop van tijd de molenaarsdochter Catharina Meuwissen. Omstreeks 1850 bouwde hij hier een oliemolen, die in 1858 werd uitgebreid met een graanmaalderij. Dat was de oorsprong van de bloemfabricage. Het bedrijf had een stoommachine van 20-25 pk.
In 1872 droeg Herman de stoommeel- en oliemolen over aan zijn zoons Frans en Theodoor voor een bedrag van fl.13.750,=. Een derde zoon, Jan, dreef een margarinefabriek in het Belgische Bree. Tussen de broers bleef evenwel een nauw contact bestaan. In onderlinge samenwerking besloten zij in 1887 tot de aankoop van een reeds bestaande graanmolen te St.Truiden, met het doel ook in België een afzetgebied te krijgen. De bedrijfsleiding schoot echter tekort, waardoor men in 1893 besloot het bedrijf te sluiten. De voor die tijd zeer moderne stalen walsen werden overgebracht naar Echt, hetgeen een capaciteit van 20 ton meel per etmaal garandeerde. De inmiddels in België opgebouwde klantenkring werd nu vanuit Echt bediend, totdat België een invoerrecht op meel ging heffen. Dit verlies poogde men te compenseren door het bedrijf te Echt uit te breiden.
Daarbij traden de nadelen van de voor een molen minder gunstige situering van Echt aan het daglicht. Het grondstoffentransport per trein was veel duurder dan per schip, hetgeen de concurrentiepositie van de molen aanmerkelijk verzwakte. Uiteindelijk besloot men de molen te Echt te handhaven en in Weert een geheel nieuwe meelfabriek te bouwen. Op dat moment droegen Frans en Theodoor het bedrijf over aan hun respectievelijke zoons Jules en Jean van de Venne.

Weert bood tal van voordelen. De situering aan de Zuid-Willemsvaart maakte een grondstofaanvoer (m.n. tarwe) vanuit de zeehavens Rotterdam en Antwerpen mogelijk. Bij van de Venne werd dan ook bijna uitsluitend buitenlandse tarwe vermalen, afkomstig uit de Verenigde Staten, Argentinië, Canada, Hongarije, Roemenië en Rusland. Weert beschikte via de Zuid-Willemsvaart ook over een rechtstreekse verbinding met het Belgische kanalenstelsel.

Destijds lag over de grens een gunstig afzetgebied voor de restproducten van de bloemmolen: gries, fijne en groeve tarwebastdeeltjes (veevoer). Een derde voordeel was Weerts gunstige ligging in een uitgestrekt landbouwgebied, dat na eeuwenlange armoede omstreeks 1900 een betere tijd tegemoet ging. Toen de meelfabriek van de Venne in Weert werd geopend was de Zuidelijke Peel als landbouwgebied in volle opkomst.
Tot 1913 werden de ondernemingen te Echt en Weert gecombineerd geleid door Jean en Jules van de Venne. Daarna ging elk zijn eigen weg.
Het Weerter bedrijf onder leiding van Jean van de Venne ontwikkelde zich het voorspoedigst. In 1907, een jaar na de opening, was de fabriek reeds te klein. Er moest een ruimte bijgebouwd worden voor het zuiveren van de aangeleverde tarwe. In de jaren daarna werden voortdurend verbeteringen aangebracht. De modernisering van het machinepark werd uitgevoerd door de firma's Luther en MIAG te Braunschweig. De bloemmolen te Weert had in 1906 een capaciteit van 40 ton per etmaal. Deze werd opgevoerd tot 60 ton in 1910 en tot 80 ton in 1921. De in 1906 geïnstalleerde 200 pk stoommachine van Belgisch fabrikaat werd in 1916 vernieuwd. In 1906 verzorgden 6 voerlieden met 12 paarden met tweewielige Brabantse karren voor het transport van de fabriek, in 1913 kwamen er vierwielige wagens. In 1926 kwam de eerste vrachtauto in gebruik.
De in 1906 opgerichte N.V. stond onder directie van Jean van de Venne, later gesteund door adjunct-directeur E.M. Russel. President-commissaris was Frans van de Venne, een oom van Jean, later opgevolgd door J.M.A. Meuwissen.

Brouwerijen

Weert telde in 1866 vijf brouwerijen, in 1913 nog maar drie. Tussen 1900 en 1913 deed zich in het brouwerswezen namelijk een concentratietendens voor, waardoor de onbetekenende bedrijven liquideerden en een aantal met grotere existentiekracht overbleef. Ook nam hierdoor het aantal grotere bedrijven met betere outillage toe. Hierin trad naderhand opnieuw selectie op, zodat slechts een klein aantal bedrijven in Midden- en Noord-Limburg in werking bleef.

Een van deze was de N.V. Wertha Bierbrouwerij te Weert. Deze kwam voort uit de brouwerij De Ster van de Fa. Coolen&Co. Vanaf 1909, met J. Matthijsen en C. Janssens aan het hoofd, vergrootte men het afzetgebied door overname van brouwerijen in Beesel, Stevensweert, Swalmen, Thorn en Wessem. In 1934 besloot men tot een fusie met bierbrouwerij Oranjeboom te Rotterdam.

Pijpenfabricage

Pijpenfabriek Trumm-Bergmans vervaardigde kleipijpen in een kleipijpoven van ca. 1856, die tot 1931 in gebruik bleef. Deze oven uit baksteen en chamotte is thans een gemeentelijk monument.

Vleeswarenfabricage

De vleeswarenfabriek LIMCO werd in 1928 opgericht en maakte later deel uit van Coveco. De oudste LIMCO-gebouwen aan de Molenveldstraat zijn gesloopt.

Blikwaren

In 1897 werd op de hoek van de Kromstraat/Paradijsstraat de blikwarenfabriek J.H. Grein & Zn. gesticht.

Turfvezel

Turfvezel (de laag tussen grauw- en zwartveen) werd niet op grote schaal geproduceerd. Deze grondstof raakte omstreeks 1885 meer in de belangstelling toen door de Fransman Béraud te Weert een fabriek werd opgericht ter vervaardiging van bukskinstoffen uit wol en turfvezel. Béraud hield zijn fabricagemethode strikt geheim. Het eindproduct noemde hij Béraudine. Het stof had een bruine kleur en bestond voor 2/3 deel uit wol en 1/3 uit turfvezel.
Het bedrijf werkte vanaf 1886 onder de naam Fa. V. Moris & Co. verder, maar pas in 1897 ging het geheel over in de handen van de gelijknamige Franse oud-militair. Deze stapte over op de productie van verbandwatten voor het Franse leger, echter zonder veel succes. Fabrieksbaas Cuypers nam het roer over en fabriceerde uit turfvezel matten en isolatiekoord.

Tricotage

In 1920 werd aan de Louis Regoutstraat de tricotagefabriek Frans Beeren & Zn in gebruik genomen.

Zinkfabricage

De Belgische Fa. Sépulchre & Co. kocht in 1891 voor de zinkfabricage onder Budel en Weert grote arealen woeste grond. Een aparte vestiging is er in Weert waarschijnlijk niet geweest.

Metaalindustrie

Te Weert begon de activiteit in de metaalindustrie pas na 1900. In 1902 werd de stoombasculefabriek Vaessen & Co. opgericht. In 1906 werd de N.V. Weerter Scheepsbouwmaatschappij gesticht, werkend met 35 arbeiders en zich toeleggend op de bouw van rivierschepen. In 1912 volgde de N.V. IJzergieterij Weert met 30 arbeiders, benevens 2 gasmotoren van 20 en 8 pk.

Grafische industrie

De ontwikkeling van een belangrijke grafische industrie te Weert begon in 1828 met de vestiging van een winkel in papier,
boeken en schrijfbenodigdheden door de destijds 22-jarige Echtenaar Mathias Smeets. Na contacten met drukkerij Plantijn te Antwerpen (waar hij een handpersje kocht) en de Duitser Alois Senefelder (de uitvinder van de lithografie), legde hij in 1830 de grondslag voor zijn drukkerij. Daarmee is drukkerij Smeets een der oudste lithografische inrichtingen ter wereld die nu nog in bedrijf zijn.
In 1840 trad de oudste zoon Emanuel Smeets in de zaak, wiens directeurschap van 1853 tot 1904 duurde. In deze periode werd de steendrukkerij langzaam vergroot en het vakmanschap van de medewerkers op een hoger niveau getild. In 1885 waren er reeds vier steendrukhandpersen, een boekdruksnelpers en een drukhandpers in gebruik. In 1886 traden beide zoons Emanuel jr. en Joseph toe, waarbij Joseph de technische leiding en modernisering toebedeeld kreeg, Emanuel jr. de verkoop en administratie.
In 1894 verhuisde de drukkerij naar een geheel nieuw pand en werden nieuwe machines, waaronder twee steendruksnelpersen met een petroleummotor voor aandrijving, in gebruik genomen. Het bedrijf had op dat moment al 40 man personeel. Maar in 1906 was het nieuwe bedrijf alweer te klein, het personeel groeide aan van 75 man in 1907 tot 100 man in 1909. Vlakbij het station verrees een nieuw bedrijfsgebouw, opnieuw met verbeterde machines, centrale verwarming en eigen electrisch licht. Deze snelle groei rond de eeuwwisseling was vooral een gevolg van de tendens koopwaar in te pakken en van een etiket te voorzien, oftewel de introductie van het handelsmerk. Dit leverde Smeets vele orders op en was o.a. het begin van een langdurige zakenrelatie met Philips te Eindhoven.

In 1912 werd de fabriek opnieuw vergroot en een cartonnage-afdeling opgezet. In 1924 kwam Henri Smeets zijn vader Joseph terzijde staan. Het bedrijf was toen uitgegroeid tot een van Nederlands grootste steendrukkerijen. Het machinepark had zich uitgebreid tot 70 machines, waaronder 13 steendrukpersen, 8 snijmachines, 10 degelpersen en 3 boekdrukpersen. Het personeel was 150 man sterk.

Chemie

Te Weert vestigde zich in 1901 de oorspronkelijk uit Maasniel (thans gemeente Roermond) afkomstige dextrine- en kunstgomfabriek der Gebrs. Frencken. Het bedrijf had een stoommachine van 30 pk en er waren 30 arbeiders werkzaam. In 1905 werd er een nieuwe stoommachine bijgeplaatst. Het product dextrine werd gebruikt als appreteermiddel in de textielindustrie. Verder bij het glaceren van karton en papier. Men exporteerde naar België, Duitsland, Groot-Brittannië, Italië, Amerika en Australië. De fabriek kreeg een zware slag te verduren toen beide broers Frencken in 1909 kort na elkaar overleden. Maar tot op heden is de onderneming voortgezet als een fabrikant van lijmen, kleefstoffen, e.d.

Kunstnijverheid

Eveneens te Weert bevond zich het atelier voor kerkelijke kunst Esser. Deze onderneming werd ca. 1841 opgericht door de uit Erkelenz afkomstige Gerard Esser. Zijn zoon Camille Esser volgde hem in 1892 op en tilde de onderneming boven het locale afzetgebied uit. In 1909 werd hij hofleverancier. Op dat moment had hij 24 mensen in vaste dienst. Men vervaardigde naast luxe-voorwerpen ook kerkelijke gebruiksvoorwerpen als bisschopskruisen, kandelaars, monstransen, kelken en cibories.

Orgelmakerij

De Fa. Vermeulen te Weert is een 18e eeuwse orgelmakerij. Het bedrijf werd omstreeks 1730 te Nederweert gesticht en in 1779 naar Weert verplaatst. In de daaropvolgende periode groeide het bedrijf verder uit. In 1900 bijvoorbeeld werd de orgelmakerij L. Ypma & Co. te Alkmaar door Vermeulen overgenomen.

Tenslotte is het van belang enige aandacht te besteden aan de vestiging van Landbouwbelang in de voormalige magazijnen van ontginningspionier Jan Hendriks en de oprichting van de Nationale Luciferfabriek in 1936. Beide bedrijfspanden lagen aan de Industriekade.

6. De gemeente Weert, nederzettingen

6.1. Kernen in de gemeente Weert

Weert is een nederzetting die in de eerste helft van de twintigste eeuw het stedelijke karakter herwon, dat zij in het begin van de negentiende eeuw had verloren. In het begin van de negentiende eeuw werden namelijk de dertiende eeuwse stadswallen en poorten geslecht. Met het puin werden de grachten deels gedempt, zodat deze op halve breedte kwamen. Van het vijftiende eeuwse kasteel buiten de voormalige Hoogpoort bleef uiteindelijk slechts de ruïne van de toegangspoort over. Daardoor kreeg Weert het aanzien van een plattelandsgemeente die rond 1900 nog geen 9000 inwoners telde en de landbouw als belangrijkste middel van bestaan had.
De plattegrond van Weert, die na het slechten van de wallen intact bleef, is in belangrijke mate bepaald door prestedelijke elementen. De structuur van de nederzetting werd namelijk afgeleid van reeds aanwezige landwegen, die als een wijdvertakt web het land ontsloten. De rooilijnen van de Markt werden bepaald door een wegsplitsing bij de kerk. Op enige afstand werd tussen 1455 en 1462 het kasteel gebouwd. De stadswallen werden eerder zodanig rond de bebouwing aangelegd dat de Markt het middelpunt van de stad vormde. Langs de noordwestelijke en zuidelijke uitvalsweg ontstonden kleine voorstadjes, die ook later niet binnen een ommuring zijn gekomen.
De "halve" stadsgrachten werden uiteindelijk pas in 1932 gedempt met de grond die tijdens de aanleg van een riolering overtollig werd. Hierop werden de singels aangelegd die in 1934 officieel voor het verkeer werden geopend.
Wanneer men kaartmateriaal uit het midden van de negentiende eeuw nader bestudeert krijgt men een stadje onder ogen met een bebouwingsomvang die grotendeels beperkt bleef tot het gebied binnen de huidige singels. Daarbuiten bevond zich lintbebouwing langs de Biest (met klooster) en buiten de Maaspoort. Verder waren er minieme voorstadjes tot ontwikkeling gekomen voor de westelijke Molenpoort en bij het thans gedempte Bassin van de Zuid-Willemsvaart.
De kernen Laar, Hushoven, Vrakker, Boshoven, Boshoverbeek, Altweert, Keent, Moesel, Leuken en Biest lagen in een kring rond de kern Weert. Tegelijkertijd volgden zij met hun situering de grens tussen hogere en lagere zandgronden waar de gewenste combinatie van bouwland en weidegrond voorhanden was.
Laar, Hushoven, Vrakker en Boshoven lagen in het noordelijke deel van de gemeente Weert. Laar telde halverwege de vorige eeuw ruim dertig bebouwingseenheden in een lineaire structuur. Hushoven was in die tijd geringer

van omvang; Boshoven kon men met Laar vergelijken. Hoewel op de locatie van de huidige kern Vrakker al enige objecten op de kaart werden aangeduid, was die naam nog niet expliciet aan deze bebouwing verbonden.
Boshoverbeek, Altweert, Keent, Moesel en Leuken werden aangeduid als de kernen rond Weert die zich zuidelijk van de Zuid-Willemsvaart bevonden.
Geen van deze onderscheidde zich door grote aantallen bebouwingseenheden, d.w.z. hun bebouwingsomvang besloeg 20 à 30 bebouwingseenheden.
Tungelroy en Swartbroek, de kernen op het oude bouwland langs de zuidelijke gemeentegrens, onderscheidden zich in dit verband evenmin. De bebouwing van Tungelroy lag in een min of meer lineair verband langs de Tungelerdorpstraat, in Swartbroek rond de splitsing Ittervoorterweg-Pelmersheideweg.

