

CULTUURHISTORISCHE
INVENTARISATIE
EN
WAARDERING

BBA

BUREAU

VOOR

BOUWHISTORIE

EN

ARCHITECTUURGESCHIEDENIS

V.O.F.

i.s.m.

landschap

ADVIESBUREAU

VOOR

LANDSCHAP

EN

CULTUURHISTORIE



**Plangebied
'Buitenstad'**

ZALTBOMMEL

Plangebied 'Buitenstad', Zaltbommel

CULTUURHISTORISCHE INVENTARISATIE EN WAARDERING

**BUREAU
VOOR
BOUWHISTORIE
EN
ARCHITECTUURGESCHIEDENIS
V.O.F.**

i.s.m.

**landschap
ADVIESBUREAU
VOOR
LANDSCHAP
EN
CULTUURHISTORIE**



INHOUD

VOORWOORD	5
1. SAMENVATTING	7
3. GESCHIEDENIS	9
3.1 Het natuurlijke landschap	9
3.2 Historische aspecten van het onderzoeksgebied	10
4. HISTORISCH-RUIMTELIJKE ONTWIKKELING	15
4.1 Zestiende en zeventiende eeuw	15
4.2 Achttiende en eerste helft negentiende eeuw	19
4.3 Ruimtelijke ontwikkelingen na 1850	21
5. ANALYSE EN WAARDERING	26
5.1 De stad als geheel	26
5.2 Het plangebied in de stedelijke context van Zaltbommel	29
5.3 Waardevolle ensembles	31
5.4 Individuele objecten	35
6. CONCLUSIES	43
7. BIJLAGE: De belangrijkste gebeurtenissen op een rij	45
8. BRONNEN EN LITERATUUR	47
COLOFON	49

VOORWOORD

In opdracht van het bureau *Bosch & Slabbers Tuin- en landschapsarchitecten* te Middelburg, optredend voor de gemeente Zaltbommel, heeft *Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis* (BBA) in nauwe samenwerking met *Lantschap, adviesbureau voor landschap en cultuurhistorie* te Haften een cultuurhistorische inventarisatie en waardenanalyse opgesteld voor het plangebied 'Buitenstad Zaltbommel'.

Het betreft hier het gebied tussen de jachthaven, de Steenweg, de Gamersedijk en de grens tussen uiterwaarden en het bedrijf Busker aan de westzijde van Zaltbommel. Het gebied grenst aan de voormalige vestingwerken aan de noordwestzijde van de stad en ligt gedeeltelijk op de plaats van de zestiende-eeuwse uitbreiding van de verdedigingswerken. Het gebied *Buitenstad Zaltbommel* was in 2010 niet opgenomen in het door ons in 2010 voor de gemeente Zaltbommel uitgevoerde *Inventarisatie en waardenanalyse Binnenstad Zaltbommel*. Zowel de historische binnenstad als het plangebied Buitenstad vallen binnen het gebied waarvoor in opdracht van de Gemeente Zaltbommel door *Bosch en Slabbers* de *Visie van Waal tot Waal* wordt ontwikkeld.

Aanvankelijk was gevraagd om een aanpak en opzet gelijkwaardig aan de in 2010 vervaardigde *inventarisatie en waardenanalyse Binnenstad Zaltbommel*. Die inventarisatie was de meest globale van drie CHW-niveau's die BBA voor Zaltbommel had ontwikkeld en was qua schaal en abstractieniveau niet zo geschikt voor het projectgebied Buitenstad Zaltbommel, waar op dit moment voor het voormalige scheepswerfterrein (thans BUKO) al nieuwe bouwplannen worden ontwikkeld. In overleg met mevrouw drs. M. Sanders werd gekozen voor een rapportage op gedetailleerder niveau. Ook werd gekozen voor een cultuurhistorische waardering van de binnen het onderzoeksgebied gelegen structuren en objecten. Aangezien het gebied van de Stadshaven en omgeving in 2010 niet cultuurhistorisch was gewaardeerd, is de nadere analyse en waardering in het kader van dit onderzoek meegenomen.

Dit rapport is vergelijkbaar met het door BBA in opdracht van de gemeente Zaltbommel uitgebrachte rapport *Inventarisatie en waardenanalyse Gasfabriekterrein Zaltbommel* (2007).

In de cultuurhistorische waardenanalyse zijn de volgende vraagstellingen uitgewerkt:

- Welke stedenbouwkundige en bouwkundige ontwikkelingen hebben zich in het plangebied en omgeving in het verleden tot aan de huidige situatie voorgedaan?
- Welke bouwhistorische, architectuurhistorische en historisch-geografische sporen zijn van bovengenoemde ontwikkelingen herkenbaar in de huidige situatie of kunnen verwacht worden bij nader onderzoek?
- Wat was de historisch-ruimtelijke relatie van de stad met de dijk, de rivier en het buitendijkse gebied?

In het kader van het onderzoek is veldwerk gedaan door drs. A.J. Haartsen (*Lantschap*) en ondergetekende. De heer R. Villanueva van Buko was zo vriendelijk ons rond te leiden over het terrein van de voormalige werf. Als aanvulling op het veldwerk is voor de beeldvorming gebruik gemaakt van bronnenmateriaal, historisch kaartmateriaal en historisch-topografische afbeeldingen.

Behalve de geschiedenis en de historisch-ruimtelijke ontwikkeling is de cultuurhistorische waardering van het plangebied opgesteld. Dit is gebeurd op drie niveaus:

- het plangebied als geheel binnen de stedelijke context van de stad
- waardevolle ensembles
- individuele objecten.

De objecten zijn gewaardeerd volgens de methode die door Lantschap en BBA is ontwikkeld, op basis van uitgangspunten van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Deze methode is toegepast in verschillende inventarisaties voor bestemmingsplannen.

Waardering individuele objecten		
belevingswaarde	herkenbaarheid	
	herinneringswaarde	
Waardering intrinsiek	zeldzaamheid	
	kenmerkendheid	
	gaafheid	
	(landschaps)architectuur	
	samenhang (ensemblewaarde)	
Waardering context	structurerende werking	
	gaafheid omgeving	
	Informatiewaarde	
Totaalwaardering		hoog/middel/laag

Op dinsdag 6 mei 2014 zijn de resultaten van het onderzoek gepresenteerd en besproken in een bijeenkomst waar vertegenwoordigers van de gemeente, van bureau Bosch en Slabbers en van Smits bouwbedrijf aanwezig waren.

Het onderzoek en de samenstelling van het rapport was teamwork. Het bronnen- en archiefonderzoek is uitgevoerd door drs. K. M. Veenland-Heineman (BBA). Het historisch-ruimtelijke onderzoek en de waardering werden uitgevoerd door A.J. Haartsen van *Lantschap* en ondergetekende. Dr. ing. R. Stenvert (BBA) als kenner van de architectuur van de Wederopbouwperiode was betrokken bij de waardering van de bedrijfsgebouwen.

De medewerkers van het Streekarchief in Tiel willen wij bedanken voor de plezierige hulp bij het onderzoek. Andere betrokkenen die we willen bedanken wij voor hun medewerking zijn de heer J. Marsman van Smits bouwbedrijf en de heer R. Villanueva van Buko.

Ten slotte willen wij de heer ir. J. W. Bosch van Bosch en Slabbers als opdrachtgever en mevrouw drs. C.A.M. (Mieke) Sanders van afdeling Monumenten van de gemeente Zaltbommel noemen, die indirect als opdrachtgever namens de gemeente Zaltbommel optrad. Wij bedanken hen voor de goede samenwerking.

drs. Ben Olde Meierink
 Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis
 drs. Adriaan Haartsen
 Bureau Lantschap
 Utrecht, mei 2014

1. SAMENVATTING



De Stadshaven is vooral in gebruik als aanlegplaats van recreatievaartuigen, maar wordt ook gebruikt door vrachtschepen. Aan de overkant van de haven ligt bastion De Kat, met de woning (uit 1933) van Van Hattum, vanaf 1931 mede-eigenaar van de werf.

Het gebied ten noordwesten van Zaltbommel heeft in het verleden verschillende functies vervuld. In de zestiende eeuw was het een belangrijk industriegebied waar verschillende molens stonden. Toen de vestingwerken van de stad werden gemoderniseerd zijn verdedigingswerken in het huidige plangebied aangelegd: een halve maan, een rondeel, een lunet en een deel van de stadsbuitengracht, die later als Stadshaven werd gebruikt. Omwille van een vrij schootsveld werd bebouwing in de resterende uiterwaard geweerd. De enige stedelijke functie was de gerechtplaats, die nog tot aan de Franse tijd aanwezig was. Tot de opheffing van de vesting in 1834 stevig de hand gehouden aan het handhaven van het vrije schootsveld. De uiterwaard bleef tot het eind van de negentiende eeuw agrarisch.

Zaltbommel heeft haar ontwikkeling als handelsstad te danken aan de ligging aan de Waal. Aanlegplaatsen waren er op de zuidelijke Waaloever en de bedrijvigheid was vroeger vooral geconcentreerd bij de Waterpoort, maar de Stadshaven fungeert al vanaf omstreeks 1600 als vlucht- en verblijfshaven.

De vestiging van de scheepswerf van J. Meyer in 1888, aan de westzijde van de stadshaven, bracht de bedrijvigheid in de uiterwaard terug. De bedrijven die zich hier vestigden hadden aanvankelijk een duidelijke relatie met het water: ze waren voor hun functioneren afhankelijk van de nabijheid van de Waal als belangrijke scheepvaartroute. De scheepswerf en het baggerbedrijf Van Hattum waren de belangrijkste bedrijven, die samen omstreeks 1960 besloten een tweede haven aan te leggen. In de huidige situatie is de relatie tussen de bedrijvigheid en de rivier weliswaar verminderd, maar toch nog duidelijk aanwezig. De stadshaven heeft een functie als vluchthaven voor vrachtschepen en als aanlegplaats voor de recreatievaart gekregen; de nieuwe haven wordt nog steeds gebruikt voor het laden en lossen van schepen.

Samenvattend kunnen we stellen dat het plangebied in de loop van de geschiedenis verschillende functies heeft gehad, maar altijd nauw verbonden is geweest met de stad en een essentiële betekenis heeft gehad voor de stad.

De werf maakte na de Tweede Wereldoorlog een fase van grote bloei mee. Er werd geïnvesteerd in de bouw van de grote hal, de aanleg van nieuwe hellingen, een kraanbaan en diverse loodsen en werkplaatsen. Van deze expansie in de Wederopbouwperiode zijn diverse gebouwen en landschapselementen bewaard gebleven. Van de individuele elementen moet grote cultuurhistorische betekenis worden gehecht aan de grote hal, het kantoorgebouw en de kraanbaan met dubbele steiger langs de haven. De grote hal is qua constructie niet van landelijke betekenis, maar is door de gaafheid en door verschillende bijzondere aspecten (zoals het zwevende magazijn) cultuurhistorisch van belang. De afmetingen geven het gebouw van binnen een overweldigende ruimtewerking. Daarnaast is het een beeldbepalend element dat ook vanaf de noordoever van de Waal als een duidelijke 'land mark' wordt ervaren. Het is echter vooral het bijzondere ensemble van havens en werfgebouwen die een bijzonder grote cultuurhistorische waarde vertegenwoordigt: als samenhangend complex en als architectuur van de Wederopbouw.



De grote hal en later gebouwde loodsen, gefotografeerd vanaf de noordoever van de Waal bij Haaften.

Na de sluiting van de werf in 1987 kreeg het werfterrein een andere functie. De meeste gebouwen konden door de nieuwe eigenaar worden gebruikt en bleven bestaan, waaronder de grote hal en het kantoor. De hellingen verdwenen echter uit het beeld, ervoor in de plaats kwamen nieuwe loodsen en een terrein waar containers worden opgeslagen.

3. GESCHIEDENIS

3.1 Het natuurlijke landschap

Gedurende de meest recente ijstijd, het weichselien, maakte de huidige Bommelerwaard deel uit van een brede riviervlakte die zich uitstreckte van de Utrechtse Heuvelrug tot de zand- en leemgronden van het Brabants Massief.

De rivieren Rijn en Maas hebben in deze periode dikke pakketten zand en grind afgezet. De bovenkant van deze afzettingen ligt ongeveer zeven meter onder het huidige maaiveld. Vanaf het einde van de ijstijd, zo'n 10.000 jaar geleden, veranderde het regime van de rivieren. De rivieren gingen meer klei en leem transporteren die in het huidige rivierengebied werd afgezet. Dit gebeurde echter niet overal in gelijke mate. Vlakbij de rivieren - en we spreken nu van rivieren die nog niet door dijken in bedwang werden gehouden - kwamen de grofste korrels terecht. Hierdoor ontstonden aan weerskanten van de rivier relatief hooggelegen zandige oevers, die we oeverwallen noemen. Beide oeverwallen en de bedding vormen een stroomrug. Verder bij de rivier vandaan bezonken de fijnere slibdeeltjes uit het rivierwater: de komklei. Door het voortdurend afzetten van klei en zand heeft de rivier de neiging om zijn stroomrug steeds verder op te hogen. In de tijd dat de rivieren nog niet bedijkt waren kon het gebeuren dat de rivier hoger kwam te liggen dan het omringende land, haar bedding verliet en een nieuwe koers ging volgen. De oude stroomrug bleef dan als een fossiele rivierloop in het landschap liggen. De bedding groeide dicht en de oeverwallen bleven als ruggen in het landschap achter.

Zo'n fossiele stroomrug, de Gamerense stroomrug, ligt aan de zuidkant van Zaltbommel. De noordelijke oeverwal ligt ter plaatse van de huidige binnenstad, de bedding iets ten zuiden ervan. Het riviersysteem moet actief zijn geweest tot in de Romeinse tijd. Verschillende vondsten duiden erop dat de oeverwal in de Romeinse tijd al bewoond was. In de vroege middeleeuwen ontstond de Waal en ontwikkelde zich tot de belangrijkste tak van de Rijn. Aangenomen wordt dat de Waal altijd ten noorden van de huidige binnenstad heeft gestroomd, aanvankelijk waarschijnlijk in een grote boog rondom Tuil, waar de oude meander nog duidelijk in de huidige percelering terug te vinden is. Of de afsnijding van deze meander het gevolg is van menselijk handelen is niet bekend. Wel duidelijk is dat het huidige, rechte beloop bij Zaltbommel het gevolg is van bochtafsnijdingen bij Hurwenen (1639) en Zaltbommel (1655-1680). De Waal heeft oeverwallen gevormd. Het noordelijke deel van de stad Zaltbommel ligt op de zuidelijke oeverwal. Bij overstromingen werd in het achterland zavel en – vooral – klei afgezet. Ook later, na de bedijking, is bij dijkdoorbraken nog materiaal in het gebied neergelegd. Bij doorbraken ontstonden direct achter de dijken diepe gaten (wielen). Het zand uit deze gaten is in brede waaiers in het binnendijkse gebied afgezet. Het Kloosterwiel, ten zuidwesten van het onderzoeksgebied, is een langgerekte waterpartij haaks op de dijk. Mogelijk betreft het hier niet een dijkdoorbraak, maar een doorbraak van de oeverwal uit de periode vóór de bedijking.

Bij Heerewaarden komen de Waal en de Maas dicht bij elkaar. De dijken van de Bommelerwaard en het Land van Maas en Waal sloten vroeger niet op elkaar aan en via twee overlaten kon het water van de ene naar de andere rivier stromen. Aan het eind van de zestiende eeuw legden de Spaanse soldaten (het oude) fort Sint Andries aan en groeven een kanaal (het oude Kanaal Sint Andries) tussen beide rivieren, waardoor deze permanent met elkaar in verbinding stonden. Dit had gevolgen voor de stroming in de Waal: bij hoge waterstanden stroomde een deel van het water via het kanaal en/of de overlaten naar de Maas. Stroomafwaarts van Heerewaarden verminderde hierdoor de stroomsnelheid, waardoor het rivierwater minder zand kon meevoeren. Verzanding van de bedding was het gevolg, en ook de haven van Zaltbommel had hiervan te lijden.

3.2 Historische aspecten van het onderzoeksgebied

Middeleeuwen, zestiende en zeventiende eeuw

Het oudste deel van de bebouwing van de stad Zaltbommel ligt op de zuidoever van de Waal en wel op een brede hoge oeverwal. Op deze oeverwal concentreerde zich al vroeg de bebouwing langs de Oenselsestraat en de Gamersestraat. Deze straten zouden – zeker na de aanleg van de bandijken – onderdeel uitmaken van een belangrijke oost-west verbinding in de Bommelerwaard. De verkeersweg over de westelijke Waaldijk, de Gamersedijk, zette zich in stad voort in de Gamersestraat en aan de oostzijde in de Oenselsestraat. Vooral de Gamersestraat was belangrijk en ontwikkelde zich tot een marktplein. Aangezien de hoofdstroom van de Waal in de middeleeuwen dicht bij de stad lag had Zaltbommel een goede toegang tot het vaarwater. Het gevolg was ook dat het buitendijkse land (de uiterwaard) ter plaatse vrij smal was.

