

BOUWHISTORISCHE VERKENNING & WAARDENSTELLING

MAASMOLENDIJK 20

AFFUITENLOODS

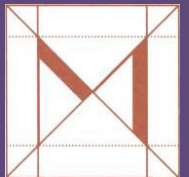
BRUG OVER DE ZUID WILLEMSVAART

Onderzoek i.o.v. Gemeente Maastricht

27 november 2019



MONUMENTEN ADVIES BUREAU



COLOFON

Onderzoeksobject

Affuitenloods:
Maasmolendijk 20
6211 AH Maastricht

Brug:
Fransensingel (ongenummerd)
6211 AA Maastricht

Status

Gemeentelijk monument
Affuitenloods: nummer 1679
Brug: nummer 1316

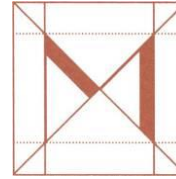
Opdrachtgever

Gemeente Maastricht

Onderzoek en rapportage

D.

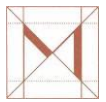
Dit is een uitgave van het Monumenten Advies Bureau, Nijmegen,
november 2019, copyright MAB Nijmegen 2019



MONUMENTEN ADVIES BUREAU

bureau voor architectuur- en bouwhistorisch onderzoek, cultuurhistorische gebiedsanalyses, restauratie, onderhoud en bouwtechnisch onderzoek, publieksvoorlichting en publicaties over cultuurhistorie

Bredestraat 1
6542 SN NIJMEGEN
tel: 024-3786742
info@monumentenadviesbureau.nl
www.monumentenadviesbureau.nl



INHOUD

1 INLEIDING	4
2 HISTORISCHE CONTEXT	7
2.1 ONTWIKKELING VAN DE VESTING MAASTRICHT	7
2.1.1 SCHONENVAARDERSBOLWERK	9
2.1.2 BIESENBASTION	10
2.1.3 NIEUWE BOSSCHE FRONTEN	10
2.2 COMMANDERIJ NIEUWE BIESEN.....	11
2.2.1 HET KLOOSTERTERRAIN	12
2.3 HERONTWIKKELING VAN NIEUWE BIESEN.....	15
2.3.1 1800-1825.....	15
2.3.2 BASSIN	16
2.3.3 1825-1850	17
2.4 DE KONINKLIJKE NEDERLANDSE PAPIERFABRIEK	17
2.5 BOUW VAN DE OBJECTEN.....	21
2.5.1 DE AFFUITENLOODS	21
2.5.2 BRUG.....	32
3 BESCHRIJVING	38
3.1 LIGGING EN OMGEVING.....	38
3.2 HOOFDVORM, PLATTEGROND EN DAKVORM.....	42
3.3 GEVELS EN METSELWERK	44
3.3.1 LOODS.....	44
3.3.2 BRUG.....	50
3.4 CONSTRUCTIES.....	54
3.4.1 LOODS: DRAAGCONSTRUCTIE EN KAP.....	54
3.4.2 BRUG: BOVENBOUW	57
3.5 INDELING.....	59
3.6 INTERIEUR	65
3.7 DATERINGSKAARTEN	68

4 CULTUURHISTORISCHE WAARDENBEPALING	71
4.1 VOORMALIGE AFFUITENLOODS.....	71
4.1.1 BOUW- EN ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDEN	71
4.1.2 SITUERINGS- EN ENSEMBLEWAARDE	72
4.1.3 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN.....	72
4.1.4 WAARDENSTELLING OP ONDERDELEN	72
4.2 BRUG OVER DE ZUID WILLEMSVAART	73
4.2.1 BOUW- EN ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDEN.....	73
4.2.2 SITUERINGS- EN ENSEMBLEWAARDE.....	74
4.2.3 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN	74
4.2.4 WAARDENSTELLING OP ONDERDELEN.....	74
4.3 TOELICHTING WAARDENGRADATIES	75
4.4 WAARDENKAARTEN.....	75
5 CONCLUSIES	78
5.1 CONCLUSIES.....	78
5.1.1 AFFUITENLOODS	78
5.1.2 BRUG OVER DE ZUID WILLEMSVAART	78
6 BRONNEN EN LITERATUUR	79
6.1 BRONNEN.....	79
6.2 INTERNET.....	79
6.3 LITERATUUR.....	79

1 INLEIDING

In november 2019 kreeg het Monumenten Advies Bureau opdracht van gemeente Maastricht voor het uitvoeren van een bouwhistorische verkenning van twee objecten met een gemeentelijke monumentstatus die zijn gelegen op het terrein van de SAPPI papierfabriek, de voormalige Koninklijke Nederlandse Papierfabriek (KNP).

Het oudste object is de voormalige affuitenloods uit 1827, die gebouwd is voor de opslag van kanonnen en stamt uit de periode van voor de afbraak van de vestingmuren in 1868, en is gelegen binnen het noordelijke tracé van de vesting. Na de slechting van de muren is dit gebied herbestemd als fabrieksterrein voor de KNP. Om het terrein toegankelijk te maken voor treinverkeer is in 1876 een brug gebouwd over de Zuid Willemsvaart. Deze brug vormt het tweede object van dit bouwhistorische onderzoek.

Thans is voor een deel van het fabrieksterrein een herbestemmings- en wijzigingsplan in voorbereiding. De twee objecten zijn gelegen binnen het nieuw te ontwikkelen gebied, Ter ondersteuning van dit plan is door Monumenten Advies Bureau een bouwhistorische verkenning met waardenstelling uitgevoerd.

Veldwerk

Het veldwerkonderzoek vond plaats op 19 november 2019 en had het karakter van een bouwhistorische verkenning. De voormalige affuitenloods en brug zijn bekeken en gedocumenteerd waardoor een goede indruk kon worden gekregen van de oorspronkelijke opzet en latere wijzigingen.

Daarnaast vond er aanvullend literatuur- en bronnenonderzoek plaats. Dit gebeurde aan de hand van relevante literatuur en websites, maar ook door het inzien van bouwtekeningen en ander archiefmateriaal. Dit materiaal is verzameld bij het Regionaal Historisch Centrum Limburg (RHCL) in Maastricht.

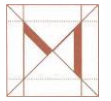
Rapport

In dit rapport wordt de historische context beknopt beschreven in hoofdstuk 2. Hier wordt eerst een schets gegeven van de ontwikkeling van omgeving, om vervolgens toe te spitsen op de beide objecten.

In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving van de huidige situatie van de objecten (in woord en beeld) gepresenteerd.

Hoofdstuk 4 geeft de monumentale waardenstelling weer. De waardenstelling gaat uit van hoofdlijnen, maar bezit tevens een toegepast gedeelte in de vorm van een getrapte waardenstelling op onderdelen en details. Deze getrapte waardenstelling is opgesteld, conform de Richtlijnen voor Bouwhistorisch Onderzoek (versie 2009, opgesteld en uitgegeven door de Rijksgebouwendienst in samenwerking met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en de Stichting Bouwhistorie Nederland (SBN). De dateringen en waarden zijn respectievelijk bij hoofdstuk 3 en 4 op kaarten visueel weergegeven.

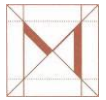
Verder volgen in hoofdstuk 5 nog conclusies en aanbevelingen en is in hoofdstuk 6 een overzicht gegeven van relevante bronnen en literatuur.



Het Monumenten Advies Bureau hoopt met dit onderzoek met een heldere duiding van de monumentale kwaliteiten een zinvolle bijdrage te leveren aan de planvorming voor het complex.

Monumenten Advies Bureau – 2019





2 HISTORISCHE CONTEXT

In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst van de historie van het onderzochte complex vanuit verschillende invalshoeken. Hierbij wordt onder meer in gegaan op stedenbouwkundige en architectuurhistorische ontwikkelingen om het gebouw en zijn directe omgeving in zijn context te kunnen plaatsen. Daarnaast wordt ingegaan op de bouw en hierbij betrokken partijen. Vervolgens wordt aan de hand diverse bronnen de ontwikkeling van het complex geschetst.

2.1 ONTWIKKELING VAN DE VESTING MAASTRICHT¹

De twee onderzochte objecten zijn gelegen aan de noordzijde van de historische stadskern van Maastricht, binnen de tweede ommuring van de oude vesting.

Maastricht is in de laat-Romeinse tijd ontstaan op de westelijke Maasoever bij de plaats waar de weg van Tongeren naar Keulen de Maas kruiste.

Vanuit een kleine laat Romeinse nederzetting groeide de nederzetting uit tot een belangrijk christelijk centrum in de vroege middeleeuwen, vooral door de verering van de heilige Servatius met bijbehorend klooster. Deze kernen hadden ieder een eigen ommuring. Een samenvoeging van de twee kernen door een aarden omwalling stamt vermoedelijk uit 1200.

¹ Zie: R. Stenvert, e.a., *Monumenten in Nederland: Limburg*, Zeist 2003, L.J. Morreau, *Bolwerk der Nederlanden*, Assen 1979, J. van Term, 'Nieuwen Biesen / KNP', in: *Maastrichts Silhouet*



Maquette van het castellum Maastricht zoals het in omstreeks 333 na Christus eruit heeft kunnen zien. De fundering van de Romeinse brug over de Maas is nog aanwezig in de rivierbodem. Tevens is er een deel van de houten opbouw teruggevonden. Afb: vici.org.

In 1229 wordt de aarden omwalling vervangen door een stenen muur in opdracht van de hertog van Brabant. De muur bestond uit kolenzandsteen en strekte zich uit over een lengte van ongeveer 2,5 kilometer.

Rond 1300 bestond er echter buiten de muur langs de uitvalswegen al een zodanige voorstedelijke bebouwing dat een forse stadsuitleg noodzakelijk was, waarbij het stadsoppervlak werd verdrievoudigd.

nr.30 (1989) en *Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht Noord* (RMP Noord), Cultuurwaardenonderzoek Deelrapport Archeologie, juli 2011.

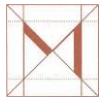


Gezicht op de hoofdwal en de Brusselsepoort in 1868. Afb: RHCL beeldbank, nr. 13395.

De nieuwe stadsmuur, die eind veertiende of begin vijftiende eeuw geheel gereedkwam, is nog herkenbaar in het tracé van de negentiende-eeuwse singels. In het noorden omvatte de nieuwe stadsmuur ook het klooster van de Antonieten en de commanderij van de Duitse orde, gelegen in de nabijheid van de noordelijk gesitueerde Boschpoort, een van de vijf stadspoorten in de stadsmuur op de westoever van de Maas. Het laatstgenoemde kloosterterrein zou in de negentiende eeuw worden herbestemd als industriegebied waarop de Koninklijke Nederlandse Papierfabriek zou worden gebouwd. Naast de nieuwe poorten werd de muur uitgevoerd met muurtorens. De noordoostelijke hoektoren heette Mariatoren en was gelegen vlakbij het terrein van de commanderij Nieuwe Biesen.



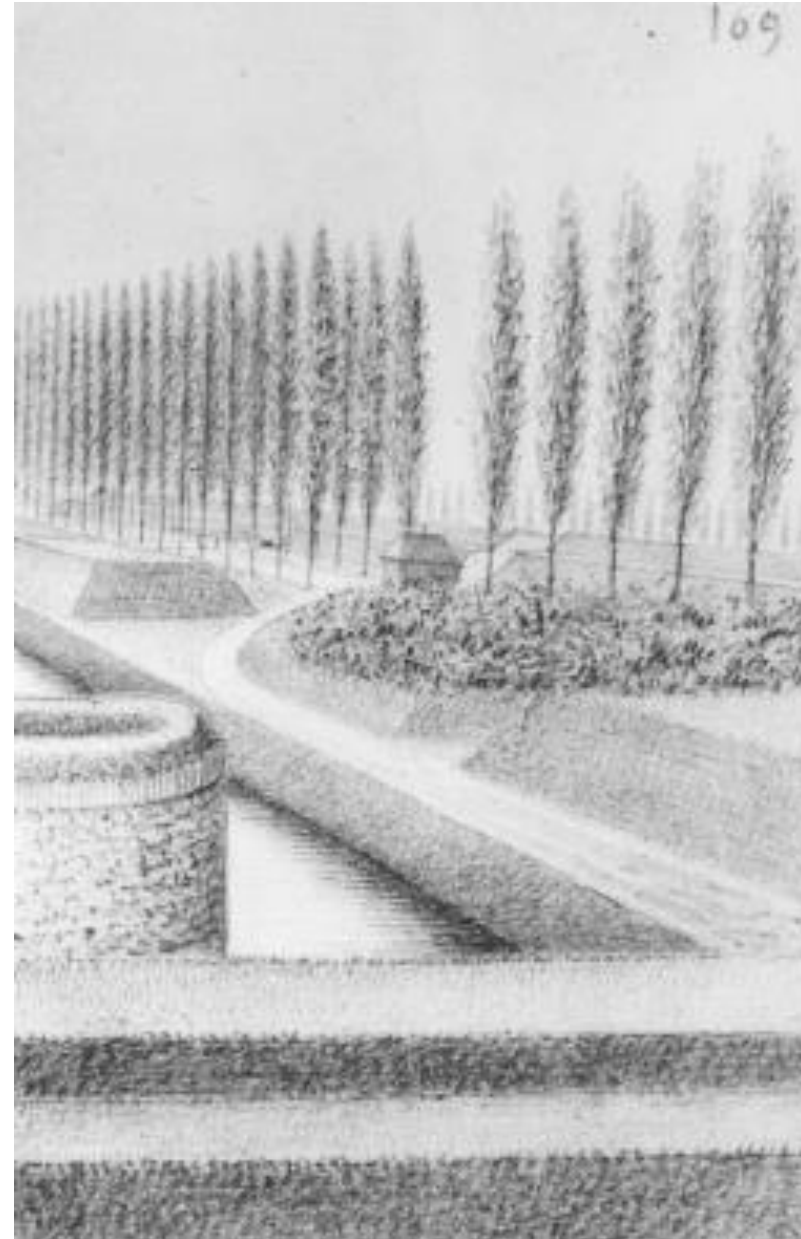
Tekening van de Boschpoort uit 1872. Deze poort was onderdeel van de tweede stadsmuur. Afb: RHCL beeldbank, nr. 13392.



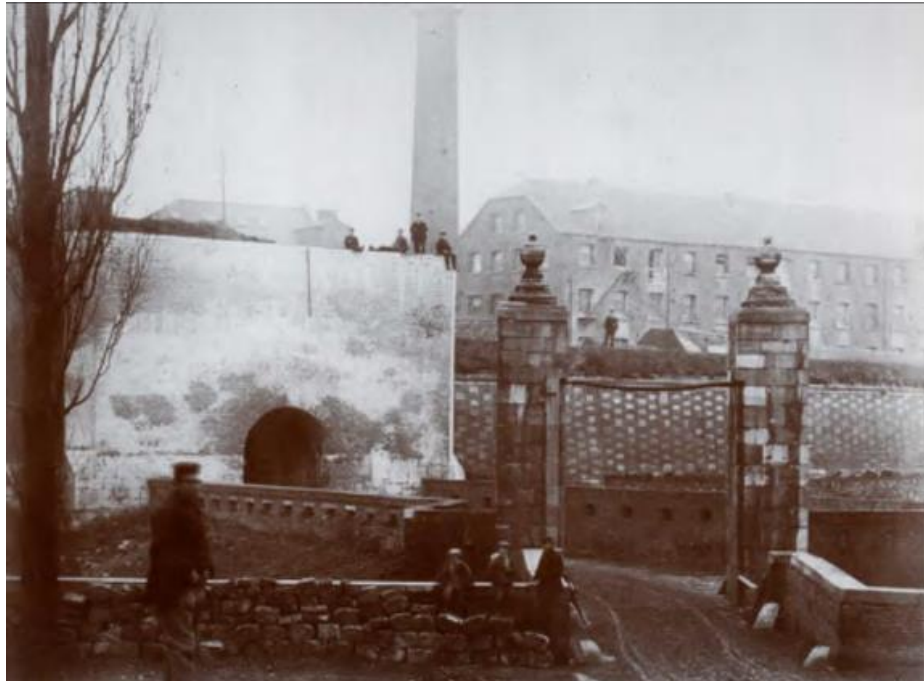
Prent uit 1590 van de belegering van de stad in 1576 door de Spanjaarden. Ter hoogte van de Nieuwe Biesen (pijl) wordt heftig gevochten terwijl de noordelijke Boschpoort in brand staat. Afb: RHCL beeldbank, nr. LGOG 105.

2.1.1 SCHONENVAARDERSBOLWERK

Aan het einde van de middeleeuwen ontwikkelde de oorlogsvoering zich in versneld tempo en boden de muren op den duur geen weerstand meer tegen het zwaardere geschut. Vanaf de zestiende eeuw werden buiten de stadsmuren buitenwerken aangelegd, die de vijandelijke beschietingen op afstand moesten houden. Al in de vijftiende eeuw, omstreeks 1480 om precies te zijn, werden er bolwerken aangelegd. Ter hoogte van de Mariatoren werd tussen 1525 en 1528 het Schonenvaardersbolwerk gebouwd in mergelsteen van 3 meter in dikte met een 20 tot 30 centimeter dikke bekleding van Naamse steen. De noordelijke binnenwand van de toren was eveneens versterkt met Naamse steen.



Zicht op de buitenwerken vanaf Bastion D in 1870. Afb: RHCL beeldbank, nr. LGOG 308.



De Boschpoort vlak voor de afbraak in 1869. Op de achtergrond de fabrieksgebouwen van de Sphinx. Afb: RHCL beeldbank, nr. RAL P-0112-010.

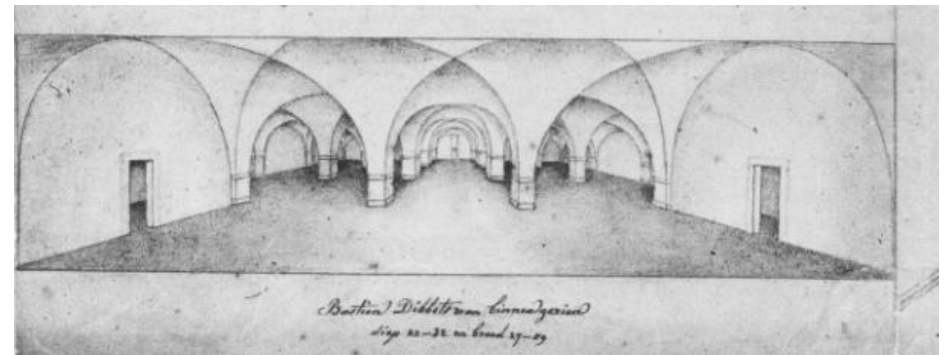
2.1.2 BIESENBASTION

De belegering van de Spanjaarden in 1576 was ten koste gegaan van het noordelijke deel van de tweede stadsmuur. Ter plaatse van het Schonenvaardersbolwerk werd een nieuw bastion gebouwd, genaamd Biesenbastion. Het Schonenvaardersbolwerk werd verlaagd en als saillant opgenomen in het nieuwe bastion.

Vooraf in de zeventiende en achttiende eeuw breidde de gordel van bastions, hoornwerken, kroonwerken, lunetten, ravelijnen, kazematten en natte en droge grachten steeds verder uit. Het Biesenbastion werd in deze periode vanaf de veldzijde steeds meer aan het oog onttrokken.

Direct ten noorden van de hoofdwal bij het Biesenbastion lag de zogenaamde Lunet aan de Maas en het Biesenhoornwerk uit 1640. Tevens waren hier de buitenwerken aanwezig, die tussen 1632 en 1645 waren aangelegd in de vorm van hoornwerken met de namen Achter de Biesen en Laag Frankrijk.

Na het beleg van 1748 en 1794 kreeg het noordelijk stadsdeel het opnieuw zwaar te verduren, waarna het aan het begin van de negentiende eeuw vervangen werd door Bastion D, dat onderdeel is van de Nieuwe Bossche Fronten.

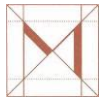


Interieur van Bastion C op een prent uit 1860. Afb: RHCL beeldbank, nr. LGOG 1034.

2.1.3 NIEUWE BOSSCHE FRONTEN

De Nieuwe Bossche Fronten behoorden tot de natte vestingwerken aan de noordzijde van de vesting Maastricht. Dit waren buitenwerken met grachten die gevuld waren met water of onder water gezet konden worden via het Jekerkanaal. De oude zeventiende-eeuwse buitenwerken werden grotendeels gesloopt.

De nieuwe vestingwerken werden tussen 1816 en 1821 aangelegd. De werkzaamheden bestonden uit het oprichten van vier nieuwe bastions (genaamd: A,B,C en D) en drie ravelijnen aangelegd (genaamd: a,b en c).