Verspreid gelegen objecten kwamen in het midden van de vorige eeuw niet in grote mate voor, maar een aparte vermelding verdient in dit kader het zgn. Heihuis. Met deze naam duidde men een tweetal objecten in het zuidoosten van de gemeente aan, die destijds vrijwel de enige bebouwing buiten de hogere zandgronden rond Weert vormden.

In de daaropvolgende periode tot de tweede wereldoorlog breidde de bebouwing zich geleidelijk uit, echter zonder de oude nederzettingsstructuren onherkenbaar te veranderen. Een eerste indicatie voor de omvang van die expansie zijn de bevolkingscijfers. Voor Weert zien die er ongeveer als volgt uit:

Jaar	Inwoners	Jaar	Inwoners
1815	5312	1899	8677
1830	5900	1900	8864
1855	6920	1909	10090
1875	7164	1914	11413

Met deze cijfers bleef Weert tot aan de eeuwwisseling achter bij steden als Venlo en Roermond. Pas na 1900 trad te Weert een versnelde groei op.

Deze ontwikkeling weerspiegelt zich in de bouwactiviteit. Nadat door de spoorwegen Weert enigszins uit haar isolement was gehaald, kwam er een ontwikkeling op gang die de stad een metamorfose deed ondergaan. Ter illustratie de volgende opsomming, die bovendien niet volledig is:

1855: bouw van de Bonesmolen aan de Stegelstraat
ca. 1856: de firma Trumm-Bergmans neemt een kleipijpoven in gebruik
1869: stichting van het St.Jansziekenhuis aan de Beekstraat
1870: bouw van de windmolen St. Anna te Tungelroy
1879: opening spoorlijn Antwerpen-Weert-Roermond-Mönchen Gladbach
1883: bouw stadswaag op de Korenmarkt. In 1902 vervangen door een nieuw exemplaar, dat in 1921 werd verplaatst naar de Langpoort; bouw van de St. Odamolen aan de Suffolkweg
1885: fabriek voor bukskinstoffen van Béraud van start
1887: verhoging van de St. Martinustoren door architect Johannes Kayser te Venlo;
1892: oprichting van de eerste Limburgse coöperatieve zuivelfabriek te Tungelroy
1894: drukkerij Smeets neemt nieuw bedrijfspand in gebruik
1895: bouw van een postkantoor op de hoek van de Maasstraat en de Langpoort. Tot 1918 bleef het pand als zodanig in gebruik
1897: stichting van de blikwarenfabriek Grein & Zn. op de hoek van de Kromstraat en de Paradijsstraat
ca. 1900: bouw hotel Du Commerce aan de Langstraat
1900: bouw van een windmolen te Hushoven
1901: vestiging van de dextrine- en kunstgomfabriek der Gebrs. Frencken
1902: stoombasculefabriek G. Vaessen & Co. gaat van start
1902: bouw van een concertzaal voor de Weerter Jongelieden Sociëteit. Het pand deed van 1918-1939 dienst als postkantoor, daarna als hotel Jan van Weert
1903: oprichting van een windmolen te Laar
1905: bouw van een gasfabriek voor straatverlichting
1906: de N.V. Weerter Scheepsbouwmaatschappij gaat van start
1906: vestiging van de N.V. Meelfabriek Weert van de Gebrs. van de Venne
1906: bouw van een nieuw bedrijfspand voor de drukkerij Smeets, bij het oude station van de Grand Central Belge
1906: bouw van een nieuw missiehuis voor de paters van de H. Geest
1908: bouw van Huize Walburg, later kantoor van het bouwbedrijf Mertens
1911: oprichting van een windmolen aan de Keenterstraat
1912: oprichting van de N.V. IJzergieterij Weert
1912: ontginningspionier Jan Hendriks bouwt magazijnen aan de Zuid-Willemsvaart. Tussen 1914 en 1918 dienden zij als mobilisatiekazerne. Thans een ingrijpend verbouwd pand van Landbouwbelang.
1912: de windmolen van Clerx aan de Stationsstraat wordt gesloopt
1913: de Beekpoorterbrug uit 1858 wordt vervangen door een draaibrug
1913: spoorlijn Eindhoven-Weert geopend. Station van Ir. G. van Heukelom. Verhoogde spoordijk aangelegd.

1919: sloop van de molen op de hoek van de Wilheminasingel en de van Berlostraat
1920: opening Tricotagefabriek Fr. Beeren & Zn.
1920: opening recreatiegebied De IJzeren Man
1921: de gasverlichting wordt vervangen door electrische straatverlichting
1921: afbraak van de standaardmolen op de hoek van de Coenraad Abelstraat en de Willem I-straat
1921: de Weerter Studenten Vereniging plaatst een H. Hartbeeld op de Langpoort. In 1934 wordt het beeld verplaatst naar de Wilhelminasingel
1925: bouw van een houten noodkerk op Altweerterheide
1928: vestiging van vleeswarenfabriek Limco aan de Molenveldstraat
eind jaren '20: eerste woningbouw buiten de stadswallen. De Broeders van de Onbevlekte Ontvangenis van Maria verplaatsen hun Pensionaat St. Louis (een armenschool voor stadsjongens plus een pensionaat) naar een nieuwbouw van de Maastrichtse architect Alphons Boosten aan de Ittervoorterweg
1932: stichting van de St. Jozefparochie te Keent. De kerk wordt enkele jaren later gebouwd door Alphons Boosten
1935: bouw van een RK-kerk te Swartbroek, architect Jules Kayser te Venlo
1936: vestiging van de Nationale Luciferfabriek aan de Industriekade
1936: J. en P. Cuypers te Roermond bouwen een nieuwe kerk voor het rectoraat Altweerterheide
1938: stichting van de Van Horne-kazerne. Hierin is thans de Koninklijke Militaire School gevestigd, een opleidingsinstituut voor beroeps-onderofficieren

6.2. Nederzettingen omstreeks 1930

Een en ander had duidelijke consequenties voor de ontwikkeling van de bebouwde omgeving te Weert. Boshoven, Vrakker, Hushoven en Laar hadden een verdichting van hun bebouwingslinten ondergaan. Boshoven telde enkele tientallen bebouwingseenheden langs de Boshoverweg, de Princenweg, de Oude Steeg, de Koelebeemdweg en de tussengelegen verbindingswegen. Verder concentreerde zich nog enige bebouwing bij het spoorwegviaduct aan de Witvennenweg.
Vrakker telde een kleine twintig objecten, gelegen rond de wegkruising Vrakkerstraat-St.Luciastraat. Hushoven was destijds iets groter met bebouwing langs de Hushoverweg, de Rietstraat, de Maasenweg en de Kapelstraat. Laar was ook niet spectaculair gegroeid. Deze kern had enkele tientallen bebouwingseenheden in een min of meer lineaire structuur langs de Rietstraat, Gertrudisstraat, Laarderweg, Rakerstraat, Boeketweg, Bullesteeg en Sint Sebastiaankapelstraat.
Kampershoek was slechts enkele eenheden groot. Deze lagen langs de Molenweg en de Caelerweg.

De bebouwing van de stadskern Weert lag nu ingeklemd tussen de spoorlijn en de Zuid-Willemsvaart. Met het voorbehoud waartoe een topografische kaart noopt die in 1898 is samengesteld en in 1917 geheel en in 1923 gedeeltelijk is herzien, zag Weert er rond 1930 als volgt uit. De oude stadscontouren waren nog steeds duidelijk herkenbaar en de omliggende ruimte was nog maar beperkt bebouwd. Deze bebouwing lag langs de Stationsstraat, Parallelweg, Nieuwstraat, Wilhelminastraat, Spoorstraat, Coenraad Abelstraat, Molenveldstraat, Slachterijstraat, Kanaalstraat, Willem I-straat, Looimolenstraat, Industriekade, Suffolkweg, Penitentenstraat, St. Rumoldusstraat, Molenpoort, Beekpoort, Minderbroederslaan, Croonstraat, Recollectenstraat, Biest, Doolhofstraat, Boerhaavestraat, Begijnenhofstraat en Maaspoort. De ruimte tussen deze straten lag nog braak.
Het na de tweede wereldoorlog in ruimtelijk opzicht geheel gewijzigde Leuken telde enkele tientallen bebouwingseenheden in een lineaire structuur langs de voormalige Leukerstraat die op de Doolhofstraat bij Biest uitkwam.
Op de hogere zandgronden bezuiden de spoorlijn bevonden zich de kernen Boshoverbeek, Dries, Altweert, Dijkerstraat, Keent, Moezel, Moesdijk, Swartbroek en Tungelroy.
Boshoverbeek omvatte een dertigtal panden langs de gelijknamige weg en de Hoolstraat. In 1938 werd in het gebied tussen Boshoverbeek en de Keulerstraat de Van Horne-kazerne gebouwd.
Op de vooroorlogse topografische kaarten werd Dries, gelegen aan de achterzijde van het NS-emplacement, nog als een aparte kern beschouwd. Dries was niet groter dan een tiental nederzettingseenheden. Altweert was ongeveer twee maal groter dan Dries. Haar objecten lagen langs de Mastenbroekweg en de Weerterkapelstraat. Dijkerstraat lag aan de gelijknamige weg aan weerszijden van de Bocholterweg. Haar bebouwing was op de in 1923 gedeeltelijk herziene topografische kaart ongeveer 25 eenheden groot.
Keent lag in een lineaire structuur langs de Keenterstraat, tussen Maaseiker- en Bocholterweg in. Deze kern telde destijds ongeveer 50 bebouwingseenheden.
Moezel, Moesdijk, Tungelroy en Swartbroek liggen in het zuidoosten van de gemeente. Moezel en Moesdijk langs de Moezelpeel, Tungelroy en Swartbroek op de hoge noordoever van de Tungelroyse beek. Moezel was ongeveer 20 panden groot en centreerde zich rond een kruising met de Maaseikerweg en rond het huidige Moeselplein.
Moesdijk lag na 1913 tussen spoorlijn en Moeselpeel. Haar bebouwing lag verspreid langs de Koekoeksweg, de Moesdijksteeg, de Breijbaan en een deel van de Gebleektesteeg. Tungelroy was meerder tientallen bebouwingseenheden groot. Deze lagen voornamelijk langs de Tungelerdorpstraat en de Tuurkesweg. Swartbroek was van min

of meer vergelijkbare omvang. Haar bebouwing lag langs de Ittervoorterweg, de Ringstraat, de Pelmersheideweg en de Coolenstraat.
Altweerterheide was een rechtstreeks gevolg van de ontginningen in de Dijkerpeel, de Kruis- en Kalverpeel en in een gedeelte van het Wijffelterbroek. Op de topografische kaarten die de situatie van omstreeks 1923 weergeven was van de kern Altweerterheide, die thans rond de kruising Bocholterweg-Herenvennenweg ligt, nog maar weinig te zien. De bebouwing bleef beperkt tot een drietal objecten met de naam "Karelke".
Belangrijke verspreide bebouwing kwam voor langs de Roermondseweg, de Maaseikerweg, op de Altweertse Heide, in het Blaakven, het Russelsbroek en in de zuidwestelijke punt van de gemeente. Daar lagen bijvoorbeeld de Peelwoning Hollandia, het Heihuis, enkele nederzettingen met de naam Centrum en het Pastoorshuis oftewel de Lindehof. Onder de categorie verspreide bebouwing viel zeker ook het grenskantoor langs de Zuid-Willemsvaart te rekenen.

6.3. Nederzettingen na 1940

De grootste bebouwingsuitbreiding van Weert vond plaats na de tweede wereldoorlog, in een periode waarin de gemeente een sterke industriële ontwikkeling onderging en een steeds belangrijker woonfunctie kreeg. Men streefde naar sanering van het oude centrum, waardoor de oude wijk de Hoge Kei in de loop van de jaren vijftig werd afgebroken.
Ook wenste men de open ruimte tussen de stadskern en de binnenste cirkel der buurtschappen op te vullen met woon- en industriewijken. Daartoe werd een structuurplan ontwikkeld door Bureau Froger te Delft en onderdeelplannen door datzelfde bureau en Ingenieursbureau Swinkels en Salemans te Maastricht. Tengevolge van deze voornemens werd het aantal woningen vergroot van 2890 in 1940 tot 7061 in 1965.
Het gevolg van het een en ander was dat de ruimte tussen Zuid-Willemsvaart en spoorlijn verder infrastructureel werd ingevuld en volgebouwd en in het gebied bezuiden de spoorweg grote woonwijken werden gerealiseerd. Kernen als Boshoverbeek, Dries, Moezel en Leuken zijn door de expanderende stad opgeslokt en hebben een ingrijpende wijziging van hun infrastructuur ondergaan. Het geheel is thans omgeven door een ringbaan.
Daarbuiten vonden opmerkelijke uitbreidingen plaats te Vrakker, Altweert - dat langzaam naar de ringbaan toegroeit - en in iets mindere mate in Tungelroy, Swartbroek, Laar en Altweerterheide.

7. Conclusie

7.1. Bijzondere gebieden

De inventarisatie van de gemeente Weert heeft een bijzonder gebied opgeleverd: het spoorwegcomplex.