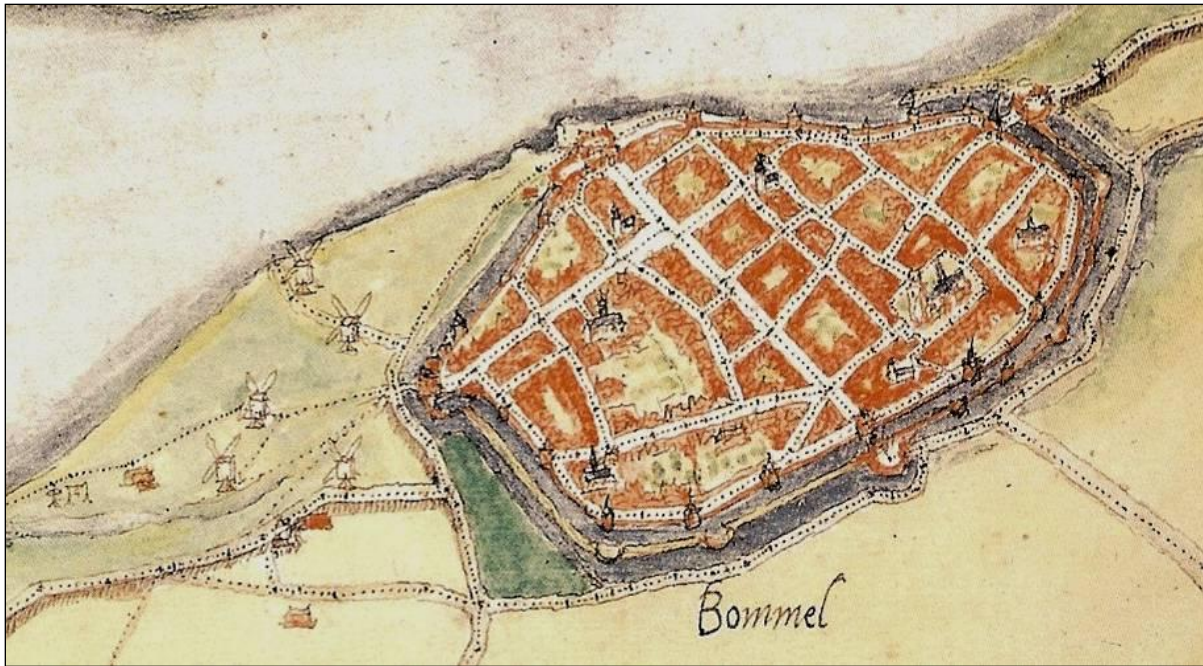
Via het water en over de dijken lag Zaltbommel dus aan drukke oost-west verbindingen. Het was echter ook een pleisterplaats aan de belangrijkste noord-zuid lopende landweg in het rivierengebied: de verbinding tussen Utrecht en de omstreeks 1200 gestichte stad Den Bosch. Om de rivier te passeren waren bruggen nodig en wanneer die er niet waren moest de oversteek met een veer gemaakt worden¹. Op het veer sloten de noord-zuid gerichte Waterstraat en Boschstraat aan, waar een sterke concentratie van de bebouwing aanwezig was, vooral aan de noordzijde in de buurt van de Waterpoort. De bouw van de stadsmuur langs de rivierzijde had tengevolge dat het aantal doorgangen naar de rivier moest worden beperkt, omdat immers ieder opening van een kostbare poort moest worden voorzien. De meeste schepen legden aan in de nabijheid van de poorten. De plaatsen waar men vanuit de stad op de Waaloever kon komen waren dan ook kristallisatiepunten van bedrijvigheid, zowel binnen als buiten de stad. Aan de rivierzijde kende de stad drie poorten en wel de Maaspoort aan de noordzijde van de Maasstraat, de Steigerpoort in het verlengde van de Korte Steigerstraat en de Waterpoort in het verlengde van de Boschstraat. Bij het verlaten van de stad door de Gamersepoort, in het verlengde van de Gamersestraat, kwam men in de middeleeuwen op de Bandijk. Een directe relatie met de rivieroever was daar niet aanwezig.

De Gamersepoort was slechts aan de zuidzijde met een dubbele wal beschermd en bleef aan de noordzijde voor de vijand direct benaderbaar. Om dit probleem te ondervangen en de bevolking te beschermen werd – nadat de Bourgondiërs de Bommelerwaard met de stad Zaltbommel hadden bezet – de Gamersepoort versterkt tot een 'blokhuis'². Voor de bouw van dit blokhuis werd in 1506 een aantal huizen aan de zogenoemde Dam gesloopt. De vermelding 'dam' betekent dat hier in de stadsgracht een dam lag die verhinderde dat bij hoogwater het water van de Waal via de stadsgracht de Bommelerwaard binnen stroomde, maar die tegelijkertijd een zwak punt was in de verdediging van de stad Zaltbommel. Het is dus begrijpelijk dat hier een versterking in de vorm van een blokhuis werd aangebracht.

Hoe het blokhuis aan de Gamerse poort er precies uitzag, is door het ontbreken van archeologisch onderzoek niet duidelijk. Nadat Zaltbommel door de Gelderse ambtman voor hertog Karel van Gelre in 1511 was heroverd, heeft deze het Bourgondische blokhuis uit 1505 laten versterken.

¹ Bij Zaltbommel was het wegverkeer tot de bouw van de spoorbrug in 1865 en vooral de verkeersbrug in 1933 afhankelijk van het veer over de Waal. Alleen rond 1599 en in de Eerste Wereldoorlog heeft om militaire redenen kort een schipbrug gelegen. Aangezien deze bruggen een belemmering vormden voor het drukke scheepvaartverkeer hebben ze niet lang gefunctioneerd.

² Met de term blokhuis worden in het bronnen verschillende vormen van verdedigingswerken aangeduid, die konden variëren van kleine versterkingen, die een land- of waterweg konden blokkeren, tot omvangrijke vestingen. In een blokhuis was een klein garnizoen gehuisvest. Ook andere Gelderse steden hadden dergelijke blokhuisen bij stadspoorten, zoals het Oude en Nieuwe Blokhuis in Harderwijk.



Kaart van Zaltbommel en omgeving door Jacob van Deventer (ca 1560).

Het blokhuis werd door de burgers van Zaltbommel waarschijnlijk niet als bescherming, maar als een tegen hen gerichte dwangburcht van de landsheer gezien en niet gewaardeerd. In 1537 werd namelijk de bezetting van hertog Karel door de burgers van Zaltbommel uit het blokhuis verjaagd en is de versterking vervolgens gesloopt³. Op de kaart van Jacob van Deventer uit ca. 1560 is ter plaatse slechts een rechthoekige 'uitspringing' in de gracht weergegeven terwijl op de vogelvluchtkaat van het beleg van Zaltbommel van 1574 een veelhoekige rondeel is aangegeven op de plaats van de Gamersepoort. Waarschijnlijk is ook de Waterpoort in het begin van de zestiende eeuw tot een vergelijkbaar blokhuis versterkt. Het rechthoekige gebouw van ruim twintig meter lengte is in de huidige Waterpoort nog te herkennen⁴. Het verklaart ook waarom de poortdeuren naar de Waterstraat konden worden afgesloten (zoals ook thans nog het geval is): het beschermde de bezetting tegen een aanval uit de stad.

De rivierhaven van Zaltbommel lag in de tijd van Jacob van Deventer (ca 1560) aan de noordoostkant van de stad, tussen de Oenselse poort en de vrij onbekende Maaspoort. Door de modernisering van de verdedigingswerken ontstond er een brede buitengracht die gedeeltelijk in verbinding stond met de Waal. Omstreeks 1600 was deze buitengracht nog niet in gebruik als haven, maar veertig jaar later wel. Op de kaarten van Hoet en Blaeu uit het midden van de zeventiende eeuw is de buitengracht rondom bastion De Kat, tussen de Waterpoort en de Gamerse Poort, in gebruik als (vlucht)haven. De grootste bedrijvigheid vond echter plaats langs de Waal voor de Waterpoort, waar een kraan is ingetekend. Op de beide kaarten staat ten oosten van de Waterpoort de 'Nieuwe Haven' ingetekend tussen de Maaspoort en de Steigerpoort; bij het bolwerk Oranje is de gracht met een zogenoemde beer afgesloten. De Maaspoort was in het midden van de zeventiende eeuw al dicht, de aangevoerde goederen werden de stad binnengebracht door de Steigerpoort en de Waterpoort. Beide poorten waren nog voorzien van een bolwerk. Het is de vraag of de Nieuwe Haven van grote betekenis is geweest: na de zeventiende eeuw bleven de kade bij de Waterpoort en de Stadshaven rond De Kat immers de belangrijkste aanlegplaatsen van de schepen. Intussen was de standaardmolen op de westelijke wal van het bastion De Kat in 1722 vervangen door een stenen torenmolen, die zijn bestaan tot 1890 zou rekken.

³ Van Tussenbroek (2003), p. 71.

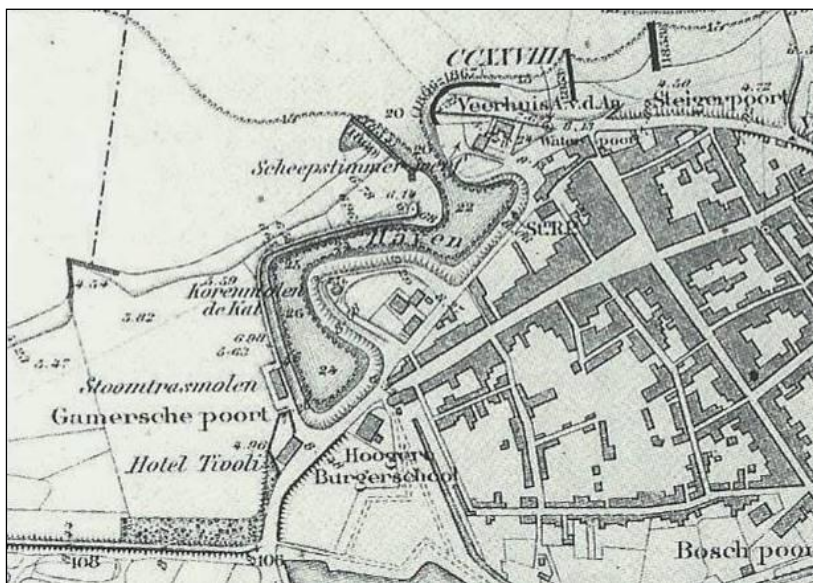
⁴ Reconstructie H. Hundertmark. Zie: Hundertmark, H., 'De Waterpoort in Zaltbommel: meer dan alleen een poort', in: *Tussen de Voorn en Loevestein*, 43 (2007) nr. 132, p. 41-49.



Gezicht vanuit het zuiden over de westelijke stadsgracht op de stenen boogbrug bij de Gamersepoort met in het midden een controlepost. Op de achtergrond de wal van het bastion De Kat met de in 1722 gebouwde stenen molen. Aquarel van A. Egbrinkhoff, Amsterdam, ca 1822. Regionaal Archief Rivierenland, SAB 002100145.

Negentiende eeuw

Na een periode van achteruitgang in de achttiende eeuw kreeg de havenactiviteit van de stad Zaltbommel in de negentiende eeuw nieuwe impulsen. Naar plannen van Lodewijk Napoleon werd de Stadshaven in 1812 uitgediept. Omstreeks 1850 werd de Kaai (naast de Veerdijk aan de Waal) verhard en is de havenmond van de Stadshaven verbreed. In het midden van de negentiende eeuw verscheen de eerste bebouwing aan de westzijde van de stad. Hotel Tivoli is gebouwd in 1865, schuin tegenover de Rijks-HBS uit 1864. Plannen om in 1869 naast de HBS een zeepziederij te vestigen zijn niet uitgevoerd.



Rivierkaart van de Waal uit 1875.
Bron: Augusteijn (1999), pagina 86.

In 1864 startte Johan Meyer, afkomstig uit Leeuwen, een scheepstimmerwerf in Zaltbommel. Deze bevond zich aanvankelijk aan de oostzijde van de havenmond, zoals te zien is op de uit 1875 daterende rivierkaart van de Waal. In het begin richtte het bedrijf zich op het ombouwen van de masten van zeilschepen, die gestreken moesten kunnen worden door de bouw van spoorbruggen, zoals de spoorbrug bij Zaltbommel uit 1865. Al snel werden ook nieuwe schepen gebouwd, aanvankelijk van hout maar na 1880 vooral van staal. Omdat de uitbreidingsmogelijkheden aan de oostkant van de haven beperkt waren verhuisde het bedrijf in 1888 naar de uiterwaard ten westen van de havenmond⁵. Van een perceel van 6000 m², werd de helft ingericht als scheepshelling, het overige deel werd opgehoogd en later bebouwd met de smederij en de andere werkplaatsen⁶. De bouw van de scheepswerf met smederij was het begin van de industriële ontwikkeling in het plangebied.



Gezicht op de werf met rechts de reparatiehelling, links het oude kantoorgebouw met daarnaast de beide nieuwbouwhellingen. In het midden de werkplaatsen en magazijnen. Panoramafoto, ca 1930? RAR, bestandnummer SAB 001102106, nummer SAB22-8963.

Twintigste eeuw

De werf groeide in de eerste decennia van de twintigste eeuw uit tot de grootste werkgever van Zaltbommel. Er werden in totaal meer dan tweehonderd binnenvaartschepen gebouwd, maar ook tientallen zeeschepen tot 3000 ton. Daarnaast verlieten tal van nieuwe veerboten, raderschepen, baggerschepen en jachten de werf. Veel werkzaamheden werden op de werf uitgevoerd: het bouwen van de romp, het plaatsen van de machines en het inrichten en stofferen van de kajuiten. De machines werden door andere bedrijven geleverd, de scheepsschroeven vanaf 1912 door de firma Van Voorden in Zaltbommel. Voor de nieuwbouw van schepen beschikte de werf over twee hellingen van 100 meter, daarnaast was er een reparatiehelling van 95 meter. In de hoogtijdagen had de werf meer dan 250 werknemers in dienst. In de jaren '30 van de vorige eeuw braken er moeilijke tijden aan. De scheepswerf geraakte in financiële problemen en werd in 1931 overgenomen door de gebroeders van Hattum. De naam werd veranderd in Meyer & Co's Scheepsbouw Maatschappij N.V. De Van Hattums lieten op het bastion De Kat villa's bouwen.

Na de Tweede Wereldoorlog beleefde de Zaltbommelse scheepsbouw – onder de nieuwe naam 'De Waal' – een nieuwe opleving. Het kantoorgebouw uit 1916 werd grondig verbouwd en van een verdieping voorzien in 1953 en kreeg daarmee zijn huidige uiterlijk. De oude scheepshal en werkplaatsen maakten in 1955 plaats voor de grote constructiehal die thans nog aanwezig is. Ten westen van deze hal is een tweede haven aangelegd (1960) die zowel door het baggerbedrijf van Van Hattum als door de scheepswerf werd gebruikt. De firma Busker, die Van Hattum als eigenaar heeft opgevolgd, maakt nog steeds gebruik van deze haven voor de aan- en afvoer van pijpleidingen, damwanden en ander materiaal. In de jaren '80 kwamen veel Nederlandse scheepswerven in moeilijkheden. 'De Waal' is tenslotte in 1987 failliet gegaan.

⁵ De heer Meyer heeft aan zijn verzoek aan de burgemeester en wethouders van Zaltbommel de volgende zinsnede toegevoegd: *'Het zij hem toegelaten Uedelachtbare hierbij op te merken dat binnen den verboden kring van 200 Meter buiten het terrein, geene gebouwen of lokalen bestemd tot ziekenverpleging, uitoefening der openbare eeredienst of scholen, bestaan'*. Kennelijk viel de HBS net buiten de 'verboden kring', maar men zal in het schoolgebouw (en in hotel Tivoli!) toch zeker last van het lawaai hebben gehad. Bron: RAR, toegangsnummer 3019, inventarisnummer 3312.

⁶ In 1890 werd een timmerwerkplaats gebouwd.

Behalve de scheepswerf en het bedrijf van Van Hattum was er in de stad nog meer watergerelateerde bedrijvigheid. De firma Van Voorden, hierboven al genoemd, is als Van Voorden Maritime nog steeds actief in het fabriceren en repareren van schepsschroeven.



Gezicht op De Havendijk vanuit het zuidoosten met het rijtje arbeiderswoningen van de Woningstichting Onderlinge Hulp (1913) van de en daarachter het kantoorgebouw uit 1916 en de werkplaatsen van de werf. De foto is omstreeks 1941 gemaakt. RAR, bestandnummer SAB001100901, nummer SAB22-10598.