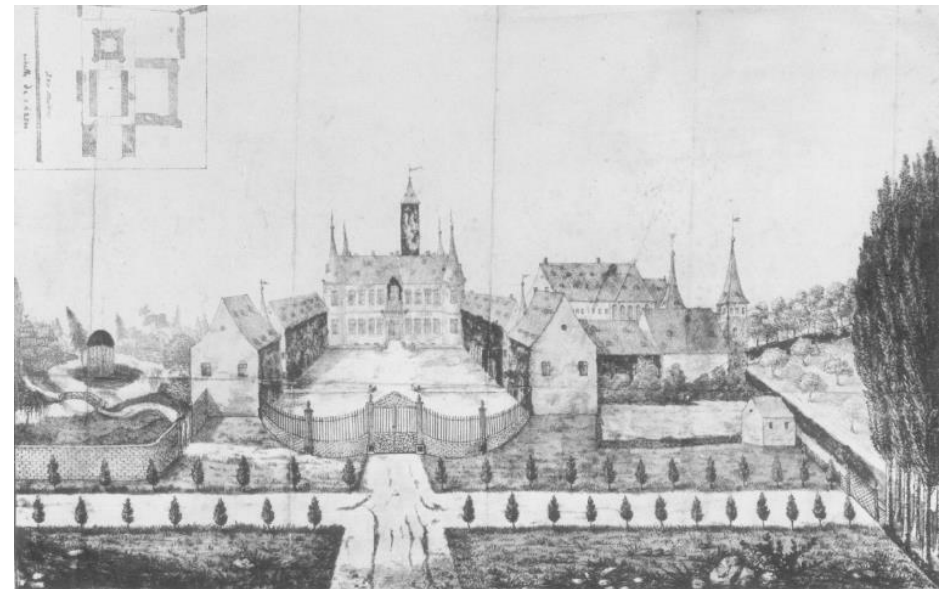
Militaire netkaart uit 1850 met daarop de Nieuwe Bossche Fronten. Bij de gele pijl is het Biesenbastion aangegeven. Afb: arcgis.com

De drie bastions en alle ravelijnen werden voorzien van een kazemat, een bomvrije bunker. Aan de buitenkant van de bastions en langs de ravelijnen lagen (natte) grachten. Zoals gebruikelijk was, werd aan de uiterste buitenkant van de verdedigingswerken een glacis aangebracht.

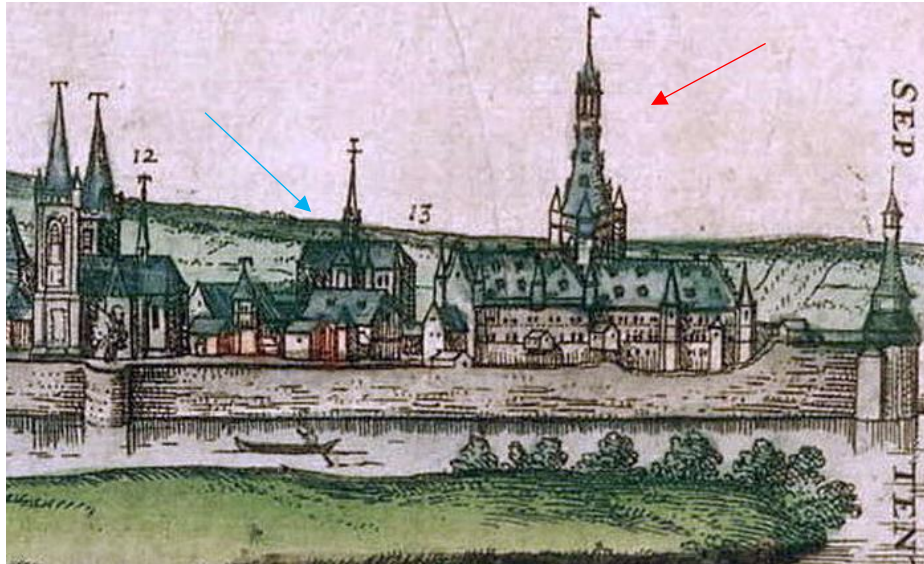
2.2 COMMANDERIJ NIEUWE BIESEN

De Duitse Orde is een geestelijke ridderorde ontstaan in de nadagen van de Derde Kruistocht (1189-1192). Hoewel ontstaan in het midden oosten ontwikkelde de Orde zich vooral in West Europa in de dertiende eeuw in rap tempo. In de traditie van de feodaliteit stelde zij zich ten dienste van wereldlijke vorsten in ruil voor schenkingen van land waarop kloostergebouwen werden gesticht. In de dertiende eeuw groeide de Duitse Orde uit tot 300 afzonderlijke zogeheten balijen of provincies. De balije waar Maastricht onder viel was Biesen genaamd.

De Commanderij Nieuwe Biesen in Maastricht stamt uit 1358 en was ondergeschikt aan de landcommanderij Alden Biesen in Bilzen. Nieuwen Biesen groeide al snel uit tot het belangrijkste administratieve centrum van de balije Biesen.



Gezicht op de commanderij van de Alde Biezen op een prent uit 1819. Afb: RHCL beeldbank, nr. GAM 1547.



Panorama van Maastricht uit omstreeks 1570 van Simon de Bellomonte. Bij de rode pijl het commanderijgebouw, de blauwe pijl geeft de kloosterkerk aan. Afb: E. Ramakers, *Historische atlas van Maastricht, 2000 jaar aan Maas en Jeker*, Amsterdam 2005.

Al vanaf omstreeks 1360 werd het de voornaamste verblijfplaats van de landcommandeurs van Alden Biesen, die Maastricht vaak verkozen boven Bilzen. De commanderij van de Duitse Orde nam onder de Maastrichtse kloosters een vooraanstaande positie in. De commanderij beschikte over belangrijke bezittingen en privileges, in en buiten de stad en ze onderhield goede contacten met de hoogste adel zoals de Bourgondische hertogen en Heilig Roomse keizers.

Tijdens het beleg van Maastricht in 1579 werd de commanderij grotendeels vernield en weer opgebouwd, hoewel het in de zeventiende en achttiende eeuw steeds minder aanzien genoot. Bij de belegering van 1793 en 1794 door de troepen van de Franse Nationale Conventie liep de commanderij zware schade op.



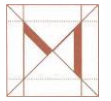
Het kloosterterrein Nieuwe Biesen op de stadsplattegrond van 1588 in de rode omlijning. Links van de kerk is aan de andere zijde van de Biesenstraat de boomgaard afgebeeld. De commanderij is op dat moment verwoest. Afb: RHCL beeldbank, nr. GAM 739.

In 1795 werden alle kapittels en ridderorden, dus ook de Duitse Orde, door de Fransen opgeheven. Het Biesenterrein werd door de Franse overheid in beslag genomen en verkocht.

2.2.1 HET KLOOSTERTERREIN

Het terrein bestond uit een reeks gebouwen waarvan de kloosterkerk en commanderijgebouw het meest prominent aanwezig waren. Het klooster was gesitueerd tegen de oever van de Maas.

De vrijstaande kloosterkerk werd waarschijnlijk kort na 1382 gebouwd en was onderhorig aan de nabije parochiekerk van Sint-Matthijs. De kerk was toegewijd aan Onze Lieve Vrouwe en vormde de grootste en belangrijkste ordenskerk binnen de balijs Biesen.



Reconstructie uit 1825-1850 van de kloosterkerk door Philippus van Gulpen. Afb: *Nieuwen Biesen in Alden Biesen. 5 Eeuwen Duitse Orde in Maastricht* (1989), p.44.

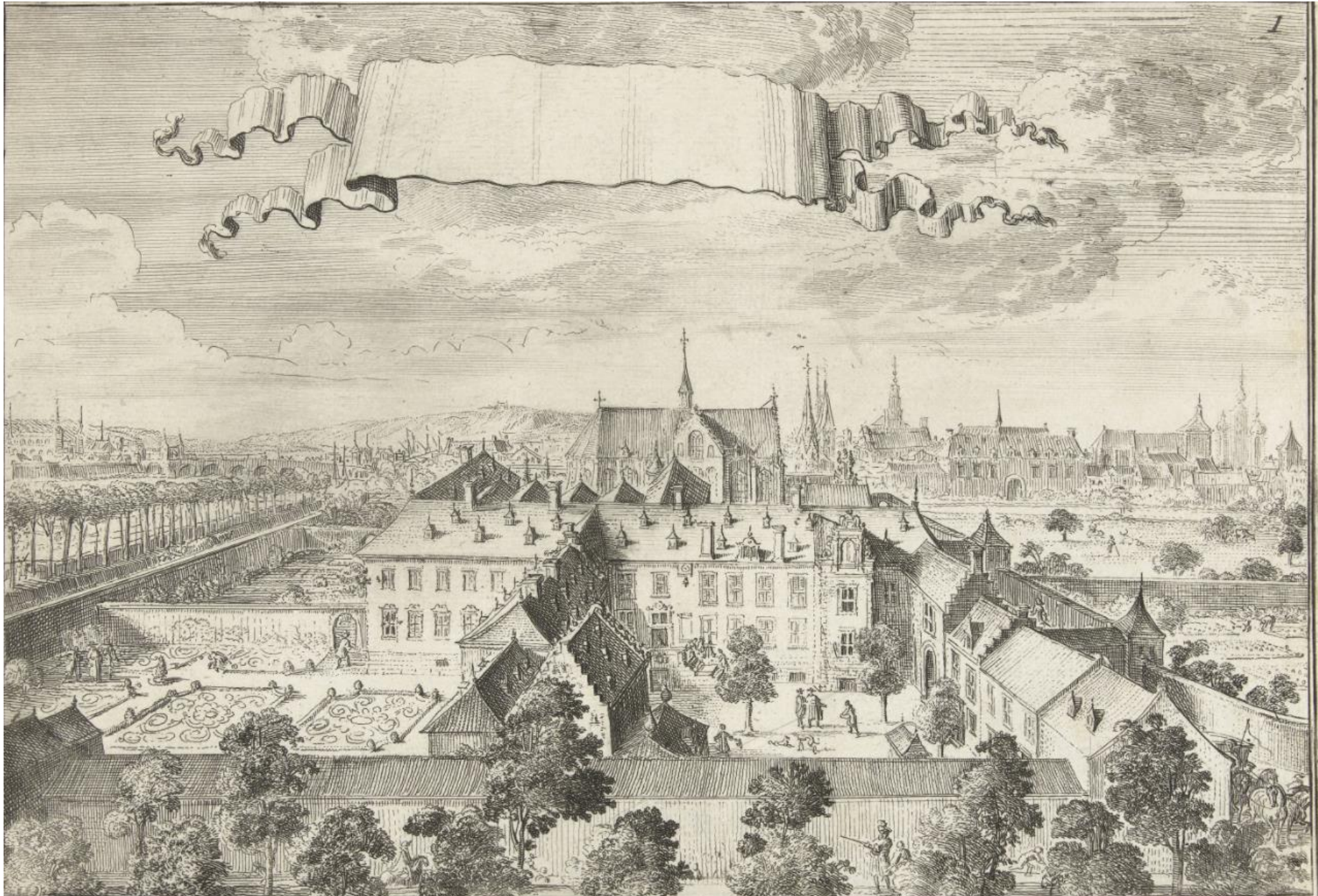


Zicht op Nieuwe Biesen door Jan de Beijer in 1740. Afb: *Nieuwen Biesen in Alden Biesen. 5 Eeuwen Duitse Orde in Maastricht*, Maastricht 1989, p.40.

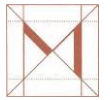
De in Maasgotiek opgetrokken kerk bestond uit een eenbeukig schip met vier traveeën met hoge spitsboogvensters, een bescheiden transept en een ruim priesterkoor met drie traveeën en een polygonale apsis. Ook deze onderdelen waren voorzien van spitsboogvensters. Op de kruising stond een dakruiter. Verder had de kerk geen torens.

Het interieur van de kerk werd afgedekt door kruisribgewelven, die aan de buitenkant gesteund werden door steunberen.

Hoe de andere gebouwen van de commanderij in de veertiende eeuw eruitzagen is niet bekend. De vroegste afbeelding van het hoofdgebouw stamt uit omstreeks 1570 en was een langgerekt gebouw met traptorens en spietorens. In het rechthoekige gebouw was een zware, donjonachtige toren met een hoge torenspits en spietorentjes opgenomen, wellicht een overblijfsel van een veertiende-eeuwse verdedigingstoren, gebouwd in een tijd dat dit deel van de stad nog buiten de tweede middeleeuwse omwalling lag.



Gezicht op de Nieuwen Biesen te Maastricht getekend door Romeyn de Hooghe in 1700. Afb: RM beeldbank, nr. RP-P-OB-48.982.



2.3 HERONTWIKKELING VAN NIEUWE BIESEN

2.3.1 1800-1825

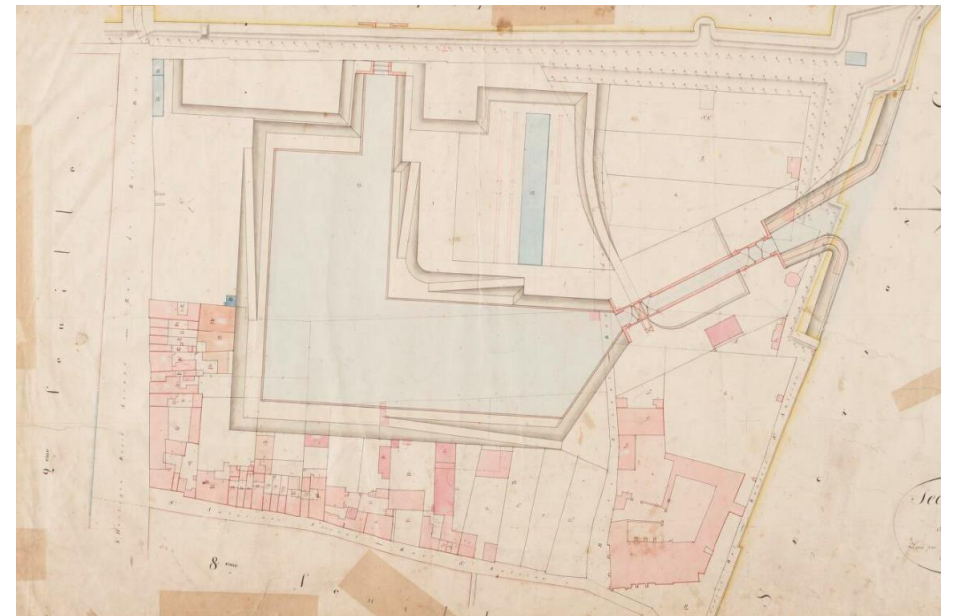
Na de verkoop van het terrein door de Fransen werd in 1797 het meest zuidelijke perceel van de Biesenboomgaard verkocht aan de ex-grauwzuster Catharina Dekkers voor 20.000 livres. Het oostelijk deel van de Biesenboomgaard bleef vanaf 1795 rijksgrond, wellicht vanwege de aanwezigheid van de vestingwerken.

In 1800 werd de rest van het terrein, inclusief de ruïneuze kloostergebouwen, voor 1750 frank verkocht aan notaris J.Th. van Gulpen. Deze handelde ook namens de paardenpostmeester N. Bonhomme en de tabaksfabrikant P.F. de Ceuleneer die iedereen derde deel kocht.



Plattegrond van de Nieuwe Biesen in de achttiende eeuw, gepubliceerd in 1894. Afb: RHCL beeldbank, nr. RAL_K_362.

Het kloosterterrein bestond in de achttiende eeuw uit twee carrévormige complexen. Het zuidelijke deel was gesitueerd rond de kloosterkerk. Aan de andere zijde was een omsloten binnenterrein ontstaan, omringd door twee- of drielaagse gebouwen onder zadeldaken. Deze gebouwen lijken minder imposant te zijn in uitvoering dan het middeleeuwse commanderijgebouw. Tussen de Boschstraat en het kloosterterrein was in de achttiende eeuw een grote boomgaard aangeplant. Deze gaard stamt mogelijk al uit een eerdere periode aangezien ze ook voorkomt op zestiende-eeuwse stadsplattegronden.



Kadastrale minuutkaart uit 1832. Bij de rode omlijning het voormalige kloosterterrein. Afb: RCE beeldbank, nr. MIN11058A01.

Vervolgens wordt in 1824 een deel van het voormalige boomgaard en commandijterrein afgegraven voor de aanleg van de Zuid-Willemsvaart, het Bassin en bijbehorende sluisen.

2.3.2 BASSIN²

Het Bassin is in de jaren 1824-26 gegraven op de plek waar het uitgestrekte kloostercomplex van de Commandij Nieuwen Biesen lag. De binnenhaven vormde een belangrijk onderdeel met de 123 km lange Zuid-Willemsvaart, die tussen 1822 en 1826 is aangelegd en via een overkluizing onder de vestingmuur door liep. De verbinding tussen het Bassin en de Zuid-Willemsvaart, dwars door de gordel van vestingwerken van Maastricht, was gecompliceerd vanwege de nog aanwezige buitenwerken. Via een sluis stond de binnenhaven tevens in verbinding met de Maas.



Bassin gezien richting het zuiden op een prent uit 1840. Op de voorgrond de aansluiting van de Zuid Willemsvaart. Afb: RHCL beeldbank, nr. LGOG 471A.

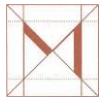


Schematische weergave van de situatie in 1827 met het Bassin en de Maas in het blauw. De eerste gronden van de papierfabriek zijn in het groen weergegeven met daaronder geprojecteerd de plattegrond van het kloosterterrein. Afb: *Nieuwen Biesen in Alden Biesen. 5 Eeuwen Duitse Orde in Maastricht* (1989), p.88.

Aankankelijk waren er geen kades rondom de havenkom, maar schuin aflopende aarden taluds. Vanaf 1857 werden stenen kademuren opgemetseld, waarin de omstreeks 1840 ontstane werfkelders werden opgenomen.

Rond het Bassin vormde zich vanaf 1830 het industriële hart van Maastricht met de glas- en aardewerkfabrieken van Petrus Regout en de in 1850 opgerichte papierfabriek van Lhoëst & Weustenraad.

² M. Martin, *Opkomst van de moderne stad. Ruimtelijke veranderingen in Maastricht 1660-1905*. Zwolle Zeist 2000.



2.3.3 1825-1850

In het oostelijke deel van de voormalige boomgaard, die in handen is gebleven van de Rijksoverheid, werd in 1827 een affuitenloods gebouwd voor de stalling van materiaal ter ondersteuning van de vestingwerken. Deze loods zou later in de negentiende eeuw worden opgenomen in het fabrieksterrein van de KNP.

Na de aanleg van het Bassin bleef het voormalige kloosterterrein ongewijzigd tot aan het midden van de negentiende eeuw. De percelen die in 1800 waren verkocht werden ontwikkeld tot tuinen. Vanwege de aanleg van het Bassin en vanaf de jaren 1830 met de opkomst van industrie werden deze tuinen wel steeds lastiger te bereiken en minder aantrekkelijk. In 1850-1851 werd dan ook overgegaan op verkoop van twee van de drie percelen aan de toen net opgerichte papierfabriek van Lhoëst & Weustenraad.



Plattegrond van de papierfabriek van Lhoëst & Weustenraad omstreeks 1851. In de rode omlijning de eerste gebouwen die ter plaatse van twee tuinen gebouwd zijn. Links van de gebouwen loopt een weg omhoog naar de bovenzijde van de vestingmuren. Afb: SHCL archief: EAN_0903 Koninklijke Nederlandse Papierfabriek, inv.nr. 913.

³ R. Hackeng, 'Het einde van Nieuwe Biesen en de verkoop van het terrein', in: *Nieuwen Biesen in Alden Biesen. 5 Eeuwen Duitse Orde in Maastricht* (1989), p.85-.

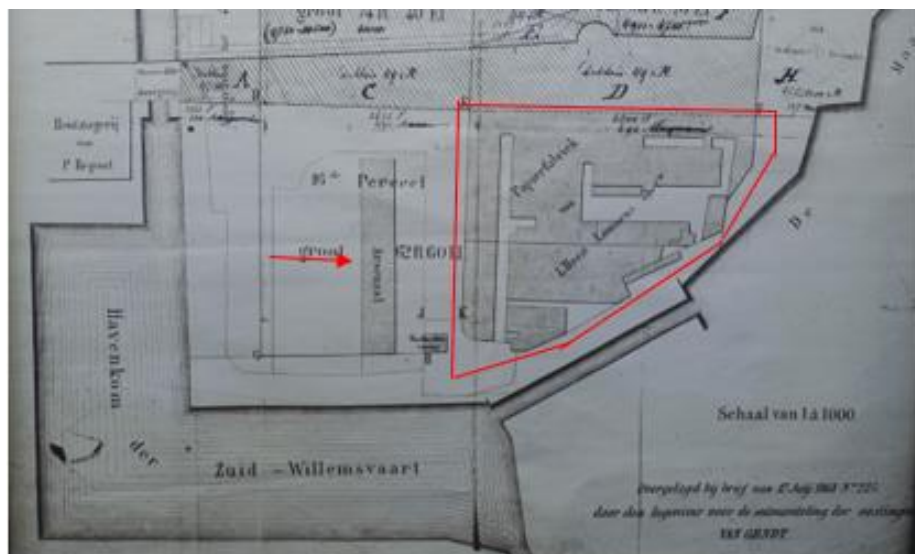
2.4 DE KONINKLIJKE NEDERLANDSE PAPIERFABRIEK³

De papierfabriek die in 1850 opgericht werd had tot 1857 de naam *Lhoëst – Weustenraad & Cie* en van 1857 tot 1875 *Lhoëst – Lammens & Cie*. In 1875 zou de fabrieksnaam gewijzigd worden in Koninklijke Nederlandse Papierfabriek.

Het oppervlakte van de papierfabriek werd tussen 1850 en 1860 in drie stappen uitgebreid. De eerste gronden werden in 1850 en 1851 aangekocht en bevonden zich aan de noordzijde van het voormalige kloosterterrein en waren in gebruik als tuin. Ten zuiden van de twee percelen grensde nog een driehoekig perceel aan dat in 1858 werd aangekocht. Vanaf 1851 verrezen de eerste gebouwen op de twee aangekochte percelen.