A. Bijzonder gebied spoorwegcomplex Weert

Algemene karakteristiek

Dit bijzondere gebied omvat de volgende samenstellende delen: de spoortunnels aan de Straevenweg/Louis Regoutstraat, aan het Stationsplein/Julianalaan en aan de Maaseikerweg; het spoorwegtalud tussen de hiervoor genoemde tunnels; het stationsgebouw; het perron met bijgebouwen en overkapping; de spoorwachterswoning, Drakesteijn 2; de locomotiefloods, Drakesteijn 4. Het geheel is gebouwd c.q. aangelegd in de jaren rond 1913.
In dat jaar namelijk kwam de aanleg van de spoorlijn Eindhoven-Weert gereed, die in laatstgenoemde plaats aansloot op de verbinding Antwerpen-Roermond-Mönchen Gladbach van de maatschappij Grand Central Belge. De nieuwe spoorlijn werd op een enkele meters hoge, vrij lange spoordijk vlak langs de stad gelegd, met het oog op de overbrugging van de Zuid-Willemsvaart. Voor deze spoordijk werd tussen 1910 en 1913 op de Boshoverheide zand afgegraven. Daarna resteerde een waterplas, die tot op heden bekend staat als het recreatiegebied "De IJzeren Man".
De spoordijk noopte tot de aanbouw van enkele spoortunnels, waarvan de tunnel aan het Stationsplein het meest tot de verbeelding spreekt. Deze is opgetrokken in gele verblendsteen en granietblokken. De tunnelboog is een met staal versterkte boogconstructie en heeft een ventilatie-opening met zicht op de perronoverkapping.
Het station is een ontwerp van Ir. G.W. van Heukelom, ligt links van de as van de Stationsstraat, aan de voet van de spoordijk en is via een tunneltrap met troggewelf met het perron verbonden. Ook het station (met twee dienstwoningen) is opgetrokken in baksteen en graniet. Het stationsinterieur is van opmerkelijke kwaliteit. De loketten in de centrale hal zijn voorzien van tegeltableaux met opschriften als "Plaatskaarten 1e en 2e klasse", "Kilometerboekjes" en "Plaatskaarten 3e klasse"; de wanden zijn uitgevoerd in groene, rode en geel geglazuurde baksteen, de hal is voorzien van een betonnen cassetteplafond en de tunneltrap is van graniet.
Op het perron bevinden zich een drietal bijgebouwen, een ventilatie-opening voor de grote tunnel en een overkapping

van 200 meter lengte. Deze kap steunt op een staalskeletconstructie, bestaand uit twintig poortspanten en acht cremonaliggers van 200 meter lengte. Het geheel is vervaardigd door IJzergieterij Machinefabriek Ensink en Zn. te Hilversum.
De voormalige spoorwachterswoning is een traditioneel ontwerp met een kubisch grondplan en ligt eveneens op de spoordijk. Daarnaast bevindt zich een zeer bijzondere en zeldzame locomotiefloods. Het is een loods met een polygonale vorm. De hoofdconstructie bestaat uit zes afgeronde kniespanten, met daartussen bakstenen gevelvelden voorzien van ijzeren stijl- en regelwerk. De draaischijf aan de voorzijde is verdwenen. De loods dreigt op korte termijn ten prooi te vallen aan de slopershamer.

* Stedebouwkundige kwaliteit

De aanleg van spoorwegen is een van de typerende stedebouwkundige ontwikkelingen uit de periode 1850-1940. De spoortunnels, stationsgebouwen en het perron met overkapping zijn van aanzienlijke architectonische kwaliteit. De locomotiefloods is vanwege haar constructie en verschijningsvorm zeer opmerkelijk te noemen.

* Historische betekenis

De structuur, bestemming en verschijningsvorm van het spoorwegcomplex is sterk verbonden met en geeft duidelijk uitdrukking aan een sociaal-economische ontwikkeling, die Weert uit haar negentiende eeuwse isolement verloste. In 1913 begon een periode waarin Weert een stedelijk karakter kreeg en als verkeersknooppunt uitgroeide tot "de Poort van Limburg".

* Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving

De betekenis van het spoorwegcomplex is eveneens groot vanwege de ruimtelijke relaties met de omgeving. De spoordijk heeft sedert 1913 in hoge mate de Weertse stedebouwkundige ontwikkeling bepaald. In de periode tot 1940 werd namelijk de aldus tussen Zuid-Willemsvaart en spoordijk gecreëerde driehoek rond het oude stadje en aan weerszijden van de Biest volgebouwd. De spoordijk heeft daarbij sterk richting gevend gewerkt en een begrenzende functie gehad.
Het spoorwegcomplex is met name vanwege de hoogte van de spoordijk zeer markant aanwezig in het stadsbeeld en is een sterke ruimtelijke en functionele dominant in het geheel van de Weerter stadsbebouwing.

* Gaafheid

Het spoorwegcomplex heeft haar authenticiteit in hoge mate bewaard. De locomotiefloods verkeert als enige in een slechte bouwkundige staat. Het oude draaiplateau aan de voorzijde is verdwenen. Het gebouw heeft geen functie meer en dreigt om die reden op korte termijn gesloopt te worden.

* Zeldzaamheid

Een spoorwegcomplex als het Weertse is zeldzaam, zeker in Limburg. Het stationsgebouw, de perrons met overkapping en de locomotiefloods zijn zelfs van meer dan regionale waarde.

7.2. Overige aandachtspunten

Singelbebouwing

Deze bebouwing bevindt zich aan de Emmasingel, de Wilhelminasingel, de oostzijde van het Bassin (nos. 14,15 en 16), aan Langpoort 1, Stationsstraat 1, Maaspoort 2, Molenstraat 1 en 7 en St. Hiëronymusstraat 1.
De Weerter singelbebouwing heeft geen uitgesproken stedelijk karakter. Zo is er nauwelijks sprake van een aaneengesloten bebouwing in meerdere bouwlagen. De (half)vrijstaande herenhuisbebouwing is hier een dominant verschijnsel.
Toch bieden deze singels een bijzondere aanblik. Na het slechten van de wallen in de loop van de negentiende eeuw bleef er een "halve" gracht intact, waarop pas in 1932 de huidige singels werden aangelegd. Dit heeft ertoe geleid dat men in de regel op de binnenring van de singel de bebouwing uit het begin van de twintigste eeuw aantreft, met vele latere invullingen. Langs de buitenring bevindt zich voornamelijk bebouwing uit de jaren dertig van deze eeuw, een oudere straatwand langs de Emmasingel uitgezonderd.
De meest courante bouwstijl op de singels is het traditionalisme. Bij de oudere bebouwing uit het begin van deze eeuw treft men op beperkte schaal invloeden van neo-renaissance en eclecticisme aan. De traditionele panden uit de jaren dertig zijn veelal ontworpen door plaatselijke architecten, zoals W.C. Rooijakkers, P.H. Weegels en P.Stultiens.
Enige speciale aandacht verdienen Huize Walburg (Emmasingel 32, in 1908 opgetrokken in Engelse landhuisstijl), de tot huisartspraktijk verbouwde negentiende eeuwse fabriek aan de Emmasingel 12 en de makelaardij uit 1913 aan de Emmasingel 55. Verder "Ons Sonnehuys" aan de St.Hiëronymusstraat 1, dat in 1932-3 door de Bredase architect Herbers voor de Weerter fabrikant Jac. Beeren werd gebouwd.
Jos Wielders uit Sittard ontwierp in 1938 de zeer opmerkelijke dokterswoning aan de Emmasingel 93. Daarbij maakte hij gebruik van de vormentaal van het Nieuwe Bouwen, een stijl die uniek is voor de Weerter singels.
Het Waaghuis aan de Langpoort 1 werd in 1920 gebouwd, in neo-renaissancestijl.
De aanleg van singels op gedempte grachten en geslechte stadswallen is een belangrijke uiting van stedebouwkundige uitleg in de periode 1850-1940. In Weert heeft zich deze ontwikkeling in fasen voltrokken en is daardoor pas tegen het eind van de onderzoeksperiode voltooid. De schakering aan bouwstijlen uit deze periode blijft daardoor relatief beperkt.
De singelbebouwing heeft haar authenticiteit in redelijke mate bewaard. Op enkele plaatsen zijn na-oorlogse invullingen doorgedrongen in de oorspronkelijke bebouwing.

Denk hierbij aan het nieuwe ziekenhuis en de recente woningbouw aan de Emmasingel, plus de grootschalige winkelvoorzieningen aan de Wilhelminasingel.
De Weerter singels onderscheiden zich door hun ontstaansgeschiedenis en hun relatief late bebouwingsontwikkeling. De bebouwing, grotendeels in een een traditionele jaren dertig-stijl, draagt slechts in ten dele bij aan de zeldzaamheid van het gebied.

Overige bebouwing

Ook buiten het spoorwegcomplex en de singels heeft de gemeente Weert een betrekkelijk grote hoeveelheid bebouwing uit de periode 1850-1940.
De bebouwingsontwikkeling heeft zich globaal gezien op twee manieren voltrokken. De stedelijke driehoek, die door de aanleg van de Zuid-Willemsvaart (1826) en de spoorlijn Eindhoven-Weert (1913) ontstond werd in deze periode langzaam volgebouwd. Buiten deze driehoek kan men de ontwikkeling van Weert beschouwen als een verdere invulling van reeds bestaande lineaire structuren langs de oude uitvalswegen. De Kerkstraat te Keent en de Maaseikerweg tussen Moesel en Graswinkel illustreren deze laatste ontwikkeling zeer goed.
Voor de eerstgenoemde stedelijke driehoek is het maken van een stedebouwkundige typologie dientengevolge relevant.

In de hele oude binnenstad is op aanzienlijke schaal bebouwing uit de periode 1850-1940 geïnventariseerd. Opmerkelijke objecten zijn o.a. de voormalige winkelpanden van De Gruyter in Nieuwe Bouwen-stijl (1934) aan de Korenmarkt, het eclectische voormalige woonhuis met koffiebranderij en koetshuis uit 1876 en 1888 aan de Oelemarkt 8-10, kledingwinkel Dean aan de Langstraat 41 (ca. 1905, Art Nouveau-stijl), het pakhuis als restant van de voormalige blikwarenfabriek Grein aan de Kromstraat (1897), etc. Alle hierboven genoemde panden genieten gemeentelijke bescherming.
De Maasstraat als zodanig heeft in beide straatwanden diverse panden in eclectische en traditioneel(-ambachtelijke) stijl uit de tweede helft van de negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw die de aandacht verdienen en vaak ook op de gemeentelijke monumentenlijst zijn geplaatst.

Het stadsdeel Fatima (tussen de Industriekade, de Houtstraat, de Parallelweg, Stationsstraat, Wilhelminasingel en Bassin) kenmerkt zich vooral door industriële bebouwing en woningbouw op sociale grondslag. De meest opmerkelijke industriële objecten bevinden zich langs de industriekade, met als hoogtepunt de zeer vroege hoogbouw van de meelfabriek van de Venne, gebouwd vlak na de eeuwwisseling door architect Postma te Deventer.

Sociale woningbouw treft men verdeeld over diverse kleine groepen aan in de volgende straten:
- Coenraad Abelsstraat 17 t/m 25 oneven; Looimolenstraat 33 t/m 59 oneven en Fatimalaan 23 t/m 31 oneven. Het betreft in totaal 24 woningen in traditionele stijl met licht expressionistische invloeden, ca. 1928;
- Looimolenstraat 24 t/m 42 even. Tien traditionele woningen, ca. 1928;
- Spoorstraat 2 t/m 32 even en Coenraad Abelsstraat 41 t/m 47 oneven. Twintig traditionele woningen, ca. 1926;
- Nieuwstraat 17 t/m 23, 25 t/m 67, Tuindorpstraat 2, Kanunnikenstraat 2, Molenveldstraat 10-56, 11-37. Een ontwerp voor 62 arbeiderswoningen en vier winkelhuizen uit 1940 in traditionele stijl door het bureau P.W. Duyn jr. te Maasniel;
- Looimolenstraat 11-21a oneven. Elf objecten, traditioneel, 1932;
- Nieuwstraat 42-56, 58, 60-74 even. Achtentwintig woningen, traditioneel, ca. 1935.

De stadswijk die zich aan weerszijden van de Biest tot aan de Zuid-Willemsvaart uitstrekt, kenmerkt zich daarentegen voornamelijk door (half)vrijstaande herenhuis- en villabebouwing uit de eerste helft van de twintigste eeuw. De Art Nouveau-villa "Christine" aan de Biest no.10 behoort tot de meest opmerkelijke panden uit dit deel van de stad.
De MIP-bebouwing zuidoostelijk van de Emmasingel, met name langs de St.Paulus- en St.Hiëronymusstraat, bestaat uit (half)vrijstaande herenhuisbebouwing uit de jaren dertig en sluit als zodanig goed aan op de singels.
Zuidwestelijk van de stad met haar nieuwe ringbanen ligt de Van Horne-kazerne. Dit militaire complex, dat ook bekend staat als de Koninklijke Militaire School, dateert uit de jaren 1938-39 en is gebouwd naar een ontwerp van de kapitein der Genie Boost, die in de jaren dertig meerdere kazernes volgens een standaardconcept heeft ontworpen. Verder behoort tot de Weerter militaire infrastructuur de betonnen kazemat van de Peel-Raamstelling langs de Zuid-Willemsvaart (1939-40), ter hoogte van Noordkade 13.

Weert is een gemeente met diverse waardevolle windmolens, waarvan de meesten reeds rijksbescherming genieten, ook als zij in de periode 1850-1940 gebouwd zijn. Bijvoorbeeld: de windmolen Wilhelmus Hubertus aan de Hushoverweg 30 (1900), de molen aan de Kerkstraat 245 te Keent (1911), de molen aan de Neelerweg te Laar (1903), de windmolen St. Anna aan de Tungelerdorpstraat 51 (1870) en de windmolen aan de Suffolkweg 26 (1883).

Op het gebied van de religieuze bebouwing verdienen de R.K.-kerken van Keent, Swartbroek en Altweerterheide een aparte vermelding. De eerste werd door de Maastrichtse architect Alphons Boosten gebouwd in 1940, de tweede door Venlonaar Jules Kayser in 1924. De kerk van Altweerterheide is een ontwerp van de Roermondse architecten J. en P. Cuypers uit 1937.
De neo-gothische St.Donatuskapel te Hushoven (XX a) is een belangrijk specimen van religieuze bouwkunst in het Weerter buitengebied.

Andere belangwekkende objecten in het buitengebied zijn sluis 16 aan de Zuid-Willemsvaart uit 1934 en de oude kleipijpoven van Trumm-Bergmans aan de Noordkade 52. Deze laatste geniet bescherming als gemeentelijk monument.

Verder heeft de inventarisatie buiten de ringbanen voornamelijk geresulteerd in een bestand met traditionele bouw, in de regel ontworpen door architecten die vooral in hun eigen directe omgeving actief zijn geweest.

Literatuurlijst

Sociale Kaart Weert, Weert 1979

J. Henkens, Weert in oude ansichten, 2 dln, Zaltbommel 1969

Architektuur uit de 20e eeuw in Limburg, Brunssum 1985

Molens in Limburg, Maastricht 1957

Ph. vanderMaelen, Dictionnaire Géographique du Limbourg, Assen 1978

C.A. Huygen, Midden- en Noord-Limburg. Gids langs het historisch stads- en dorpsschoon, Maastricht z.j.