Aan de Waalkade was de Zaltbommelsche Wasch- en Strijkinrichting gevestigd. Deze firma is opgericht in 1900 en had de Holland Amerika Lijn als grootste klant. Het linnengoed voor de passagiersschepen werd per schip aangevoerd en in Zaltbommel gewassen en gestreken. Het bedrijf kwam in 1979 ten einde. Een ander bedrijf dat van een goede vaarverbinding afhankelijk was, was de Zaltbommelsche Houthandel aan de Steigerstraat. Veel informatie hebben we over dit bedrijf niet kunnen vinden, behalve een korzelig briefje uit 1962 aan burgemeester en wethouders van de stad. In de brief wordt geklaagd over het feit dat schepen uit Finland en Zweden, die hout aanvoeren voor het bedrijf, de haven niet in kunnen en gelost moeten worden in 's-Hertogenbosch.

Net naast Tivoli bevindt zich een weegbrug uit ca 1929 waar vooral landbouwproducten als suikerbieten gewogen werden voordat ze in een schip werden geladen om te worden afgevoerd.

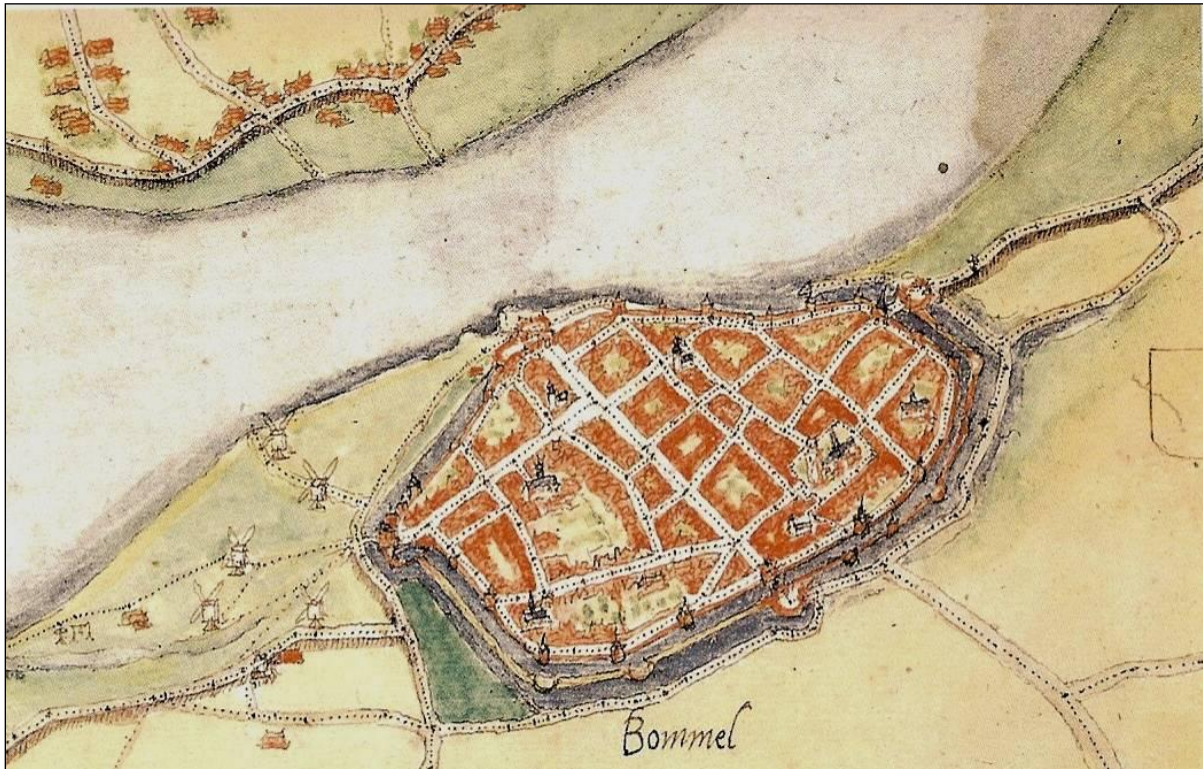
In de tweede helft van de vorige eeuw nam de watergebonden bedrijvigheid in het onderzoeksgebied af. In een loods op de hoek van de Havendijk en de Gamersedijk werd in het begin van de jaren '70 een 'cash and carry' bedrijf gevestigd, gevolgd door een Witte Prijzenhal⁷. Thans is de loods onderdeel van de Albert Heijn. Bij de supermarkt ligt een groot parkeerterrein met een Texaco-benzinestation en een autowasstraat. Het grote werfterrein is in 1988 overgenomen door Van den Roest en Busker, thans wordt het gebruikt door de firma Buko voor de opslag van bouwmaterialen en mobiele kantoor- en werkruimten ten behoeve van tijdelijke bedrijfshuisvesting. De materialen zijn opgeslagen in containers, loodsen en de grote constructiehal van de vroegere werf.

⁷ M. Witteveen-Jansen, 1994.

4. HISTORISCH-RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Het plangebied 'Buitenstad' ligt aan de noordwestkant van de historische binnenstad van Zaltbommel, ten noorden van de Gamersedijk. Dit buitendijkse gebied heeft in de loop van de tijd verschillende functies gehad: landbouw, bedrijventerrein en haven. Deze functies zijn ook nu nog in het gebied aanwezig. De ruimtelijke inrichting is echter in de loop der tijden sterk gewijzigd. Aan de hand van kaartbeelden wordt de ruimtelijke ontwikkeling toegelicht.

4.1 Zestiende en zeventiende eeuw

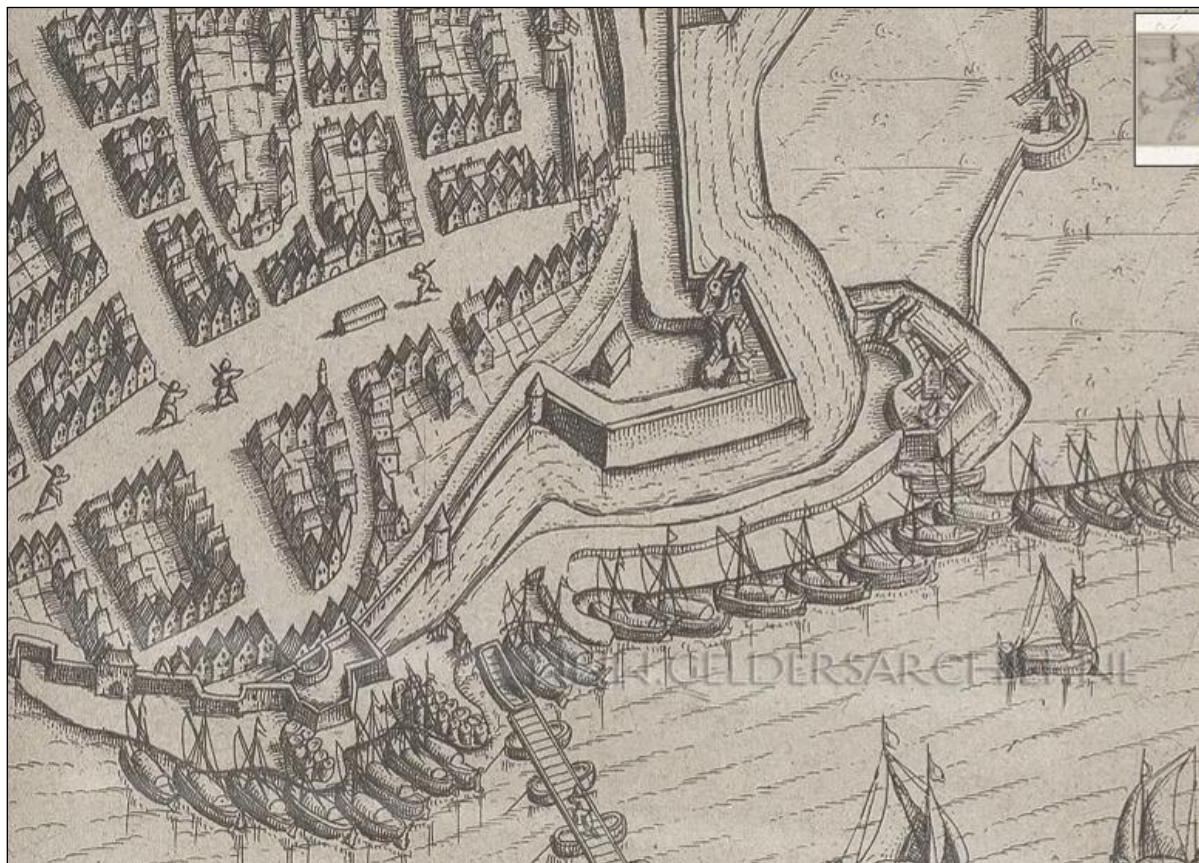


Ten westen van de stad bevonden zich in 1560 een vijftal windmolens en de stedelijke gerechtsplaats. Detail van de militaire kaart van Zaltbommel van koninklijk cartograaf Jacob van Deventer (1560). Koninklijke Bibliotheek Madrid.

In het midden van de zestiende eeuw was Zaltbommel nog omgeven door haar middeleeuwse vestingwerken. De haven lag aan de noordoostkant van de stad; de schepen konden aanleggen aan de kade tussen de Waterpoort en de Oenselse Poort. Daartussen lagen nog twee poorten waardoor men goederen van en naar de schepen kon brengen: de Steigerpoort en de Maaspoort. Vanaf de Waterpoort vertrok het veer naar Tuil, onderdeel van de belangrijke landroute van 's-Hertogenbosch naar Utrecht. Hoe de primaire waterkering in die tijd verliep is niet goed uit het kaartbeeld op te maken. De Gamersedijk in het westen lag toen al globaal op de plaats waar ze nu nog ligt. Hoe de kering ter plaatse van de stad functioneerde is echter de vraag. Lag de stad vroeger in haar geheel buitendijks, en was de weg aan de zuidkant van de stad onderdeel van de bandijk, of lag de stad binnendijks? In dat geval werd de kering gevormd door de dijk tussen de Gamersedijk en de Waterpoort, de stadsmuur tussen de Waterpoort en de Oenselsepoort, waar een dam in de stadsgracht aansloot op de Oenselsedijk.

Het westelijke deel van de uiterwaard werd doorsneden door een strang die ongeveer parallel liep aan de Gamersedijk. In de uiterwaard staan vier windmolens, een galg en een onbekend gebouw (boerderij?) ingetekend. Een vijfde molen stond op de Gamersedijk. Deze concentratie van molens duidt op een voor die tijd aanzienlijke bedrijvigheid. Een stelsel van paden verbond de molens met de Gamersepoort.

In 1579-1580 werd gemeld dat enige *wyndmeulens voor Boemel in deesen lesten troubel (oorlogstroebelen) waeren afgebrant*⁸. Aan het eind van de zestiende eeuw werd bepaald dat er zich direct buiten de stadswallen geen houten of stenen gebouwen meer mochten bevinden om een vrij schootsveld te hebben. De molens konden dus niet meer worden opgebouwd op de oude locatie waar de windvang optimaal was. Als oplossing werden twee torens van de stadsmuur verbouwd tot windmolens terwijl men ook op het nieuw aangelegde bastion De Kat twee molens plaatste.



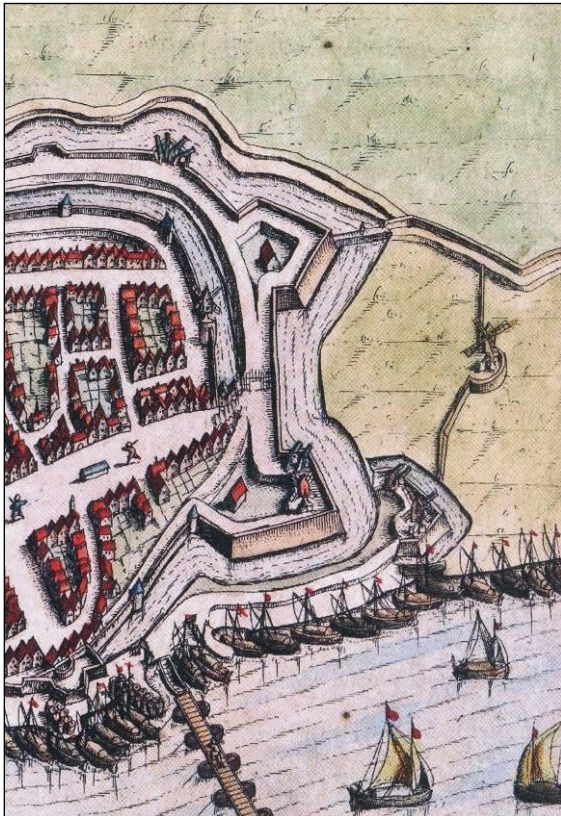
Het zuidwestelijke deel van de stad Zaltbommel met links de waterpoort en een tijdelijke schipbrug over de Waal. In het midden het nieuwe bastion De Kat. De Gamersepoort ontbreekt op deze kaart. Detail van de plattegrond van Zaltbommel uit 1612, kopie van de kopergravure van het beleg van Zaltbommel in 1599, gemaakt door Cornelis Claesz.(1609). Gelders Archief nr 184-0025.

In 1572 werd de stad Zaltbommel bij verrassing ingenomen door een Geuzenleger onder leiding van Dirk van Haften. Vanwege haar strategische ligging op de kruising van de Waal en de landweg 's-Hertogenbosch-Utrecht was Zaltbommel erg belangrijk voor Prins Willem van Oranje, leider van de opstandelingen. Samen met Buren vormde het vanaf 1572 gedurende drie decennia een zelfstandig gouvernement in het verder nog koningsgezinde Gelderland. Prins Willem verbleef zelf in 1574 in Zaltbommel om aanwijzingen te geven voor verbetering van de vroeg zestiende-eeuwse vestingwerken. Wat deze verbetering precies behelsde is niet duidelijk. Een anoniem schilderij van de belegering door Spaanse troepen in 1574 geeft niet alleen een beeld van de belegering van de stad, maar ook van enkele vestingwerken. De verdedigingswerken aan de rivierzijde zijn niet te zien maar wel die van de Oenselsepoort en de Gamersepoort. Het bastion, dat voor de Oenselsepoort lag, kan in 1572-74 zijn aangelegd. Het voor de Gamersepoort gelegen veelhoekige bolwerk met hoge muren maakt de indruk veel ouder te zijn (het is mogelijk op de kaart van Van Deventer afgebeeld, maar dit is niet goed te zien). De schilder beeldt nog slechts een van de vijf door Van Deventer weergegeven windmolens in de

⁸ Citaat naar Van Tussenbroek (2003), p. 74.

uiterwaard af. Vanaf het begin van de dijk naar Gameren voerde een weg naar de molen aan de oever van de Waal. Spoedig na 1574 moet men plannen gemaakt hebben voor de verdere verbetering van de vestingwerken. Er werd begonnen met het bastion De Kat om de stad aan de noordwestzijde te versterken.

Het was een voor die tijd zeer modern aardwerk waarvan de aanleg blijkbaar de nodige tijd kostte. De werkzaamheden hiervoor werden in 1584 afgesloten. Hiermee was Zaltbommel de eerste Nederlandse stad die uitgerust was met een Italiaans bastion. Vijf jaar later maakte de in Staatse dienst zijnde vestingbouwer Adriaan Anthonisz. plannen om de stad verder te versterken, onder andere met vier moderne Italiaanse bastions aan de landzijde. In 1596 begon men met de aanleg hiervan.



Aan de westkant van de stad betroffen de versterkingen de aanleg van een hoornwerk bij het richting Gameren gelegen Kloosterwiel en de aanleg van een 'halve maan' bij bastion De Kat.

Detail van de ingekleurde kopergravure van de belegering van Zaltbommel in 1599 door Cornelis Claesz. uit 1609, gemaakt naar een kaart van Lambert Cornelisz. uit 1599. Bron: Regionaal Archief Rivierenland. Op de uitsnede zijn het Beerebolwerk en bastion De Kat te zien. Bij De Kat ligt de 'halve maan', en een dijkje met een rondeel.

Tussen de halve maan en de Gamersedijk staat op de kaarten van de belegering van 1599 een wal met een rondeel, die op sommige kaarten de indruk maakt nog niet te zijn voltooid⁹. Interessant is dat er op de kaart een molen is ingetekend in het rondeel, die mogelijk een functie had bij de inundaties rond de stad. Vanaf de Gamersedijk bij het Beerebolwerk lag een dijk aan de buitenzijde van de buitengracht, die misschien dienst deed als waterkering in geval het laaggelegen Bommelse Broek onder water werd gezet. Mogelijk is deze dijk eind mei 1599 door prins Maurits in het kader van de versterking van de stad opgeworpen.

Aan de rivierzijde was de Waterpoort verlaagd tot de huidige hoogte. De Steigerpoort werd gedurende de belegering buiten gebruik gesteld. Blijkbaar had men deze op de havenactiviteiten gerichte poort tijdelijk gedicht. Over de Waal was ten westen van de Waterpoort een schipbrug gelegd die maar liefst 1083 voet (ca. 360 meter) lang was. Deze oeververbinding was tot in de twintigste eeuw de enige – en dan nog zeer tijdelijke – brug over de Waal.