Uitsnede van het terrein van de papierfabriek met in de gele omlijning de eerst aangekochte gronden in 1850/1851. Het driehoekige deel ten zuiden hiervan zou pas in 1858 worden overgenomen. Afb: *Nieuwen Biesen in Alden Biesen. 5 Eeuwen Duitse Orde in Maastricht* (1989), p.88.



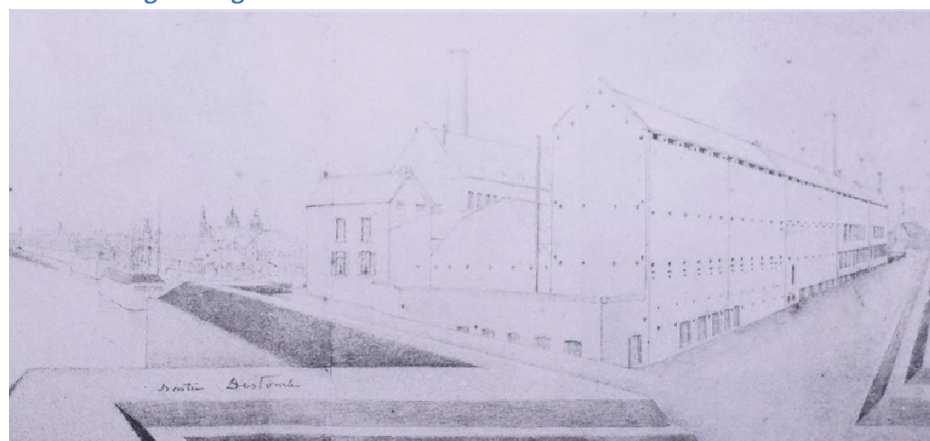
Plattegrond van 1868 met de papierfabriek in de rode omlijning. Het driehoekige perceel aan de zuidzijde van het terrein is dan volgebouwd. Bij de rode pijl de affuitenloods uit 1827. Afb: SHCL archief: EAN_0903 Koninklijke Nederlandse Papierfabriek, inv.nr. 913.

Tussen 1859 en 1861 werd aan de westzijde van de drie percelen de vier bouwlagen hoge blekerij met magazijn gebouwd, die nu nog aanwezig is. Dit gebouw vormde de begrenzing van het terrein tot 1868.

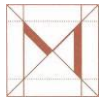
Vervolgens werd na de ontmanteling van de vesting in 1867 nieuwe grond aangekocht ten westen van het fabrieksterrein met daarop de affuitenloods. Deze loods zou na overname in 1878 worden opgenomen in het terrein van de papierfabriek. De loods was overigens niet het enig overgebleven oudere element op het fabrieksterrein. Na oprichting van de loods in 1827 was er op de plek van de voormalige Biesenstraat, die het kloosterterrein van de boomgaard scheidde, een oplopende weg aangelegd. Via de weg kon het materieel vanuit de loods op de vestingmuren worden gereden. Na aankoop van het terrein met de loods omstreeks 1878 is de weg afgevlakt en gaan dienen als noord-zuidroute op het terrein.



De oude noord-zuidroute op het fabrieksterrein met links de blekerij uit 1859-1861. Deze weg ligt op het tracé van de oude Biesenstraat die het klooster van de boomgaard scheidde. Vanaf 1827 werd via de weg materieel vanaf de affuitenloods naar de bovenzijde van de muren gereden. Na aankoop van het terrein door de papierfabriek is de weg afgevlakt en als binnenweg dienst gaan doen.



Zicht op de hoge blekerij op de achtergrond vanaf bastion D omstreeks 1860. Afb: zie noot 4, p.19.



Overzicht van het huidige fabrieksterrein met ingevoegd de jaartallen waarin de stukken grond aangekocht zijn. Afb: *Nieuwen Biesen in Alden Biesen. 5 Eeuwen Duitse Orde in Maastricht (1989), p.89.*

Het terrein werd ontsloten via de Boschstraat door een overkluizing over de Zuid Willemsvaart en later via de Fransensingel. Na 1875 werd er tevens een spoorlijn doorgetrokken naar het fabrieksterrein, waardoor er twee bruggen over de vaart bestonden.

In 1872 werkten er 750 mensen in de papierfabriek. Mede door een stijgende export naar onder andere het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Australië en Latijns-Amerika werd het terrein steeds verder volgebouwd, met name richting het noorden. Hier was na de afbraak van de vestingmuren veel ruimte vrijgekomen.

In de periode tussen 1920 en 1935 liep de productie terug. Na de Tweede Wereldoorlog stapte de fabriek over op een nieuw productieproces van gestreken papier waardoor er een bloeiperiode aanbrak die tot de jaren 1980 duurde.

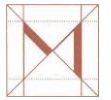


Kadastrale hulppkaart uit 1952 met bij de rode omlijning de loods. Kadaster archiefviewer, sectie A, nr. 6767.

In 1993 brak wederom een hernieuwde economische groei aan en werd de KNP de grootste producent van houtvrij gestreken papier in Europa. In 1997 werden de papieractiviteiten van KNP overgenomen door South African Pulp & Paper Industry, 's werelds grootste producent van houtvrij gestreken papier. De papierfabriek in Maastricht maakte vanaf dat moment tot nu deel uit van SAPPi Europe.



Luchtfoto uit 1962 van het fabrieksterrein, gezien richting het zuiden. Afb: RHCL beeldbank, nr. 12414.



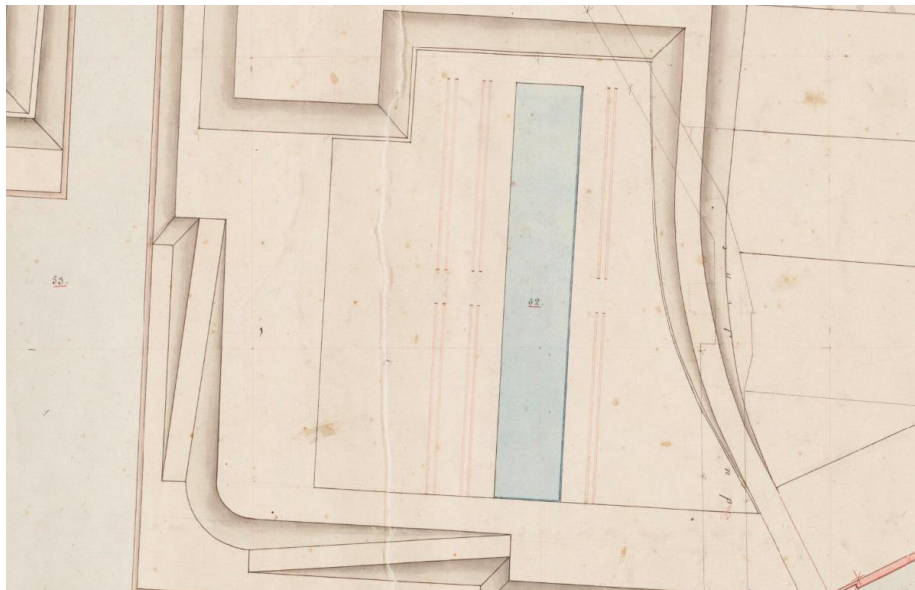
2.5 BOUW VAN DE OBJECTEN

2.5.1 DE AFFUITENLOODS

1827-1940

In 1827 wordt op de voormalige boomgaard van Nieuwe Biesen een affuitenloods gebouwd. Dit gebouw diende als opslag voor affuiten; de onderstellen van kanonnen. Bij calamiteiten werden vanuit de loods de kanonnen op de vestingmuren gereden via de oplopende weg die ten oosten van de loods gesitueerd was en het tracé van de Biesenstraat volgde.

Op de kadastrale minuutkaart uit 1832 is de loods afgebeeld als een langgerekt gebouw met een noord-zuid oriëntatie. Links en rechts van het gebouw zijn op de minuutkaart dubbele stroken getekend, die halverwege worden onderbroken.



De affuitenloods op de kadastrale minuutkaart uit 1832 met in de grijze arcering de hoger gelegen wallen bij het Bassin en vestingmuur. Afb: RCE beeldbank, nr. MIN11058A01.



Kadastrale hulpkaart uit 1848. Kadaster archiefviewer, sectie A, nr. 2152.

Het is op basis van de minuutkaart niet duidelijk hoe de transportroute van het materieel over het terrein naar de opgaande weg naar de vestingmuren liep. Het zou kunnen dat er in de korte zuidgevel bedrijfsdeuren waren gesitueerd, maar deze zouden ook halverwege de oost- en westgevel geplaatst kunnen zijn. Het onderbreken van de stroken op de minuutkaart lijkt hierop te wijzen.

Het terrein zal vermoedelijk een stuk lager hebben gelegen dan de omgeving, aangezien het omringd werd door de wallen van het Bassin en de vestingmuur.



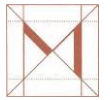
Uitsnede uit de prent van het Bassin uit 1840 van de oostgevel van de affuitenloods. Afb: RHCL beeldbank, nr. LGOG 471A.

In 1848 wordt het terrein opgedeeld in twee delen waarbij het westelijke deel een eigen perceelsnummer krijgt. Op de kadastrale hulpkaart uit dat jaar lijkt het erop dat de oplopende weg richting bovenzijde vestingmuren aansluit op de korte zuidgevel van de loods.

De oudste afbeelding van het gebouw stamt uit het midden van de negentiende eeuw. Op de prent van het Bassin uit 1840 is de witgeschilderde oostgevel van de loods afgebeeld. Het blijkt dat het gebouw aan deze zijde een gesloten karakter had, met aan de zuidzijde van de gevel een doorgang met roodgeverfde deur. Het gebouw werd gedekt door een, met rode pannen bedekt, geknikt schilddak waarin een dakkapel onder een zadeldakje was gesitueerd.

Na 1878 komt de loods in handen van de papierfabriek en wordt het gebouw in februari en september van 1879 omgebouwd tot 19 arbeiderswoningen. Deze woningen zijn gelegen aan de lange oostelijk en westelijke zijgevels en worden van elkaar gescheiden door een centrale binnenmuur. Deze binnenmuur wordt ter hoogte van het centrale deel van het gebouw onderbroken. Wellicht was hier een onderdoorgang aanwezig die de oostelijk en westelijke binnenplaatsen met elkaar verbond.

Aan de zuidzijde heeft het gebouw een grote open ruimte die in 1878 als bergplaats wordt omschreven. Vermoedelijk wordt de berging vrij spoedig ook ingevuld met woningen, aangezien in 1882 hier vier nieuwe perceelnummers zijn ontstaan met de omschrijving huis.



Kadastrale hulpkaart uit februari 1879. Het noordelijke deel van de loods is ingedeeld in kleine units. Kadaster archiefviewer, sectie A, nr. 3644 t/m 3656.

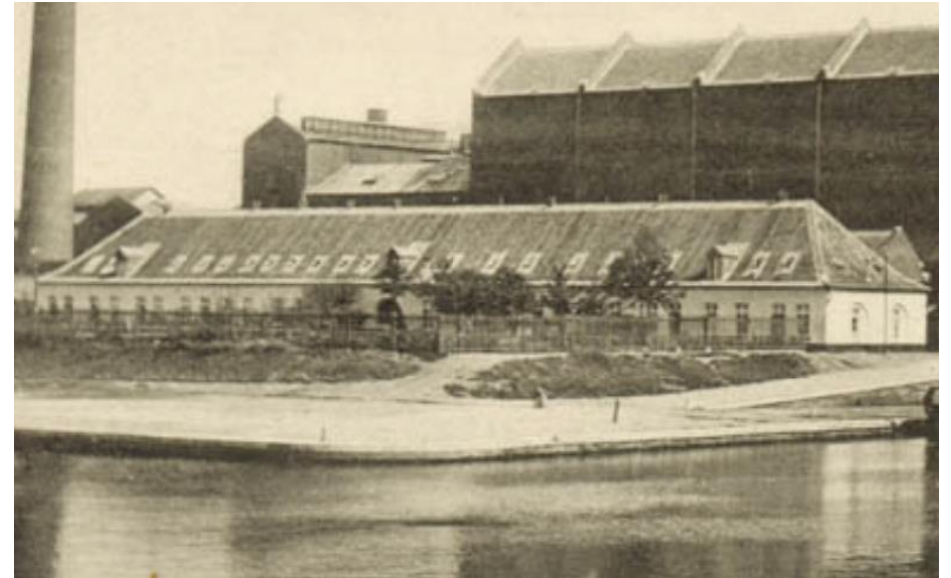


Kadastrale hulpkaart uit september 1879. Nu is ook het zuidelijke deel van de loods ingedeeld in kleine units. Kadaster archiefviewer, sectie A, nr. 3689 t/m 3693.



Kadastrale hulpkkaart uit 1936. Afb: Kadaster archiefviewer, sectie A, nr. 3645 t/m 3656, 3689 t/m 3692, 3694 t/m 3697, 3774 t/m 3777.

Vanaf 1900 zijn er verschillende afbeeldingen van de loods beschikbaar. Het blijkt dat de loods enkellaags is onder een omlopend schilddak met boven de nok verschillende rookkanalen, die vermoedelijk in 1879 zijn aangebracht bij het bouwen van de woningen. Rond 19000 was de oostgevel nog altijd witgeverfd met een zwart gekleurde plint. Ook de korte zuidelijke gevel had een dergelijke afwerking. Deze zuidelijke gevel was tevens voorzien van twee rondbogen in het metselwerk, waarin twee vensters geplaatst waren. Mogelijk is dit een aanwijzing voor de hypothese dat de loods van oorsprong toegankelijk was via deze korte gevel. Nadat hier in 1882 woningen waren gebouwd zouden deze bogen gevuld en voorzien zijn van vensters.

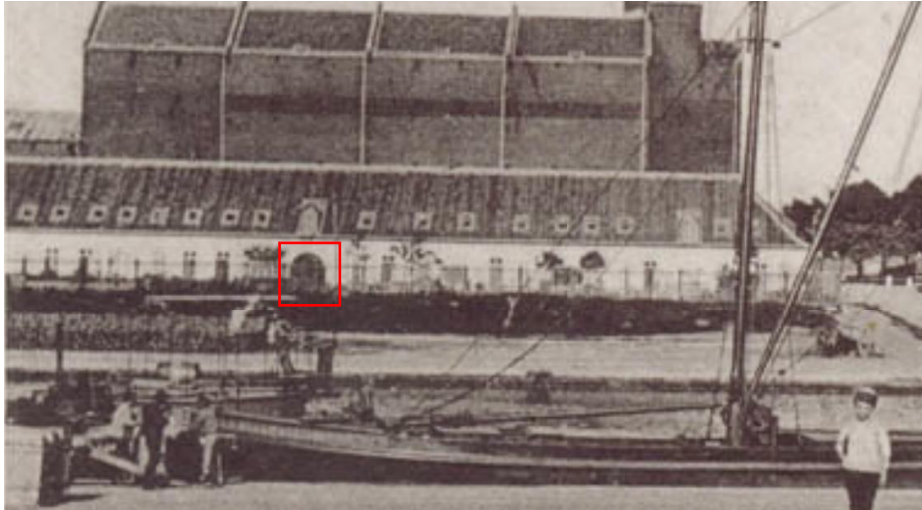


Affuitenloods in 1900-1905 met zicht op de west- en zuidgevel. Afb: RHCL beeldbank, nr. 5440.

Op de vroege afbeeldingen van de loods is tevens zichtbaar dat elke woning aan de west- en oostzijde bestond uit een rechte toegang met bovenlicht met tweelichtsindeling en een recht venster met een vulling van een 6-ruits raam.

Halverwege de westgevel is op de afbeeldingen een brede doorgang zichtbaar onder een rondboog. Mogelijk is dit de onderdoorgang geweest die op de hulpkkaart van 1879 reeds is aangegeven.

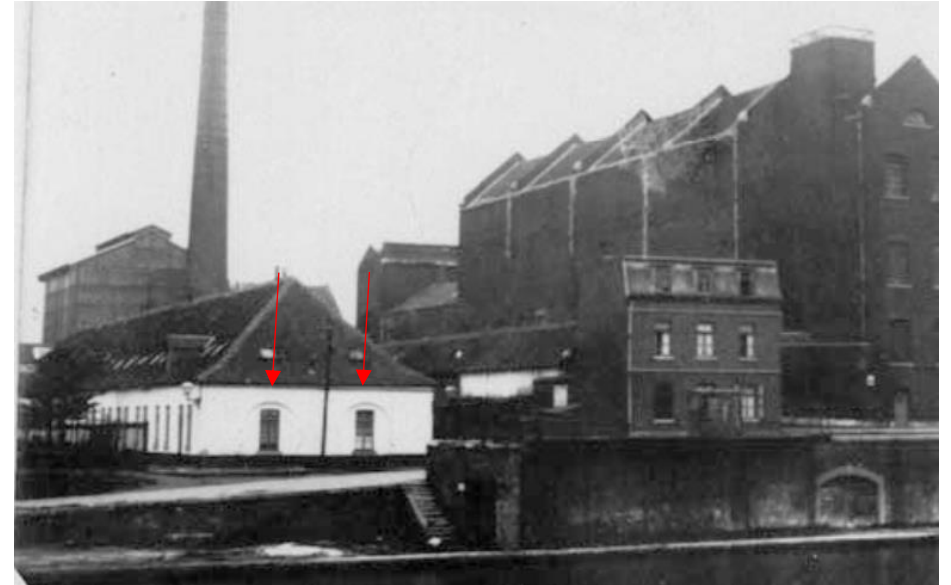
Vermoedelijk zijn de woningen opgedeeld in een begane grond en zolder, aangezien er in het oostelijke dakvlak drie dakkapellen onder zadeldakjes zichtbaar zijn, op de beide uiteinden en centraal in het dakvlak. Daarnaast waren er tussen de dakkapellen een groot aantal dakvensters aangebracht. Ook in het zuidelijke schild waren er twee dakvensters aanwezig.



Affuitenloods in 1900-1905 met bij de rode omlijning de centrale onderdoorgang in de westgevel. Afb: RHCL beeldbank, nr. 12467.



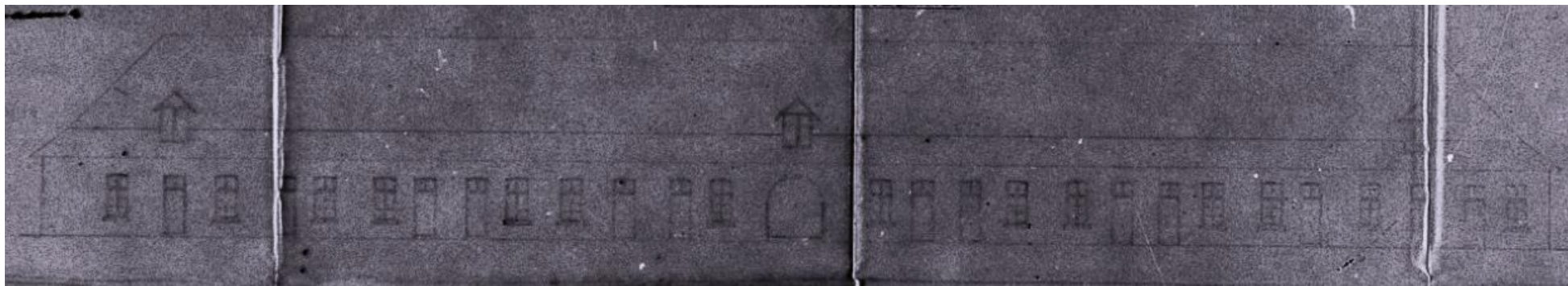
Uitsnede van de loods uit een luchtfoto van 1935 met de oostgevel in het zicht. Afb: RHCL beeldbank, nr. 10548.



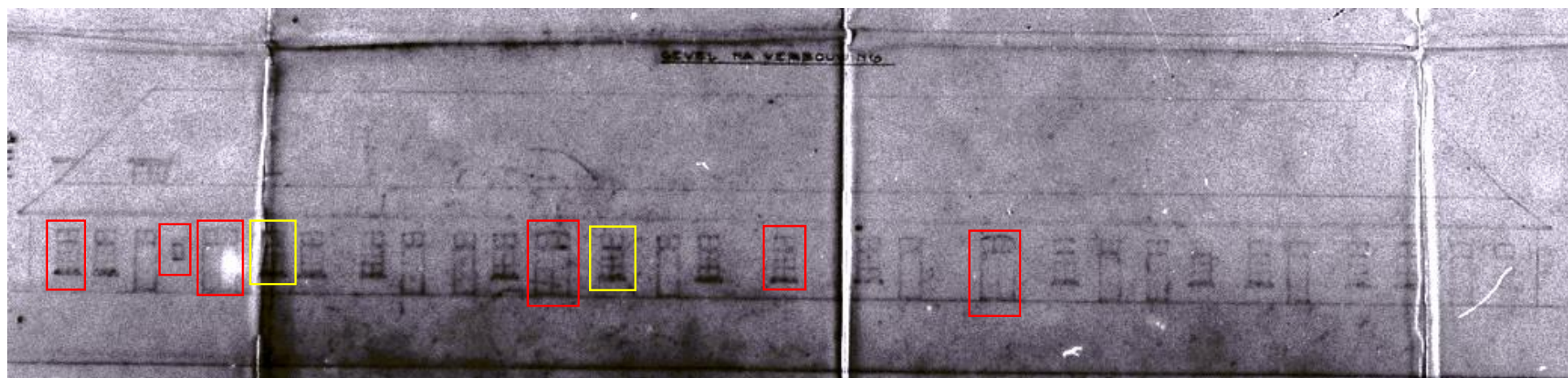
Affuitenloods in 1920-1925 met duidelijk zichtbaar de rondbogen in de zuidgevel (pijlen). Afb: RHCL beeldbank, nr. 7556.

De woonomstandigheden van de families in deze zogenaamde *witte huisjes* waren voor arbeidersbegrippen bijzonder goed. Tijdens een parlementaire enquête over de toestand in fabrieken uit 1888 worden de 23 huisjes omschreven.⁴ Het blijkt dat er twee type woningen waren, allemaal voorzien van een tuintje aan de voorzijde. Het ene type woning had een indeling bestaande uit een grote benedenkamer en twee kleinere bovenkamers en zolder. Het andere type had twee benedenkamers en twee bovenkamers die iets groter qua afmeting waren en een zolder. Tevens waren alle woningen voorzien van watertoevoer. Dit kon echter niet gezegd worden van de verwarming aangezien niet alle huizen een stookplaats hadden.

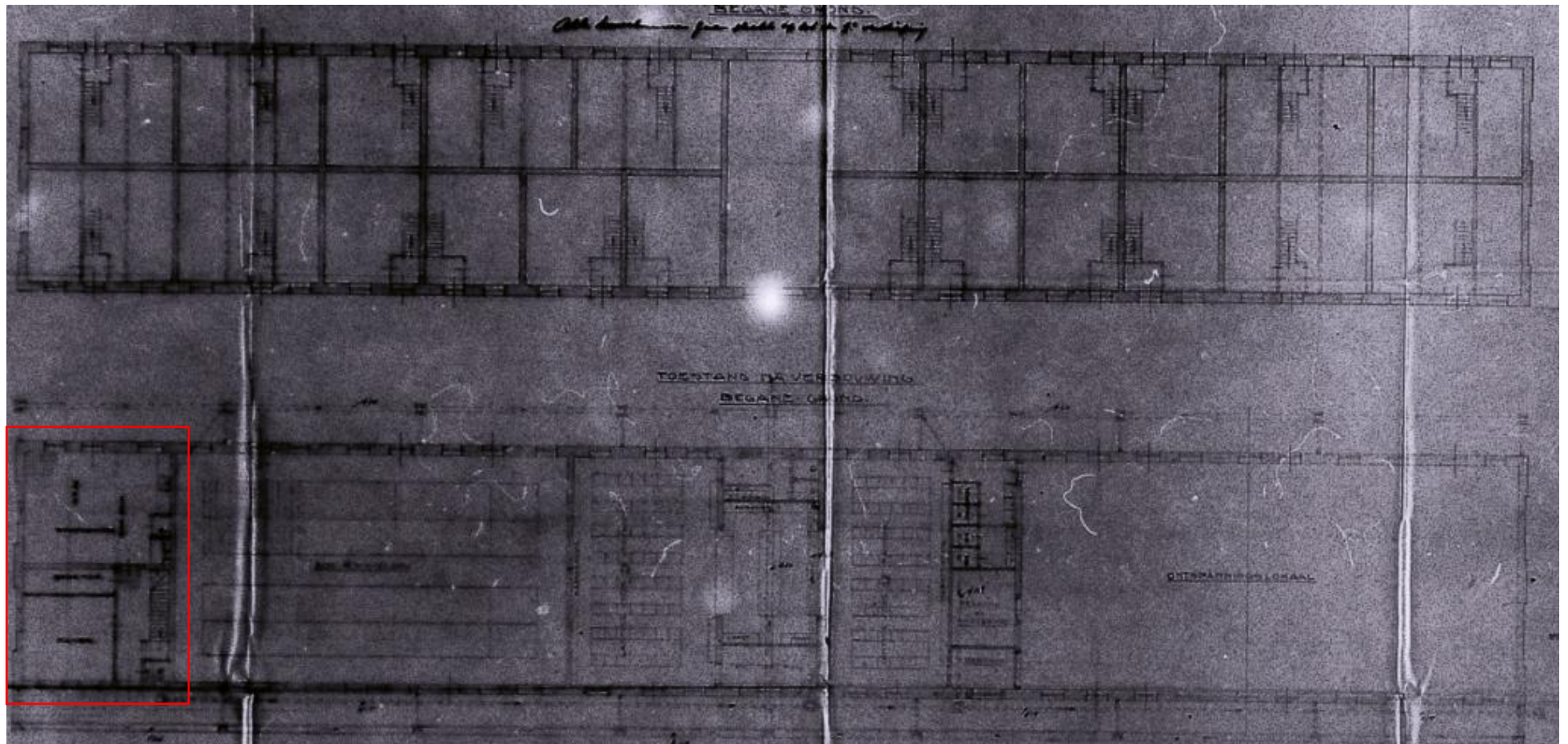
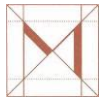
⁴ Koninklijke Nederlandse Papierfabriek Maastricht. *Een industrieel-archeologische verkenning*, Maastricht 1989, p.57-58.



Aanzicht van de oostgevel voor de verbouwing van 1940. De indeling van de gevel stamt uit de periode 1879-1882 wanneer de arbeiderswoningen gebouwd zijn. Afb: RHCL, archief: 20.075B
Bouwvergunningen Maastricht 1918-1943, inv.nr. 1176.



Aanzicht van de oostgevel na de verbouwing van 1940 met bij de rode omlijningen de nieuwe gevelopeningen. Bij de gele omlijningen de aangepaste openingen. Afb: RHCL, archief: 20.075B
Bouwvergunningen Maastricht 1918-1943, inv.nr. 1176.



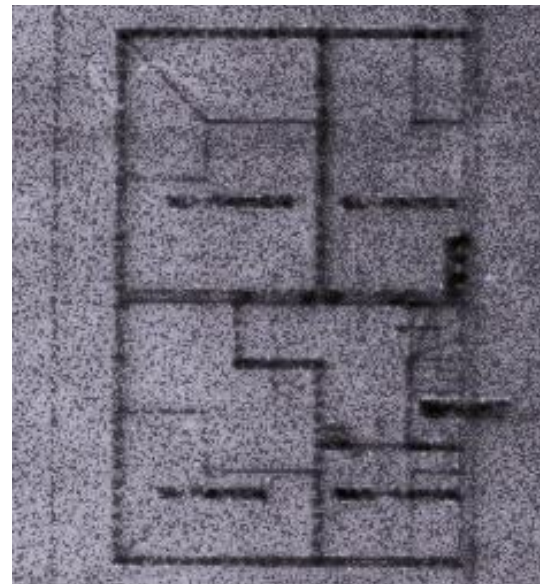
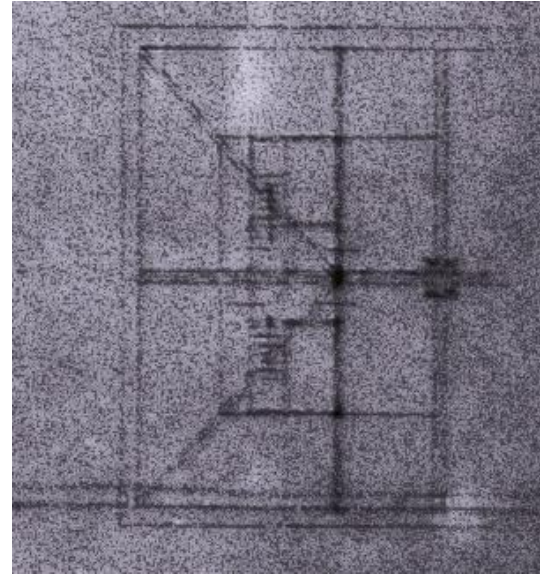
Plattegronden van de bestaande situatie (boven) met daarop de arbeiderswoningen uit 1879-1882 en de nieuwe toestand begane grond op de tekening van 1940. Bij de rode omlijning de portierswoning. Afb: RHCL, archief: 20.075B Bouwvergunningen Maastricht 1918-1943, inv.nr. 1176.

1940 - tot nu

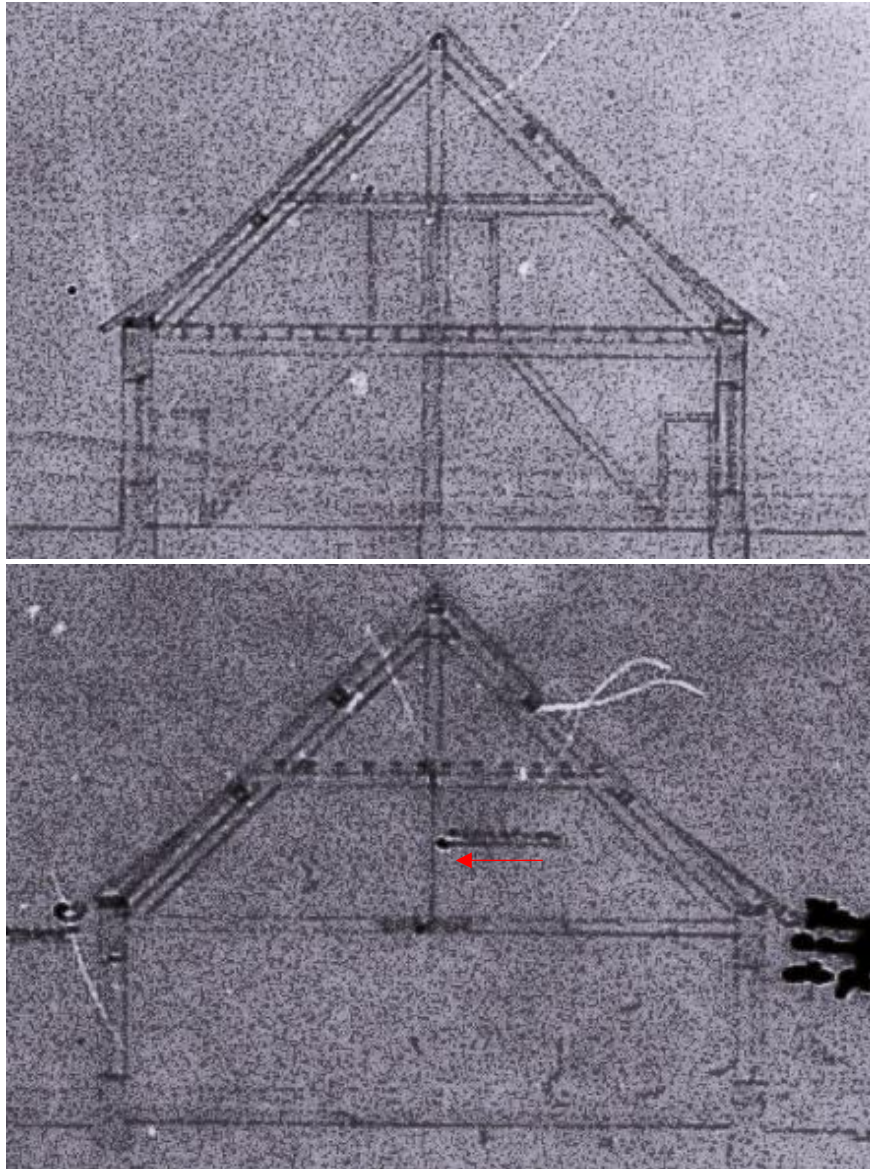
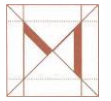
In 1940 worden de woning uit 1879 en 1882 gesloopt. Ook worden alle bestaande dakkapellen verwijderd en een aantal openingen in de oostgevel wordt aangepast. Van de indeling van de arbeiderswoningen blijft vrijwel niets meer behouden. Ook de onderdoorgang centraal in de oost- en westgevel wordt dichtgezet.

Inwendig wordt een nieuwe indeling gemaakt van ruimtes die benut gaan worden als ontspanningslokalen, kantines en fietsenstalling. Aan de zuidzijde wordt tevens een nieuwe portierswoning gemaakt met een kamer en entree aan de westzijde en een indeling aan de oostzijde. Dit is overigens de enige ruimte die een indeling op zolder heeft, waar slaapkamers en een badkamer aanwezig zijn. Deze kamers op zolder zijn aan de buitenzijde herkenbaar aan de nieuwe dakkapellen aan oost- west en zuidzijde.

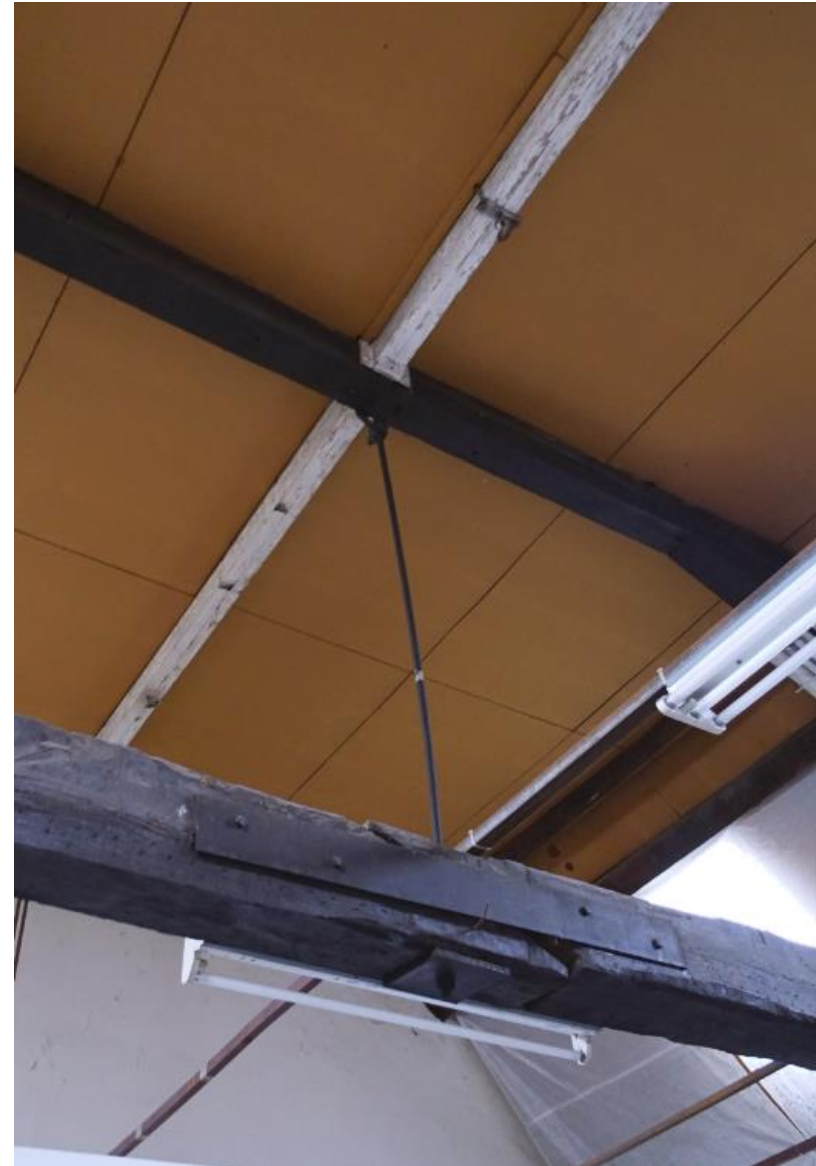
De oorspronkelijke gordingkap van het gebouw uit 1827 is in 1940 nog aanwezig en bestaat uit een reeks grenenhouten A-spanten op dekbalken, uitgevoerd met hanenbalken, en nokstijlen. Op de dekbalken waarop de spantbenen staan is van oorsprong een zoldervloer aanwezig. Deze vloer wordt in 1940 grotendeels verwijderd. Een andere grote aanpassing aan de kapconstructie bestaat uit het verwijderen van de centrale binnenmuur die over de hele lengte van de loods liep met een onderbreking bij de onderdoorgang. Deze muur was van belang voor de constructie aangezien er in 1940 nieuwe ijzeren ankers worden opgehangen tussen de dekbalken en de daarboven gesitueerde hanenbalken. Het blijkt dat de dekbalken van oorsprong uit twee losse delen bestaan, die met elkaar verbonden zijn via een tand en ter hoogte van de binnenmuur waren opgelegd in het muurwerk. Aangezien de muur in 1940 gesloopt werd zijn de balken opgehangen aan de ijzeren ankers.



Plattegronden van de bestaande situatie (boven) en de nieuwe toestand eerste verdieping op de tekening van 1940. Afb: RHCL, archief: 20.075B Bouwvergunningen Maastricht 1918-1943, inv.nr. 1176.



Doorsnede met zicht op de kapconstructie in de bestaande situatie (boven) en de nieuwe toestand op de tekening van 1940. Bij de pijl de hangijzers. Afb: RHCL, archief: 20.075B Bouwvergunningen Maastricht 1918-1943, inv.nr. 1176.



Detail van een ijzeren anker tussen hanenbalk en dekbalk die de twee losse dekbalken van de kapconstructie bij elkaar houdt.



Uitsnede van de loods uit de luchtfoto vlak voor de sloop van de zuidgevel en het dakschild.
Afb: RHCL beeldbank, nr. 10549.

Na de verbouwing van 1940 wordt in 1965 en daarna binnen de bestaande ruimtelijke indeling nog het een en ander opnieuw ingedeeld met houten wanden. Tevens worden er dan twee nieuwe garagedeuren gemaakt in de oostgevel.

In de jaren '70 van de vorige eeuw wordt een nieuwe ontsluiting van het terrein gemaakt op de nieuw aangelegde Maasboulevard. Voor de aanleg van deze boulevard, die het zuiden van Maastricht met het noorden verbindt, wordt een nieuwe brug dwars over het Bassin gebouwd. Het tracé van de Maasboulevard loopt voor een deel over het zuidelijke deel van het fabrieksterrein. Om meer ruimte te creëren wordt het zuidelijke deel van de loods met schilddak en het naastgelegen woonhuis uit de negentiende eeuw gesloopt. Ter vervanging wordt een nieuwe topgevel opgemetseld.

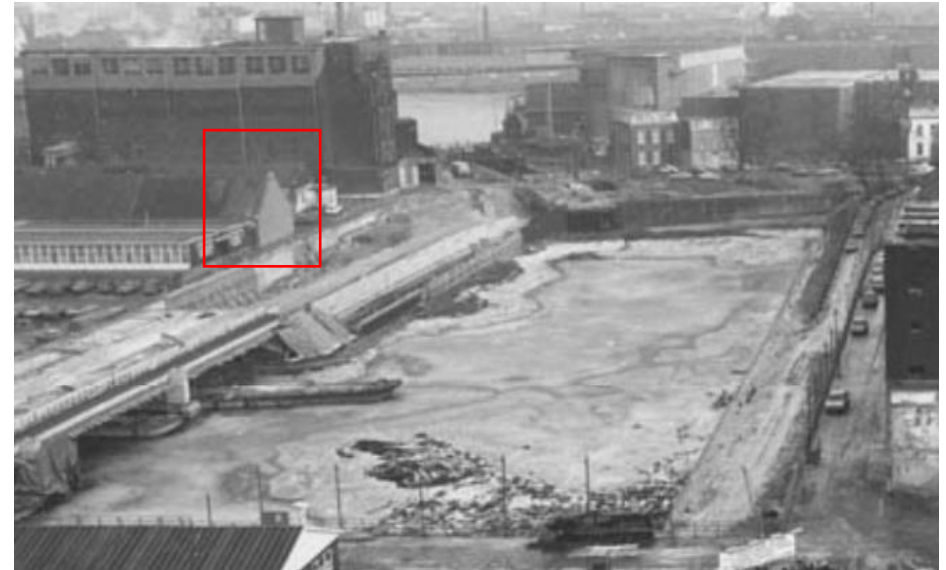
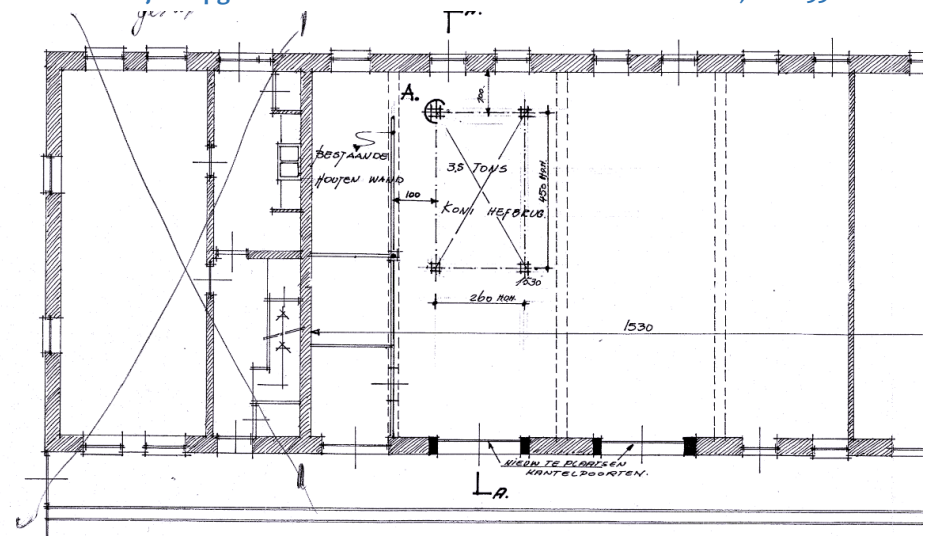
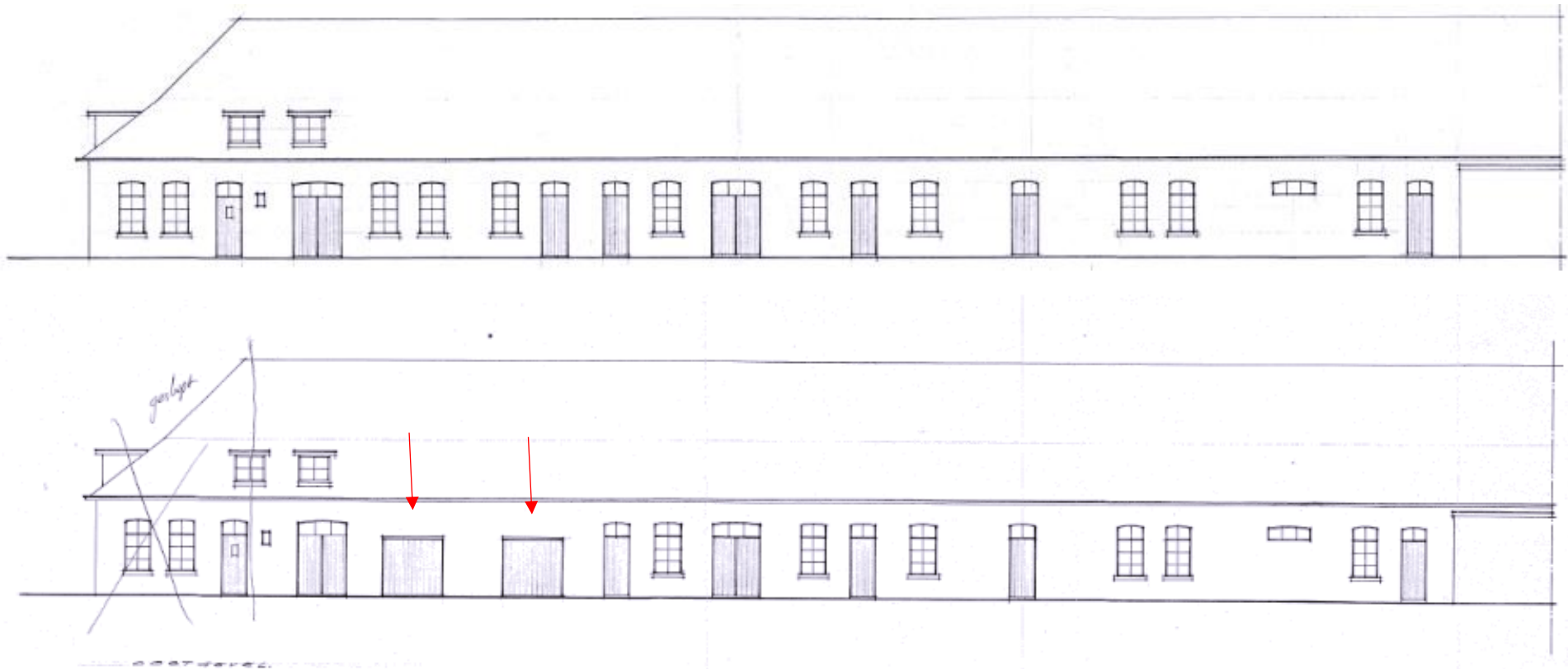
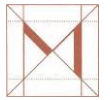


Foto uit 1979 met de bouw van de Bassinbrug in volle gang. Bij de rode omlijning is de nieuwe zuidelijke topgevel van de loods zichtbaar. Afb: RHCL beeldbank, nr. 10556.



Plattegrond uit de jaren '70 met bij het kruis het te slopen deel zuidelijke deel van de loods.
Afb: archief opdrachtgever.

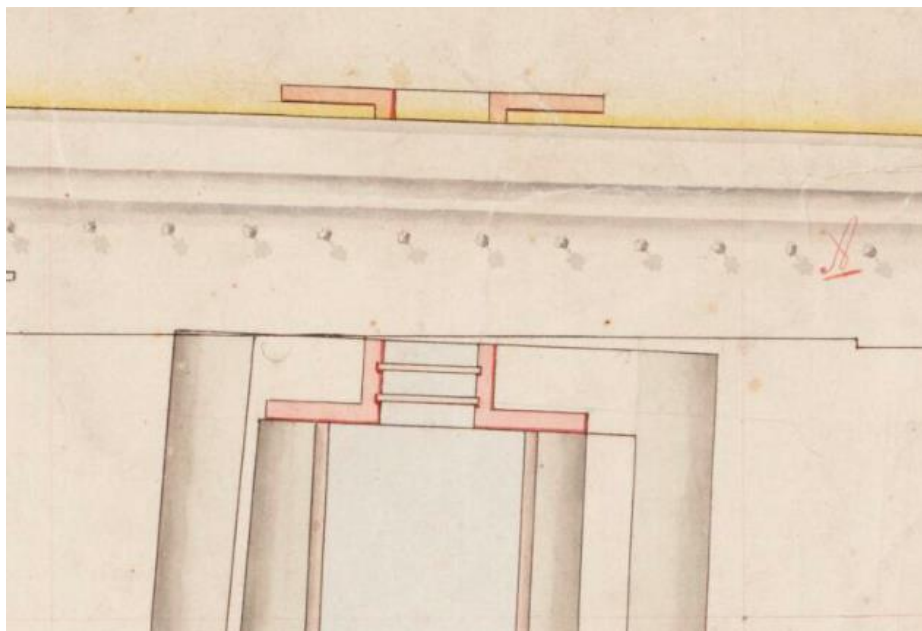


De oostgevel op de tekening uit 1965 met boven de bestaande toestand en beneden de nieuwe toestand met bij de rode pijlen de nieuwe garagedeuren. Afb: archief opdrachtgever.

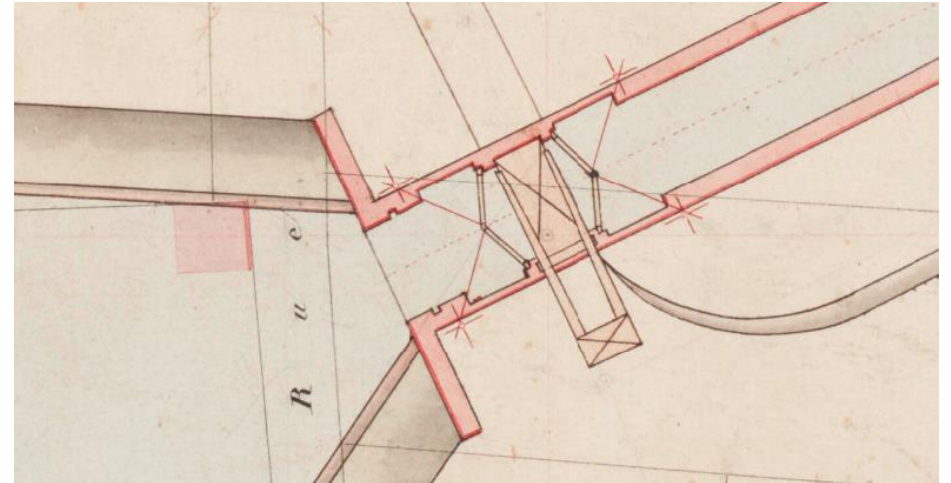
2.5.2 BRUG

Het terrein waar in 1850-1851 de papierfabriek opgericht zou worden werd na het graven van het Bassin tot aan de ontmanteling van de vesting ontsloten via een overkluizing van de Zuid Willemsvaart en via een ophaalbrug ter plaatse van de nieuwe sluis die het Bassin koppelde aan de Maas. De route over de brug sloot aan op de Biesenstraat.

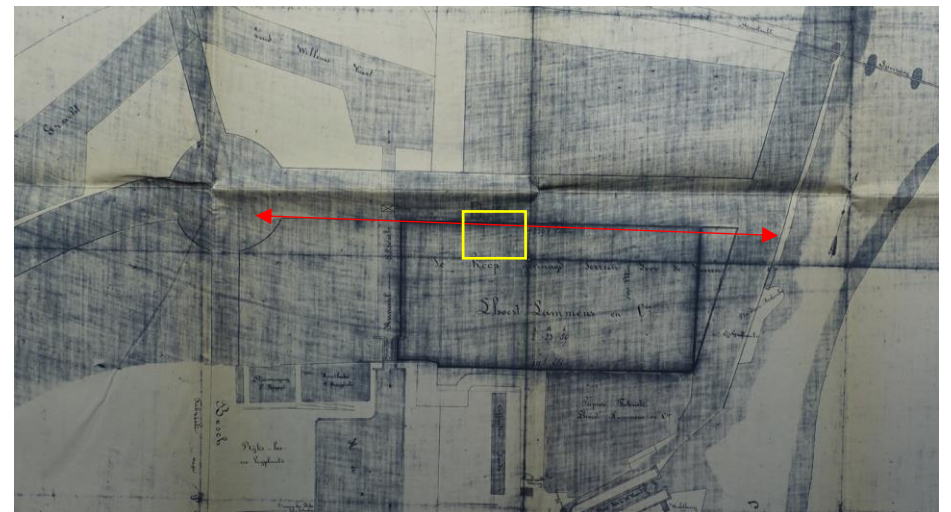
Na de ontmanteling van de vestingmuur werd ten noorden hiervan een nieuwe straat (Fransensingel) aangelegd volgens het plan van ingenieur Frits van Gendt. Tevens wordt de verbinding tussen de Zuid Willemsvaart en het Bassin verbreed.



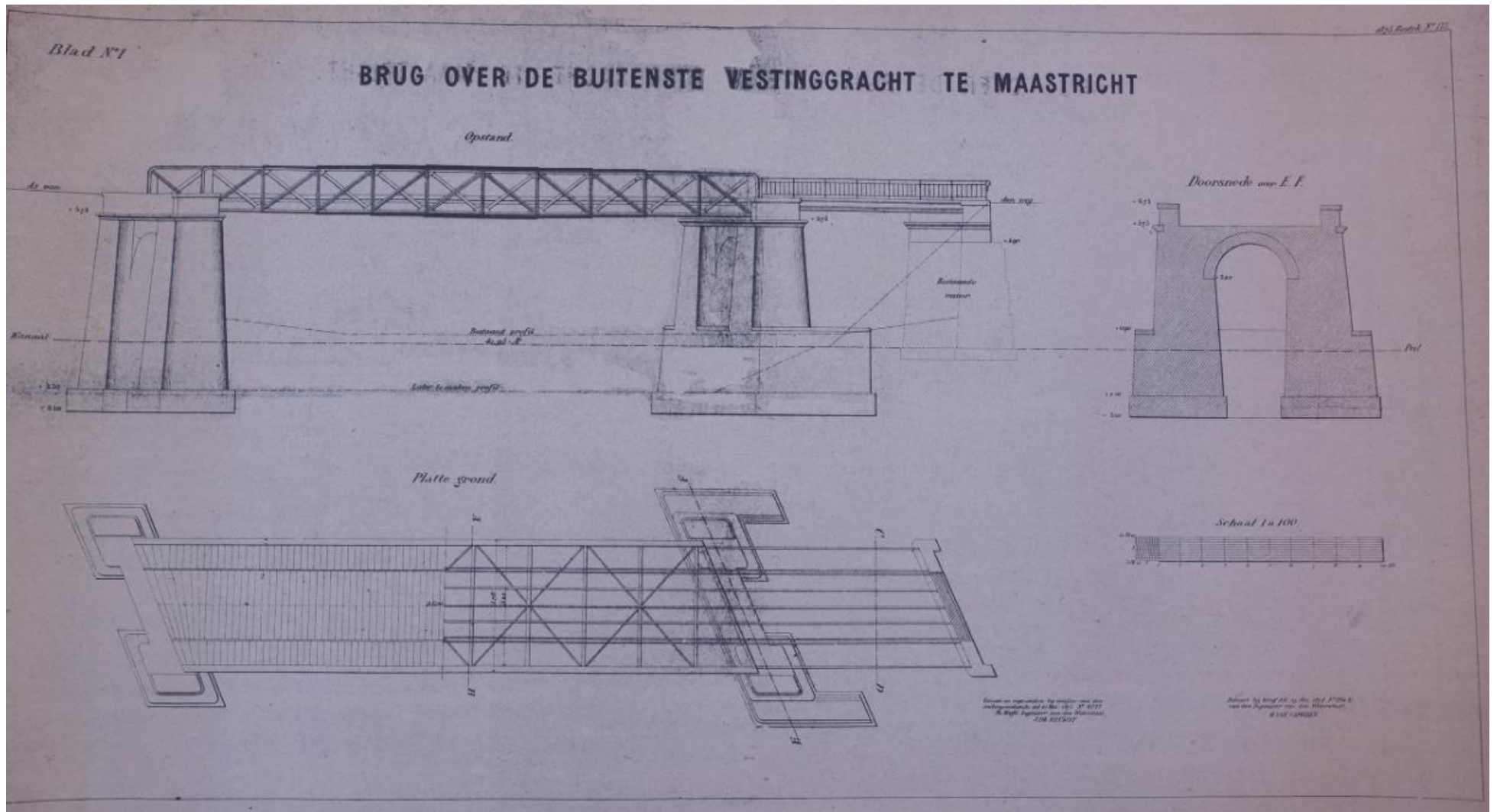
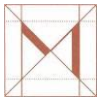
De overkluizing van de Zuid Willemsvaart op de kadastrale minuutkaart uit 1832. Dit was de voornaamste ontsluiting van het toekomstige fabrieksterrein en sloot aan op de Boschstraat. Afb: RCE beeldbank, nr. MIN11058A01.



In de havenkom was een ophaalbrug gemaakt ter plaatse van de sluis tussen Bassin en Maas. De route over de brug sloot aan op de Biesenstraat. Afb: RCE beeldbank, nr. MIN11058A01.



De tekening uit 1868 van ing. Van Gendt met het plan voor nieuwe infrastructuur. Bij de rode pijl de Fransensingel. Bij de gele omlijning is een brug aangegeven, die later door Regout wordt gerealiseerd. Afb: SHCL archief: EAN_0903 Koninklijke Nederlandse Papierfabriek, inv.nr. 913.



Tekening uit 1875 van de te bouwen spoorbrug over de Zuid Willemsvaart. Deze brug is gesitueerd in de Fransensingel, een van de nieuwe wegen van na 1868 die het fabrieksterrein van de papierfabriek ontsloot. De brug is ontworpen door hoofdingenieur van Rijkswaterstaat J. de Kruijff. Afb: RHCL, archief: 07.H05 Rijkswaterstaat, directie Limburg 1817-1950, inv.nr.1724.



Verbreding van de verbinding tussen de Zuid Willemsvaart en het Bassin in 1865-1870. Later zou over deze verbinding de twee bruggen in de Fransensingel worden aangelegd. RHCL beeldbank, nr. 10507.



Brug in de Fransensingel in 1900, gezien richting de Zuid Willemsvaart. Afb: RHCL beeldbank, nr. 12408.

Na de sloop van de overkluizing onder de vestingmuur die de toegang vormde tot het fabrieksterrein moest er een nieuwe overgang komen over de Zuid Willemsvaart. Hoewel er aanwijzingen zijn dat de opdracht voor de bouw van de bruggen bij Petrus Regout lag worden de twee bruggen ontworpen door hoofdingenieur J. de Kruijff van Rijkswaterstaat. De twee identieke bruggen werden in 1876 twee naast elkaar aangelegd. Eén brug diende als spoorbrug, waarover goederentreinen liepen en die in verbinding stond met de spoorlijn Maastricht-Hasselt. De andere brug was bestemd voor voetgangers en karren.

ONDERBOUW

De landhoofden van de brug zijn opgetrokken in baksteen op een fundering van mergel en bestaan uit twee zware bakstenen kolommen die worden verbonden door een halfronde boog met aanrasering.

Bij de pijlers is het muurwerk onder grondniveau gemaakt van oude klinkers. Al het opgaande werk is opgemetseld met nieuwe bakstenen. Naast het metselwerk zijn er ook elementen in hardsteen aanwezig. Zo zijn de hoekblokken, dekzerken en banden van hardsteen.

Aan de westzijde is tussen de pijler en het landhoofd op de bestaande kademuur een onderdoorgang gemaakt. Aan de andere zijde van de vaart sluit de pijler aan op het landhoofd.

OVERSPANNING

De oorspronkelijke overspanning van de spoorbrug bestaat uit een tweetal hoofdliggers van smeedijzer. Aan de onderzijde zijn daar dwarsliggers op aangebracht en ter verankering ook nog K-verbanden. Deze dwarsliggers en K-verbanden zijn gemaakt van getrokken ijzeren staven.

Het dek wordt gevormd door eikenhout planken en links en rechts van de overspanning zijn nog stabiliteitskruizen in smeedijzer aangebracht. De verkeersbrug had van oorsprong ook nog trottoirs aan beide zijden.



Brug in de Fransensingel omstreeks 1900, gezien richting het Bassin. Afb: RHCL beeldbank, nr. 4542.



De twee bruggen in 1975. De linker brug zou in 1983 worden gesloopt. Afb: RHCL beeldbank, nr. 14832.

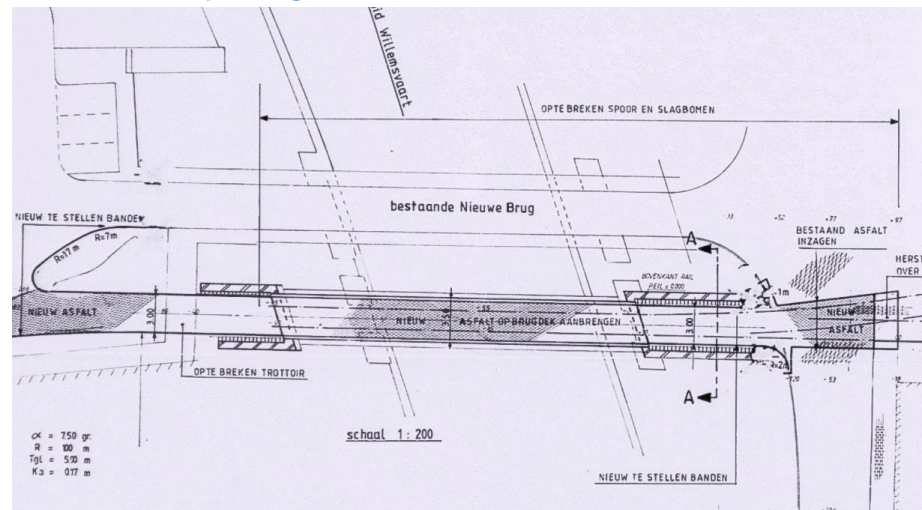
Na oplevering van de bruggen wordt de verkeersbrug in 1983 gesloopt en vervangen door een betonnen variant. Eerder waren de stabiliteitskruizen aan weerszijden van de hoofdliggers bij allebei de bruggen reeds vernieuwd door moderne hekwerken.

In 1986 is er een nieuwe dekking op de bovenbouw van de voormalige spoorbrug vernieuwd. Het nieuwe betonnen dek is op oudere stalen langsliggers geplaatst. Deze langsliggers zijn echter niet oorspronkelijk meer. Opmerkelijk is dat het spoor nog tot 1986 aanwezig is in het oude rijdek.

Tijdens het vernieuwen van de bovenbouw zijn tevens delen van de hardstenen elementen van de pijlers vervangen door gewapend beton of geheel verdwenen.



Bouw van een nieuwe brug over het verbindingkanaal naar de papierfabriek in 1983. Rechts is de oude spoorbrug zichtbaar. Afb: RHCL beeldbank, nr. 38488.



Tekening uit 1986 van de nieuw te bouwen bovenbouw op de spoorbrug uit 1876. Afb: RHCAL, archief 20.007Z Gemeentebestuur van Maastricht: bouwvergunningen, inv.nr. 9231.



3 BESCHRIJVING

In dit hoofdstuk volgt een beschrijving van de actuele verschijningsvorm van de voormalige affuitenloods en de voormalige spoorbrug. Waar mogelijk worden daarbij ook bouwhistorische bijzonderheden of dateringen weergegeven.

3.1 LIGGING EN OMGEVING

De twee onderzoeksobjecten van dit rapport zijn gelegen op het fabrieksterrein van de SAPPI papierfabriek in het noorden van de historische kern van Maastricht. De voormalige affuitenloods is gesitueerd aan de zuidzijde van het fabrieksterrein, de voormalige spoorbrug aan de westzijde.

LOODS

De noord/zuid georiënteerde rechthoekige loods is tegen de zuidgrens van het terrein gesitueerd en sluit aan de noordzijde aan op latere bebouwing uit de vorige eeuw. Deze bebouwing is ook voor een deel aan de oostzijde aanwezig. Aan de oost en westzijde van het gebouw is een open ruimte die respectievelijk gebruikt wordt als binnenterrein en parkeerruimte. Van de oude tuinindelingen die ooit aan oost- en westzijde aanwezig waren is niets meer behouden.

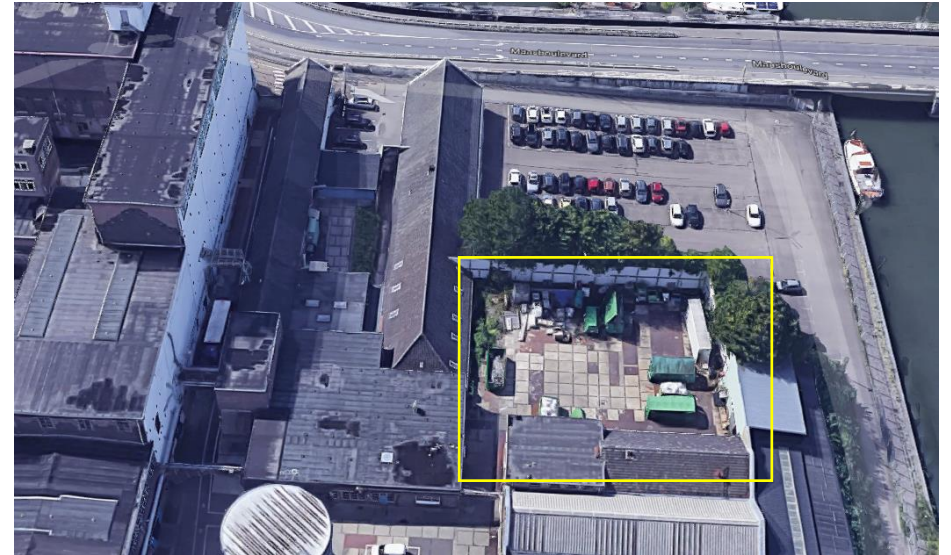


Huidige situatie van het fabrieksterrein (gele lijnen) van de SAPPI gezien vanuit de lucht. Bij de rode pijl de voormalige spoorbrug, bij de omlijning de loods. Afb: Google Maps.

Aan de achterzijde van het gebouw is aan de westzijde het grondniveau opgehoogd waardoor het gebouw hier veel dieper ligt dan het maaiveld. Voor de zuidelijke topgevel langs loopt op het terrein een verbindingroute die de Biesenweg langs de Maas verbindt met het parkeerterrein ten westen van de loods.



Zicht op de aansluiting met de jongere bebouwing aan de noordzijde van de loods.



De loods gezien richting het zuiden. De noordelijke gevel van de loods sluit aan op fabrieksgebouwen uit de periode 1950. Bij de gele omlijning is het verhoogde binnenterrein aangegeven. Afb: Google Maps.



Het parkeerterrein met zicht op de oostgevel van de loods. Links het opgehoogde maaiveld.



De huidige situatie ter hoogte van de voormalige spoorbrug (rode omlijning), gezien richting het zuiden. De verbinding tussen het Bassin en de Zuid Willemsvaart maakt een flauwe bocht richting het westen. Later is hier de Kennedybrug gebouwd, die aansluit op de Boschstraat. Afb: Google Maps.

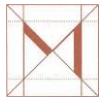


De in 1865-1870 verbrede verbinding tussen het Bassin en de Zuid Willemsvaart, gezien vanaf de voormalige spoorbrug richting het zuiden. Rechts is het voetgangerspad zichtbaar dat aan de westzijde van het verbindingskanaal is aangelegd.

BRUG

De voormalige spoorbrug is gelegen in de oost-west georiënteerde Fransensingel, die na de ontmanteling van vesting Maastricht in 1868 en de verbreding van de verbinding tussen Zuid Willemsvaart en het Bassin is aangelegd. Ten noorden van de brug is de nieuwe betonnen brug uit 1983 aanwezig.

De doorgaande weg die over de brug loopt verbindt de fabriek met het westelijk gesitueerde kruispunt Fransensingel – Boschstraat – Frontensingel.



De verbinding tussen Bassin en Zuid Willemsvaart richting het noorden. Bij de pijl is de oude overkluizing van de vaart zichtbaar. Het voetgangerspad is hier breder uitgevoerd en bereikbaar via een trap die toegang biedt vanaf het talud aan de linkerzijde.

Aan de onderzijde loopt parallel aan de westelijke kade van het verbindingskanaal tussen het Bassin en de Zuid Willemsvaart een voetgangerspad. Dit pad is geplaveid met klinkers of aangestampt grind en kan bereikt worden via een nieuw aangelegde trap ten noorden van de brug. Het pad loopt over de gehele lengte van het verbindingskanaal en sluit aan op het gebied met de werfkelders aan de noordzijde van het Bassin. Aan de oostzijde sluit het landhoofd van de brug aan op de kade.



De Fransensingel gezien vanaf het fabrieksterrein richting het westen.



De twee bruggen gezien vanuit het noorden vanaf het voetgangerspad.



Zicht op de westelijke langsgevel en zuidelijke topgevel van de loods.



Zicht op de dakbedekking van romaanse pannen en dakvensters in het oostelijke dakvlak van na 1940.

3.2 HOOFDVORM, PLATTEGROND EN DAKVORM

LOODS

De enkellaagse loods heeft een rechthoekige vorm, gelegen onder een met gesmoorde romaanse pannen bedekt zadeldak, die aan de noordzijde is uitgevoerd met een oorspronkelijk schild. Op de kepers en nok zijn vorsten aanwezig. Deze bedekking is na 1940 aangebracht. De aanwezige dakvensters in het oostelijke vlak zijn van na 1965.

BRUG

De voormalige spoorbrug uit 1876 heeft deels de oorspronkelijke opbouw behouden. Zo is de onderbouw nog gelijk aan de situatie in 1876, bestaande uit twee bakstenen pijlers van twee kolommen die via een boog met elkaar zijn verbonden. De hoeken van de kolommen hebben de oorspronkelijke afgeronde vorm.

Qua vorm zijn de pijlers breder dan het wegdek waardoor de uiteinden van de pijlers uitsteken ten opzichte van de bovenbouw. Aan de westzijde is de pijler vrijstaand, aan de oostzijde sluit de pijler aan op het landhoofd. Beide landhoofden zijn opgemetseld in baksteen. (meer over het metselwerk in paragraaf 3.3)

De bovenbouw van de brug bestaat uit een rijdek uit 1986 van asfalt met links en rechts van het dek stalen leuning in stijl- en regelwerk op een grindbetonnen rand. Ter hoogte van de landhoofden zijn de leuning hoger en geplaatst op een bakstenen rand. Deze leuning zijn allemaal in 1986 of daarna geplaatst. (meer over de constructie van de bovenbouw bij paragraaf 3.4.2)



De westelijke pijler, gezien vanaf de oostelijke kade. De bovenbouw is duidelijk minder breed dan de pijler.



Aan de westzijde is de pijler losstaand van het landhoofd.



De oostelijke pijler, gezien vanaf de westelijke kade.



De leuning bij de bovenbouw en het rijdek van de brug stammen uit 1986.



De oostgevel in detail, met bij de dagkanten en boven de openingen nieuw metselwerk.

3.3 GEVELS EN METSELWERK

3.3.1 LOODS

De oost- en westgevel van de loods stammen in opzet nog uit 1827, hoewel er veel herstellingen hebben plaatsgevonden. De witgeschilderde gevels hebben een gepleisterde plint en zijn opgemetseld in een kruisverband. De witte afwerking stamt vermoedelijk uit een oudere, en wellicht oorspronkelijke, fase. Zeker aan de westzijde zijn veel verschillende lagen aan wit pleisterwerk aanwezig.

Het oorspronkelijke gesneden voegwerk bij de west- en oostgevel is voorzien van daggerlijnen.



Detail van het metselwerk uit 1827 met het gesneden en met daggerstrepen uitgevoerde voegwerk.



Detail van de bovenzijde van de langsgewels met de klossen en goot uit 1940.

Aan de bovenzijde van de langsgewels is de muurplaat zichtbaar waarop houten klossen zijn aangebracht die de uitkragende zinken dakgoot dragen. Deze constructie lijkt uit 1940 te stammen zoals weergegeven is op de bouwtekening uit dat jaar. De houten platen tussen de klossen is van een recente datum, net als het beschot van geperst hout.

Aan de westzijde is bij een van de entrees tot de loods een oude gietijzeren gaslantaarn aanwezig, tegen de gevel bevestigd met een T-anker. Wellicht stamt deze lantaarn uit de periode van de arbeiderswoningen.



Zicht op de gietijzeren lantaarn tegen de westgevel van de loods.



Hardstenen lekdorpel met frijnslag uit 1879-1882 bij een van de vensters in de westgevel.

De gevelopeningen in de oost- en westgevel stammen voornamelijk uit de periode 1879-1882, toen een reeks arbeiderswoningen in de loods zijn gebouwd. De openingen zijn aan de bovenzijde licht getoogd en hebben een gemetselde strek. De vensters hebben aan de onderzijde een hardstenen lekdorpel, uitgevoerd met frijnslag.

De vullingen van doorgangen behoren in veel gevallen nog uit de periode 1879-1882 en bestaan uit opgeklampte deuren met kraalschroten en een bovenlicht met tweelichtsindeling.

De vensters zijn in veel gevallen nog voorzien van de oude vullingen uit 1879-1882, uitgevoerd met houten draairamen met 6-ruits indeling waarvan het bovenste deel kiepbaar is gemaakt. De sluitingen zijn van gietijzeren elementen. In sommige gevallen zijn de 6-ruits ramen vernieuwd, herkenbaar aan de ongeprofileerde roeden.



Een oude opgeklampte deur, mogelijk stammend uit 1879-1882 in de westgevel.



Oude toegang met opgeklampte deur en venster met 6-ruits vulling in de oostgevel.



Binnenzijde van de draairamen met een detail van de sluiting aan de bovenzijde.



Binnenzijde van de draairamen met een detail van de sluiting aan de onderzijde.



Dichtgezette openingen aan de zuidzijde van de westgevel.

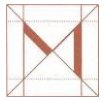


Detail van de naad (pijl) bij het herstelde muurwerk in de oostgevel na het inbrengen van de gevelopeningen in 1879-1882. Dergelijk herstelwerk is bij alle openingen in oost- en westgevel aanwezig.

Dat de openingen uit een latere periode stammen is goed zichtbaar in het afwijkende metselwerk rond de openingen. Dit is zowel bij de vensters als doorgangen het geval.

Naast de latere openingen uit 1879-1882, zijn er ook nog recent aangebrachte openingen aanwezig. Dit is voornamelijk het geval aan de zuidzijde van de loods, waar nieuwe brede doorgangen gemaakt zijn, ingezet met stalen garagedeuren onder een rechte latei.

Na 1940 zijn er verschillende openingen dichtgezet met witgeschilderd muurwerk en bij bestaande vensters is een stalen raamhek of rolluik aangebracht



In 1965 zijn er aan de zuidkant van de oostgevel nieuwe openingen gemaakt, gevuld met garagedeuren.



Oude hardstenen hoogtesteen in de zuidelijke topgevel van de loods.

De witgeverfde zuidelijk topgevel stamt uit 1979 en is met een machinale baksteen opgemetseld in een wildverband. Op de hoeken zijn uitkragende schoulers aanwezig met afsluitende hardstenen dekkingen.

Aan de westzijde van de gevel is een oude hardstenen plaquette ingemetseld, wellicht afkomstig uit de oorspronkelijke zuidelijke gevel, met de tekst:

46.25 M



boven N.A.P.

De streep tussen de tekst geeft de hoogteligging van de loods aan. De huidige hoogte aan deze zijde van de loods is volgens het Actueel Hoogtebestand Nederland op 45.30 meter boven N.A.P.⁵ Het is derhalve niet geheel duidelijk of deze steen afkomstig is uit de gesloopte zuidgevel. Aangezien er verder geen jaartal of andere informatie aanwezig is op de steen is het niet duidelijk wanneer ze is aangebracht, maar een datering in 1827 zou mogelijk kunnen zijn.

⁵ Zie: ahn.arcgisonline.nl/ahnviewer/



Het metselwerk bij de pijlers is in 1986 deels schoongespoten en opnieuw gevoegd met een plat volle voeg.

3.3.2 BRUG

PIJLERS

De bakstenen pijlers op de oost- en westkade van het verbindingskanaal hebben de oorspronkelijke vorm, bestaande uit een opbouw van twee kolommen die aan de bovenzijde worden verbonden middels een boog. Het metselwerk van de pijlers bestaat uit handgevormde bakstenen, opgemetseld in een kruisverband. Tijdens de verbouwing van de brug in 1986 lijkt een deel van de stenen schoongespoten en opnieuw gevoegd te zijn. De overgang tussen deze behandelde stenen en de niet behandelde stenen is erg groot, waarbij eerstgenoemde stenen een felrode kleur hebben. Het nieuwe voegwerk is uitgevoerd als een platvolle variant. Dit sluit niet aan op de veel dunnere gesneden voeg uit 1876.



Detail van het metselwerk met voegwerk uit 1876 in de vulling van de boog aan de oostzijde.



Aan de oostzijde zijn de initialen P.R. aangebracht op de sluitsteen.



Zicht op de achterzijde van de westelijke pijler met tussenliggende boog in het midden.



De hardstenen sluitsteen van de boog aan de westzijde heeft 1876 als inscriptie.

De boog die de kolommen van de pijlers verbindt is aan de westzijde opengewerkt en heeft hier een aanraserende vorm, aan de oostzijde is de boog dichtgemetseld. Beide bogen zijn uitgevoerd met dubbele rollagen aan de bovenzijde waarin aan de kant van het water een sluitsteen van hardsteen is opgenomen. Aan de westzijde is de sluitsteen voorzien van het jaartal 1876 en aan de oostzijde de letters: P.R. Deze letters refereren zeer vermoedelijk naar de opdrachtgever van de brug Petrus Regout.



Detail van de hardstenen plint waarop de pijlers zijn gebouwd, zoals hier aan de oostzijde.

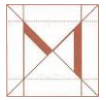
Aan de onderzijde hebben de pijlers een hardstenen plint, die in het geval van de westelijke pijler doorloopt in de afdekking van de bakstenen kademuur. Een hardstenen afwerking is van oorsprong ook aan de bovenzijde van de pijlers aanwezig, zoals zichtbaar is bij de westelijke pijler. Aan de oostzijde is in 1986 een nieuwe variant aangebracht in gewapend beton. De oorspronkelijke vorm van de afdekking, uitgevoerd met een halfronde lijst, is overgenomen in de betonnen variant.



Aan de oostzijde is de halfronde lijst bij de pijler en het landhoofd in 1986 vernieuwd in gewapend beton.



Aan de westzijde bestaat de lijst uit de originele hardstenen blokken.



De noordelijke zijde van het oostelijke landhoofd met aansluitende pijler.

LANDHOOFDEN

De landhoofden aan de oost- en westzijde van de brug behoren tot de oorspronkelijke opzet en hebben een bakstenen opzet in kruisverband, uitgevoerd met afgeronde hoeken aan zijde van het water. In het geval van de oostzijde vormt de pijler met de twee kolommen de voorzijde van het landhoofd. Aan de westzijde is de pijler losstaand waardoor het landhoofd uitgevoerd is met eenzelfde soort afsluiting met halfronde lijst als bij de pijlers, in 1986 deels vernieuwd met een variant van gewapend beton.



Het westelijke landhoofd aan de waterzijde.

3.4 CONSTRUCTIES

3.4.1 LOODS: DRAAGCONSTRUCTIE EN KAP

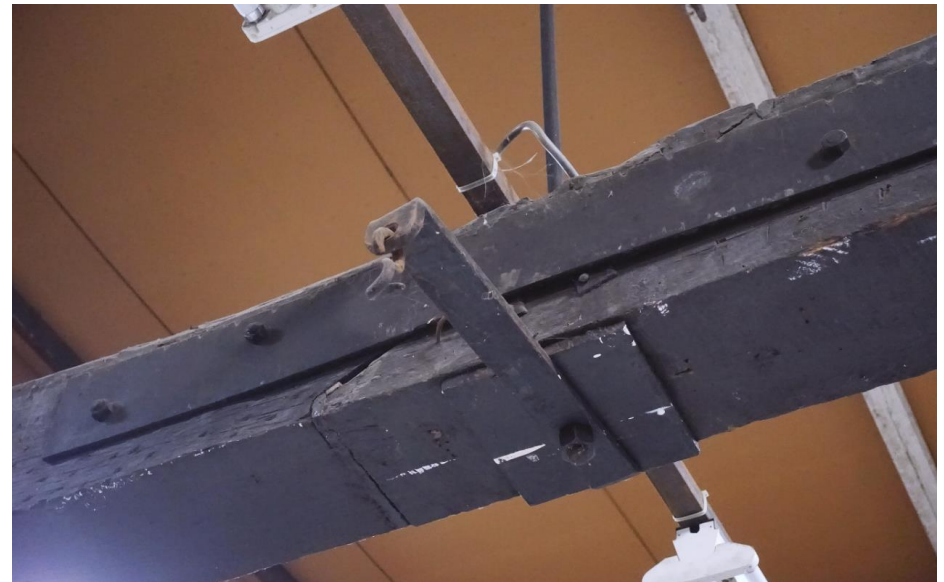
De draagconstructie van de begane grond in de loods is vanwege de aanwezige afwerkingen niet gezien. Het lijkt voor de hand te liggen dat de oorspronkelijke vloeren zijn verwijderd bij de verbouwing van loods naar woningen in 1879-1882 en de overgang van woningen naar bedrijfsfuncties in 1940 en later.

De grenenhouten gordingkap is oorspronkelijk in opzet, bestaande uit handgezaagde dekbalkjukken, uitgevoerd met rechte spantbenen, korbeels en dekbalken. De gordingen worden ondersteund door houten klossen die tot de oorspronkelijke situatie behoren. De jukken zijn geplaatst op onderste dekbalken die over de hele breedte van de loods liggen. De zolder is in de huidige situatie niet meer in gebruik, waardoor deze in 2019 niet bezocht is tijdens de bezichtiging. Mogelijk heeft de kap ook nog de tot de oorspronkelijke opzet behorende hanehouten en nokstijlen zoals die op de tekening van 1940 zijn weergegeven. Van oorsprong waren de zoldervloeren als samengestelde balklagen aangebracht, waarbij de onderste dekbalkjukken als moerbalk dienden. De kepen van de verdwenen kinderbinten zijn nog zichtbaar in deze balken.

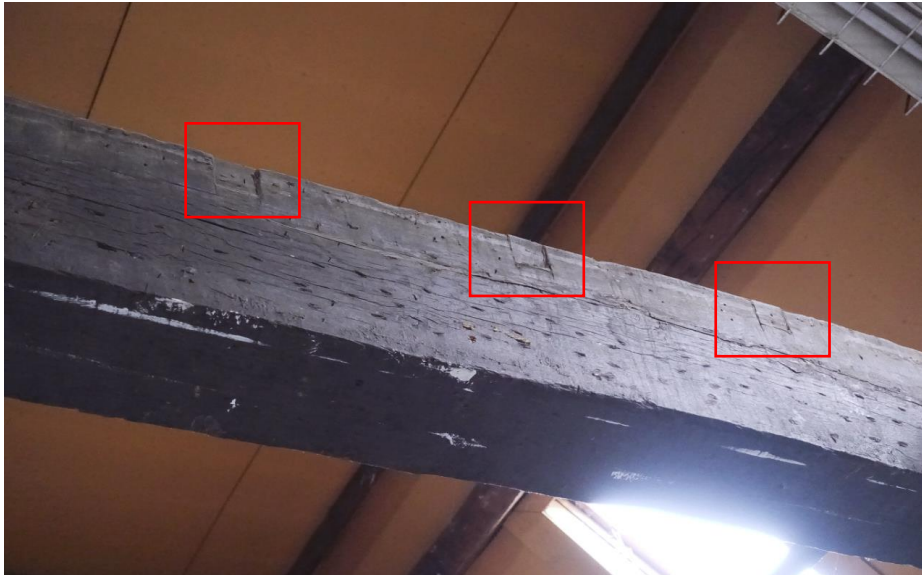
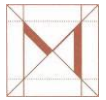
De onderste dekbalken bestaan oorspronkelijk uit twee delen. De twee balken waren opgelegd in een centrale binnenmuur en met elkaar verboden via een laslijn en tand. Bij het wegbreken van de binnenmuur in 1940 zijn de onderste dekbalken opgehangen aan de bovenliggende dekbalken middels een hangconstructie, bestaande uit een ijzeren anker die door de beide balken gaat en aan de onderzijde met een ijzeren plaat en bout is vastgeschroefd.



Zicht op een van de spanten uit 1827 boven de loods.



Detail van de onderzijde van de ophanging van de twee delen die de onderste dekbalken vormen.



Detail van de onderste dekbalk met daarin de kepen waarin de balken lagen van de inmiddels verdwenen zoldervloer.



Detail van de onderzijde van de onderste dekbalk met onregelmatige afdruk van de handzaag.



Detail van een later aangebrachte houten slof die onder de onderste dekbalk is geplaatst.

In veel gevallen is de bevestiging verstevigd met een ijzeren schetplaat die door middel van bouten en moeren beide dek balken met elkaar verbindt. Later zijn er ter versteviging van de jukken ook nog houten sloffen geplaatst bij de oplegging van de onderste dekbalken in de langsgevels. Deze sloffen zijn met stalen ankers verbonden met de onderste dekbalken.

Aan de noordzijde van de loods zijn de bovenste dekbalken in de lengte met elkaar verbonden via een balk die in 1940 of later is aangebracht. In deze balk zijn een aantal ijzeren ogen en haken geschroefd waaraan allerlei gymnastiektoestellen gehangen konden worden. Dit deel van de loods was toen als ontspanningslokaal in gebruik.



Detail van de bevestiging van de witte balken aan de oude bovenste dekbalken. Deze balken zijn in 1940 aangebracht ter bevestiging van de haken waaraan de gymnastiektoestellen gehangen konden worden.

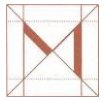


Detail van de westzijde van een juk met op de onderste dekbalk en onderzijde spantbeen een gehakt telmerk in de vorm van drie strepen (III).



Een tweede juk inde constructie met drie gehakte strepen op de onderzijde spantbeen.

Er zijn bij een aantal onderdelen van de kap telmerken gesignaleerd, die aangebracht zijn voor de constructie van de kap in 1827. Deze gehakte merken bevinden zich op de onderzijde van de spantbenen en dekbalken aan de westzijde van de loods. Hier zijn drie gehakte strepen zichtbaar (III). Opmerkelijk genoeg zijn twee jukken voorzien van drie gehakte strepen. De overige zichtbare onderdelen van de kap lijken geen telmerken te hebben. Wellicht zijn deze balken hergebruikt of heeft men tijdens de bouw van de loods het telmerksysteem niet doorgezet.

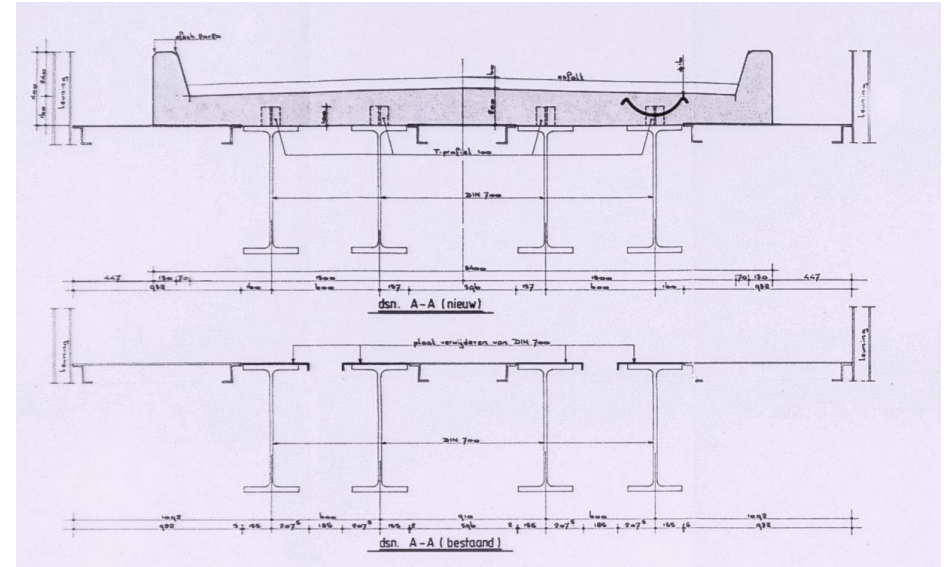


Zicht op de onderzijde van de bovenbouw, gezien vanaf de oostelijke kade. Bij de rode pijlen de vier langsliggers.

3.4.2 BRUG: BOVENBOUW

De opzet van de bovenbouw lijkt af te wijken van de bouwtekening uit 1876 waardoor niet met zekerheid gezegd kan worden of de constructie oorspronkelijk is.

De bovenbouw van de brug bezit bij de overspanning deels een oudere opzet in de vorm van vier langsliggers van gewalst ijzer of stalen profielen. In de oorspronkelijk opzet zouden hier twee hoofdliggers en drie langsliggers zijn aangebracht. Op de tekening bestaande situatie uit 1986 worden de vier liggers al aangegeven, dus zullen ze ergens in de loop van de twintigste eeuw zijn toegevoegd, vermoedelijk vóór de Tweede Wereldoorlog.



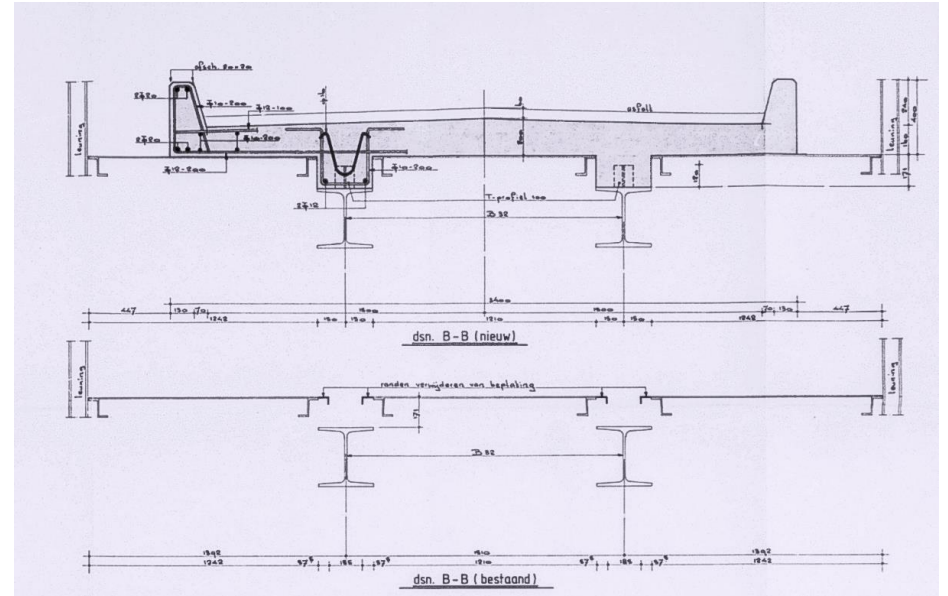
Doorsnede over de bovenbouw op de tekening van 1986 met onder de bestaande situatie, waarbij de vier langsliggers zijn afgebeeld. Afb: RHCAL, archief 20.007Z Gemeentebestuur van Maastricht: bouwvergunningen, inv.nr. 9231.

Tussen de buitenste en binnenste langsliggers zijn dwarsliggers geklonken, ook gemaakt van gewalste ijzeren of stalen profielen. Aangezien hier geklonken staal of ijzer is toegepast lijkt de constructie ouder te zijn dan 1986. Tussen de binnenste langsliggers zijn stalen windverbanden aanwezig, die mogelijk uit een jongere periode stammen.

De buitenste langsliggers zijn tevens dragers van een oude verfwagen die onder aan de bovenbouw hangt. Deze verfwagen heeft een opzet van geschroefde stalen profielen met een dekvloer van vurenhouten schroten. Aangezien alle onderdelen van de verfwagen een bevestiging hebben van bouten en moeren lijkt deze verfwagen eerder uit de twintigste dan de negentiende eeuw te stammen. Ook de afwezigheid van de verfwagen op oud beeldmateriaal lijkt erop te wijzen dat dit een latere toevoeging is.



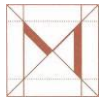
De verfwagen aan de onderzijde van de brug.



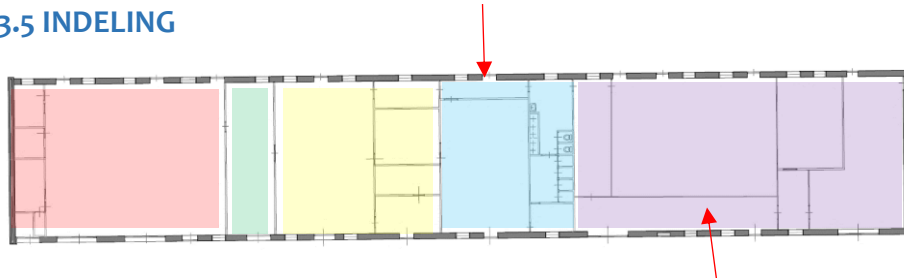
De bovenbouw op de tekening uit 1986 ter hoogte van de overspanning tussen pijler en landhoofd aan de westzijde van de brug met onder de bestaande situatie. Afb: RHCAL, archief 20.007Z Gemeentebestuur van Maastricht: bouwvergunningen, inv.nr. 9231.

De bovenbouw tussen de westelijke pijler en landhoofd is qua opzet hetzelfde als bij de hoofdo overspanning, met uitzondering dat er twee hoofdliggers aanwezig zijn in plaats van vier.

De opleggingen van de bovenbouw op de pijlers en landhoofden is niet gezien tijdens de bezichtiging in 2019.



3.5 INDELING



Plattegrond van de begane grond van de loods. In het rode vlak de garage, in het groen de trafo, in geel het atelier van de fotoclub met naastgelegen kantoren, in het blauw de repetitieruimte van de blaaskapel met vestibule en toiletten en in het paars het schildersatelier met naastgelegen berging voor de carnavalsvereniging. Bij de rode pijlen de recent aangebrachte gangen. Afb: archief opdrachtgever.

LOODS

De loods kent in 2019 alleen een ruimtelijke indeling op de begane grond, die stamt uit 1940 en later. De ruimtes zijn vanuit verschillende doorgangen en entrees in de langshevels bereikbaar, die soms nog horen tot de periode van de arbeiderswoningen uit 1879-1882. Hierdoor is er geen duidelijke structuur in het gebouw aanwezig.

De indeling wordt gekenmerkt door een aantal grotere ruimtes die via doorgangen in de baksteen binnenmuren met elkaar in verbinding staan. Alleen in het centrale deel tegen de westgevel en aan de noordkant tegen de oostgevel is een gang aanwezig. Beide gangen zijn recente toevoegingen en opgebouwd uit houten wanden.

De ruimtes nemen over het algemeen de breedte van het gebouw aan en hebben, van zuid naar noord gezien, een functie als garage, traforuimte, atelier van de fotoclub, een reeks kantoren, oefenruimte voor de blaaskapel, toiletruimte (met vernieuwde wasbak en oude indeling van toiletten) en een grote atelierruimte met achtergelegen bergingen voor de carnavalsvereniging. Tijdens de bezichtiging in 2019 is de garage en traforuimte niet bezocht.



Zicht op het fotoatelier, gezien naar het westen.



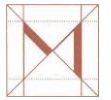
Een aangrenzend kantoor naast het fotoatelier.



De voormalige doka tegen de westgevel is nu een verbindende gang tussen fotoatelier en de gang voor de repetitieruimte van de blaaskapel, gezien richting het zuiden.



De gang achter de entree in de oostgevel, gezien richting de toiletten in het noorden.



Het repetitielokaal voor de blaaskapel gezien richting het westen.



Het schildersatelier gezien richting het noorden.



De toiletruimte uit 1940 gezien richting het oosten. De stalen wasbak rechts is vernieuwd.



De berging van de carnavalsvereniging gezien naar het oosten.



De gang tegen de oostgevel die het schildersatelier met de berging van de carnavalsvereniging verbindt.



De berging tegen de noordgevel, gezien naar het westen.

De ruimtes die behoren tot de opzet van 1940 hebben veelal nog de oude Bruynzeeldeuren met een indeling van vier horizontale panelen. De meeste binnendeuren zijn echter vlak en van een jonge datum. Bij sommige van deze doorgangen is een nis aangebracht met een gebogen bovenzijde. Deze nissen lijken tot de bouwfase van 1940 te behoren.



Een oude Bruynzeeldeur uit 1940 in de doorgang tussen repetitieruimte en vestibule tegen de oostgevel.



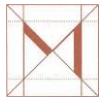
Oude Bruynzeeldeuren bij de toiletten uit 1940.



Een recent aangebrachte vlakke deur in de westgevel.



Sommige doorgangen zijn gelegen in een nis met een gebogen bovenzijde, zoals hier tussen kantoorruimte en repetitieruimte.



3.6 INTERIEUR

LOODS

Het interieur van de loods stamt uit 1940 of later. In onderstaande beschrijving zullen deze interieurafwerkingen van vloer, wand en plafond worden behandeld. Van de arbeiderswoningen uit 1879-1882 is geen zichtbaar bewijs meer aanwezig.

Tot de oudere vloerafwerkingen uit 1940 behoort de tegelvloer in gemêleerde tegels bij de toiletten. Verder zijn er nog een aantal tegelvloeren uit 1965 aanwezig, zoals bij de vestibule naast de repetitieruimte en de kantoorruimte naast de repetitieruimte. Deze vloeren van donkerbruin en witte tegels zijn in blokpatroon gelegd.

De vloer in het schildersatelier is mogelijk ook nog ouder en bestaat uit een parketvloer in visgraatpatroon. Alle andere aanwezige vloeren zijn van een latere datum en uitgevoerd in tegels of linoleum.



De tegelvloer uit 1940 bij de toiletten.



De tegelvloer in de kantoorruimte naast het fotoatelier is gelegd in blokpatroon.



Zicht op de jongere tegelvloer in de repetitieruimte en de vloer in blokpatroon uit 1940 in de naastgelegen vestibule.



In de ruimte waar het schildersatelier is gesitueerd is een mogelijke oudere parketvloer in visgraatpatroon aanwezig.

Tot de oudere wandafwerkingen uit 1940 behoort de tegellambrisering in de toiletruimte, gemaakt van geelgekleurde tegels met afgeronde bovenzijde.

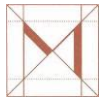
Jongere lambriseringen zijn aangetroffen in de repetitieruimte voor de blaaskapel waar panelen van geperst hout zijn aangebracht. Ook in de berging tegen de noordgevel is een jongere lambrisering aanwezig, gemaakt van houten schroten.



De lambrisering in de toiletruimte stamt vermoedelijk uit 1940.



De lambrisering van houten schroten in de ruimte tegen de noordgevel.



Jonge lambrisering van geperst hout in de repetitieruimte.

Al het opgaande werk van de binnenmuren is verder gepleisterd en witgeschilderd. Ter hoogte van de vestibule naast de repetitieruimte is in dit opgaande werk nog een oudere biljoening opgenomen in het muurwerk, links en rechts van de doorgang in de oostgevel.

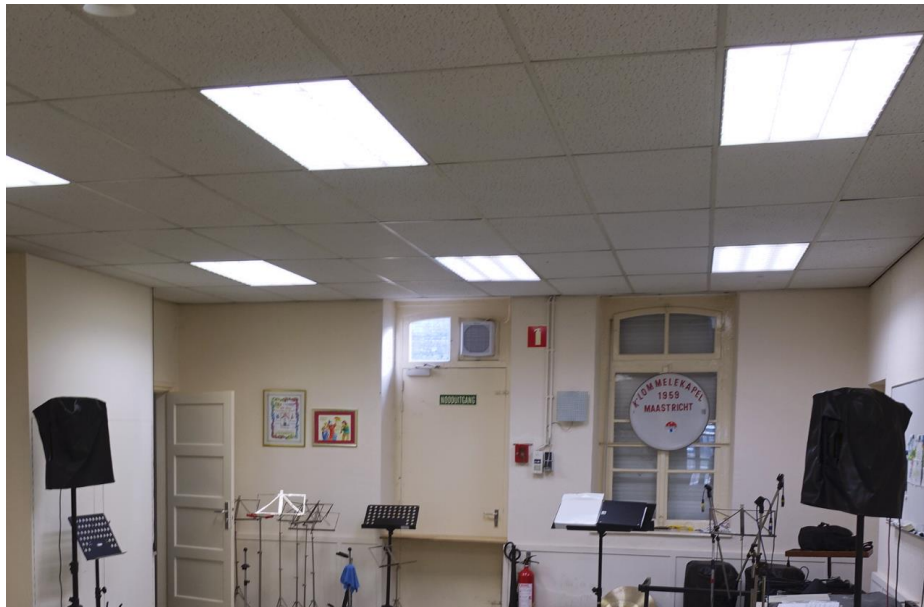
Plafondafwerkingen uit 1940 zijn aangetroffen bij de toiletruimtes waar vlakke plafonds aanwezig zijn. Boven de meeste ruimtes zijn moderne plafonds aanwezig in de vorm van gipsplafonds of systeemplafonds.



Oudere biljoening in het opgaande muurwerk bij de vestibule naast de repetitieruimte.



Een ouder stucplafond, mogelijk stammend uit 1940, aangetroffen boven de toiletruimte.



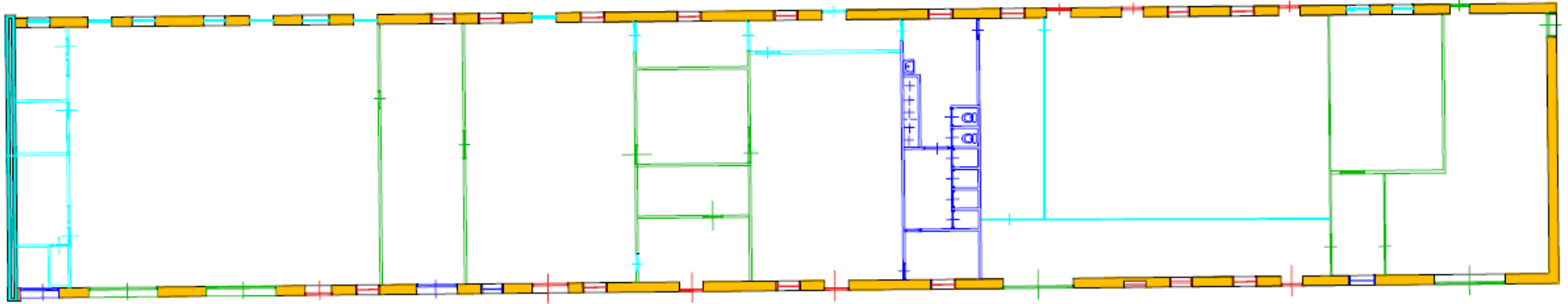
Een van de aanwezige moderne plafdrafwerkingen boven de repetitieruimte.

3.7 DATERINGSKAARTEN

De hiernavolgende dateringskaart van de voormalige affuitenloods is gemaakt aan de hand van de plattegrond uit 1965. Aangezien niet alle aanwezige binnenwanden hierop zijn aangegeven zijn deze ter illustratie schetsmatig ingetekend. De tekening die als onderlegger heeft gediend is aangeleverd door de opdrachtgever.

De dateringkaarten van de brug zijn gemaakt aan de hand van de meest recente verbouwingstekening uit 1986 in combinatie met de oorspronkelijke ontwerp-tekening uit 1876. De tekeningen komen uit het beschikbare archief uit het RHCL. De onderstaande tekeningen zijn niet maatvast en bedoeld ter illustratie van de dateringen.

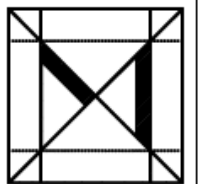
VOORMALIGE AFFUITENLOODS



BEGANE GROND

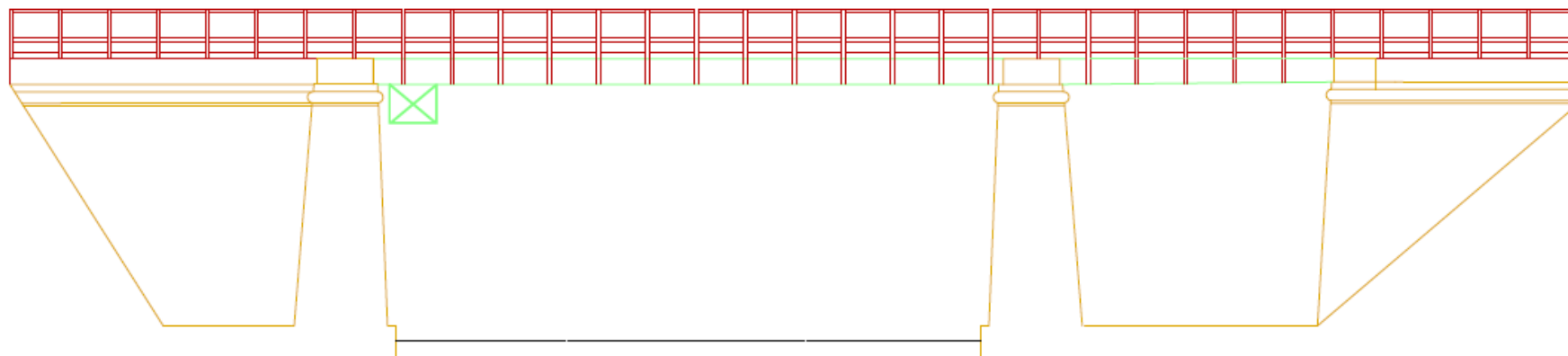
- 1827
- 1879-1882
- 1940
- 1965
- 1979 en later

MONUMENTEN ADVIES BUREAU
Maasmolendijk 20
Bouwhistorisch onderzoek
Dateringen

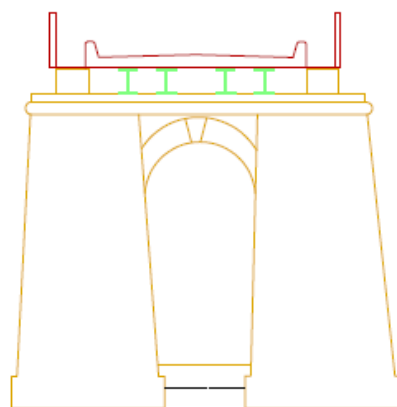


BREDESTRAAT 1, 6542 SN NIMEGEN
TEL: 024 - 3796742, FAX: 024 - 3792477

BRUG OVER DE ZUID WILLEMSVAART



AANZICHT NOORDZIJDE

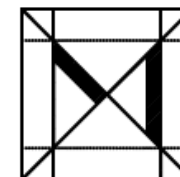


AANZICHT PIJLER EN DOORSNEDE BOVENBOUW

- 1876
- XXA
- 1986

Fransensingel
Bouwhistorisch onderzoek
Dateringen

MONUMENTEN ADVIES BUREAU



BREDESTRAAAT 1, 6542 SN NIMEGEN
TEL: 024 - 3786742, FAX: 024 - 3782477



4 CULTUURHISTORISCHE WAARDENBEPALING

4.1 VOORMALIGE AFFUITENLOODS

4.1.1 BOUW- EN ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDEN

De Affuitenloods is van architectuurhistorische waarde als onderdeel van de ontwikkeling van vestingwerken in Nederland in het algemeen en Maastricht in het bijzonder. Het gebouw vormt een bovengrondse herinnering aan de noordelijke vestingwerken van de stad Maastricht.

Daarnaast is het gebouw van belang voor de ontwikkeling van affuitenloodsen als bouwtype. Dergelijke loodsen zijn een veel voorkomend bouwtype in samenhang met vestingwerken en dan met name in de achttiende en negentiende eeuw. Een ander voorbeeld van een achttiende-eeuwse affuitenloods in Maastricht is aanwezig in de Abtstraat ter ondersteuning van de westelijke vestingwerken.

Ook van architectuurhistorische waarde is de nog oorspronkelijke, maar ernstig aangetaste, hoofd-, en dakvorm en enkellaagse hoofdopzet van het gebouw. Aan de zuidzijde is een deel van het gebouw gesloopt bij de aanleg van de Maasboulevard in de jaren '70 van de vorige eeuw. Hierdoor is het kenmerkende schilddak aan deze zijde verdwenen. Ook is het van oorsprong vrijstaande gebouw deels ingebouwd geraakt.

Bouwhistorische waarde is gelegen in de materialisering en detaillering van de langshevels, hoewel er veel oorspronkelijk materiaal verloren is gegaan in latere verbouwingen. De gevels zijn in de periode tussen 1879 en 1882 geperforeerd met nieuwe openingen toen de loods verbouwd werd tot arbeiderswoningen. Een groot deel van de openingen in de gevels horen bij deze bouwfase en zijn waardevol voor de bouwgeschiedenis van het pand. In de meeste gevallen zijn ook de bijbehorende vullingen van 6-ruits draairamen en opgeklampte deuren met bovenlicht nog aanwezig. De lantaarn tegen de westgevel is mogelijk ook nog uit de negentiende-eeuwse periode en van waarde.

Alle andere later aangebrachte openingen en bijbehorende vullingen in de langshevels zijn qua materialisering minder waardevol. Dit geldt ook voor de in 1979 opgemetselde zuidelijke topgevel.

Wat betreft constructies is de oorspronkelijke en waardevolle kap nog aanwezig, bestaande uit grenenhouten dekbalkjucken (spantbenen, korbeels, dekbalken, gordingen, gordingklossen en vermoedelijk ook nog de hanehouten met nokstijlen) die op onderste dekbalken zijn geplaatst. Deze balken bestaan uit twee delen die oorspronkelijk opgelegd waren in een centrale binnenmuur, die over de lengte van het gebouw liep. Tijdens de verbouwing in 1940 is de centrale middenmuur verwijderd en zijn de onderste balken opgehangen aan de opgaande constructie. Deze hangconstructie van ijzeren ankers met schetplaten heeft geen waarde. Het is niet duidelijk of er nog oudere draagconstructies aanwezig zijn aangezien de zolder niet meer in gebruik is en derhalve niet bezocht is tijdens het onderzoek in 2019.

Tijdens de verbouwing in 1965 of 1979 zijn de huidige dakpannen aangebracht die geen waarde bezitten. De dakgoot stamt uit 1940 en is qua detaillering of materialisering van weinig waarde.

Tijdens de verbouwing in 1879-1882, 1940 en later is de indeling van het gebouw volledig aangepast waardoor de oude structuur van het pand niet meer herkenbaar is. De huidige indelingen van binnenmuren en bijbehorende doorgangen met vullingen hebben dan ook geen waarde voor de oorspronkelijke structuur van het gebouw.

Met de verbouwingen uit 1940 en daarna zijn ook alle oudere interieurelementen verwijderd. De huidige afwerkingen van vloer, wand en plafond hebben qua detaillering geen waarde.

4.1.2 SITUERINGS- EN ENSEMBLEWAARDE

Het object heeft situeringswaarde. Het gebied is meermaals herontwikkeld. Zo is in dit deel van de stad vanaf de middeleeuwen de commanderij Nieuwe Biesen van de Duitse Orde gesitueerd. Dit complex is aan het einde van de achttiende eeuw opgeheven waarbij een deel van de kloosterboomgaard in 1800 overgegaan is naar het Rijk, die in 1827 de affuitenloods heeft gebouwd ter ondersteuning van de noordelijke vestingwerken. Het gebouw is daarmee het oudste gebouwde object in de omgeving.

Later is de loods overgenomen door de Koninklijke Nederlandse Papierfabriek, die in 1850 op een deel van het kloosterterrein gestart is. Na overname van de loods door de KNP in 1878 zijn er woningen in de loods gebouwd voor de arbeiders van de papierfabriek. Vanaf dat moment is de loods onderdeel geworden van de gebouwde omgeving op het fabrieksterrein. Samen met de fabrieksgebouwen vormt het geheel een historisch ensemble.

4.1.3 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN

De loods heeft waarde als onderdeel van de vestinggeschiedenis van Maastricht in het algemeen en bastion Biesen in het bijzonder, en dan met name voor de negentiende-eeuwse fase van de vesting.

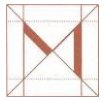
Daarnaast vormt het gebouw een belangrijk onderdeel binnen de ontwikkeling van het fabrieksterrein van de KNP. Het gebouw is sinds 1878 in handen van de fabriek en kort na overname verbouwd tot een reeks woningen voor arbeiders. Deze arbeiderswoningen stonden in Maastricht bekend als de *witte huisjes* en werden gewaardeerd door het wooncomfort voor de medewerkers van de fabriek.

4.1.4 WAARDENSTELLING OP ONDERDELEN

In deze paragraaf volgt een overzicht van de waardevolle onderdelen aan zowel interieur als exterieur. Daarbij worden de kwalificaties volgens de door de Stichting Bouwhistorie Nederland opgestelde richtlijnen gehanteerd (zie par. 4.5)

Hoge waarde

- De nog aanwezige hoofdvorm, dakvorm en hoofdopzet behorende tot de oorspronkelijke bouwfase van het gebouw.
- Materialisering van de gevels, inclusief gevelopeningen uit de periode 1879-1882 in de langsgevels met vullingen.
- Hardstenen hoogtesteen in de zuidgevel.
- Oorspronkelijke opzet van de grenenhouten kapconstructie (dekbalken, spantbenen, korbeels, gordingen, klossen onder de gordingen en eventueel aanwezige hanehouten en nokstijlen).



Positieve waarde

- Niet van toepassing

Indifferente (neutrale) waarde

- Opbouw en vorm van de zuidgevel.
- Dakvensters in het oostelijke dakvlak.
- Schoorsteen in het oostelijke dakvlak.
- Dakbedekking van gesmoorde Romaanse pannen.
- Hangconstructie bij de kap van ankers en schetplaten uit 1940.
- Houten sloffen onder de onderste dekbalken van de kapconstructie.
- Huidige indeling van binnenmuren en bijbehorende doorgangen met vullingen.
- Alle aanwezige interieurelementen van vloer- wand en plafond op de begane grond.

4.2 BRUG OVER DE ZUID WILLEMSVAART

4.2.1 BOUW- EN ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDEN

De brug over de Zuid Willemsvaart uit 1876 is van architectuurhistorische waarde als onderdeel van de ontwikkeling van spoorbruggen in Nederland in het algemeen en Maastricht in het bijzonder. De oorspronkelijke opzet en hoofdvorm is nog aanwezig in de onderbouw, opgebouwd uit twee pijlers en landhoofden.

De uit twee kolommen opgebouwde pijlers en landhoofden zijn waardevol, vanwege materialisering en detaillering, opgemetseld in baksteen en voorzien van hardstenen onderdelen. De boog die de kolommen van de pijlers met elkaar verbindt is voorzien van een hardstenen sluitsteen met aan de ene zijde het jaartal 1876 en aan de andere zijde de initialen P.R. Deze onderdelen zijn waardevol. Aan de bovenzijde van de pijlers en landhoofden is een afsluitende lijst in halfronde vorm, behorende tot de oorspronkelijke opzet en waardevol voor de structuur van de brug. Aan de oostzijde is de lijst vernieuwd in 1986 in gewapend beton. Het lijstwerk heeft wel de oude vorm behouden waardoor ook hier enige waarde aanwezig is.

De overspanning is vermoedelijk niet meer oorspronkelijk, aangezien de huidige constructie afwijkt van de oorspronkelijke bouwtekening uit 1876. Het lijkt erop dat de bovenbouw van vier langsliggers in combinatie met geklonken dwarsliggers van voor de Tweede Wereldoorlog stamt en derhalve waarde bezit voor de bouwgeschiedenis van de brug. Het is niet duidelijk wanneer de verfwagen is aangebracht. Van oorsprong was er geen wagen aanwezig, zoals zichtbaar is op ouder beeldmateriaal.

De latere aanpassing van het rijdek met bijbehorende hekwerken en leuning is wat betreft materiaal niet waardevol.

4.2.2 SITUERINGS- EN ENSEMBLEWAARDE

De brug is waardevol in combinatie met de overige gebouwen op het terrein van de papierfabriek en diende oorspronkelijk als spoorbrug. Samen met de in 1983 gesloopte naastgelegen verkeersbrug vormde het sinds de bouw in 1876 de toegang tot het fabrieksterrein.

De ontmanteling van de stad zorgde ervoor dat er in het noorden een nieuwe verbinding gegraven kon worden tussen het Bassin en de Zuid Willemsvaart die veel breder was dan voorheen. Vanwege de aanwezigheid van moderne infrastructuur zoals het spoor en de scheepvaart werd de noordzijde van de stad erg interessant voor de vestiging van grootschalige industrie. De brug vormt een tastbaar bewijs van de opkomst van dergelijke industrie in dit deel van Maastricht.

4.2.3 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN

De brug vormt een belangrijk onderdeel binnen de ontwikkeling van het fabrieksterrein van de KNP. Na ontmanteling van de vesting Maastricht in 1868 is er ruimte gekomen voor uitbreiding van het fabrieksterrein.

Interessant is het gegeven dat de brug niet in opdracht van de eigenaren van de papierfabriek is gebouwd maar door industrieel Petrus Regout, die zelf als eigenaar van de houtzagerij aan het Bassin vermoedelijk ook gebruik heeft gemaakt van de spoorlijn.

De brug vormt daarnaast een belangrijk object uit het laatste kwart van de negentiende eeuw die geldt als een belangrijke periode in de geschiedenis van Maastricht met de opkomst van grootschalige industriële complexen.

4.2.4 WAARDENSTELLING OP ONDERDELEN

In deze paragraaf volgt een overzicht van de waardevolle onderdelen aan zowel interieur als exterieur. Daarbij worden de kwalificaties volgens de door de Stichting Bouwhistorie Nederland opgestelde richtlijnen gehanteerd (zie par. 4.5)

Hoge waarde

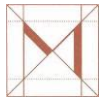
- Vorm en opzet van de onderbouw.
- Materialisering en detaillering van de pijlers en landhoofden.
- Hardstenen sluitstenen bij de bogen in de pijlers.

Positieve waarde

- Opzet van de bovenbouw van vier langsliggers met geklonken dwarsliggers.
- Lijstwerk in gewapend beton bij het oostelijke landhoofd.

Indifferente (neutrale) waarde

- Rijdek met bijbehorende hekken en leuning.
- Windverbanden aan de onderzijde van de bovenbouw.
- Verfwagen aan de onderzijde van de overspanning.
- Alle leidingen en dergelijke aan de onderzijde van de bovenbouw.



4.3 TOELICHTING WAARDENGRADATIES

De volgende waardengradatie, toegesneden op het toegepast cultuurhistorisch onderzoek, wordt in de waardenbepaling gehanteerd (de bijbehorende kleuren corresponderen met de gebruikte gradaties in de waardenkaarten). Achter iedere waarde volgt een korte toelichting ten behoeve van het toegepast cultuurhistorisch onderzoek, zoals dit in het herontwikkelingsproces kan worden ingezet.

Hoge monumentwaarden (blauw)

Deze zijn van cruciaal belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.

Positieve monumentwaarden (groen)

Deze zijn van belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.

Indifferente (neutrale) monumentwaarden (geel)

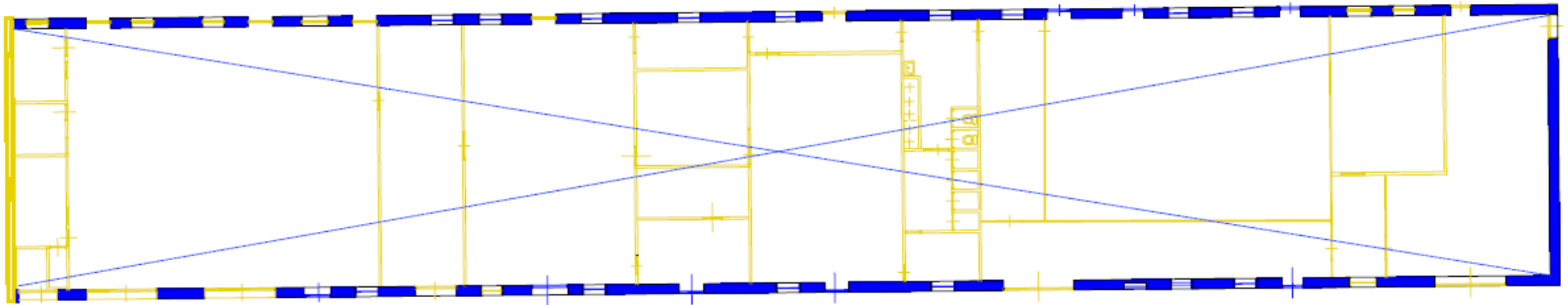
Deze zijn van relatief weinig belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.

4.4 WAARDENKAARTEN





De hiernavolgende waarderingskaart van de voormalige affuitenloods is gemaakt aan de hand van de plattegrond uit 1965. Aangezien niet alle aanwezige binnenwanden hierop zijn aangegeven zijn deze ter illustratie schetsmatig ingetekend. De tekening die als onderlegger heeft gediend is aangeleverd door de opdrachtgever.

De waarderingskaarten van de brug zijn gemaakt aan de hand van de meest recente verbouwingstekening uit 1986 in combinatie met de oorspronkelijke ontwerp-tekening uit 1876. De tekeningen komen uit het beschikbare archief uit het RHCL. De onderstaande tekeningen zijn niet maatvast en bedoeld ter illustratie van de waarden.

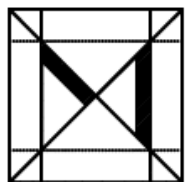
VOORMALIGE AFFUITENLOODS



BEGANE GROND

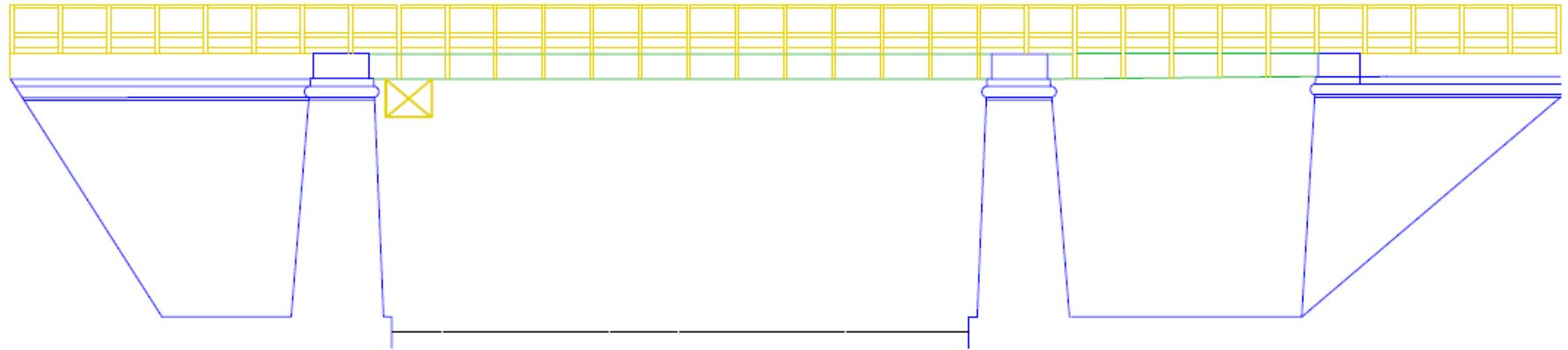
-  Hoge waarde
-  Positieve waarde
-  Indifferente waarde
-  Kapconstructie

MONUMENTEN ADVIES BUREAU
Maasmolendijk 20
Bouwhistorisch onderzoek
Waarden

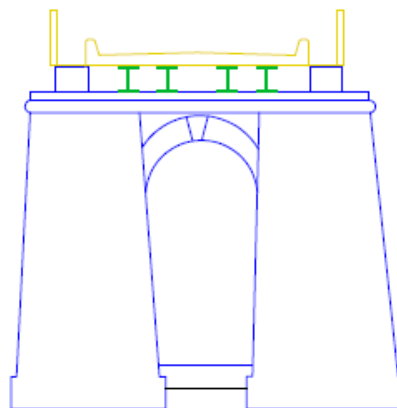


BREDESTRAAT 1, 6542 SN NIMEGEN
TEL: 024 - 3786742, FAX: 024 - 378477




BRUG OVER DE ZUID WILLEMSVAART



AANZICHT NOORDZIJDE



AANZICHT PIJLER EN DOORSNEDE BOVENBOUW

-  Hoge waarde
-  Positieve waarde
-  Indifferente waarde

5 CONCLUSIES

5.1 CONCLUSIES

5.1.1 AFFUITENLOODS

De oorspronkelijke vorm van de affuitenloods uit 1827 is in silhouet nog aanwezig. Door de verbouwing in 1879-1882 van loods naar woningen is een groot deel aan informatie verloren gegaan over de oorspronkelijke indeling van gevelopeningen en de inwendige ruimtelijke structuur. Met name door het groot aantal nieuw aangebrachte gevelopeningen tijdens deze verbouwing is de oorspronkelijke gevelindeling niet meer leesbaar. Hoewel deze verbouwing de oorspronkelijke situatie heeft verstoord is het echter wel interessant voor de geschiedenis van het pand in relatie met de papierfabriek.

Bij de verbouwing in 1940 en later is het oorspronkelijke karakter van het gebouw steeds onherkenbaarder geworden. Grootste aanpassing aan de vorm is in 1979 uitgevoerd toen de zuidelijke helft van het schilddak gesloopt is en aan deze zijde een nieuwe topgevel is opgemetseld. Het gebouw is daarnaast steeds verder in de verdrukking geraakt doordat het ingebouwd is geraakt. Hierdoor heeft het gebouw haar oorspronkelijke vrijstaande karakter verloren.

5.1.2 BRUG OVER DE ZUID WILLEMSVAART

De brug over de Zuid Willemsvaart is in opzet nog oorspronkelijk. Met name de onderbouw van twee bakstenen pijlers met landhoofden zijn nog in de oorspronkelijke staat behouden.

De brug is interessant voor het terrein vanwege de functie als spoorbrug en vormt een overblijfsel uit het laatste kwart van de negentiende eeuw, toen Maastricht een industriële ontwikkeling onderging. Deze ontwikkeling speelde zich voornamelijk af in het noorden van de stad waar ten volle gebruik werd gemaakt van de nieuwgewonnen terreinen na de ontmanteling van de vesting. Het industriële complex van de KNP, maar ook de aardewerkfabrieken van Petrus Regout, zijn hier de beste voorbeelden van.

De spoorbrug zou nog tot 1986 in gebruik blijven. In dat jaar is het rijdek vernieuwd, waarbij het spoor is verwijderd. De opzet van de overspanning van de huidige brug is echter voor een deel ouder aangezien de aanwezige langliggers en dwarsliggers geklonken zijn. Helaas is in de korte tijdspanne waarin dit rapport is opgesteld niet achterhaald uit welke periode deze constructie stamt.



6 BRONNEN EN LITERATUUR

6.1 BRONNEN

- Regionaal Historisch Centrum Limburg (RHCL):
 - beeldbank
 - archief: 07.H05 Rijkswaterstaat, directie Limburg 1817-1950
20.007Z Gemeentebestuur van Maastricht:
bouwvergunningen, inv.nr. 9231.
- Sociaal Historisch Centrum Limburg (SHCL):
 - archief: EAN_0903 Koninklijke Nederlandse Papierfabriek
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE):
 - beeldbank

6.2 INTERNET

- vici.org
- arcgis.com
- rijksmuseum.nl
- Google Maps
- ahn.arcgisonline.nl/ahnviewer/

6.3 LITERATUUR

- R. Stenvert, e.a., *Monumenten in Nederland: Limburg*, Zeist 2003
- J. van Term, 'Nieuwen Biesen / KNP', in: *Maastrichts Silhouet* nr.30, (1989).
- L.J. Morreau, *Bolwerk der Nederlanden*, Assen 1979.
- *Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht Noord (RMP Noord)*, Cultuurwaardenonderzoek Deelrapport Archeologie, juli 2011.
- E. Ramakers, *Historische atlas van Maastricht, 2000 jaar aan Maas en Jeker*, Amsterdam 2005.
- *Nieuwen Biesen in Alden Biesen. 5 Eeuwen Duitse Orde in Maastricht* (1989).