W.J.M. Leideritz, Trams en tramlijnen. De stoomtrams van Noord-Brabant en Limburg, Rotterdam 1970

J.F.R. Philips, J.C.G.M. Jansen, Th.J.A.H. Claessens, Geschiedenis van de landbouw in Limburg, 1750-1914, Assen 1965

A. Steegh, Kleine Monumentenatlas van Nederland, Zutphen 1976

G.C.P. Linssen, Verandering en verschuiving. Industriële ontwikkeling naar bedrijfstak in Midden- en Noord-Limburg, 1839,1914, Tilburg 1969

J.C.J.M. Starmans, M.M.R. Daru-Schoemann, Industrieel Erfgoed in Limburg, Maastricht 1990

A.J. Mertens, J. Henkens, Schetsen uit de geschiedenis van het land van Weert, Weert 1956

A.W.A. van den Eelaart, Weert, Weert 1965

A.D.A. Monna, De textielnijverheid te Weert, in: Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg. Jaarboek van het Sociaal Historisch Centrum voor Limburg XV (1970), pp. 29-49

Limburg in vogelvlucht, Leeuwarden 1980

Streekplan voor Noord- en Midden-Limburg, 3 dln., 1982

Kaartmateriaal

Grote Historische Atlas van Nederland, dl.4: Zuid-Nederland
1838-1857, 1:50.000, Groningen 1990

Topografische Kaarten van het Ministerie van Oorlog.
Verkend in 1837, gegraveerd 1863
no. 57 Valkenswaard
no. 58 Roermond
1:50.000

Kuyperkaart der gemeente Weert, 1866
1:100.000

Topografische kaarten, 1:25.000
no. 726 Nederweert, 1934
no. 744 Stramproy, 1898, herzien in 1917 en 1923
no. 725 Maarheeze, 1898, herzien in 1917 en 1923
no. 745 Thorn, 1934
no. 737 Weert, 1898, herzien in 1917 en 1923
no. 736 Station Budel, 1898, herzien in 1923
no. 738 Baexem, 1938
no. 743 Grenspaal 166, 1898, herzien in 1917

Kaart Provincie Limburg, 1982
1:50.000

Streekplan Noord- en Midden-Limburg, 1982
Kaart 2: Natuur en Landschap
1:100.000

Kaart Gemeente Weert, 1982
Provinciale Planologische Dienst
1:10.000

Afbeeldingen bij de gemeentebeschrijving

I De huidige gemeente Weert

II a t/m d De gemeente Weert rond het midden van de negentiende eeuw

III De gemeente Weert in 1866

IV a t/m k De gemeente Weert in de periode 1923-1934

V De bebouwing van diverse Weertse kernen in 1982
a Weert-Noord
b Weert-Zuid, Dijkerstraat, Keent, Moesel
c Boshoven, Vrakker, Hushoven, Laar
d Altweert
e Altweerterheide
f Tungelroy
g Swartbroek
h Zuid-Willemsvaart met kadebebouwing
i Weert, zuidwest

VI De gemeente Weert, ruimtelijk functionele ontwikkelingen in hoofdlijnen

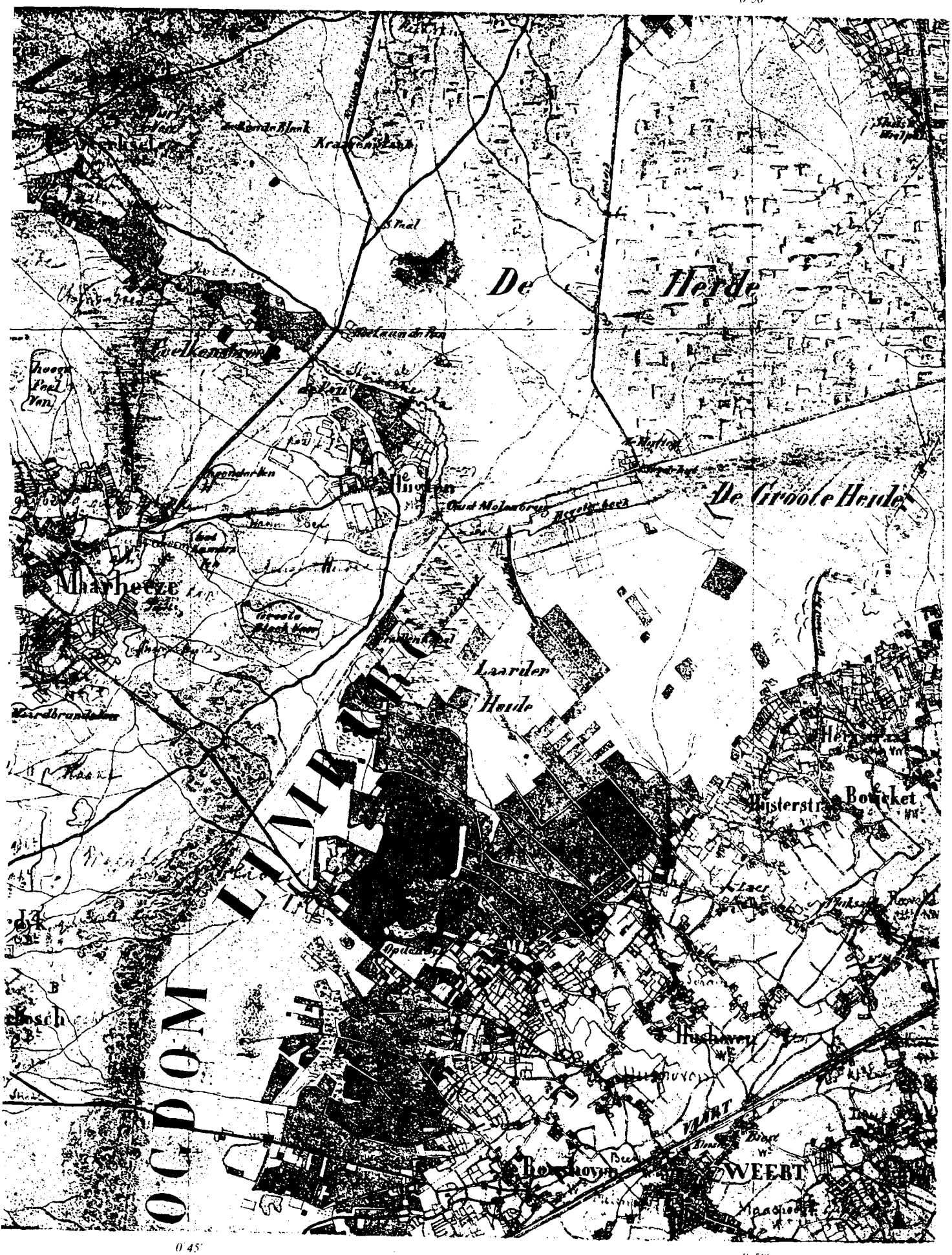
VII De gemeente Weert, gebieden met bijzondere waarden

H

II a

0 45'

0 50'

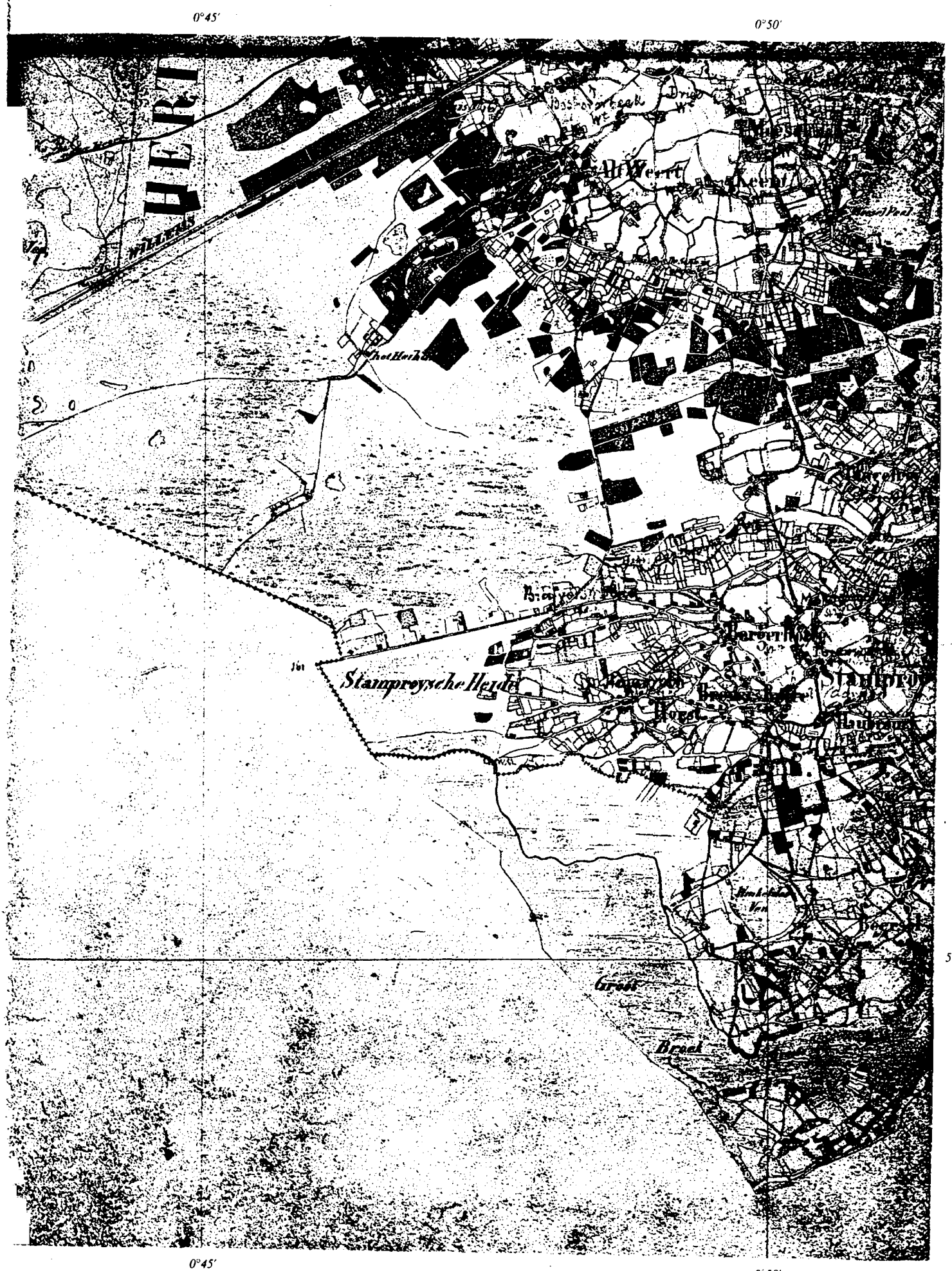


51 20'

0 45'

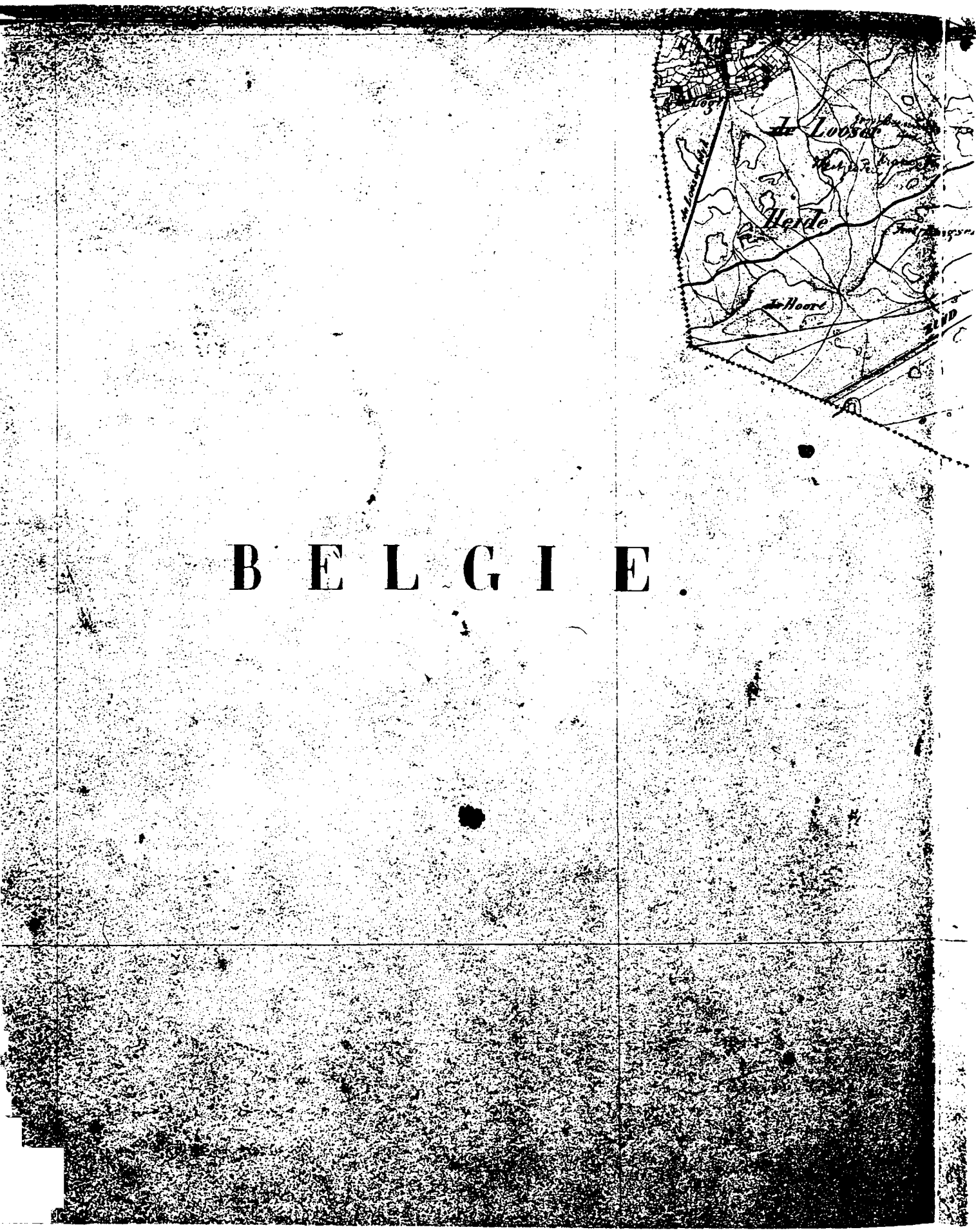
0 50'

II b


0°45'
0°50'
51°
Alt Werth
Stampreysche Heide
Stampreyscher Forst
Groot
Broek
51°10'
0°45'
0°50'