Tussen 1603 en 1610 zijn de laatste zestiende-eeuwse rondelen veranderd in bastions¹⁰. Bij de Oenselsepoort en het Beerebolwerk zijn beren aangebracht die het rivierwater moesten keren. Ten

⁹ Op de 'nieuwskaart' van 1599 loopt de wal nog niet helemaal door naar de Gamersedijk en is ook de molen niet ingetekend.

¹⁰ De vogelvluchtkaart van de belegering van Zaltbommel door de Spanjaarden in 1599, gemaakt door Lambert Cornelisz. die van 1593 tot 1621 in Amsterdam werkte, 'geeft een waarschijnlijk wel grotendeels betrouwbaar beeld van de situatie aan het eind van de zestiende eeuw. Een deel van deze vogelvluchtplattegrond werd door hem bewerkt en hergebruikt als illustratie voor de 1609 in Amsterdam verschenen Franse heruitgave van de 'Beschrijving van de Nederlanden' van de Italiaan Lodovico Guicciardini (1521-1589) getiteld *Civitas Bommelia sicuti fortifibat...* en nogmaals in 1612 worden herdrukt voor de in dat jaar in Amsterdam bij Blaeu verschenen *Nederlandstalige editie*' (citaat: Augusteijn, 1999). De plattegronden uit 1609 en 1612 geven dus geen beeld van de omvang van de vestingwerken rond de stad op dat moment, maar van de situatie in 1599.

noorden van deze beren stond de stadsgracht in open verbinding met de Waal, het zuidelijke deel van de gracht was binnengedijkt.

Opmerkelijk is dat de Gamersepoort en de brug over de stadsgracht niet zijn ingetekend op de kaarten van rond 1600. In de schriftelijke bronnen zijn geen aanwijzingen gevonden dat de Gamersepoort in het begin van de zeventiende eeuw is herbouwd, maar de kaart van Claesz suggereert dat de poort er toen niet was. Aan de westkant van de Gamersestraat is een trap getekend die toegang gaf tot de weergang¹¹.

Door de aanleg van de bolwerken en de brede gracht eromheen is het stedelijke gebied in westelijke richting enigszins vergroot. De buitengracht rondom bastion De Kat, die later gebruikt zou worden als stadshaven, was rond 1600 nog niet toegankelijk voor schepen. Wel lijkt er een doorgang aan de noordoostkant van de halve maan te zijn, maar die is met een hek afgesloten. De kraan, die bij de Waterpoort is ingetekend, geeft aan dat de belangrijkste havenactiviteiten zich toen al in westelijke richting hadden verplaatst.



Detail van de plattegrond van Blaeu, 1649.

In de eerste helft van de zeventiende eeuw is de Steigerpoort versterkt: vergelijking van de kaarten van Guicciardini (1599) en Blaeu (1649) laat zien dat aan de buitenzijde van de Steigerpoort inmiddels een versterking was aangelegd, net als al eerder (vóór 1560) bij de Waterpoort was gebeurd. Tussen de Steigerpoort en het Oranjabolwerk is de Nieuwe Haven gegraven, met een strekdam evenwijdig aan de stadsmuur en aan het oosten afgesloten door een nieuwe beer. Voor zover bekend heeft deze Nieuwe Haven nooit een belangrijke rol gespeeld in de bedrijvigheid van de stad. De stadsgracht rond het bastion De Kat fungeert als binnenhaven en is vanuit de Waal te bereiken via een doorvaart bij de halve maan. Een ophaalbrug verbindt de halve

maan met de landtong die doorloopt tot de Waterpoort. De rivierzijde van deze landtong is de belangrijkste kade van de stad, waar de schepen konden aanleggen en al dan niet met behulp van de kraan geladen of gelost werden.

De (nieuwe?) Gamerse Poort is prominent aanwezig op de plattegrond van Blaeu. Via een brug over de stadsgracht bereikte men het buitengebied en via een verhoogde kade door de uiterwaard bereikte men de Gamersedijk.

¹¹ Door sommige onderzoekers, bijvoorbeeld Augusteijn (1999), worden de kaarten in dit opzicht niet betrouwbaar geacht. De poort is wel ingetekend op de kaarten van Hoet en Blaeu uit ca 1649.

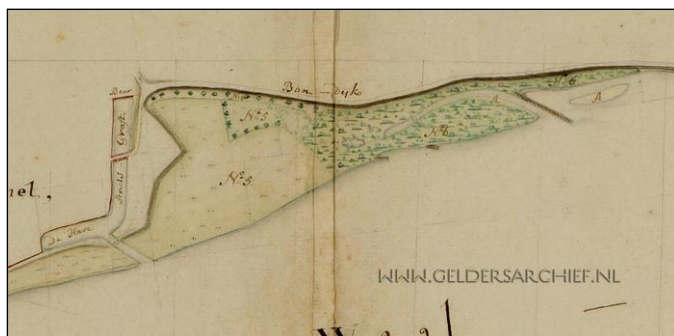
4.2 Achttiende en eerste helft negentiende eeuw

Kaartmateriaal uit de achttiende eeuw is schaars. De enige plattegrond van de stad is een zwaar beschadigde en weinig details bevattende kaart van Scherlenski uit 1772. Wat het plangebied betreft valt op dat de halve maan is verdwenen en dat voor de Gamerse poort een lunet is aangelegd, die ook al voorkomt op een kaart van F. Bellingan uit 1707. Merkwaardig genoeg wordt in de literatuur nergens melding gemaakt van de aanleg van deze lunet. Op de kaart van De Man uit ca 1810 is de lunet nog aangegeven, op de oudste kadasterkaarten niet meer.



Detail van een kaart van F. Bellingan uit 1707, genaamd 'Kribben en waarden in de Waal tussen Zaltbommel en Nieuwaal'. Gelders Archief 0124-5734. Met uitzondering van de galg is er geen bebouwing in de uiterwaard. De halve maan is verdwenen en een nieuw verdedigingswerk is aangelegd voor de Gamerse Poort. Deze lunet komt nog niet voor op de kaart van de belegering van Zaltbommel in 1672 van Chevalier de Beaurain, dus zal de aanleg in het derde kwart van de zeventiende of het begin van de achttiende eeuw hebben plaatsgevonden.

In de uiterwaard is op de kaart van Scherlenski met 'die geregt plaatse' de galg aangegeven. Hiermee wilde de stad het bezit tonen van het Hoge Gerecht aan de reiziger die de stad vanuit het westen over de rivier of over de bandijk naderde. Iets stroomafwaarts daarvan werd op de kaart 'voorheenen de krib' (met C aangeduid op de kaart uit 1707). De hoofdbedding van de Waal lag in 1772 helemaal tegen de Tuilse bandijk aan en er is slechts een smalle toegang tot de stadshaven ingetekend. Het lijkt erop dat de havenactiviteiten van Zaltbommel weinig meer voorstelden. Dit is merkwaardig omdat de stad toen een periode van bloei moet hebben gekend, gezien de vele monumentale gebouwen die in de tweede helft van de achttiende eeuw in de binnenstad zijn gebouwd.



kaart van de situatie der buitendijkse landen onder de stad Boemel en Gameren gelegen (ca 1778). Het zuiden is boven. De kartograaf is niet bekend, ook is niet duidelijk waarom de kaart gemaakt is: de nummers van de percelen worden niet verklaard. De lunet bij de Gamerse Poort is goed te herkennen. Een deel van de uiterwaard is als griend of opgaand bos aangegeven, het overige is grasland. De situatie komt overeen met de kadastergegevens van omstreeks 1825. Op de kaart zijn de stadshaven en de stadsgracht aangegeven. De Nieuwe Haven (niet te zien op deze uitsnede) was toen al niet meer in gebruik: het staat aangegeven als 'verlande graft'. Langs de stadsgracht en de haven loopt een pad van de Gamersedijk naar de Waterpoort, waarop ook de brug bij de Gamerse Poort aansluit. Bron: Gelders Archief.

en de stadsgracht aangegeven. De Nieuwe Haven (niet te zien op deze uitsnede) was toen al niet meer in gebruik: het staat aangegeven als 'verlande graft'. Langs de stadsgracht en de haven loopt een pad van de Gamersedijk naar de Waterpoort, waarop ook de brug bij de Gamerse Poort aansluit. Bron: Gelders Archief.



Detail van 'Het plan der stad Zaltbommel met deszelfs environs', kaart van luitenant-kolonel E.J. Scherlenski uit 1772. Het noorden is linksboven. Bron: Regionaal Archief Rivierenland, SAB nr 126.

De achteruitgang van de haven van Zaltbommel had te maken met de vorming van zandbanken. De haven had ook vroeger al met verzanding en dichtslibbing te maken gehad, maar waarschijnlijk zijn de problemen vergroot door het graven van het Kanaal van Sint Andries. De verzanding die hiervan het gevolg was heeft men proberen tegen te gaan door de afsnijding van meanders bij Hurwenen en Waardenburg in 1639. Onder koning Lodewijk Napoleon (1806-1811) zijn plannen gemaakt om de stadshaven te verbeteren en in de periode 1809-1812 zijn deze plannen ook daadwerkelijk uitgevoerd. Ook in de jaren '30 van de negentiende eeuw was het nodig de haven uit te diepen, op initiatief van F.W. de Virieu werd het werk uitgevoerd door werklozen.



Kadasterkaart, ca 1825. Op deze Verzamelkaart is zowel de stad als de aangrenzende uiterwaard gedetailleerd ingetekend. De lunet voor de Gamerse Poort is verdwenen. De stadshaven wordt omgeven door de Havendijk en de Veerdam, met daartussen een smalle havenmond. Ten noorden van de Waterpoort ligt De Kaay. De uiterwaard bestond grotendeels uit grienden (13 ha), hooiland (7 ha) en bos (1,5 ha)¹². De oude gerechtsplaats is aangeduid als 'laagland'.

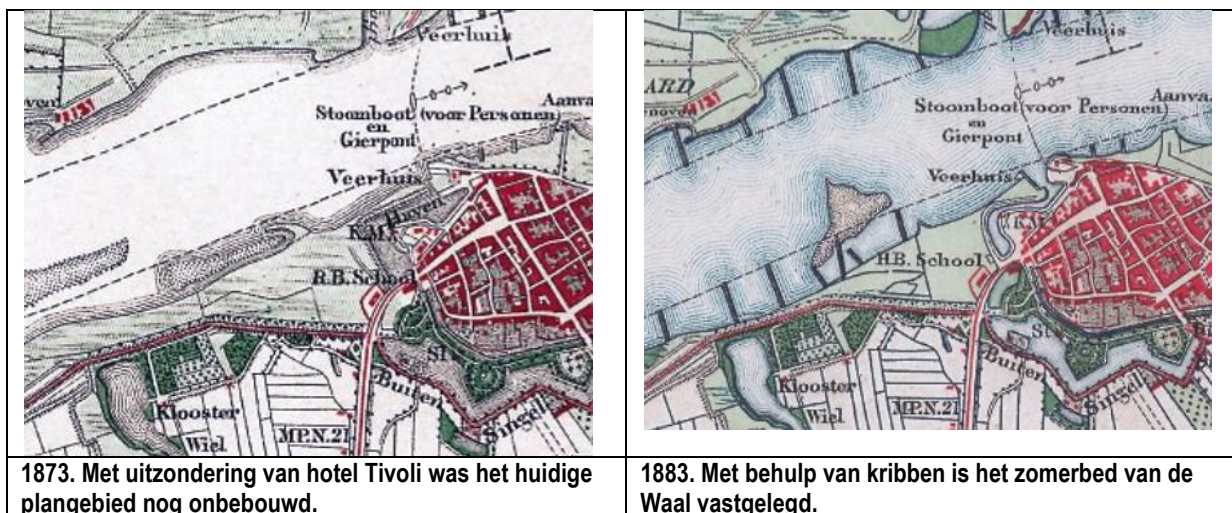
¹² Oorspronkelijk Aanwijzende Tafels van het kadaster, ca 1832.

In 1825 blijkt de uiterwaard in het onderzoeksgebied geen enkele bebouwing te kennen. Het gebied werd gebruikt als griend, hooiland en kleine percelen opgaand bos. Het grootste deel van de uiterwaard was in bezit van een lichaam, het Gemeene Boemelsche Veld, dat ook eigenaar was van alle wegen en dijken. De stad Zaltbommel bezat alleen een trapeziumvormig terrein van ongeveer 2,5 ha direct ten westen van Bastion De Kat. Opmerkelijk is dat de stad Zaltbommel geen eigenaar was van het terrein waar in de achttiende eeuw de galg had gestaan.

4.3 Ruimtelijke ontwikkelingen na 1850

De verzanding van de haven bleef een voortdurende zorg. Vanaf het midden van de negentiende eeuw zijn kribben aangelegd om de hoofdbedding van de Waal vast te leggen, als eerste bij de havenmond van Zaltbommel en later, rond 1880, in de uiterwaard ten westen van de stad. Afdoende waren deze maatregelen op termijn niet, bijvoorbeeld gezien de brief die het stadsbestuur in 1906 aan de Minister van Waterstaat stuurde met het verzoek om de zandbank voor de havenmond te verwijderen¹³. In 1907 wordt daaraan toegevoegd dat ook het gedeelte van de haven tegenover de HBS uitgediept moet worden omdat op die kade het laden van suikerbieten plaatsvindt. Anders moet men uitwijken naar de oprit uit de Tolstraat (Veerkade?), wat zeer nadelig zou zijn voor de bestrating¹⁴. In 1926 kregen de gebroeders Van Hattum uit Zaltbommel opdracht voor het uitbaggeren van de haven en het onderhoud van de havenmond¹⁵.

Ook de haven zelf veranderde van vorm. Omstreeks 1866 is de 'Kleine Haven', het zuidelijke deel van de Stadshaven tussen de Gamersepoort en het Beerebolwerk, gedempt. Het grasland dat hier ontstond werd gebruikt om de paarden uit de paardenstalling van Tivoli te weiden. Tien jaar later dempte men de punt van de haven die naar de Waterpoort liep. Tegenover de HBS werd omstreeks 1920 een kade aangelegd¹⁶, die later nog is uitgebreid. De kade bestaat uit twee delen met verschillende niveaus, waarvan het hoogste deel het oudst is. Door verschillende werkzaamheden (doortrekken van de Molenkade en versterking van de waterkering) zijn grote delen van de oude kade verloren gegaan. Omstreeks 2004 zijn de beide delen bestraat en ingericht als parkeerterrein. Bastion De Kat is in 1952 verkleind en omstreeks 2004 is de buitenzijde van een basaltbekleding voorzien.

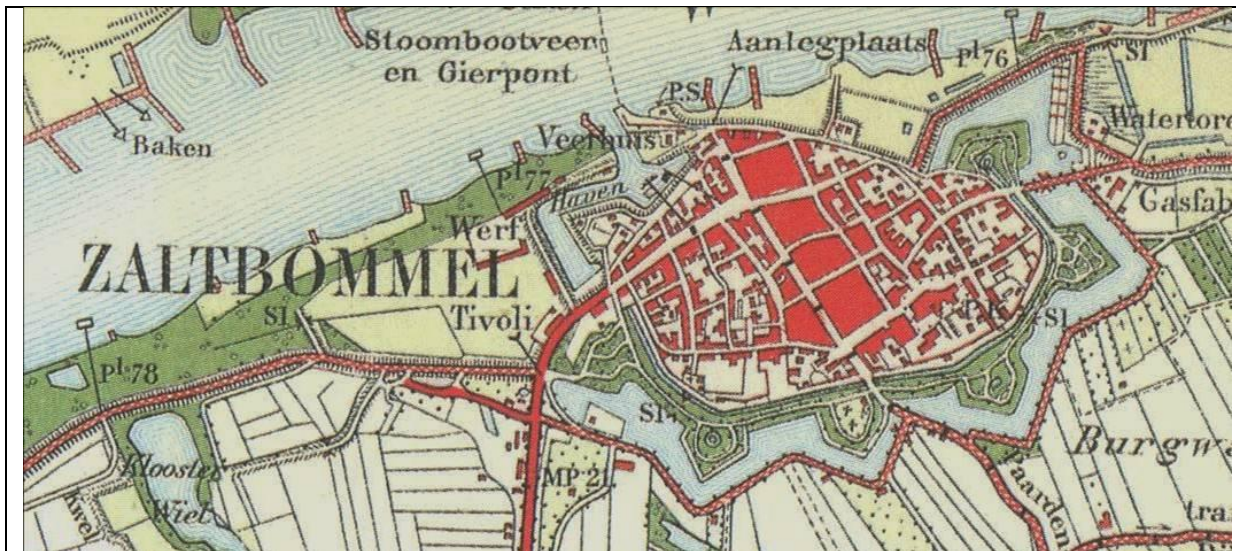


¹³ De zandbank belemmerde het aanleggen van de rijksveerboot naar Tuil en maakte het binnenvaren van grotere schepen in de stadshaven onmogelijk. De stadshaven had een belangrijke functie als vluchthaven, met name bij ijsgang op de rivier. Brief van 29 oktober 1906, Streekarchief Rivierenland.

¹⁴ brief van het college van B & W aan de gemeenteraad van Zaltbommel van 8 oktober 1907. Er wordt aan toegevoegd dat het baggeren voordelig kan worden uitgevoerd door de aannemer die al in opdracht van J. Meyer bezig is met baggerwerk in de haven.

¹⁵ Proces-verbaal van aanbesteding, 10 november 1926, Streekarchief Rivierenland.

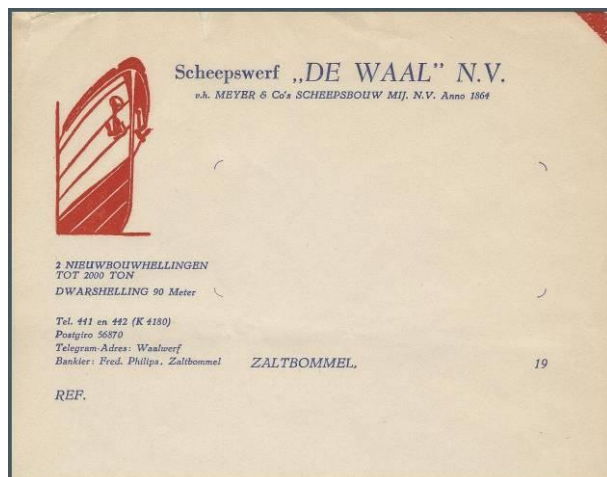
¹⁶ Witteveen-Jansen(1994), pagina 23.



1923. Sinds de werf in 1888 aan de westkant van de Stadshaven werd gevestigd heeft het bedrijf zich over een steeds grotere oppervlakte uitgebreid: hellingen, werkplaatsen, magazijnen en een kantoor. Aan de Havendijk is een blokje woningen gebouwd voor arbeiders van de werf en hun gezinnen. De kade tegenover de HBS werd gebruikt voor het laden van suikerbieten. In 1929 werd bij Tivoli de weegbrug aangelegd waar onder meer de wagens met bieten gewogen werden.

De scheepswerf

In 1888 werd de nieuwe scheepswerf van J. Meyer aangelegd in de uiterwaard, net ten westen van de havenmond bij het bastion De Kat. De werf maakte een snelle groei door en werd de belangrijkste werkgever in Zaltbommel. In 1895 is een stoommachine aangeschaft. In 1903 kreeg het bedrijf de naam NV J. Meyers Scheepsbouwmaatschappij. De firma kocht en pachtte steeds meer percelen rond de havenmond voor de uitbreiding van de werf. Na een brand in 1904 moesten de werkplaatsen opnieuw opgebouwd worden, tevens vond een uitbreiding plaats waarbij een werkplaats voor bankwerkers, een kantoor en een spreekkamer werden gerealiseerd¹⁷.



Voor de huisvesting van een deel van het personeel werd in 1912 de woningbouwstichting 'Onderlinge Hulp' opgericht door de Vereniging van Werklieden der Zaltbommelsche Scheepsbouwwerf 'Onderlinge Hulp'. De stichting liet in 1913 een blok arbeiderswoningen bouwen aan de Havendijk.

In 1916 is het kantoorgebouw aan de Havendijk gebouwd, dat in 1953 werd verbouwd tot het huidige pand. Het was een éénlaags pand met kantoren van de directeur, de opzichter, een spreekkamer en diverse bergingen. In het gebouw bevond zich tevens de woning van de conciërge. Tussen het kantoor en de

werkplaatsen werden twee hellingen aangelegd¹⁸ voor de nieuwbouw van schepen. De oude helling naast de havenmond werd gebruikt als reparatiehelling.

In de jaren '20 van de twintigste eeuw kwam het bedrijf in financiële problemen; de werf werd in 1931 geliquideerd en voortgezet door J. Meyer en de gebroeders Van Hattum onder de naam Meyer & Co's

¹⁷ Regionaal Archief Rivierenland 3019-2733.

¹⁸ Wanneer deze hellingen zijn aangelegd is niet in de archieven teruggevonden. Op een luchtfoto uit 1934 (SAB001102346) waren ze al aanwezig.

Scheepsbouw Maatschappij N.V. In 1942 vorderde de Duitse bezetter de scheepswerf voor het onderhoud en later het bouwen van marineschepen.

In 1948 is de bedrijvigheid voortgezet onder de naam Scheepswerf De Waal N.V. De werf beleefde een nieuwe bloeiperiode, die gepaard ging met een grote bouwactiviteit. In 1951 is een nieuwe conciërgewoning gebouwd ten zuiden van het kantoor, dat in 1953 grondig verbouwd en van een tweede bouwlaag voorzien werd. Om de grotere schepen meer manoeuvreerruimte te geven is bastion De Kat in 1952 gedeeltelijk afgegraven.

In 1955 werden veel van de oude werkplaatsen gesloopt (de hal, het machinehuis en het ketelhuis) en ten noorden van de oude hal kwam de nieuwe, nog bestaande hal te staan. Hierin was ruimte voor een bankwerkerij, de scheepsbouwlloods en de lasloods¹⁹. Het nieuwe gebouw meet ongeveer 110 x 26 meter en heeft een staalskeletconstructie waarvan de onderkant is ingevuld met halfsteens bakstenen muren. De bovenkant bestaat uit stalen kozijnen met draadglas. Het gebouw heeft enorme deuren van 20 x 11,5, 10 x 8,5 en 5 x 5,5 meter. Tegen de westzijde zijn tegels en afvoerleidingen aangetroffen die duiden op een sanitaire ruimte (toiletten of douches) die later moet zijn gebouwd²⁰.



Luchtfoto uit ca 1950 van de haven en de werf, voordat de nieuwe hal werd gebouwd. Op de voorgrond hotel Tivoli en een rijtje woningen aan de Havendijk voor de arbeiders van de werf. Bij de pijl staat het oude kantoorgebouw met conciërgewoning uit 1916, voor de verbouwing in 1953, verderop de nieuwbouwhellingen, de bedrijfsgebouwen en de reparatiehelling. Bastion De Kat heeft nog flauw glooiende aarden taluds, in 1952 is het bolwerk verkleind om de schepen meer ruimte te geven. De huidige bekleding met basalt is pas omstreeks 2000 aangebracht, waarschijnlijk in het kader van de dijkverzwaring.

In de jaren erna zijn nog diverse aanpassingen aan de werf uitgevoerd. In 1956 werd de reparatiewerf verbouwd. In 1960 is, samen met de firma Van Hattum, de nieuwe haven ten westen van de werf

¹⁹ Regionaal Archief Rivierenland 3018-2009.

²⁰ Op de bouwtekeningen komt deze ruimte niet voor; in het archief is geen aanwijzing gevonden voor de bouw.

aangelegd. B&W van Zaltbommel gaven op 1 juni 1960 toestemming om aan de nieuwe haven een dwarshelling met drie zijbanen en een kraanbaan te bouwen.

In de jaren '60 van de twintigste eeuw is de kraanbaan met dubbele steiger langs de haven aangelegd, bestaande uit rails met een spoorbreedte van 5 meter, rustend op gewapend betonnen balken op gewapend betonnen palen. In 1973 is de baan met 150 meter verlengd.

Omstreeks 1970 zijn de uit 1913 daterende arbeiderswoningen aan de Havendijk afgebroken.



Interieur van de uit 1955 daterende bedrijfshal van de scheepswerf gezien naar het westen.

Overige bedrijvigheid

Omstreeks 1875 was aan de Havendijk een Stoomtrasmolen gevestigd. In een trasmolen werd tufsteen gemalen voor de productie van metselspecie. Hoelang het bedrijf heeft bestaan is ons niet bekend; in 1913 is op de plek van de trasmolen het blok woningen voor arbeiders van de werf gebouwd. Van de Zaltbommelsche Houthandel en de metaalwarenfabriek 'Ammerzoden', die rond 1960 een vestiging in de uiterwaard hadden, is niets bewaard gebleven; niet bekend is waar precies hun gebouwen stonden. Het baggerbedrijf van de firma Van Hattum heeft zich in 1924 in het gebied gevestigd en kreeg in 1960 een nieuw bedrijfsterrein aan de westzijde van de toen gegraven nieuwe haven. Thans wordt dit terrein gebruikt door de firma Busker.

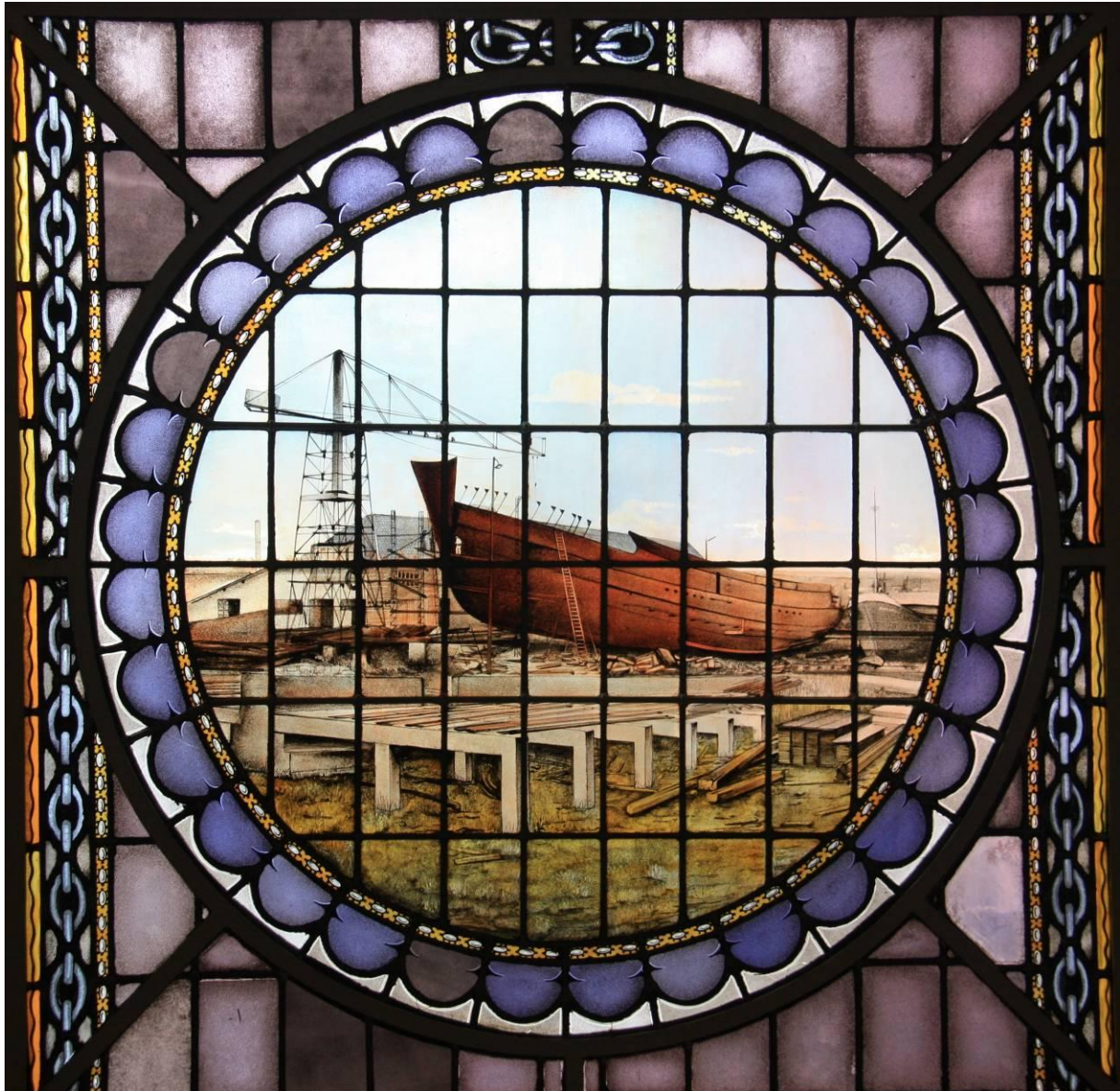
Scheepswerf De Waal werd in 1987 failliet verklaard. Dit betekende het einde van de nieuwbouw en reparatie van schepen in Zaltbommel, een bedrijvigheid die meer dan een eeuw haar stempel op dit deel van de stad had gedrukt. Ruimtelijk gezien betekende dit dat de werfhellingen verdwenen of door ophoging aan het zicht werden onttrokken, dat de kranen verdwenen, de rails van de kraanbanen werd verwijderd en dat de gebouwen een nieuwe functie kregen, met uitzondering van het kantoorgebouw. Tussen 1990 en 2000 zijn de langgerekte, in verschillende fasen opgetrokken gebouwen aan de westkant van het kantoorgebouw afgebroken, net als de werkplaats achter de beide dwarshellingen tussen het kantoor en de grote hal. Het werfterrein heeft een ander aanzien gekregen door een aantal nieuwe loods en door de vele containers die er zijn opgeslagen. In deze periode zijn op het schiereiland aan de havenmond de beide houten huizen (Havenweg 2 en 4) gebouwd.



De beide houten huizen op het schiereiland ten westen van de havenmond gezien vanuit het noorden.

Een loods uit ca 1960 werd in 1978 in gebruik genomen als 'cash & carry', daarna als Witte Prijzenhal en thans als Albert Heijn. Het terrein ten noorden van de supermarkt is ingericht als parkeerterrein; er bevindt zich tevens een benzinestation en een wasstraat.

5. ANALYSE EN WAARDERING



De scheepswerf in 1953. Detail van het gebrandschilderde raam (1953) in het trappenhuis van het kantoorgebouw.

5.1 De stad als geheel

De binnenstad van Zaltbommel is, zoals in het rapport van de Cultuurhistorische Waardenkaart is aangegeven²¹, de fysieke drager van cultuurhistorische informatie, die bestaat uit archeologisch, historisch geografisch, bouwhistorisch en architectuurhistorisch erfgoed. Om die reden werd de binnenstad in 1984 aangewezen als beschermd stadsgezicht. Ook het bastion De Kat en de haven maken hier deel van uit. De grens ligt bij de westelijke kade van de haven. De gebouwen van de werf vallen buiten het beschermde gezicht.

De aanwijzing betekent dat Zaltbommel in nationaal opzicht tot de best bewaard gebleven historische steden behoort.

²¹ Olde Meierink & Haartsen (2010). *Cultuurhistorische inventarisatie en waardenanalyse van de binnenstad van Zaltbommel*.

De verdedigingsgordel

De binnenstad is omsloten door een gaaf verdedigingstelsel bestaande uit een veertiende-eeuwse bakstenen stadsmuur met daaromheen bastions uit de zestiende en zeventiende eeuw. Aan de noordzijde zijn de middeleeuwse verdedigingswerken in zeer beperkte mate bewaard gebleven, met uitzondering van de Waterpoort. Bastion De Kat is voltooid in 1584 en is het eerste aarden bastion dat volgens de Italiaanse ontwerpprincipes is aangelegd. Het is tevens één van de eerste bastions van het Oud-Nederlandse stelsel dat ten behoeve van de stadsverdediging in ons land tot stand kwam. Van de verschillende fasen in de verdedigingswerken zijn onderdelen bewaard gebleven. Zaltbommel is hiermee een van de weinige steden in ons land waar de historische gelaagdheid van de militaire infrastructuur zo goed is af te lezen.

Na de opheffing van de vesting in 1834 zijn de buitenwal en de bastions in 1848 veranderd in een licht geaccidenteerde parkaanleg in landschapstijl. Ook bij De Kat was dat het geval. Het doel was de wandelmogelijkheden in de stad (waar tot die tijd geen parken waren) te verbeteren.

Het aanzien van de buitengracht bij het plangebied is na 1850 sterk veranderd. Door de aanleg van de Steenweg, het dempen van de Kleine Haven tussen de Gamersepoort en het Beerebolwerk en de aanleg (in twee fasen) van de loskade verdween het water tussen het Beerebolwerk en bastion De Kat. Dit ging ten koste van de beleefbaarheid van de vestingwerken bij de entree via de Steenweg.



De Stadshaven met de molen op bastion De Kat. Prentbriefkaart uit ca 1916. Regionaal Archief Rivierenland, Bestandsnummer SAB001004131.