II c

0°35′ 0°40′

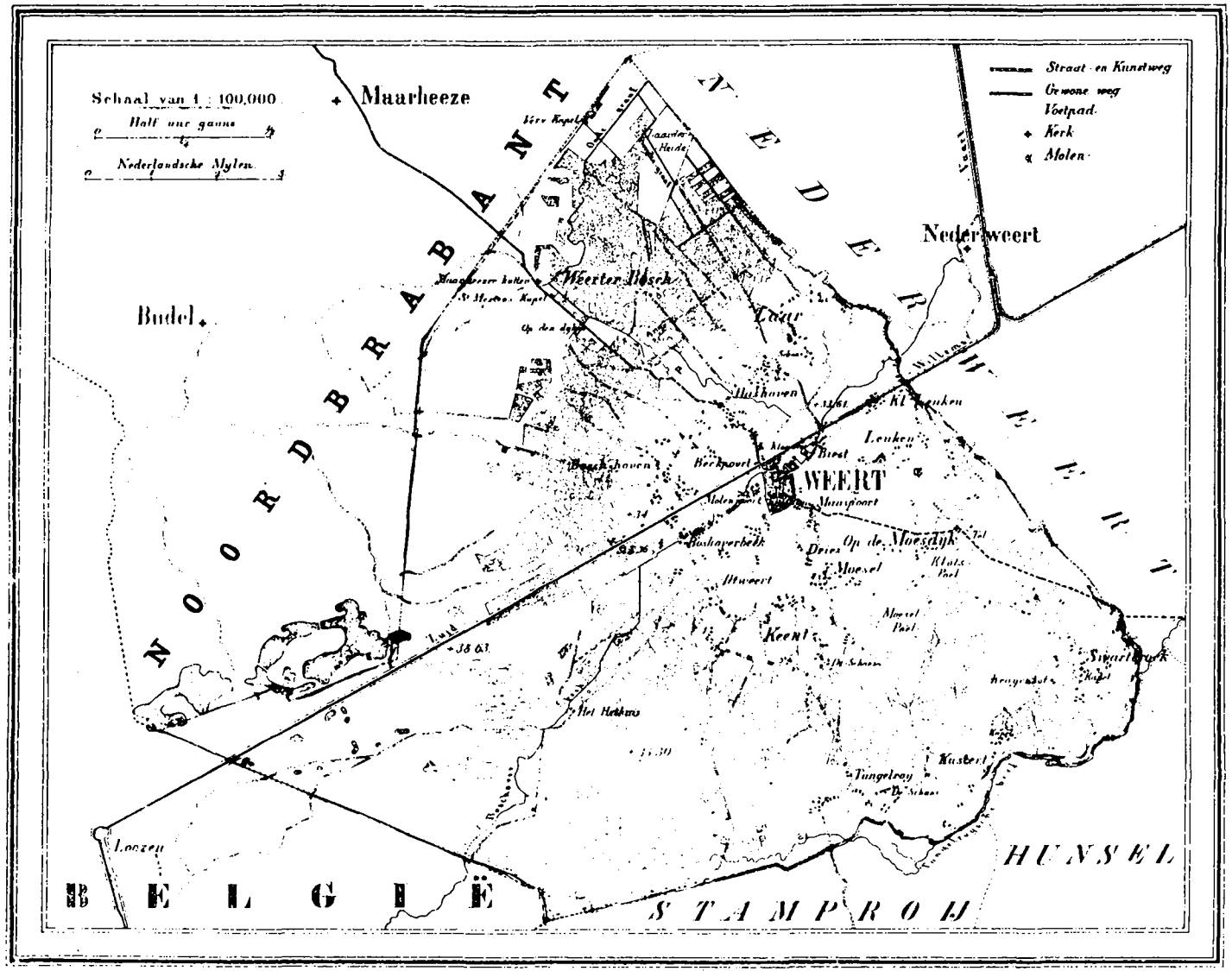


0°35′ 0°40′

0°55'

Millert
Kelpen
Swartbroek
Herken
Kelpender Heide
Baexem
Olen
Brunisser Heide
Haler
Grathem
Hunsel
Walbrechtsheide
Beesel
Parheet
Ittervoort
Neeritter
Wessem
BELGIE

0°55'



1866. Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden

9881 Bunders. 6550 Inwoners.

IV d

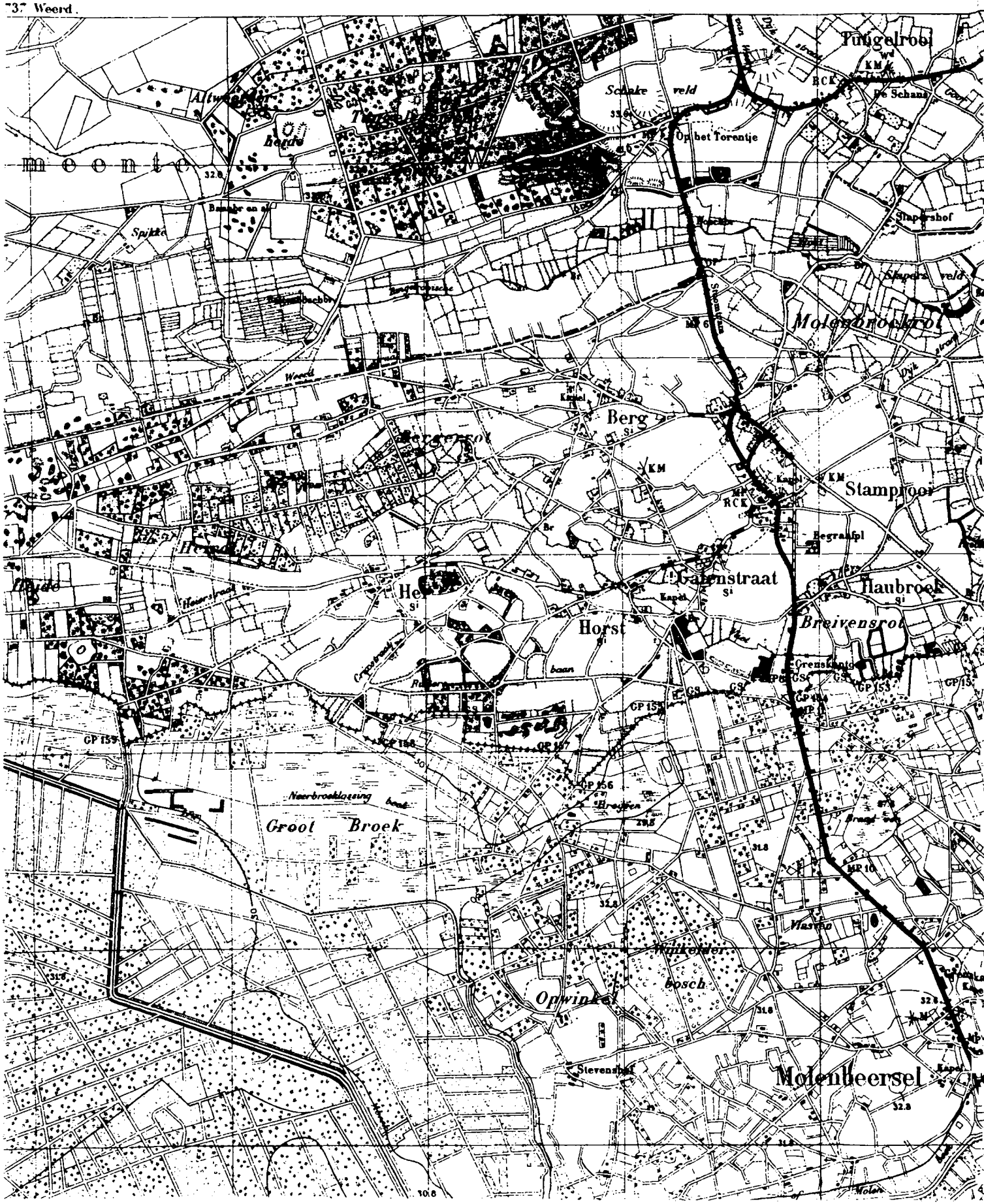
º 744

MPROOL.

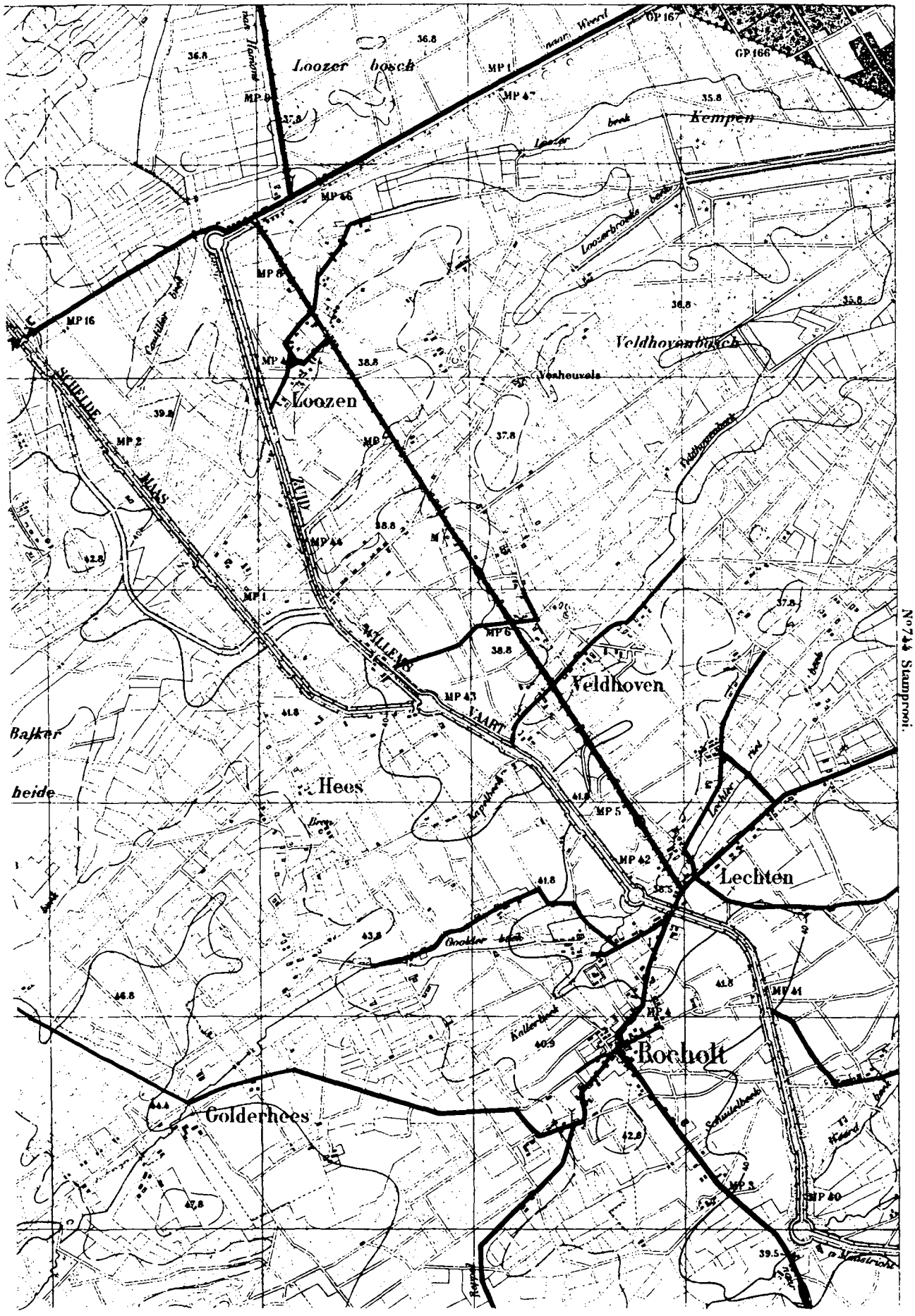
n in 1917, ged. herzien in 1923.

1 1:25000.

737 Weerd.



II b



No 744 Stamproosi.

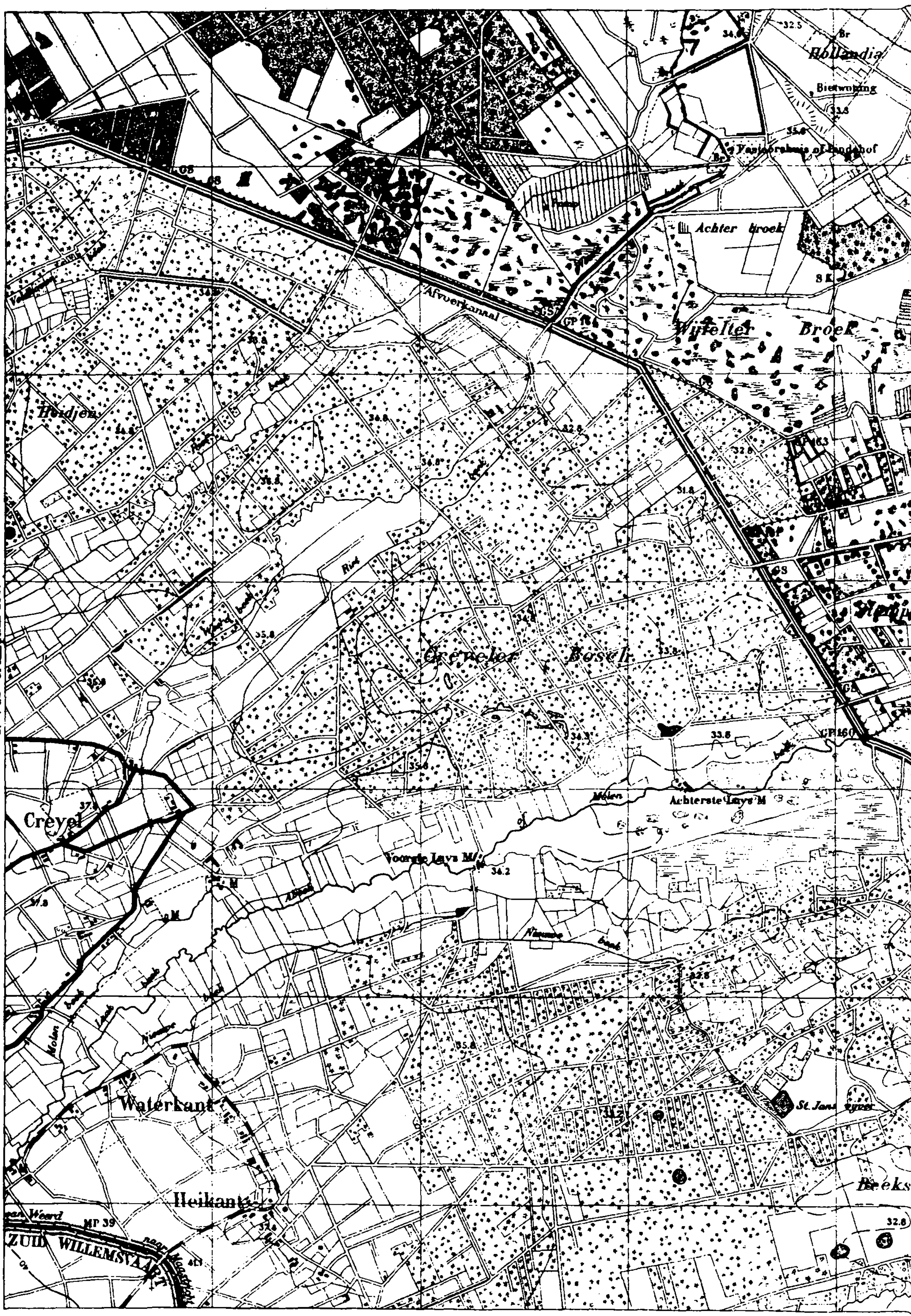
IV e

736	737	738
743	744	745
		749

Uitgave 1928.