Bastion De Kat

Het bastion De Kat bestaat uit een aarden wal en een lager middenterrein. Op de borstwering van het bastion stonden in de zeventiende eeuw twee standaardmolens, die in 1720 zijn gesloopt. Een ronde torenmolen kwam ervoor in de plaats en heeft tot in het begin van de twintigste eeuw gefunctioneerd. Uit een plattegrond uit 1863 blijkt dat de aarden borstwering van het bastion in een landschappelijke aanleg is veranderd, met golvende lijnen en kronkelende paden. Dit zal hoogstwaarschijnlijk deel hebben uitgemaakt van het landschapsplan van de stadsarchitect Francois Willem de Virieu uit 1848²². De molen bleef gehandhaafd totdat deze in de loop van de twintigste eeuw werd gesloopt²³. In het begin van de twintigste eeuw verzezen aan de binnenzijde van de verlandschappelijke wal villa's en herenhuizen waarbij het souterrain in de wallichaam werd ingegraven. Twee van deze villa's waren gerelateerd aan de bedrijvigheid in het onderzoeksgebied. Omstreeks 1952 is een deel van de noordwestzijde van het bastion afgegraven ten behoeve van de tegenovergelegen scheepswerf. Hiermee gingen de paden op het talud en een deel van de landschappelijke aanleg van het bastion verloren. Bij de dijkverzwaringswerkzaamheden omstreeks 2000 is het de glooiende landschappelijke karakter van de wal van het bastion De Kat getransformeerd in een harde, met basalt bekleedde

²² De Virieu heeft ontwerpen gemaakt voor de parkaanleg van de bolwerken van Zaltbommel. Het ontwerp voor bolwerk De Kat is echter niet bewaard gebleven.

²³ Nadat de molen buiten gebruik was gesteld is de romp nog een tijdlang blijven staan. Mogelijk is deze in 1933 afgebroken om plaats te maken voor de villa van Van Hattum (De Kat 1).

riverdijk. Het bastion heeft zijn verlaagde binnenzijde behouden en is daarmee het enige bastion in Zaltbommel waar de oorspronkelijke militaire functie nog duidelijk te herkennen is.

Stadssilhouet

Bij riviersteden neemt het stadssilhouet een belangrijke plaats in het karakter en de beleving van de stad in, omdat aan de zijde van de rivier de oude binnenstad niet door latere bebouwingschillen is omgeven. Ook vanaf de noordzijde van de rivier de Waal is het zicht op het waardevolle silhouet van de binnenstad van Zaltbommel van belang. Het karakteristieke stadssilhouet bestaat uit een gedifferentieerd zestiende-eeuws dakenlandschap met grotendeels vrij steile zadeldaken met als 'landmarks' de Sint-Maartenskerk, de Gasthuistoren en het Maarten van Rossemhuis. Een bijzonder element is de grote hal van de scheepswerf, die het beeld vanaf de overzijde van de rivier sterk bepaald.



Vanaf de dijk in Haften vormen de grote bedrijfshal, de overige loodsen en de veelkleurige containers in het onderzoeksgebied beeldbepalende elementen.

Het Waalfront kwam pas in de negentiende eeuw na de sloop van de stadsmuur tot stand. In visueel-ruimtelijk opzicht is de in 1871 gebouwde Sociëteit *De Verdraagzaamheid* (nu restaurant) van belang, die de noordelijke stadsrand bepaalt. Beeldbepalend aan de noordwestzijde zijn de villa's die op het bastion De Kat zijn gebouwd.



Uitzicht vanuit de Waalbandijk bij Tuil op Zaltbommel met de Waalkade, sociëteit De Verdraagzaamheid en rechts de Veerweg en de Kaay. Opmerkelijk is dat de St.-Maartenskerk het stadsbeeld domineert, terwijl de kerk toch aan de zuidkant van de stad staat.

In andere riviersteden, zoals Nijmegen, Zutphen, Deventer en Kampen, ontwikkelde zich in de negentiende eeuw een karakteristiek rivierfront in de vorm van een aaneengesloten reeks witgeschilderde herenhuizen. Dit geschiedde op het moment dat deze steden hun functie als vesting verloren. De nieuwe herenhuizen waren in trek bij renteniers en gepensioneerde Indiëgangers. Ook in Zaltbommel is in de jaren '60 van de negentiende eeuw het begin van een dergelijke ontwikkeling vast te stellen. Op het kruispunt van de Gamersedijk en de Steenweg (de nieuw aangelegde straatweg naar Hedel en 's-Hertogenbosch) verrees, na afbraak van de Gamersepoort en het dempen van de stadsgracht ter plaatse, in 1865 het logement Tivoli, een fors blokvormig gebouw dat aan de buitenzijde van het dijktaalud werd gebouwd. Bij het gebouw behoorde een aan de binnenzijde van de dijk gelegen en inmiddels gesloopte stalhouderij. In de stad, aan het begin van Gamersestraat, verrees hotel Bellevue (thans restaurant La Provence), waarvan de naam verwijst naar het uitzicht op de rivier.

Aan de Waalkade, op de plaats van het laatmiddeleeuwse tolhuis ten westen van de Waterpoort, is in 1871 sociëteit 'De Verdraagzaamheid' opgetrokken in eclectische stijl naar een ontwerp van architect A.M.A. Gulden²⁴. Vanuit het gebouw en zeker vanuit de bovenzalen heeft men een mooi zicht op de rivier de Waal. Vanuit het gebouw ziet men ook uit op de spoorbrug van de spoorlijn Utrecht-'s-Hertogenbosch-Boxtel.

Waarschijnlijk was het de bedoeling dat de bouw van de sociëteit de ontwikkeling van chique bebouwing aan de rivierzijde van de stad zou stimuleren. Deze ontwikkeling zette in de laatste decennia van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw echter slechts in beperkte mate door. Nabij het onderzoeksgebied werden enkele villa's gebouwd²⁵, tot een gesloten bebouwing van herenhuizen is het niet gekomen.

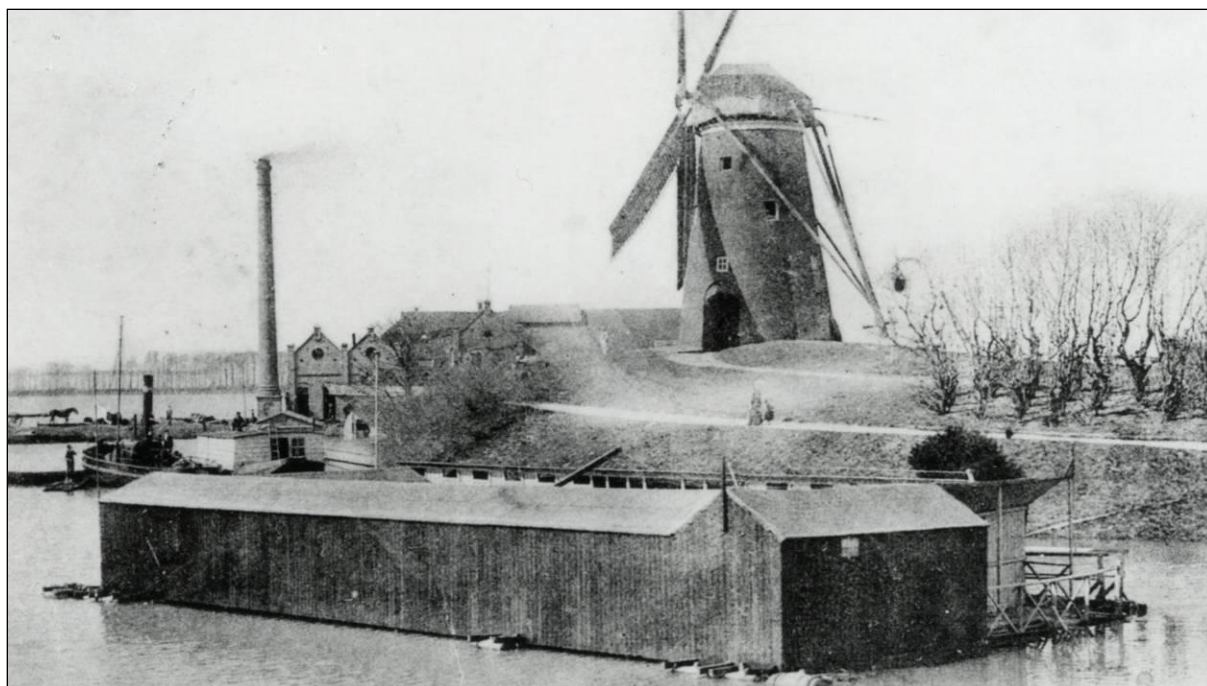
Interessant is ook dat de aanleg van de spoorlijn lange tijd geen invloed heeft gehad op de industriële bedrijvigheid. De ontwikkeling is vergelijkbaar met de ontwikkeling aan de Lek in Culemborg, waar ook in de negentiende eeuw een bedrijventerrein in de uiterwaarden tot ontwikkeling kwam. Evenals in Culemborg bleef de bedrijvigheid aan de rivier geconcentreerd en verschoof niet naar het nieuw gebouwde station. In vergelijking met Culemborg zijn er in Zaltbommel maar weinig woningen op het bedrijventerrein gebouwd. In Vianen, een andere stad in de regio, is een zeventiende-eeuwse voorstad ontstaan met bewoning, maar de bedrijvigheid is hier in de loop van de eeuwen verdwenen.

5.2 Het plangebied in de stedelijke context van Zaltbommel

Het gebied ten noordwesten van de stad heeft in het verleden verschillende functies vervuld. In de zestiende eeuw was het een belangrijk industriegebied waar verschillende molens stonden. De gerechtplaats in de uiterwaard waarschuwde de passanten ervoor toch vooral op het rechte pad te blijven. De gerechtplaats bleef nog tot aan de Franse tijd aanwezig, de bedrijvigheid verdween echter aan het eind van de zestiende eeuw. De houten standaardmolens verdwenen uit de uiterwaard en werden in de stad opnieuw opgebouwd. Zaltbommel kwam in het centrum van de oorlogshandelingen te liggen na de inname door de Geuzen in 1572. De verdedigingswerken werden gemoderniseerd en bastion De Kat, het Beerebolwerk, de halve maan en de stadsbuitengracht kwamen deels in de uiterwaard te liggen. In de zeventiende eeuw werd nog een lunet aangelegd buiten de Gamerse poort. In het open schootsveld buiten de verdedigingswerken mochten geen gebouwen staan waar mogelijke vijanden gebruik van konden maken. Er werd tot aan de opheffing van de vesting in 1834 stevig de hand gehouden aan het handhaven van een vrij schootsveld. De uiterwaard bleef tot het eind van de negentiende eeuw agrarisch.

²⁴ Beckering Vinckers p. 40. De naam van de architect staat op een gevelsteen.

²⁵ Zoals het woonhuis annex magazijn van J. Meyer aan de Veerweg, bij de oude locatie van de werf (ca 1900) en de huizen van de gebroeders Van Hattum op Bolwerk De Kat (ca 1933).



De Stadshaven omstreeks 1910, met op de voorgrond een drijvend zwembad dat 's winters in de haven werd afgemeerd, daarachter bastion De Kat met windmolen en links daarvan de schoorsteen, het ketelhuis, de machinekamer en de werkplaats van scheepswerf J. Meyer.

De bouw van de werf in 1888 aan de westzijde van de stadshaven bracht de bedrijvigheid in de uiterwaard terug. In dit opzicht is Zaltbommel bijzonder: behalve in Culemborg kennen we nergens anders in de Midden-Nederlandse riviersteden een industriële ontwikkeling in de uiterwaarden²⁶. De verschillende bedrijven die zich hier vestigden hadden aanvankelijk een duidelijke relatie met het water: ze waren voor hun functioneren afhankelijk van de nabijheid van de Waal als belangrijke scheepvaartroute. Dit leidde omstreeks 1960 tot de aanleg van een tweede haven. Met de aarde die hierbij vrij kwam werd het terrein aan weerszijden opgehoogd. In de huidige situatie is de relatie tussen de bedrijvigheid en de rivier weliswaar verminderd, maar toch nog duidelijk aanwezig. De stadshaven heeft een functie als vluchthaven voor vrachtschepen en als aanlegplaats voor de recreatievaart gekregen; de nieuwe haven wordt nog steeds gebruikt voor het laden en lossen van schepen. In 1885 werd het drijvende gemeentelijke zwembad in gebruik genomen. In de zomer lag het bij de Waterpoort, na het zwemseizoen werd het de Stadshaven ingevaren om daar te overwinteren.

²⁶ In steden en dorpen verder stroomafwaarts gelegen komt dit vaker voor, zoals bij Dordrecht, Zwijndrecht en Rotterdam.

5.3 Waardevolle ensembles

Ensemble 1: het terrein van Busker



De nieuwe haven met het kantoor, de schuren en de opslag van de firma Busker.



Loodsen Busker (ca 1960)

Op het bedrijfsterrein van Busker aan de westkant van de nieuwe haven staan twee forse gemetselde hallen, die gaaf bewaard zijn gebleven maar die op zichzelf geen grote cultuurhistorische waarde vertegenwoordigen. Samen met de nieuwe haven en de gebouwen van de scheepswerf zijn de hallen onderdeel van de wederopbouw en geven ze een beeld van de bloeiende havenactiviteit in de decennia na de Tweede Wereldoorlog.

Waardering: Het terrein en de gebouwen vertegenwoordigen een lage cultuurhistorische waarde.



Het bijzondere kantoorgebouw is recent gebouwd en heeft een hoge architectonische waarde. Over de cultuurhistorische waarde kan nu nog geen uitspraak worden gedaan.

Ensemble 2: de scheepswerf



Grote hal (1955)



Loods (ca 1960)



De Stadshaven



Kantoort (1916/1953)



Nieuwe haven (1960)



Transformatorhuisje (1950)



Dienstwoning (1952)



Kraanbaan met steiger (ca 1960)



Werkplaats met sheddaken (ca 1935)

Het ensemble van de scheepswerf dateert grotendeels uit de wederopbouwtijd. Uit de periode voor de Tweede Wereldoorlog is alleen de werkplaats met sheddaken overgebleven. Het kantoorgebouw uit 1916 is in de kern van het huidige kantoorgebouw bewaard gebleven. De groei, die de werf na de oorlog doormaakte, is nog goed herkenbaar in de verschillende gebouwen op het werfterrein: het transformatorhuisje, de dienstwoning, het verbouwde kantoor, en de grote hal. Naast de bestaande bedrijfsgebouwen van de werf werd langs de Waal een indrukwekkende in staal en glas uitgevoerde constructiehal gebouwd waar delen van schepen werden gemaakt. Vervolgens zijn veel van de oude bedrijfsgebouwen gesloopt. De omvang van hal maar ook de draagconstructie is bijzonder. Ten zuiden van de hal bevindt zich het huidige tweelaagse kantoorgebouw met een bijzondere betonnen dakconstructie en een goede detaillering. Het kantoor kreeg zijn huidige uiterlijk bij een verbouwing van het oude kantoorgebouw in 1953. De oorspronkelijke opzet, het exterieur, de constructie maar ook oorspronkelijke interieurelementen zijn bewaard. Tot het ensemble behoort ook het toegangshek en de goed bewaard gebleven dienstwoning. De relatie van de werf en de Stadshaven is herkenbaar aan de betonnen kraanbaan met steigers op twee niveaus. Over deze bijzondere betonnen constructie waren dubbele rails aangebracht, waarover de hijskranen zich bewogen. Het werfterrein wordt in het westen begrensd door de in de 1960 door de bedrijven Van Hattum en De Waal aangelegde nieuwe haven, die gaaf bewaard is gebleven.

Waardering: de gebouwen, havens en de kraanbaan vormen een zeer waardevol cultuurhistorisch ensemble, die de ontwikkeling van de scheepswerf en met name de expansie in de wederopbouw fraai illustreert.

Ensemble 3: de Stadshaven



De veerstoep en de ingang van de Stadshaven.



De haven met bastion De Kat



De haven met de grote hal



De directeurswoning van Van Hattum op bastion De Kat.



Directeurswoning van J. Meyer aan de Veerweg.



Loswal langs de Gammersstraat



Weegbrug



Peilschaalhuisje op de veerstoep



Veerhuis, bestaande uit twee woningen, gebouwd omstreeks 1850.



Veerstoep

De Stadshaven heeft vanaf het begin van de zeventiende eeuw het beeld van de noordwestzijde van de stad bepaald. Aanvankelijk had de haven tevens een belangrijke militaire functie, als onderdeel van de buitengracht rondom de bastions. Voor de scheepvaart was de haven vooral van belang als vlucht- en verblijfshaven,

bijvoorbeeld bij ijsgang op de Waal. Het veer, dat aanmondde op de veerkade aan de oostkant van de haven, was onderdeel van de belangrijke landverbinding tussen 's-Hertogenbosch en Utrecht. Tot de aanleg van de verkeersbrug in 1933 moest al het doorgaande verkeer van deze belangrijkste noord-zuidverbinding van ons land over het veer. Het veerhuis, de veerstoep en het peilschaalhuisje hangen hiermee samen. In de tweede helft van de negentiende eeuw kreeg de haven een belangrijke functie voor de watergebonden bedrijvigheid, waarbij de scheepswerf van J. Meyer en het baggerbedrijf van de gebroeders Van Hattum het grootste deel van de ruimte in beslag namen. Behalve de werfgebouwen en de gebouwen op het terrein van Busker getuigen ook de directeurswoningen aan de oostzijde van de haven van deze bedrijvigheid: de beide villa's van de gebroeders Van Hattum op De Kat en de villa annex opslagplaats van J. Meyer aan de Veerweg. Bij het havenensemble behoren ook de weegbrug bij Tivoli en de laad- en loskade langs de Gamersesstraat, die nu in gebruik is als parkeerterrein. De kade en de weegbrug waren vooral van belang voor de afvoer van landbouwproducten als aardappelen en suikerbieten.

Waardering: de haven is sinds omstreeks 1600 een onlosmakelijk deel van de stad geweest. Terecht is de haven opgenomen in het beschermde stadsgezicht. De cultuurhistorische betekenis is groot. In de eerste plaats als onderdeel van de stadsverdediging en in samenhang met de nabijgelegen bastions De Kat en Beerebolwerk. In de tweede plaats vanwege de verkeersfunctie (vluchthaven, deel van de noord-zuid landverbinding) en in de derde plaats vanwege de watergebonden bedrijvigheid, die nog herkenbaar is in tal van gebouwen in het plangebied en aan de oostkant van de haven.

Ensemble 4: bebouwing rond de Stadshaven



Gebouw Raad van Arbeid



Tivoli



Bellevue



De Kat



De Kat



Veerhuis en directeurswoning aan de Veerweg

Rond de stadshaven bestaat de bebouwing uit verspreid gelegen gebouwen. Tot een gesloten bebouwingsfront is het niet gekomen.

Waardering: De ijle bebouwing rond het plangebied is een belangrijk kenmerk en vormt een cultuurhistorisch interessante en landschappelijk waardevolle overgang van de dichtbebouwde stad naar het open buitengebied.

5.4 Individuele objecten

Naam en toelichting	Illustratie	Waardering
Grote hal De hal is gebouwd ten noorden van de oude bedrijfsgebouwen van de werf. In 1955 werden vergunningen. aangevraagd voor de bouw van de huidige hal (nummers 2009 en 2011). De forse hal is gesitueerd evenwijdig aan de Waal. Constructief bestaat de hal uit een vakwerkconstructie met stalen stijlen en liggers. Het onderste deel van de wanden bestaat uit halfsteens bakstenen muren, de bovenkant uit stalen kozijnen met glas, waarvan er een groot aantal geopend kunnen worden. In de noordelijke helft is onderverdeling met vloeren terwijl de zuidelijke helft als een grote ongedeelde ruimte functioneert. De hal wordt aan de bovenzijde afgedekt met een flauwhellend zadeldak met vakwerkspanten. Aan de oostkant bevindt zich een groot 'zwevend' magazijn over de volle breedte. De zuidgevel is aan de westzijde ontsloten door twee hoge schuifdeuren, de grootste schuifdeur bevindt zich in de westgevel.	 Het zuidelijke deel van de hal.  Deuren in de westgevel.	Belevingswaarde - herkenbaarheid: hoog - herinneringswaarde: hoog Waardering intrinsiek - zeldzaamheid: middel - kenmerkendheid: laag - gaafheid: hoog - architectuur: middel Waardering context - samenhang: hoog - structurerende werking: hoog - gaafheid omgeving: laag Informatiewaarde: hoog Totaalwaardering: middel De waarde van de hal met zijn stalen draagconstructie, vakwerkwanden en kapconstructie is niet van landelijk of provinciaal belang. De hal heeft geen innovatieve waarde. De hal heeft echter cultuurhistorische waarde als onderdeel van de scheepswerf en als beeldbepalend gebouw wel van belang voor Zaltbommel.  Verdiepingsvloer met het 'zwevende' magazijn aan de oostkant van de hal.
Gebouw met sheddaken ten oosten van de hal Aan de oostzijde van de hal bevindt zich een gebouw met drie evenwijdige sheddaken, gebouwd tussen 1934 en 1941. Net als de grote hal bestaat het gebouw uit staalvakwerk met vullingen en een lichtstrook. Ook zijn de sheds geen 'pure' sheds, maar sheds met een flauw deel en een schuin deel (in plaats van een verticaal deel).	 Het shedgebouw tussen de grote hal en het transformatorhuis.	Belevingswaarde - herkenbaarheid: middel - herinneringswaarde: laag Waardering intrinsiek - zeldzaamheid: middel - kenmerkendheid: hoog - gaafheid: middel - architectuur: middel Waardering context - samenhang: hoog - structurerende werking: middel - gaafheid omgeving: laag Informatiewaarde: middel Totaalwaardering: middel

Transformatorhuis In 1950 is het transformatorhuis gebouwd. In 1954 is vergunning aangevraagd voor 83 elektromotoren op het werfterrein.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: middel • herinneringswaarde: laag Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: laag • kenmerkendheid: laag • gaafheid: middel • architectuur: laag Waardering context • samenhang: hoog • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: laag Informatiewaarde: laag Totaalwaardering: laag
Loods Gebouwd ca 1960 ten zuiden van de grote hal.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: hoog • herinneringswaarde: laag Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: laag • kenmerkendheid: laag • gaafheid: middel • architectuur: laag Waardering context • samenhang: hoog • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: laag Informatiewaarde: laag Totaalwaardering: laag
Hallen en loodsen ten zuiden en westen van de grote hal Na de opheffing van de werf zijn loodsen gebouwd (ca 1990) ten westen van de grote hal en op het terrein van de vroegere hellingen.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: hoog • herinneringswaarde: laag Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: laag • kenmerkendheid: laag • gaafheid: hoog • architectuur: laag Waardering context • samenhang: middel • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: laag Informatiewaarde: laag Totaalwaardering: laag
Kantoor Het kantoor heeft zijn huidige vorm gekregen bij een verbouwing in 1953 van het oude kantoor annex conciërgewoning uit 1916. Het kantoor heeft twee bouwlagen onder een bijzonder vormgegeven flauwhellend betonnen dak met overstek. In het kantoor is de oorspronkelijke indeling, delen van de oorspronkelijke interieur en het trappenhuis met glas-in-lood venster bewaard gebleven.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: hoog • herinneringswaarde: hoog Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: hoog • kenmerkendheid: laag • gaafheid: hoog • architectuur: hoog Waardering context • samenhang: hoog • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: laag Informatiewaarde: hoog Totaalwaardering: hoog

Dienstwoning De dienstwoning ten zuiden van het kantoor is gebouwd in 1952, als vervanging van de conciërgewoning in het kantoor, dat bij de verbouwing van het kantoor in 1953 zou verdwijnen.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: middel • herinneringswaarde: laag Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: laag • kenmerkendheid: laag • gaafheid: hoog • architectuur: laag Waardering context • samenhang: middel • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: middel Informatiewaarde: middel Totaalwaardering: middel
Kraanbaan en steiger Betonconstructie met dubbele steiger. Hijskranen konden over de rails op de hoogste steiger rijden om boten te laden of te lossen.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: hoog • herinneringswaarde: hoog Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: hoog • kenmerkendheid: middel • gaafheid: hoog • architectuur: hoog Waardering context • samenhang: hoog • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: middel Informatiewaarde: hoog Totaalwaardering: hoog
Havendijk 2 Gebouwd tussen 1990 en 2000.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: middel • herinneringswaarde: laag Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: laag • kenmerkendheid: laag • gaafheid: hoog • architectuur: laag Waardering context • samenhang: middel • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: middel Informatiewaarde: laag Totaalwaardering: laag
Havendijk 4 Gebouwd tussen 1990 en 2000.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: middel • herinneringswaarde: laag Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: middel • kenmerkendheid: laag • gaafheid: hoog • architectuur: middel Waardering context • samenhang: laag • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: middel Informatiewaarde: laag Totaalwaardering: middel

AH supermarkt Een loods uit ca 1960 werd in 1978 in gebruik genomen als 'cash & carry', daarna als Witte Prijsenhal en thans als Albert Heijn.		Belevingswaarde - herkenbaarheid: laag - herinneringswaarde: laag Waardering intrinsiek - zeldzaamheid: laag - kenmerkendheid: laag - gaafheid: laag - architectuur: laag Waardering context - samenhang: laag - structurerende werking: laag - gaafheid omgeving: middel Informatiewaarde: laag Totaalwaardering: laag
Electriciteitshuisje Aangelegd voor de stroomvoorziening van boten in de haven.		Belevingswaarde - herkenbaarheid: middel - herinneringswaarde: laag Waardering intrinsiek - zeldzaamheid: laag - kenmerkendheid: middel - gaafheid: hoog - architectuur: laag Waardering context - samenhang: middel - structurerende werking: laag - gaafheid omgeving: middel Informatiewaarde: laag Totaalwaardering: laag
Tivoli In 1865 is het logement Tivoli gebouwd, een fors blokvormig gebouw dat aan de buitenzijde van de dijk werd gebouwd. Het is ontworpen door stadsarchitect A.M.A. Gulden. Bij het gebouw behoorde een aan de binnenzijde van de dijk gelegen en inmiddels gesloopte stalhouderij.		Belevingswaarde - herkenbaarheid: hoog - herinneringswaarde: hoog Waardering intrinsiek - zeldzaamheid: hoog - kenmerkendheid: middel - gaafheid: hoog - architectuur: hoog Waardering context - samenhang: middel - structurerende werking: laag - gaafheid omgeving: middel Informatiewaarde: hoog Totaalwaardering: hoog
Gamersedijk Onderdeel van de dijkkring van de Bommelerwaard, in eerste instantie vermoedelijk aangelegd in de twaalfde eeuw en nadien diverse malen verhoogd en verbreed.		Belevingswaarde - herkenbaarheid: hoog - herinneringswaarde: hoog Waardering intrinsiek - zeldzaamheid: laag - kenmerkendheid: hoog - gaafheid: middel - architectuur: nvt Waardering context - samenhang: hoog - structurerende werking: hoog - gaafheid omgeving: middel Informatiewaarde: hoog Totaalwaardering: hoog

Havendijk Westelijke kade van de Stadshaven, aan het eind van de negentiende eeuw in gebruik genomen als toegangsweg voor de bedrijven.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: middel • herinneringswaarde: hoog Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: middel • kenmerkendheid: hoog • gaafheid: laag • architectuur: nvt Waardering context • samenhang: hoog • structurerende werking: hoog • gaafheid omgeving: middel Informatiewaarde: hoog Totaalwaardering: middel
Gebouw Raad van Arbeid Gebouwd in 1935 na afbraak van de HBS uit 1864.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: laag • herinneringswaarde: hoog Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: middel • kenmerkendheid: middel • gaafheid: hoog • architectuur: hoog Waardering context • samenhang: laag • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: hoog Informatiewaarde: middel Totaalwaardering: hoog
Weegbrug Waarschijnlijk in 1929 aangelegd voor het wegen van landbouwproducten, voornamelijk suikerbieten.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: hoog • herinneringswaarde: hoog Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: hoog • kenmerkendheid: middel • gaafheid: hoog • architectuur: laag Waardering context • samenhang: hoog • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: middel Informatiewaarde: hoog Totaalwaardering: hoog
Veerhuis Het veerhuis is omstreeks 1850 gebouwd. Waarschijnlijk bestond het toen uit een woning en een wachtruimte voor de passagiers. In 1953 is het verbouwd tot twee woningen.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: middel • herinneringswaarde: hoog Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: hoog • kenmerkendheid: middel • gaafheid: hoog • architectuur: hoog Waardering context • samenhang: hoog • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: hoog Informatiewaarde: hoog Totaalwaardering: hoog

Directiewoning Bastion De Kat 1. Gebouwd in 1933 in opdracht van W.A.P.F.L. van Hattum, bouwvergunning nr 1343. Op voorstel van de gemeentearchitect zijn nog enkele wijzigingen in de oorspronkelijke tekeningen aangebracht.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: middel • herinneringswaarde: middel Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: middel • kenmerkendheid: hoog • gaafheid: hoog • architectuur: hoog Waardering context • samenhang: middel • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: hoog Informatiewaarde: middel Totaalwaardering: hoog
Laad- en loskade Vanaf het eind van de 19^e eeuw werden veel landbouwproducten per schip afgevoerd. De kade is verkleind door het doortrekken van de Molenwal en wijzigingen van de waterkering. Thans wordt de kade, die uit twee niveaus bestaat, gebruikt als parkeerplaats.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: laag • herinneringswaarde: laag Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: laag • kenmerkendheid: middel • gaafheid: laag • architectuur: nvt Waardering context • samenhang: middel • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: middel Informatiewaarde: middel Totaalwaardering: laag/middel
Nieuwe haven De aanleg van een nieuwe haven is in 1960 aangevraagd door E.B. Niestern en A.W.G. van Hattum.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: hoog • herinneringswaarde: middel Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: middel • kenmerkendheid: hoog • gaafheid: hoog • architectuur: nvt Waardering context • samenhang: hoog • structurerende werking: middel • gaafheid omgeving: middel Informatiewaarde: hoog Totaalwaardering: hoog
Uiterwaard De uiterwaard is in de loop der tijden steeds kleiner geworden. Het is een open graslandgebied met aan de voet van de dijk een laagte, mogelijk ontstaan door kleiwinning.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: hoog • herinneringswaarde: laag Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: laag • kenmerkendheid: hoog • gaafheid: middel • architectuur: nvt Waardering context • samenhang: hoog • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: hoog Informatiewaarde: middel Totaalwaardering: middel

Kribben De kribben zijn aangelegd omstreeks 1880 in het kader van de grote werkzaamheden die toen aan de grote rivieren plaatsvonden.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: hoog • herinneringswaarde: laag Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: laag • kenmerkendheid: hoog • gaafheid: hoog • architectuur: nvt Waardering context • samenhang: middel • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: middel Informatiewaarde: laag Totaalwaardering: middel
Peilschaalhuisje Het huisje is in 1964 gebouwd op de plaats van een oudere peilschaal uit omstreeks 1870. Voor die tijd bevond zich een peilschaal bij de Gamersebrug.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: hoog • herinneringswaarde: middel Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: hoog • kenmerkendheid: hoog • gaafheid: hoog • architectuur: laag Waardering context • samenhang: hoog • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: hoog Informatiewaarde: hoog Totaalwaardering: hoog
Veerstoep Vroeger onderdeel van de belangrijkste noord-zuidverbinding in ons land, tegenwoordig niet meer in gebruik na het opheffen van de veerverbinding met Tuil.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: hoog • herinneringswaarde: hoog Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: middel • kenmerkendheid: hoog • gaafheid: hoog • architectuur: nvt Waardering context • samenhang: hoog • structurerende werking: middel • gaafheid omgeving: hoog Informatiewaarde: hoog Totaalwaardering: hoog
Veerweg 5 Eind negentiende eeuw, mogelijk al omstreeks 1870, gebouwd woonhuis met opslagruimte van J. Meyer, eigenaar van de werf.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: hoog • herinneringswaarde: middel Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: middel • kenmerkendheid: middel • gaafheid: hoog • architectuur: hoog Waardering context • samenhang: hoog • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: hoog Informatiewaarde: middel Totaalwaardering: hoog

Woning Gamersedijk Mogelijk betreft het hier een noodwoning van net na de Tweede Wereldoorlog (Witteveen-Jansen, 1994).		Belevingswaarde • herkenbaarheid: laag • herinneringswaarde: laag Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: hoog • kenmerkendheid: laag • gaafheid: hoog • architectuur: laag Waardering context • samenhang: laag • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: laag Informatiewaarde: laag Totaalwaardering: laag
Kantoor Busker In 2004 is het nieuwe kantoor van Busker Hei- en Waterwerken gebouwd. Het is ontworpen door architect Henk Zwanziger.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: hoog • herinneringswaarde: laag Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: hoog • kenmerkendheid: laag • gaafheid: hoog • architectuur: hoog Waardering context • samenhang: middel • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: middel Informatiewaarde: hoog Totaalwaardering: hoog
Bedrijfshallen Busker Gebouwd omstreeks 1950, toen de firma Van Hattum het nieuwe bedrijfsterrein ten westen van de nieuw gegraven haven in gebruik nam.		Belevingswaarde • herkenbaarheid: hoog • herinneringswaarde: laag Waardering intrinsiek • zeldzaamheid: laag • kenmerkendheid: middel • gaafheid: middel • architectuur: laag Waardering context • samenhang: hoog • structurerende werking: laag • gaafheid omgeving: middel Informatiewaarde: laag Totaalwaardering: laag

6. CONCLUSIES

Samenvattend kunnen we stellen dat het plangebied in de loop van de geschiedenis verschillende functies heeft gehad, maar altijd nauw verbonden is geweest met en een essentiële betekenis heeft gehad voor de stad.