Verkend

N°743 Grenspaal 166.



Topographische Inrichting.

IVd

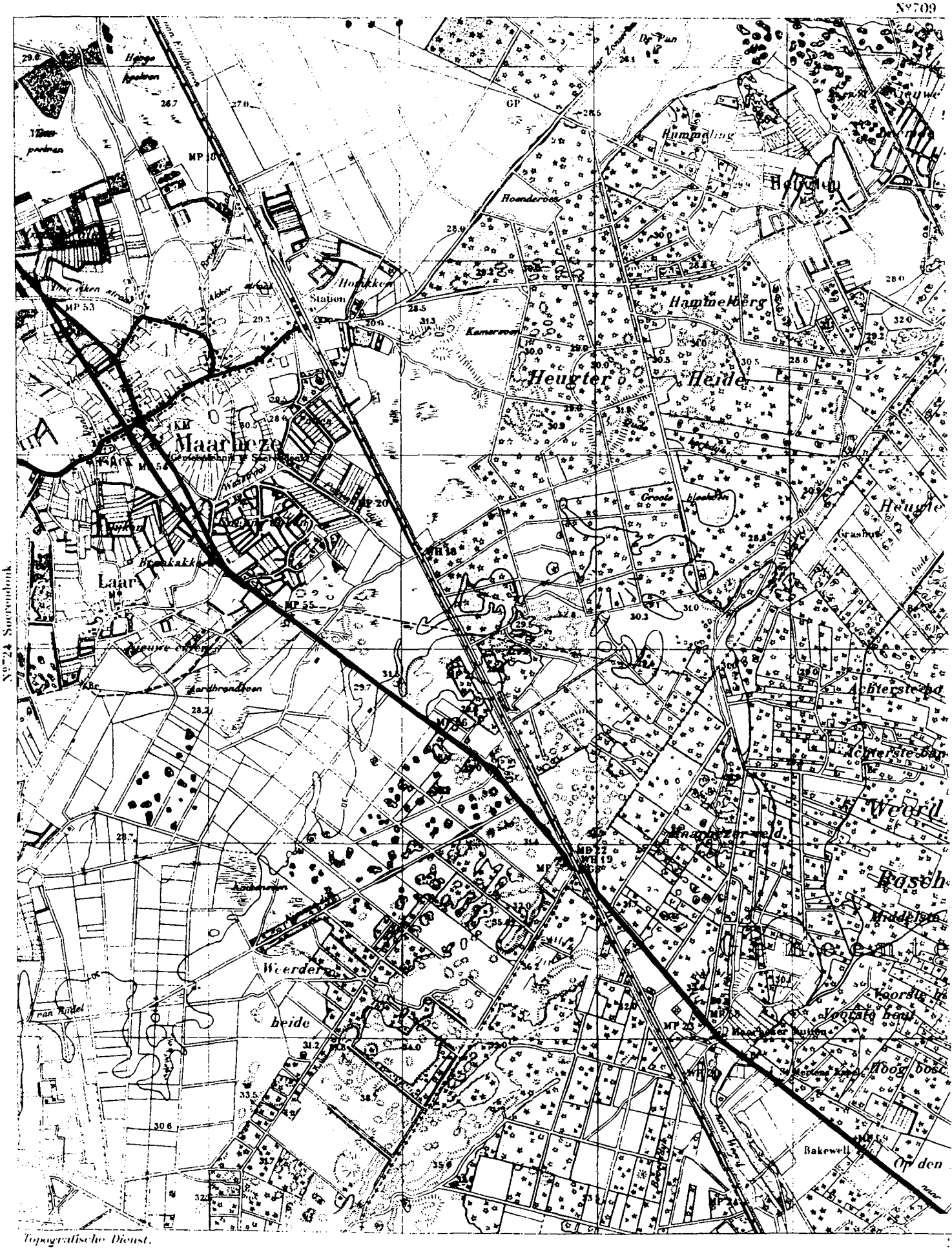
24 25 26
36 37 38
Uitgave 1946.

M.

Verkend in 1898 Her

Sch

№709

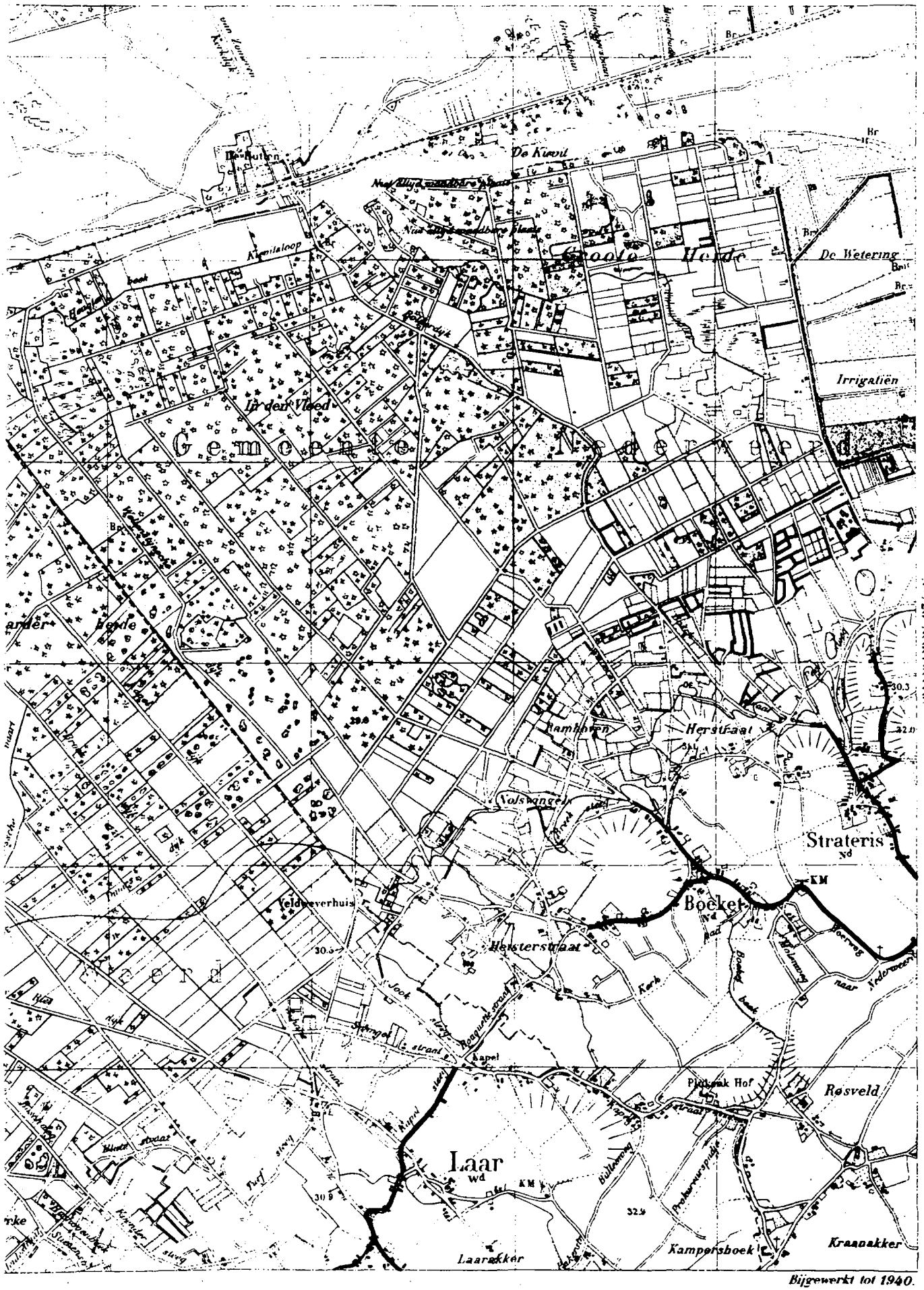


№ 24 Soerendonk

Schaal

2500 2250 2000 1750 1500 1250 1000 750 500 250

n in 1923.



2500 meter.

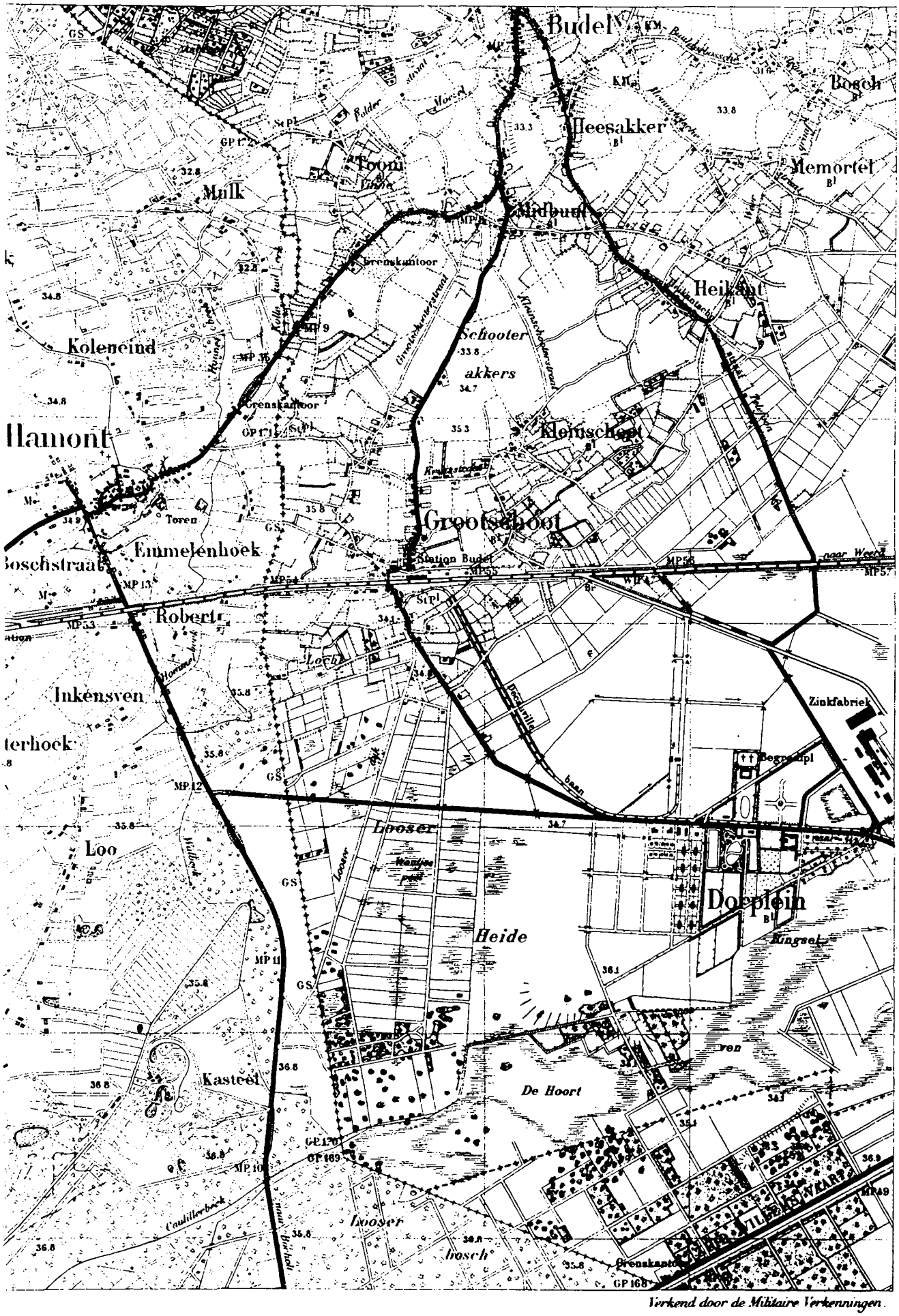
IV F

725	726	727
737	738	739
744	745	746

Uitgave 1937.

Topografische Dienst.

IV 9



Verkend door de Militaire Verkenningen.

Hoogtemeting verricht in 1900.

2500 Meter.

ter Nederlanden.

IV h

724	725	726
736	737	738
743	744	745

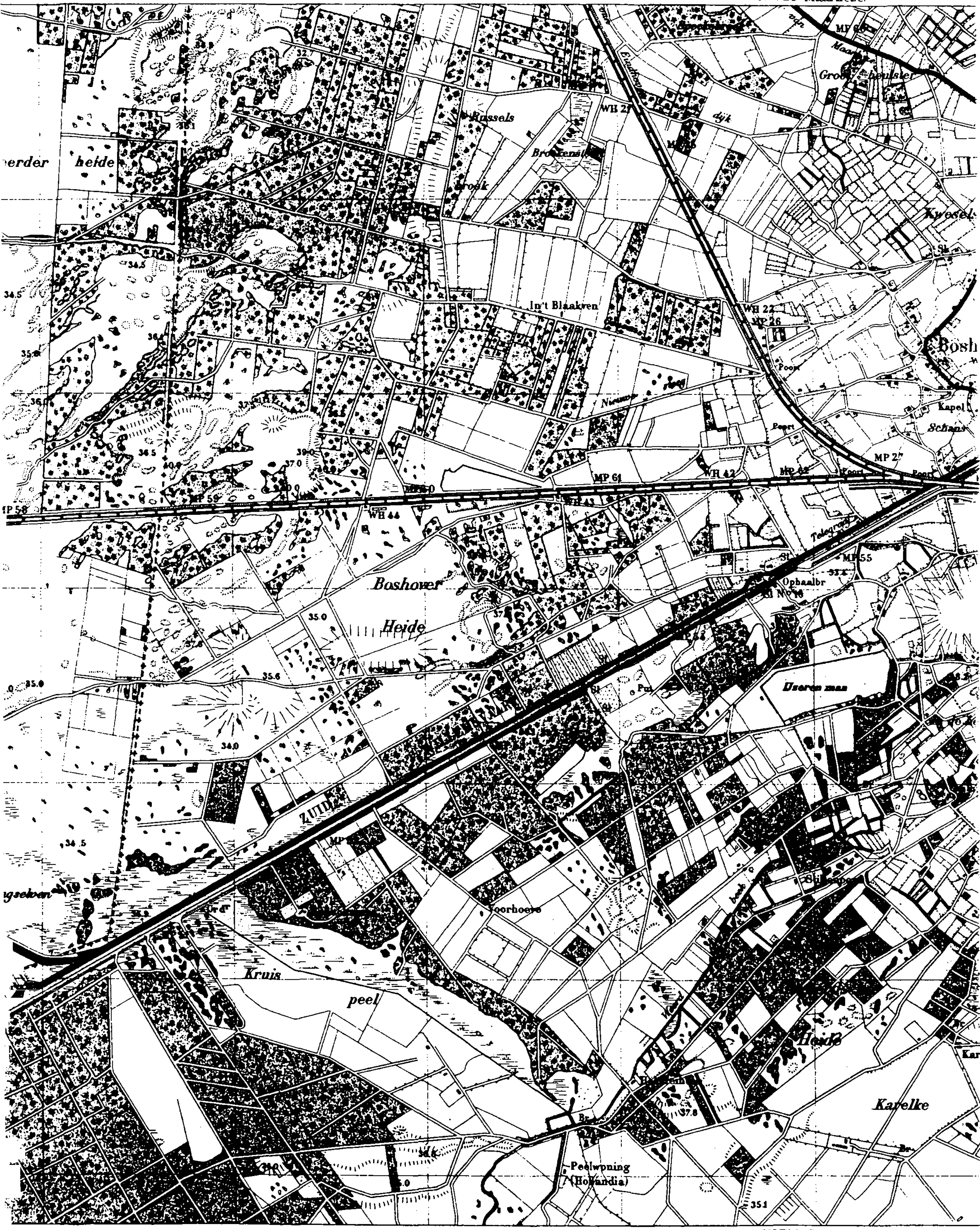
Uitgave 1928.

Nº 737
WEERD.

Verkend in 1898. Herzien in 1917; ged. herzien in 1923.

Schaal 1: 25000.

Nº725 Maarheze.



Nº744 Stamprooi.

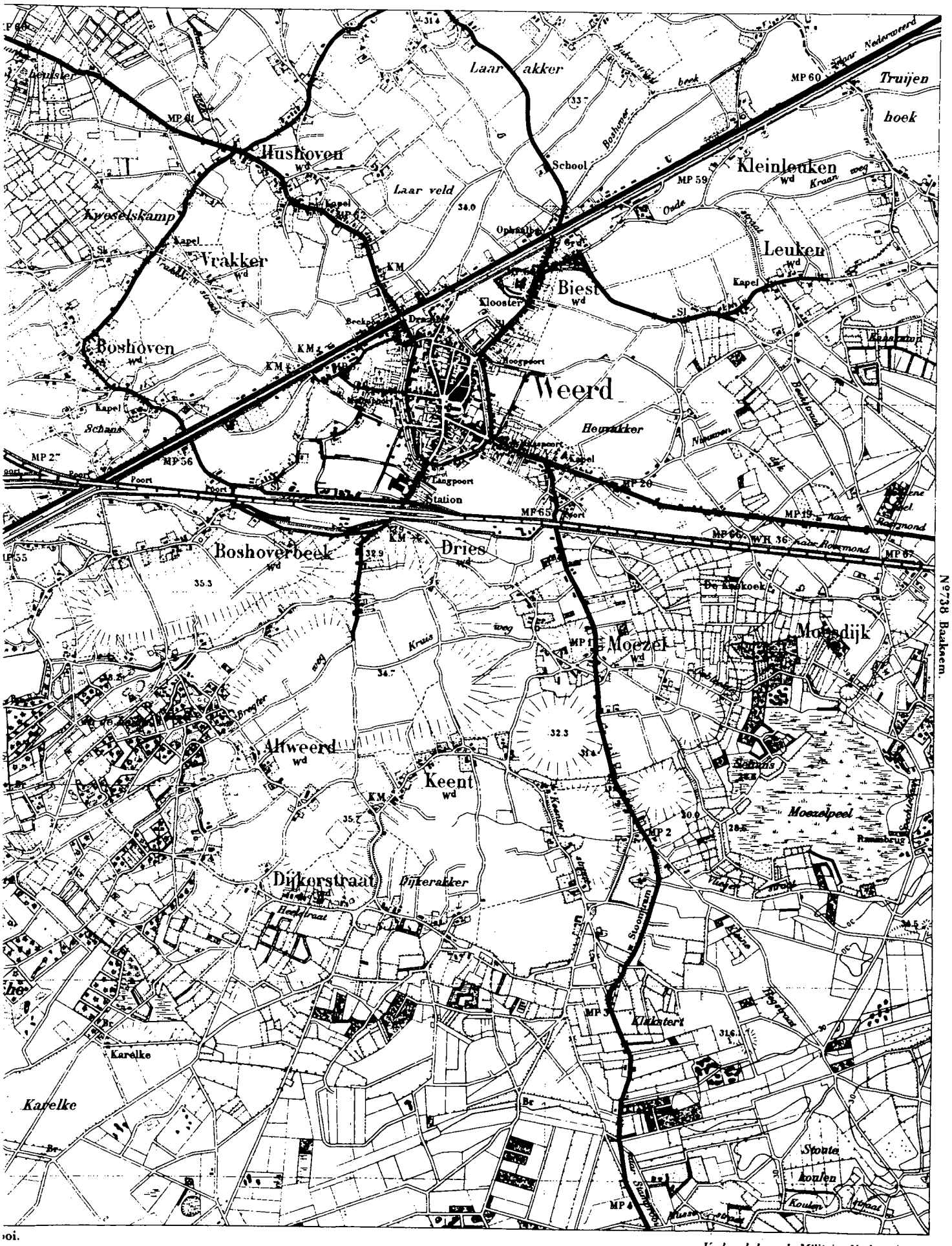
D.

ged. herzien in 1923.

5000.

eze.

IV i



oi.

Meter.

2500 Meter.

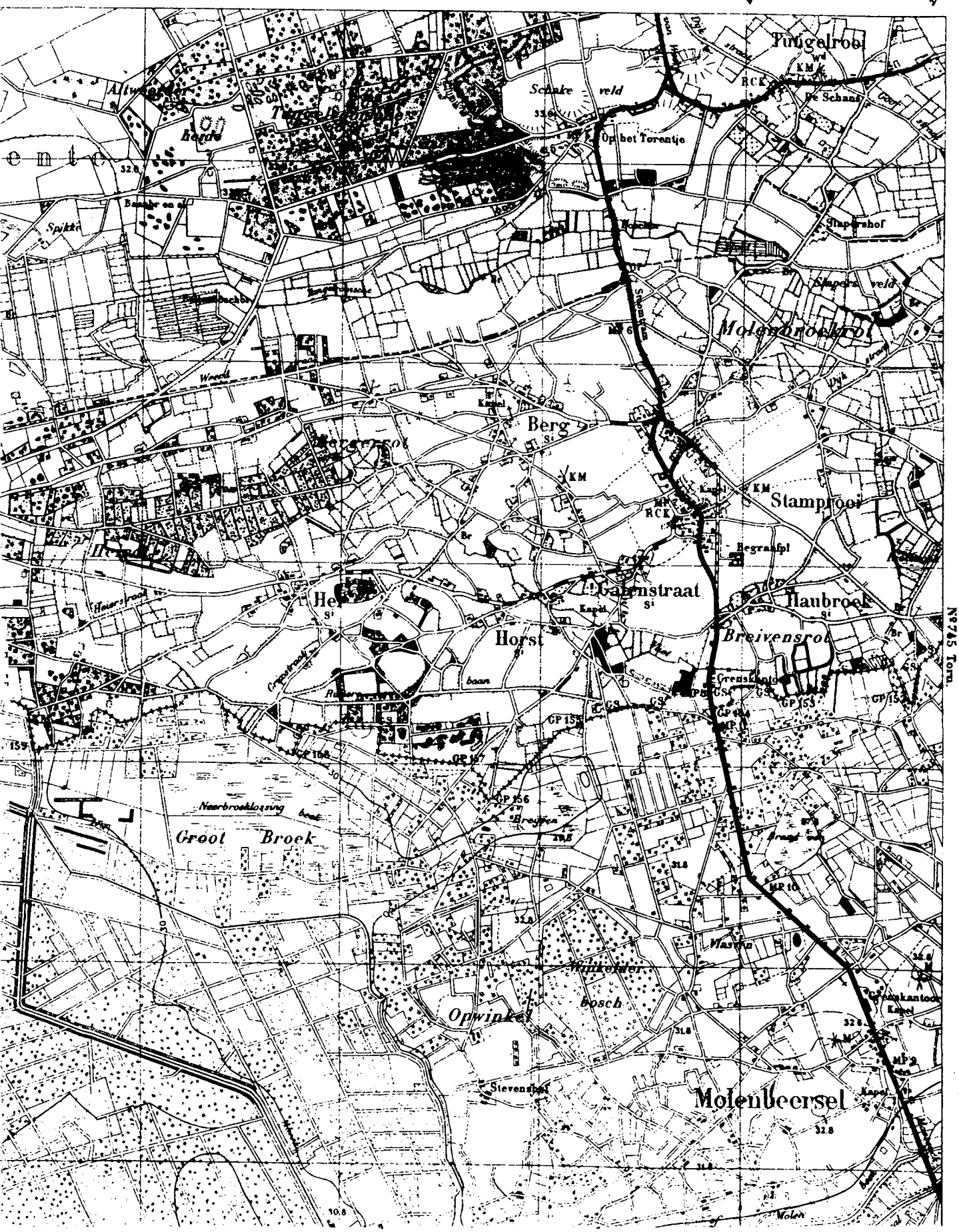
Verkend door de Militaire Verkenningen.

Hoogtemeting verricht in 1900.

I.

ed. herzien in 1923.

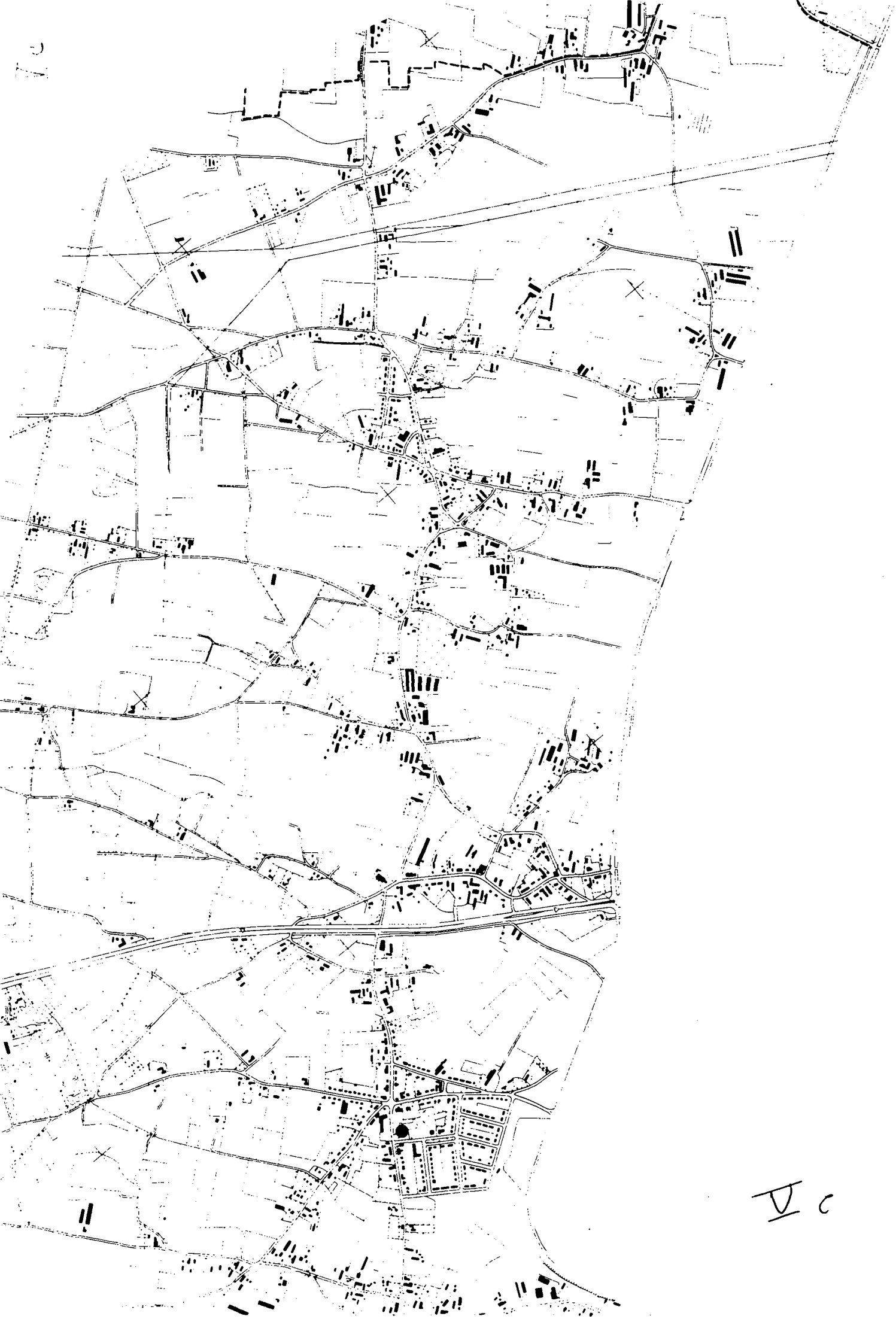
200.



Nº 738 Baexem.
Nº 44 Stramproij
Wisbroek
Ulkerhei
Kas tert
Antoniushoeve
Mariahoeve
Steenweg
Zuivelfabriek De Boogerse
Edderhof
Mariahof
Baekenweg
Haler
Pinnen
Hoffenterhof
Weyers
Pinnenhof
Kleinhei
Hunsel
Kapel
Schillersheide
Ulkerhei
Meerweg
Wijlerveld
Grootbeersel
Gouenhof
Hagerhof
Smidstraat
Ittervoort
Kanaal
Oler

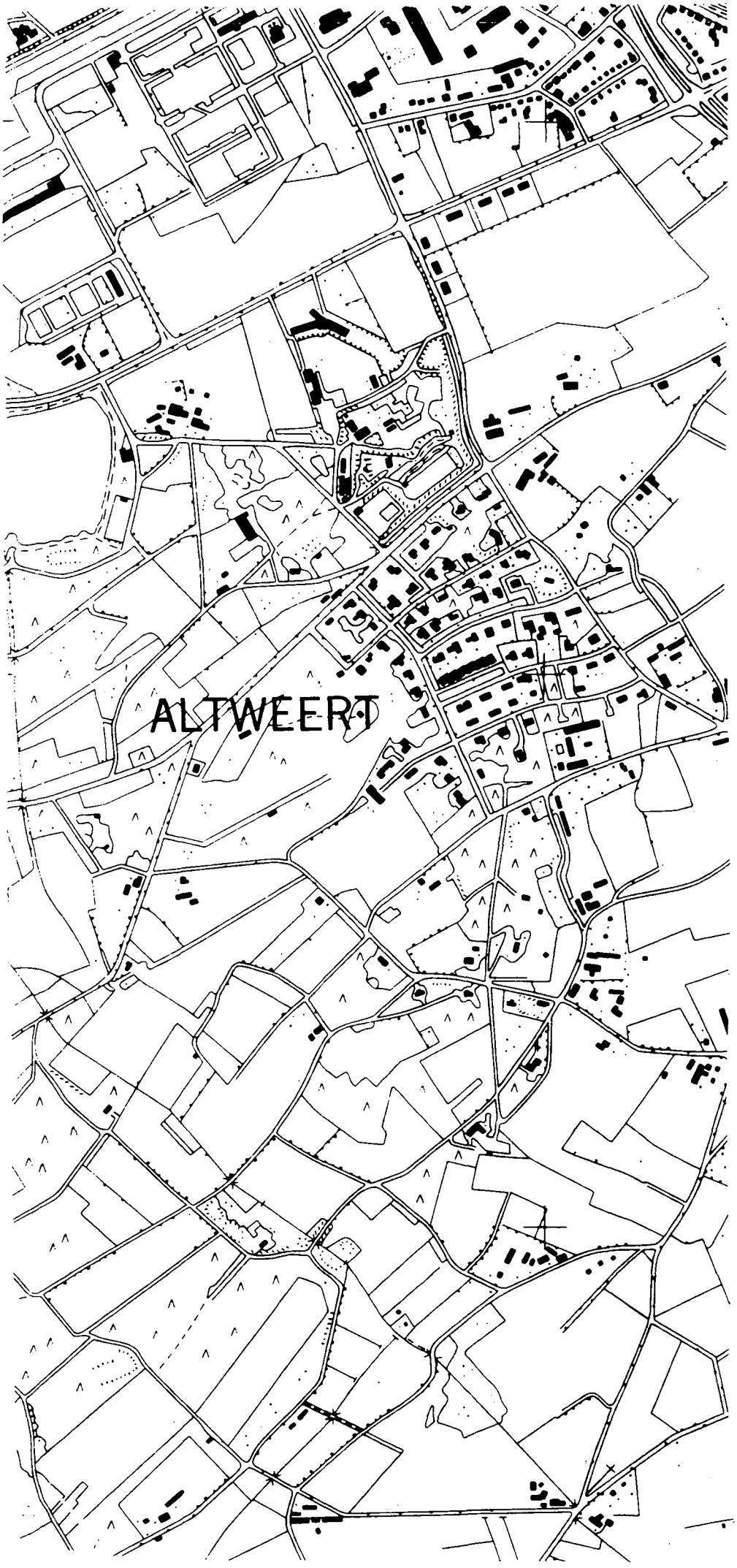
Ya

VI b

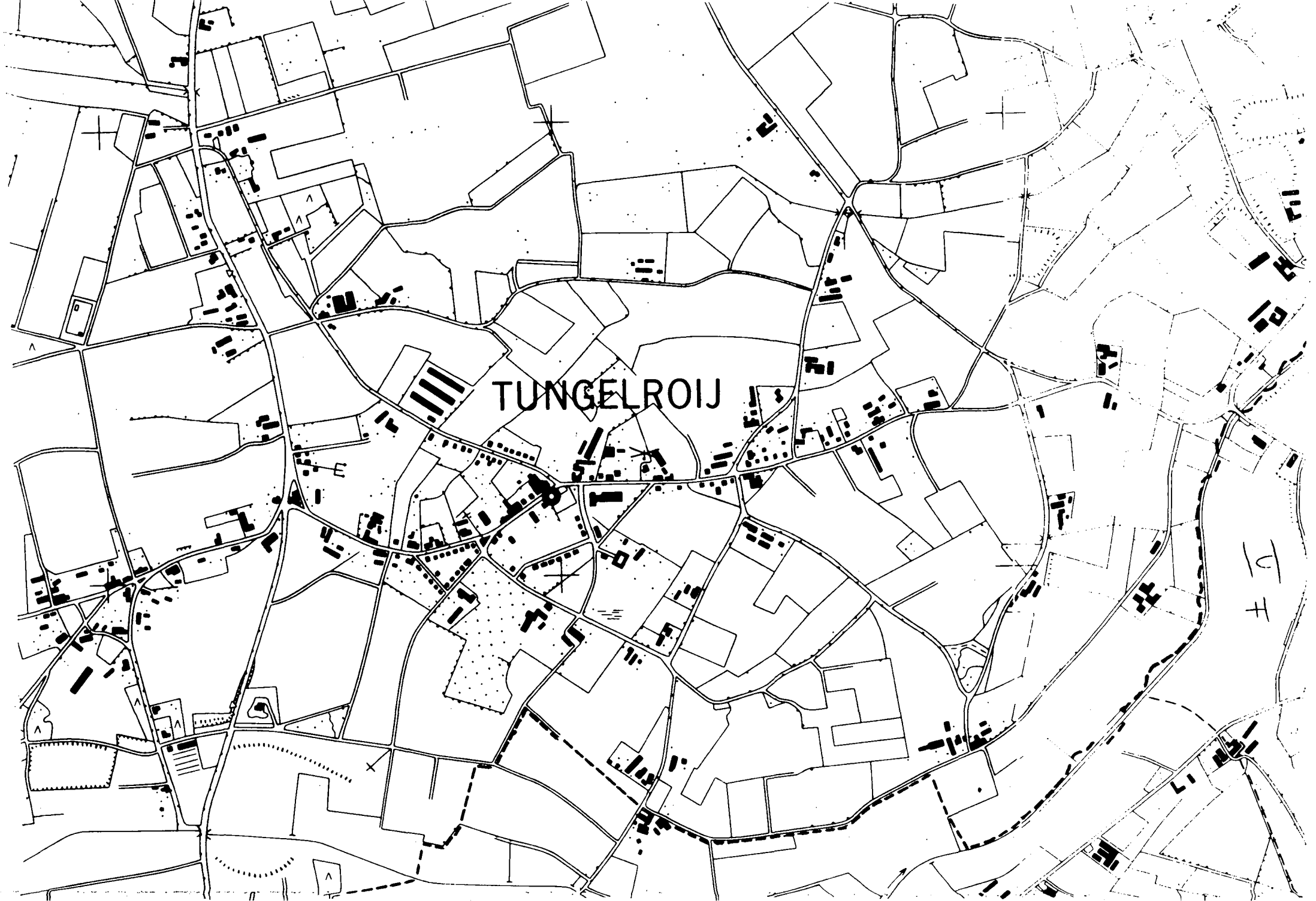


V c

V d



V E


TUNGELROIJ

U 8

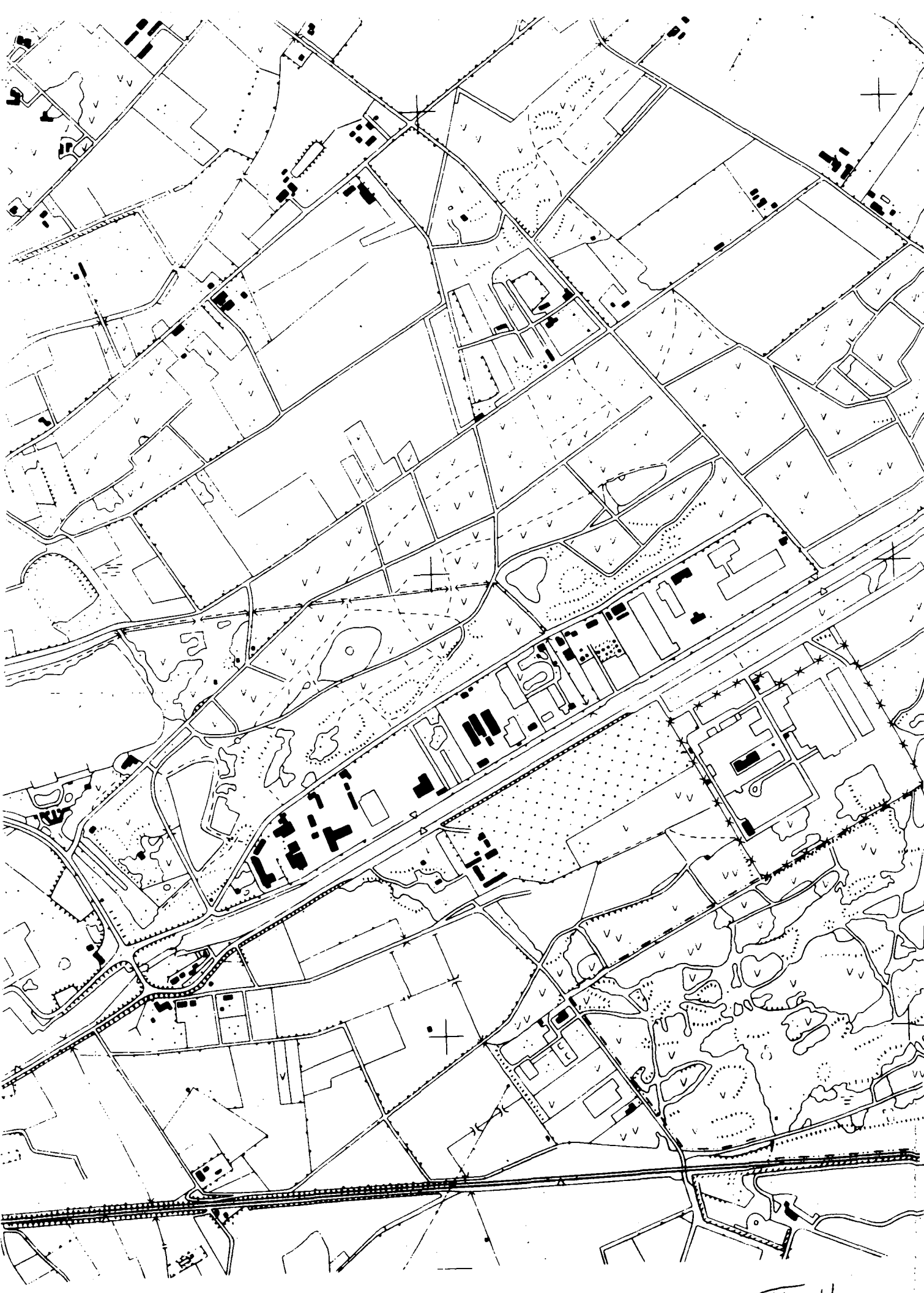
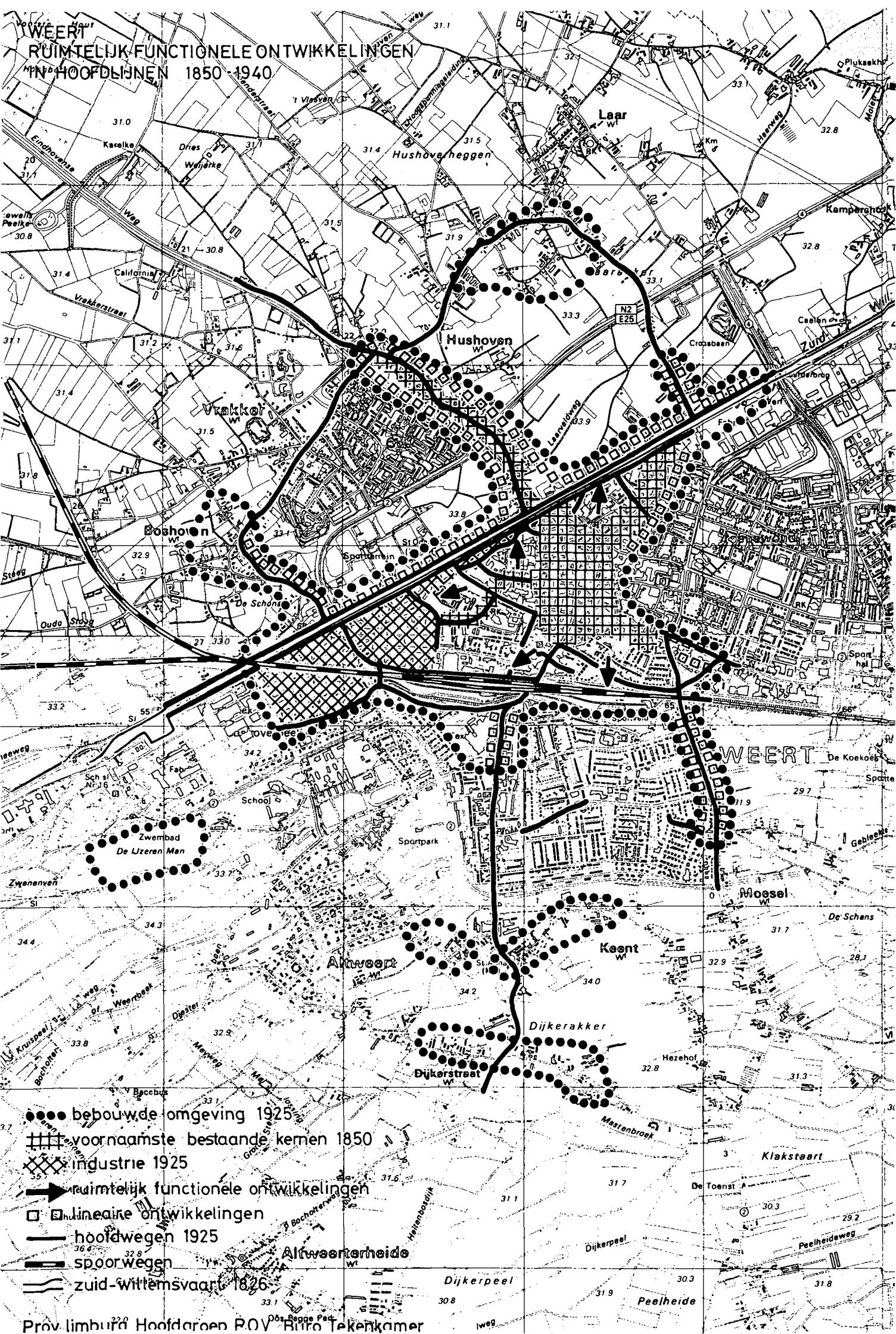


Fig. Land-und Wasserstraße mit Industriebahnung

U H

WEERT
RUIMTELIJK FUNCTIONELE ONTWIKKELINGEN IN HOOFDLIJNEN 1850-1940



●●●● bebouwde omgeving 1925
voornaamste bestaande kernen 1850
XXXX industrie 1925
➡ ruimtelijk functionele ontwikkelingen
□ lineaire ontwikkelingen
— hoofdwegen 1925
═ spoorwegen
═ zuid-willemsvaart 1826

Prov. limburg Hoofdgroep R.O.V. Buro Tekenkamer

Prov Limburg Hoofdgroen ROV Buro Tekenkamer