- Het plangebied was vroeger een belangrijk onderdeel van de verdedigingswerken van de stad. Sommige elementen zijn verdwenen, zoals de lunet en de halve maan. Bewaard gebleven zijn de Stadshaven (oorspronkelijk gegraven als onderdeel van de buitengracht rondom de bastions) en de aangrenzende bastions De Kat en Beerebolwerk. Mede om deze reden ligt de Stadshaven binnen de begrenzing van het beschermde stadsgezicht.
- Zaltbommel heeft haar ontwikkeling als handelsstad te danken aan de ligging aan de Waal. Aanlegplaatsen waren er op de zuidelijke Waaloever, maar de Stadshaven fungeert al vanaf omstreeks 1600 als vlucht- en verblijfshaven.
- Vanaf 1888 werd het plangebied de vestigingsplaats van watergerelateerde bedrijvigheid, met als belangrijkste exponenten de scheepswerf van J. Meyer en het baggerbedrijf van de gebroeders Van Hattum.
- De ontwikkeling van een bedrijventerrein in de uiterwaarden is bijzonder in het Midden-Nederlandse rivierengebied.
- Van de oudste fasen van de werf zijn niet veel zichtbare elementen bewaard gebleven. De meeste gebouwen van vóór de Tweede Wereldoorlog zijn of verbouwd of vervangen door nieuwe.
- De werf maakte na de Tweede Wereldoorlog een fase van grote bloei mee. Er werd geïnvesteerd in de bouw van de grote hal, de aanleg van nieuwe hellingen, een kraanbaan en diverse loodsen en werkplaatsen. Van deze expansie in de Wederopbouwperiode zijn diverse gebouwen en landschapselementen bewaard gebleven, die als ensemble een bijzonder grote cultuurhistorische waarde vertegenwoordigen.
- Met deze bloeiperiode hangt de aanleg van de nieuwe haven samen, die door de scheepswerf en de firma Van Hattum is gegraven. Aan de oostkant kwamen nieuwe hellingen voor de werf, aan de westkant kreeg Van Hattum een nieuw bedrijfsterrein. De beide hallen die hier gebouwd zijn sluiten aan bij de werfgebouwen uit de Wederopbouwperiode.
- Na de sluiting van de werf in 1987 kreeg het werfterrein een andere functie. De meeste gebouwen konden door de nieuwe eigenaar worden gebruikt en bleven bestaan, waaronder de grote hal en het kantoor. De hellingen verdwenen echter uit het beeld, ervoor in de plaats kwamen nieuwe loodsen en een terrein waar containers worden opgeslagen.
- Van de individuele elementen moet grote cultuurhistorische betekenis worden gehecht aan de grote hal, het kantoorgebouw en de kraanbaan met dubbele steiger langs de haven.
- De grote hal is qua constructie niet van landelijke betekenis, maar is door de gaafheid en door verschillende bijzondere aspecten (zoals het zwevende magazijn) cultuurhistorisch van belang. De afmetingen geven het gebouw van binnen een overweldigende ruimtewerking. Daarnaast is het een beeldbepalend element dat ook vanaf de noordoever van de Waal als een duidelijke land mark wordt ervaren.



Trappenhuis van het kantoor van de scheepswerf.

7. BIJLAGE: De belangrijkste gebeurtenissen op een rij

In de volgende tabel zijn de belangrijkste gebeurtenissen van het plangebied en omgeving schematisch en chronologisch beschreven.

Periode/jaar	Situatie/gebeurtenis
Ca 1560	De uiterwaard is een bedrijventerrein met vijf windmolens. Verschillende paden lopen door de uiterwaard en verbinden de molens met de Gamerse Poort en de Gamerse dijk. De haven ligt in die tijd aan de oostkant van de stad.
1574	Zaltbommel heeft zich aangesloten bij de Opstand en wordt belegerd door Spaanse troepen. Willem van Oranje bezoekt de stad en geeft aanwijzingen voor verbetering van de verdedigingswerken.
1584	Bastion De Kat komt gereed. Ook elders rond de stad worden aardwerken aangelegd, waaronder een 'halve maan' tussen De Kat en de Waal.
1599	Aanval van de Spaanse troepen. De kring van bastions was nog niet gereed en wordt provisorisch in staat van verdediging gebracht. De buitengracht is gedeeltelijk gereed. De Steigerpoort wordt gesloten, of de Gamerse Poort in die tijd nog in gebruik is is onduidelijk. Staatse troepen leggen een schipbrug in de Waal. De aanval van de Spaanse troepen wordt afgeslagen.
1603-1612	De verdedigingswerken worden afgemaakt volgens plannen van Adriaen Anthonisz.
Voor 1649	De Gamerse Poort is met een brug over de buitengracht verbonden met de Havendijk en de Gamersedijk. De buitengracht bij bastion De Kat wordt verbonden met de Waal en is in gebruik als (vlucht)haven. De belangrijkste havenactiviteiten vinden plaats aan de kade voor de Waterpoort.
1672	De Franse troepen veroveren de stad.
Rond 1700	De halve maan ten noorden van bastion De Kat wordt vervangen door een lunet voor de Gamerse Poort.
1707	Volgens een kaart uit dit jaar zijn kribben aangebracht om de hoofdstroom van de Waal vast te leggen.
Eind 18 ^e eeuw	De verdedigingswerken hebben hun militaire functie goeddeels verloren en dienen als wandelgebied. De Fransen bezetten de stad in 1794.
1812	Verbetering van de stadshaven volgens plannen van koning Lodewijk Napoleon.
Ca 1835	De bolwerken worden omgevormd tot landschapspark naar plannen van De Virieu.
1837	Uitdiepen van de stadshaven op initiatief van De Virieu.
1851	Ir. J. Waldorp maakt plannen om een nieuwe haven aan de oostkant van de stad aan te leggen. Deze plannen zijn niet uitgevoerd.
Ca 1854	Verharding van de Kaai bij de Veerdam. Aanleg van een krib bij de havenmond.
1864	Begin van de bouw van de spoorbrug over de Waal.
1864	J. Meyer begint een scheepstimmerwerf aan de Veerweg, ten oosten van de havenmond.
1864	Bouw van de HBS (afgebroken in 1934).
1865	Bouw van hotel Tivoli, ontworpen door stadsarchitect A.M.A. Gulden.
1869	Aanvraag voor een zeepziederij ten westen van de HBS, door J. Brandt jr uit Gorinchem. Niet gerealiseerd.
1888	J. Meyer verplaatst zijn scheepswerf naar de Gemeenteuiterwaard aan de westkant van de stadshaven, bij de havenmond. Een scheepshelling, smederij en werkplaats worden aangelegd.
1890	Bouw van de timmerwerkplaats.
1895	Aankoop van een stoommachine van 10 pk in de plaatwerkerij.
1900	Bouw van ketelhuis en machinegebouw.
1902	Verbreiding van de losplaats aan de haven en aanbrengen van een steenglooïing. Uitdiepen van de havenkom.
1904	Nieuwbouw van werkplaatsen naast de bestaande ketel- en machinegebouwen. In het nieuwe

	gebouw werden een nieuwe werkplaats voor timmerlieden, een nieuwe smederij, een tekenkamer en een magazijn ingericht.
1913	Bouw van een blok arbeiderswoningen aan de Havendijk.
1916	Bouw van kantoor en conciërgewoning aan de Havendijk.
Ca 1920	Aanleg van de loskade tegenover de HBS.
1924	Firma Van Hattum vestigt zich in het havengebied.
1933	Bouw van de villa De Kat 7 door de fabrikant Van Hattum als directiewoning.
1935	Op de plaats van de vroegere HBS verrijst het gebouw van de Raad van Arbeid.
1937	Financiële problemen bij Meyers scheepswerf. Van Hattum participeert in het bedrijf dat doorgaat onder de naam Meyer en Co.
1941	De Duitse bezetters nemen de werf over.
1947	De werf krijgt een nieuwe naam: De Waal.
1951	Bouw van de dienstwoning naast het kantoor.
1953	Ingrijpende verbouwing van het kantoor aan de Havendijk 23. Zowel De Waal als Van Hattum maken hiervan gebruik.
1955	Bouw van de grote scheepshal en afbraak van een groot deel van de oude gebouwen.
1960	Aanleg van een nieuwe haven in de uiterwaard door De Waal en Van Hattum. Van Hattum krijgt westelijk van de nieuwe haven een bedrijfsterrein. Aan de oostkant wordt een nieuwe scheepshelling aangelegd.
Ca 1960	Bouw van de loodsen op het bedrijfsterrein aan de westkant van de nieuwe haven.
1962	Boze brief van de Zaltbommelsche Houthandel over het feit dat schepen (coasters) uit Finland en Zweden niet de haven in kunnen en gelost moeten worden in 's-Hertogenbosch.
Ca 1965	Er worden opnieuw baggerwerkzaamheden uitgevoerd om de haven weer op diepte te brengen.
1985	Scheepswerf De Waal gaat failliet, onroerend goed wordt overgenomen door de firma Van den Roest en Busker.
1995	Van den Roest en Busker wordt overgenomen door Buko.
Ca 2000	Dijkversterking door het aanbrengen van keermuurtjes en coupures; basaltbekleding van bastion De Kat.
Ca 2004	Bouw van het kantoorgebouw van Busker Hei- en Waterwerken. Architect Henk Zwanziger.

8. BRONNEN EN LITERATUUR

Bronnen

- Gemeente Zaltbommel
- Regionaal Archief Rivierenland, waarin opgenomen Streekarchief Bommelerwaard
- Museum Stadskasteel Zaltbommel, Maarten van Rossemhuis
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE)
- Gelders Archief
- Nationaal Archief (NA)

Literatuur

- Aa, A.J. van der, *Aardrijkskundig Woordenboek der Nederlanden, Deel Z*, Gorinchem 1851.
- Augusteijn, J., *Historische plattegronden van Nederlandse steden: Dl. 8: Gelderland: 2 De steden van het rivierengebied: Batenburg, Buren, Culemborg, Gendt, Huissen, Maasbommel, Nijmegen, Tiel en Zaltbommel*, Alphen aan den Rijn 1999.
- Beckering Vinckers, H., *De historische schoonheid van Zaltbommel*, Amsterdam 1944.
- *Beschermde stads- en dorpsgezichten ex artikel 20 van de monumentenwet: Zaltbommel, gemeente Zaltbommel*, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, 1984.
- Cremers, E., F. Kaaij, C.M. Steenbergen, *Bolwerken als stadsparken*, Delft 1981.
- Doornmalen, S.E.M. van, *Huisregister der gemeente Zaltbommel 1931*, (Bommelerwaardse bronnen, 3), Zaltbommel 1988.
- Doornmalen, S. van, *Photographieen van weleer: stereofoto's van Rossum, Hedel en Zaltbommel omstreeks 1860*, Zaltbommel 2008.
- Driessen, A.M.A.J., en G.P. van de Ven, *In de ban van Maas en Waal: waterschapszorg van verleden, heden en toekomst*, Tiel 2004.
- Edelman, C.H., *Een bodemsanering van de Bommelerwaard boven den Meijdijk*, 's Gravenhage 1950.
- Elbers, P.F., 'Tussen de Waal en Steigerstraat', in: *Tussen de Voorn en Loevestein* 45 (2009) nr. 136, p. 26-32 en nr. 137, p. 4-11.
- Flink, K., en B. Thissen, 'De Gelderse steden in de Middeleeuwen. Data en feiten, aspecten en suggesties', in: J. Stinner en K.-H. Tekath, *Gelre-Geldern-Gelderland. Geschiedenis en cultuur van het hertogdom Gelre*. Geldern 2001.
- Gloudemans, J.G., e.a., *Bommel in bedrijf*, [brochure] Open Monumentendag 14 september 1996, Zaltbommel 1996.
- Groenendijk, J., 'Logementen bij de Gamersche Poort te Zaltbommel', in: *Tussen de Voorn en Loevestein* 38 (2002) nr. 115, p. 1-14.
- Groot, J.H. de, *Zaltbommel, stad en waard door de eeuwen heen*, Zaltbommel 1979.
- Hoefer, F.A., 'Kort overzicht der merkwaardigheden binnen Zaltbommel', *Bijdragen en Mededeelingen 'Gelre'*, 9 (1906), p. 131-150.
- Horsten, F. H., *Doorgaande wegen in Nederland 16e tot 19e eeuw. Een historische wegenatlas*, Amsterdam 2005.
- Hoek, K. van der, en J.N.A. Groenendijk, *Bommelerwaard*, (Kadastrale Atlas Gelderland 1832), Arnhem 2009.

- Huybers, H.F.M., en J. Kleynjens, (ed.), *De blokkade van Zaltbommel: dagverhaal van Gasparius de l'Agarge, geestelijke, behorende tot het gevolg van Gilles de Berlaimont, Heer van Hierges; hierin vindt men bijzonderheden wegens het voorgevallene voor Zalt-Bommel en omstreken, ook wegens den slag op de Mokerheide, 1574*, (werken Gelre 16), Arnhem 1925.
- Hundertmark, H., 'De Waterpoort in Zaltbommel: meer dan alleen een poort', in: *Tussen de Voorn en Loevestein* 43 (2007) nr. 132, p. 41-49.
- Leemans, W.F., 'Handel en migratie te Zaltbommel in de 16de en 17de eeuw', *Bijdragen en Mededelingen Gelre*, 70 (1978-79), p. 79-95.
- Metz, K., *Architectuurgids Zaltbommel*, Zaltbommel 1997.
- Olde Meierink, B. & A.J. Haartsen, *Cultuurhistorische inventarisatie en waardenanalyse van de binnenstad van Zaltbommel*. BBA rapport, Utrecht 2010.
- *Over de wallen.....* Uitgave bij gelegenheid van de gelijknamige tentoonstelling in oktober 1979 te Zaltbommel, Zaltbommel 1979.
- Snee, J., H.A. Treu en M. Tydeman (red.), *Vesting: vier eeuwen vestingbouw in Nederland*, 's-Gravenhage 1982.
- Stenvert, R., e.a., *Monumenten in Nederland, Gelderland*, Zeist-Zwolle 2000.
- Stinner, J., K.-H. Tekath (red.), *Gelre, Geldern, Gelderland. Geschiedenis en cultuur van het hertogdom Gelre*, Geldern 2001.
- Temminck Groll, C.L., 'Zaltbommel', in: *Bulletin KNOB*, 6e serie, 11 (1958), kol. 129-140.
- Thijsen, W., *Stadswallen Zaltbommel: van verleden naar toekomst*, 1989.
- Tussenbroek, G. van, *Onder de daken van Zaltbommel: bouwen en wonen in de historische binnenstad (1350-1650)*, Utrecht 2003.
- Ven, A.J. van de, *Het oud-archief van de gemeente Zaltbommel*, Zaltbommel 1935.
- Vermeulen, F.A.J., *De monumenten in de Bommeler- en Tielerwaard. De monumenten van geschiedenis en kunst in de provincie Gelderland. Geïllustreerde Beschrijving. De Bommelerwaard*, 's-Gravenhage 1932, p. 160-285.
- Ververs, M.J., 'Een vergeten brug tussen Zaltbommel en Tuil', in: *Tussen de Voorn en Loevestein* 35 (1999) nr. 107, p. 9-18.
- Voorden, F.W. van, G.J. Mentink e.a. (red.), *Stads- en dorpsgezichten in Gelderland. De nederzetting in ontwikkeling*, Zutphen 1975.
- *Voorlopige lijst der Nederlandsche monumenten van Geschiedenis en Kunst, deel IV, De Provincie Gelderland*, Utrecht 1917, p. 206-214.
- Vonk, S., 'Herinrichting Waalfront Zaltbommel', in: *Groen* 57 (2001) nr. 3, p. 16-21.
- Witteveen-Jansen, M., *Het westen van de gemeente Zaltbommel, het Oude Gebied 'Buiten de Gamersche Poort'*, Een onderzoek naar de geschiedenis van het gebied tussen de stad Zaltbommel en het Kloosterwiel in opdracht van het bestuur van de gemeente Zaltbommel, [Zaltbommel] 1994.
- Witteveen-Jansen e.a., *De Waalbrug bij Zaltbommel; knooppunt van water, wegen en wonen*, Zaltbommel 1995.
- Witteveen-Jansen, M., *Kastelen en vestingwerken in de Bommelerwaard*, Zaltbommel 2004.
- Zoetmulder, S.H.A.M., en J.F.A. Keser, *Gids van Zaltbommel*, Amsterdam 1926.
- Zoetmulder, S.H.A.M., *Zaltbommel in oude ansichten*, Zaltbommel 1975.

COLOFON

Cultuurhistorische inventarisatie en waardering Plangebied 'Buitenstad', Zaltbommel

Auteur: drs. B. Olde Meierink & drs. A. Haartsen
Datum: mei 2014
Opdrachtgever: Bosch Slabbers, tuin- en landschapsarchitecten
Redactie: A. Haartsen
Vormgeving: A. Haartsen, A. Slegers (omslag)
Projectnr.: 641
Uitvoering:

- *Lantschap, adviesbureau voor landschap en cultuurhistorie*
Herenstraat 19a 4175 CC Haaften 0418 594141
info@lantschap.nl www.lantschap.nl
- *BBA, Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis v.o.f.*
Vondellaan 102 3521 GA Utrecht 030 7519872
bba@bouwhistorienederland.nl www.bouwhistorienederland.nl

© Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteurs.