

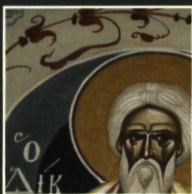
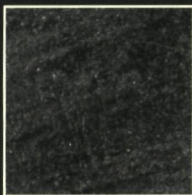
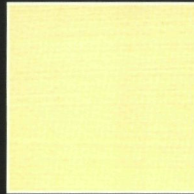
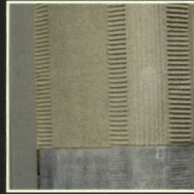
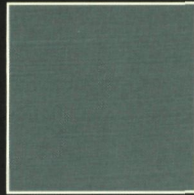


M&L

SEPT.-OKT. 2015

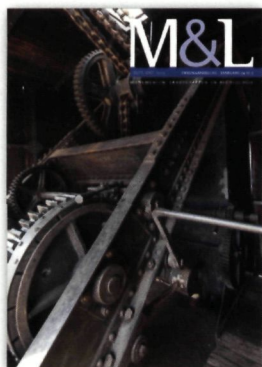
TWEEMAANDELIJKS – JAARGANG 34 nr. 5

MONUMENTEN, LANDSCHAPPEN EN ARCHEOLOGIE



Natuurlijke hydraulische kalk - restauratie
 isolerend - dampopen - duurzaam - kalleien
 Passief Huis - UNILIT - CORICAL - innovatie
 sanerend - injecties moulures - voegen - pleister
 metselen - tadelakt - natuurlijke bindmiddelen
 esthetiek - vette kalk ...





De Stuckenholz-handkraan
in Antwerpen
(© foto O. Pauwels)

Inhoud

Voorzitter

Kathleen Vancaester

Eindredactie

Marjan Buyle en
Peter Van den Hove

Kernredactie

Marjan Buyle
Rudy De Graef
Herman Van den Bossche
Peter Van den Hove

Redactie

Anna Bergmans
Jo Braeken
Marc De Borgher
Anton Erynck
Jos Gyselinck
Catheline Metdepenninghen
Dieter Nuytten
Dirk Pauwels
Paul Van den Bremt
Maarten Van Dijk
Thomas Van Driessche
Inge Verdurmen
Tom Verhofstadt
Linda Wylleman

Ereleden

Edgard Goedleven
Marcel M. Celis
Jo De Schepper
Suzanne Van Aerschot
Hedwig Van den Bossche
Christine Vanthillo

Het tijdschrift M&L is opgenomen in
het Vlaams Academisch Bibliografisch
Bestand voor de Sociale en Humane
Wetenschappen en gevalideerd als tijd-
schrift met *peer review*.

De verantwoordelijkheid voor de
gepubliceerde artikels berust uit-
sluitend bij de auteurs. Alle rechten
voor het reproduceren, vertalen of
herwerken zijn voorbehouden.

Redactiesecretariaat

nancy.vandenbossche@
rwo.vlaanderen.be
Tel. 02 553 16 13

Abonnementen*

België: 40 €
(losse nummers: 7 €)
Buitenland: 65 €
CJP- of studentenkaart: 28 €
Uw abonnement gaat
automatisch in
na overschrijving op rek. nr.
IBAN BE 48 3751 1109 8627
BIC-code BBRUBEBB
van Monumenten &
Landschappen
Koning Albert II-laan 19 bus 5
1210 Brussel

* Zonder schriftelijke opzegging
vóór het einde van elk kalenderjaar,
wordt een abonnement automatisch
verlengd voor de volgende jaargang.
Tussentijds kunnen geen abbonemen-
ten worden geannuleerd.

Website

www.menl.be

Advertentieverving

fabienne.vanmoerkercke@
yapado.com

Vormgeving

Bart Delva

Druk

die Keure - Brugge

Fotografie

Oswald Pauwels

Verantwoordelijk uitgever

Sonja Vanblaere
Koning Albert II-laan 19 bus 5
1210 Brussel



4
Een stedelijke arena
van steen en beton:
de verschillende
gedaanten van het Gentse
wintercircus

Lynn De Clercq en
Joris Nauwelaerts



18
Wederopbouw van dorps-
kerken tussen Diksmuide
en Nieuwpoort.
Oorlogstrauma en kunst-
historische erfenis

Pol Vanneste



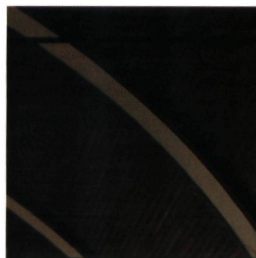
42
De Aérofare 58.
Theatraliteit en spektakel

Heleen De Koster
en Hilde Heynen



54
De restauratie van de
Stuckenholz-handkraan
in Antwerpen

Kathleen Moermans,
Maarten Van Dijk en Jef Vrelust



67
Summary

profiel

RESTAURATIE & MONUMENTZORG

Restauratie van

Schilderijen

Beelden

Muurschilderingen

Hout

Steen

Mozaïek

Stuck

Sgraffito - Leyestraat - Antwerpen

www.rmp.be

Profiel CVBA
Guido Gezellestraat, 23
8650 Wevelgem

@: info@rmp.be
Tel: 056 32 38 12

Generiek

Een spektakelzaal van formaat

Door sommigen opgehemeld, door anderen verguisd. Het Gentse wintercircus, nog maar pas een eeuweling geworden, laat geen Gentenaar onberoerd. Het gebouw, opgetrokken op het einde van de 19de eeuw, is één van de laatste stenen circusgebouwen in Europa maar ook één van de eerste constructies in gewapend beton. Na de Tweede Wereldoorlog werd er een garage ondergebracht en ging het circusinterieur volledig verloren. Aan de lange leegstand komt binnenkort een einde. Het Gentse wintercircus, een gebouw met vele gedaanten, zal opnieuw in gebruik worden genomen. Lynn De Clercq en Joris Nauwelaerts reconstrueren de rijke geschiedenis van deze stedelijke arena en bieden een blik op haar toekomst.



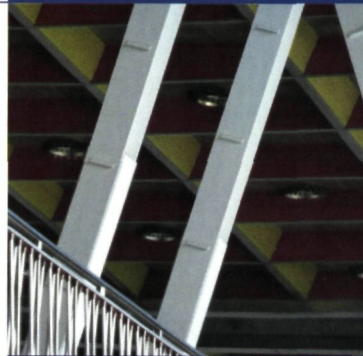
“Ene uitgestrekte verwarde woestijn”

Zo zag de streek tussen Diksmuide en Nieuwpoort, die op de frontlinie lag, er uit na de Eerste Wereldoorlog. Hoe men in de jaren 1920 met de oorlogsrüines en de verwoeste dorpen omging, wordt minutieus en gebaseerd op archieven, plannen en foto's beschreven door Pol Vanneste. De opties tot wederopbouw, historiserende reconstructie, heropbouw op een andere plaats of nieuwe architectuur – omwille van het oorlogstrauma vaak geïnspireerd op de traditionele architectuur - waren vrij uiteenlopend en werden duidelijk gestuurd door de Koninklijke Commissie voor Monumenten, al was de stem van de plaatselijke overheden ook niet onbelangrijk.



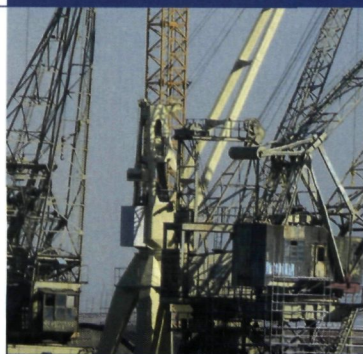
Een uitkijkbalkon op de vliegtuigen en de reizigers

Hoe de *Aérogare* uit de bruisende expo 58-jaren werd geconcipeerd met onmiskenbare spektakelwaarde en theatraliteit, wordt opgeroepen door Heleen De Koster en Hilde Heynen op basis van nieuw archiefonderzoek en interviews met de betrokkenen. Interieur en meubilair waren zorgvuldig uitgekozen en evolueerden later volgens de nieuwere mode en stijlen. Omdat er buiten het 'karkas' eigenlijk weinig concreets van bewaard bleef, is deze getuigenis des te belangrijker. Omwille van deze opeenvolgende gedaantes is het formuleren van een restauratieoptie voor deze transithal extra uitdagend.



De Antwerpse Stuckenholz-handkraan in eer en kleur hersteld

Technologie evolueert aan een indrukwekkende snelheid en zo geraakten de tot de verbeelding sprekende mastodonten op de kaaien in onbruik. Het Antwerpse stadsbestuur besloot om één kraan van elk type te bewaren als industrieel en technologisch archief, als onderdeel van de collectie van het MAS. De oudste maar krachtigste handbediende tientonskraan kwam als eerste aan de beurt en diende aldus als 'proeftuin' voor de restauratie van de andere kranen, zoals door Kathleen Moermans, Maarten Van Dijck en Jef Vrelust wordt uiteengezet.



Een stedelijke arena van steen en beton: de verschillende gedaanten van het Gentse wintercircus

Lynn De Clercq en Joris Nauwelaerts

De renovatie van het Gentse wintercircus, gelegen aan de Waalse Krook, gaat in 2015 eindelijk van start (1). Jarenlang is er over een mogelijke herbestemming voor deze uitzonderlijke site gemijmerd, gedebatteerd en gefantaseerd. Het is opvallend dat de toekomst van dit gebouw geen Gentenaar onberoerd laat, vooral nadat de stad Gent zelf in 2005 het debat opnieuw aanwakkerde (2). De site werd zowel opgehemeld “*Wat een unieke stedelijke plek!*” als verguisd “*Het circus is volledig verminkt!*”. Het *Nieuw Circus*, opgetrokken op het einde van de 19de eeuw, is kort na de Tweede Wereldoorlog omgebouwd tot de bekende garage van Ghislain Mahy. Deze transformatie was ingrijpend: het volledige circusinterieur ging verloren. In 1978 sloot de garage haar deuren en bleef het gebouw nog twee decennia lang dienst doen als depot voor de oldtimercollectie van Mahy. Daarna stond het gebouw leeg, enkele kortstondige evenementen niet te na gesproken (3). In 2005 kocht het Gentse Stadsontwikkelingsbedrijf (Sogent) het gebouw aan en eind 2012 stelde de eigenaar het Rotterdamse architecten- en plannersbureau Atelier Kempe Thill in samenwerking met het Gentse aNNO architecten aan als ontwerper voor de site. Hun voorstel wil de sfeer, het karakter en de huidige ruige charme van het gebouw behouden.

De typologie van het circus

Om inzicht te krijgen in de typologie van een permanent circusgebouw is het nuttig om eerst de ontstaansgeschiedenis kort te schetsen. Algemeen wordt aangenomen dat het fenomeen circus in de tweede helft van de 18de eeuw in Londen ontstond (4). In die periode waren optredens van ruiters die allerlei trucjes uitvoerden zeer populair. Hun optredens bestonden er in om rond te rijden in een cirkelvormige arena of ‘circus’. Dit was enerzijds comfortabeler voor de toeschouwers om het spektakel te volgen en anderzijds nodig om een centrifugale kracht te creëren die het de ruiters gemakkelijker maakte om recht op de paarden te staan.

John Philip Astley, een getalenteerd ex-cavalerist, was in 1770 de eerste die dergelijke ruiteroptredens combineerde met acrobatie en komedie. Plaats van het gebeuren was *Astley's Riding School*, in de buurt van Westminster Bridge. Op zijn cirkelvormige piste van bijna twintig meter diameter bouwde Astley een podium waar onder andere jongleurs, koorddansers, acrobaten en clowns hun kunsten vertoonden. Het circus, zoals wij dat nu kennen, was geboren en kende meteen een groot succes.

De concurrentie met één van Astley's vroegere ruiters, Charles Hughes, vergrootte nog beider populariteit. In 1777 verbouwde Astley zijn piste tot een kleinere piste en een grotere scène en in 1778-1779 overdekte hij zijn amfitheater zodat hij ook 's avonds en in de winter kon optreden. Na zijn tournee in Europa bouwde Hughes het *Royal Circus* in 1782. Deze *Equestrian and Philharmonic Academy* is het eerste stenen circusgebouw en draagt voor het eerst de naam circus. Het had een piste met een diameter van circa 11 meter en een volledig



uitgerust theaterpodium onder het motto dat “*the business of the ring and the stage might be united*”.

Rond 1800 was het circusgebeuren verspreid in heel de Westerse wereld. Astley opende het eerste circus in Parijs in 1782, een circus in Dublin en trok rond in heel het Verenigd Koninkrijk. Hughes daarentegen ondernam nog voor 1781 een tournee doorheen het Europese vasteland. Beiden traden op aan toonaangevende koninklijke hoven. Hun leerlingen staken de oceaan over en richtten onder andere circussen op in Philadelphia, Montreal en Mexico. Al snel had elke grote stad in Europa en de Verenigde Staten minstens een permanent circuscomplex (5).

In België zijn er, naast Gent, ook in Luik en Brussel nog restanten van een circusgebouw (6). Het Luikse *Cirque des Variétés* uit 1894 van architect François Petit, met zijn cilindervormig bakstenen volume met tentdak, is nog duidelijk herkenbaar (7). Opvallend is dat ook dit wintercircus na de Tweede Wereldoorlog werd omgevormd tot een garage waardoor het interieur volledig is verdwenen. Bekender is het Koninklijk Circus of *Cirque Royal* in Brussel uit 1877 van architect Wilhelm Kuhnen, dat nog steeds dienst doet als concertzaal. In 1953 werd het ook ingrijpend verbouwd, waarbij alleen de funderingen, de kelderverdieping met haar

stallingen en het uitwendige geraamte van de oorspronkelijke constructie bewaard bleven. Indrukwekkender zijn de twee best bewaarde circusgebouwen van Frankrijk: het *Cirque d’Hiver* in Parijs uit 1852 van architect Jacques Ignace Hittorff en het *Cirque Jules Verne* in Amiens uit 1889 van architect Emile Ricquier. Anders dan de Belgische voorbeelden, die steeds in restruimtes binnen bouwblokken opgericht werden, zijn de voornoemde Franse circusgebouwen losstaande gebouwen opgericht op prominente plaatsen. De circusarchitectuur bereikt hier zowel qua interieur als exterieur haar hoogtepunt.

Centraal in elk circus is de piste, een cirkel met altijd ongeveer dezelfde diameter (8). Deze heeft zijn oorsprong in de paardendressuur: een paardemmenner kan een paard dat in een cirkel rond hem galoppeert controleren tot op een afstand van ongeveer 6,5 meter. Voor een manege betekent dit een arena met een diameter van circa 13 meter, voor een publieke ruimte is de diameter vaak iets groter (13,2 tot 13,6 meter). Bij circusgebouwen worden de tribunes logischerwijze in concentrische ringen rondom de centrale, cirkelvormige piste geplaatst. Deze cirkelvorm wordt meestal consequent doorgetrokken naar het buitenvolume, dat dan varieert van een echte cilinder zoals in Luik, een regelmatige zestienhoek zoals in Amiens en Gent

Gezicht op het huidige interieur van het voormalige Gentse wintercircus, wachtend op een herbestemming (foto O. Pauwels)

of zelfs een twintighoek in Parijs en Brussel. Opvallend is dat ontwerpers van circusgebouwen bijna altijd kozen voor een tentdak, vermoedelijk naar analogie met de rondtrekkende circussen (9). Natuurlijke lichtinval gebeurt dan via een centrale lantaarn en een enkele rij, meestal gekoppelde ramen onder de dakaanzet.

De geschiedenis van het Gentse winter-circus

Midden in het huizenblok tussen de Sint-Pietersnieuwstraat, de Lammerstraat, de Platteberg en de Korianderstraat lag het voormalige wintercircus van Gent lange tijd verborgen. Enkel de koepel was vanaf de straat zichtbaar. Hierin kwam de laatste jaren verandering door de ontwikkelingen aan de Waalse Krook (10). In 2012 startte op die locatie de werf voor de nieuwe stadsbibliotheek. In functie daarvan sloopte de stad een parkeertoren, een sportcomplex en enkele rijhuizen, waardoor de voormalige manege en stallingen van het circus langs de Platteberg opnieuw te zien waren vanaf de Kuiperskaai en het Woodrow Wilsonplein. Het historische gezicht op het circusgebouw vanaf de plek waar zich vroeger het Zuidstation bevond, werd in ere hersteld.

Van industriewijk naar amusementswijk

De straat Platteberg heette vroeger de Kleine Huidevettershoek en wat verderop, langs de kromming van de Schelde, vinden we de Grote Huidevettershoek. Deze straatnamen verwijzen naar leerlooiersactiviteiten op deze site in de middeleeuwen. Dit bewees ook het archeologisch onderzoek van 2012 waarbij op de site van de Waalse Krook een dertigtal leerlooierskuipen werden opgegraven (11). Verder wezen deze

opgravingen uit dat het hele terrein op de Schelde was gewonnen. De ondergrond duidt op een alluviale voorgeschiedenis met een rivieroever die meer westelijk, en dus dichterbij de huidige Walpootstraat dient te worden gelokaliseerd. Door het eeuwenlang storten van afval werd het terrein opgehoogd en uitgebreid.

Vanaf het tweede kwart van de 19de eeuw zijn er drie evoluties die de ontwikkeling van het stadsdeel onmiskenbaar hebben beïnvloed: de snelle industrialisering van de wijk, de komst van het Zuidstation en de opkomst van enkele 'tempels van vermaak'. De Waalse Krook is in de 19de eeuw een echte industriewijk, met drie textiel fabrieken op de rechteroever van de Schelde, namelijk katoenspinnerij en -weverij De Gandt-Vanderschueren, de *Association Linière* en de katoenfabriek van de Kerckhove (12). Dit laatste complex brandde af in 1887 en op deze plaats wordt enkele jaren later het *Nieuw Cirkus* gebouwd. Ook bevond er zich een gasfabriek op de site. De in 1905 opgerichte gloeikousjesfabriek Schulze, gevestigd in de oude bedrijfsgebouwen van de fabriek De Gandt-Vanderschueren, bleef actief tot in 1971.

Naast de industrialisatie heeft de komst van het Zuidstation in 1850 de wijk grondig hertekend en beïnvloed (13). Hiervoor werd de Lammerstraat verbreed en de Marcellisbrug over de Schelde heraangelegd om een link te leggen met de Sint-Pietersparochie. De omvorming van dit aanvankelijk nog landelijk gebied tot een stationsbuurt had een grote impact op het zuidkwartier en de omliggende wijken. De buurt werd één van de meest levendige van de stad en ook na de afbraak van het station in 1929 bleef dat nog lange tijd zo. Het treinverkeer mag dan uit de binnenstad

De voormalige manege en stallingen vanaf de Kuiperskaai in juli 2012 (foto O. Pauwels)



Het archeologisch onderzoek op de Waalse Krook in juli 2012 (foto O. Pauwels)



gebannen zijn, 'de Zuid' blijft tot op vandaag een belangrijk verkeersknooppunt.

De circuswijk groeit vanaf het midden van de 19de eeuw langzaam maar zeker uit tot een amusementswijk. De buurt ligt immers geklemd tussen het zuidkwartier en de Sint-Pieterswijk, al lang het foorkwartier van Gent. De eerste permanente circuszaal in Gent bevond zich dan ook vlak aan het Sint-Pietersplein (14). Tegelijk zorgde de aanwezigheid van de vele schouwburgen en cinemazalen ervoor dat veel mensen 's avonds naar het zuiden van de stad afzakten om zich te ontspannen en te vermaken. Deze evolutie is tot nu bestendig door de Minardschouwburg en de nabijheid van de cultuurcentra de *Vooruit* en de *Capitole*.

Een eerste ontwerp van ijzer en steen

"On a construit à Gand un hippodrome qui est spacieux et bien aménagé. Son diamètre est de 40m00. Il y a une zone de gradins, des loges au nombre de cinquante-quatre comme celle d'un théâtre, un balcon avec amphithéâtre de second rang pouvant contenir 1.200 personnes, une galerie avec amphithéâtre de troisième rang où 1.500 spectateurs peuvent trouver place, une vaste scène, qui permet de transformer le cirque en une sale de spectacle. (...) Il peut contenir plus de 4.000 personnes." (15)

De bouw van een 'stenen' circus in Gent kaderde dus binnen een internationale tendens. In vele steden verschenen in de 19de eeuw specifieke gebouwen voor ontspanning, zoals het panorama, de concert- of danszaal, de hippodroom, de velodroom, het zwembad en zo ook het stenen circus (16). De naam *Nieuw Cirkus* of *Nouveau Cirque* laat al vermoeden dat dit niet het oudste circus in de stad was. Van 1879 tot 1915 bevond zich nog een ander vast, maar houten circus in Gent, namelijk de

Opbouw van het wintercircus in 1894 met op de achtergrond de schoorsteen van de fabriek De Gandt-Vanderschuieren
(© Huis van Alijn)



De opbouw van de stallen is industrieel met gietijzeren kolommen en bepleisterde troggewelven (foto O. Pauwels)

hippodroom *De Drie Sleutels*. Het stond boven de trappen van het Sint-Pietersplein aan de Kattenberg. Dit gebouw voldeed in 1893 niet meer aan de eisen van de *Cercle Equestre*, de Gentse ruiterskring, die in datzelfde jaar de opdracht gaf aan architect Emile De Weerd om een nieuwe paardenrenbaan met bijhorende feestzaal te bouwen. Over de Gentse architect Emile De Weert is niet veel gekend, behalve dat hij heel wat Gentse burgerhuizen heeft ontworpen en dat hij daarnaast gespecialiseerd was in industriële gebouwen (17). Zo zijn onder andere de maalderijen *De Nieuwe Molens* van Gent en Brugge en de Gentse katoenspinnerijen *Galveston* en *Pipyn* van zijn hand (18). Het *Nieuw Cirkus* was waarschijnlijk een van zijn eerste grootschalige realisaties. In september 1894 is de eerste steenlegging en op 21 februari 1895 wordt het circus ingehuldigd met een groots liefdadigheidsfeest.

Emile de Weerd kreeg de opdracht een circus te bouwen te midden van het bouwblok en met toegangen aan de Sint-Pietersnieuwstraat, Lammerstraat en Platteberg. Groot voordeel van deze locatie was dat het straatniveau ter hoogte van de Platteberg twee verdiepingen lager lag dan aan de andere straten. Dit liet toe twee afzonderlijk bereikbare kelderverdiepingen te voorzien voor stallen, technische ruimtes, stapelplaatsen en zelfs een stookplaats en mesthoop. De opbouw van de stallen was industrieel: de ruimtes werden telkens in drie beuken verdeeld door een dubbele rij gietijzeren kolommen die een plafond van bepleisterde troggewelven ondersteunden. De middengang was voorbehouden voor circulatie. De 'zijbeuken' konden verdeeld worden in afgescheiden boxen en hadden gemetselde troggen. Hierboven bevond zich de manege van de Gentse Ruiterskring. Via een systeem van hellingen konden paarden, olifanten en andere dieren de bovenliggende piste en manege bereiken.



In de Sint-Pietersnieuwstraat bevond zich de toegang tot het circus voor de gegoede klasse (foto O. Pauwels)



Het niveau van de piste werd gelijkgesteld met het gemiddelde niveau van de twee publiekstoegangen. De toegang aan de Sint-Pietersnieuwstraat was voorbehouden aan de gegoede klasse en gaf uit op de plaatsen van eerste rang en op de loges. Het toegangsgebouw was het uithangbord van het circuscomplex en werd vaak op affiches en foto's weergegeven. Vandaag bestaat deze voormalige toegang nog maar vormt geen duidelijk geheel meer met de site onder meer omdat de eigendom van dit gebouw werd afgesplitst. Een tweede ingang aan de Lammerstraat was bestemd voor het publiek van tweede en derde rang, respectievelijk galerij en paradijs genaamd. Deze ingang was niet zo statig en minder rijk versierd. Bovendien was dit toegangsgebouw niet speciaal ontworpen voor het circus maar werd het huis, al gebouwd in 1851 door katoenfabrikant De Gandt-Vanderschueren, gewoon hergebruikt (19). Dit toegangsgebouw werd decennia later afgebroken voor de nieuwe garage.

De architect trachtte voor de spektakelzaal een zo groot mogelijke veelhoek te creëren binnen de contouren van het perceel (20). De opgaande ribben van de regelmatige zestienhoek werden opgetrokken in een metalen draagstructuur die het koepelvormige dak draagt. De tussenuitruimtes werden opgevuld met licht gebogen metselwerk zodat het effect van een cilinder bekomen wordt. De tribunes en loges liepen van de piste omhoog tot tegen de buitenwanden en werden gedragen door een dubbele rij kolommen. Ze werden traditiegetrouw opgedeeld in een eerste rang, een rij afgesloten loges en daarboven de tweede en derde rang. Het dagblad *Vooruit* van 23 februari 1895 geeft een verslag van het inwijdingsfeest, alsook een beschrijving van het uitzicht en de accommodatie van het circus (21). De zaal moet alleszins zeer rijkelijk versierd geweest zijn. Het stucwerk was



Architect E. De Weerd op het inhuldigungsfeest van het 'Nieuw Cirkus' in 1895 (© Huis van Alijn)

Affiche van de *Nouveau Cirque*, ook wel *Théâtre des Variétés*, met links een tekening van de ingang in de Sint-Pietersnieuwstraat en rechts een zicht op de spektakelzaal (© Universiteitsbibliotheek Gent)

beschilderd, vermoedelijk met schilderijen van de Gentse kunstenaar Constant Montald (1862-1944) (22). Boven het toneel was het kroonstuk aangebracht waarop het wapenschild van Gent werd afgebeeld samen met twee muzen. Verder waren er panelen met allegorische voorstellingen van de ruitelij en de acrobatie. De loges waren voorzien van rood-fluwelen draperieën, afgezoomd met goudkleurige franjes.

Onder de tribunes waren gangen en artiesten-vertrekken. Op de extra ruimte aan de Platteberg werd de manege ingepland. Het volume werd bepaald door twee cirkels met een diameter van dertien meter: beide uiteinden van de manege worden zo haast absides door de kromming van de paardenren te volgen. Het zadeldak loopt er telkens over in een halve kegel. Door er vanuit de spektakelzaal een kleine scène tegen aan te bouwen werd de manege bovendien een polyvalente ruimte die ook als backstage gebruikt kon worden. Aan de zijde van de Platteberg werkte De Weerd de gevels van de kelderverdiepingen samen met de manege uit tot een verzorgd, bakstenen geheel met gietijzeren ramen en doorlopende traveenissen op de bovenverdiepingen. Het opvallende geheel van stallingen, manege en circuszaal werd bekroond door een koepeldak in plaats van een tentdak, wat vrij uitzonderlijk was. Het circusgebouw was op dat moment goed zichtbaar van aan het Zuidstation en de Kuiperskaai.

Elk jaar tijdens de halfvastenfoor kreeg een ander circus onderdak in deze nieuwe Gentse tempel van vermaak. Befaamde binnen- en buitenlandse circusgezelschappen gaven er voorstellingen. De eer was aan het *Circus Ed Wulff* om het splinternieuwe circus te openen. In de loop der jaren zijn er achttendertig echte circusevenementen doorgegaan (23). Na afloop van deze jaarlijkse circusvoorstellingen, kreeg het gebouw bijkomende functies. Er kwamen revuetropen, operettegezelschappen, variété-programma's en later ook bokswedstrijden. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd er lange tijd geen voorstelling gegeven. In 1916 werd het een eerste maal gesloten wegens verbeteringswerken. Later dat jaar werd het gebouw opnieuw opengesteld onder de naam *Gand-Palace*, niet enkel een wintercircus, maar ook een cinema- en variétézaal. In 1919, vlak na de Eerste Wereldoorlog, waren er geen circusopvoeringen vanwege een tekort aan rekwisieten, dieren en het sneuvelen van sommige artiesten.

De brand van 1920

Bij theatergebouwen zijn branden zeer frequent (24). Bij uitbreiding geldt dit ook voor circusgebouwen. Door de aanwezigheid van veel brandbaar materiaal zoals hout en textiel, door het gebruik



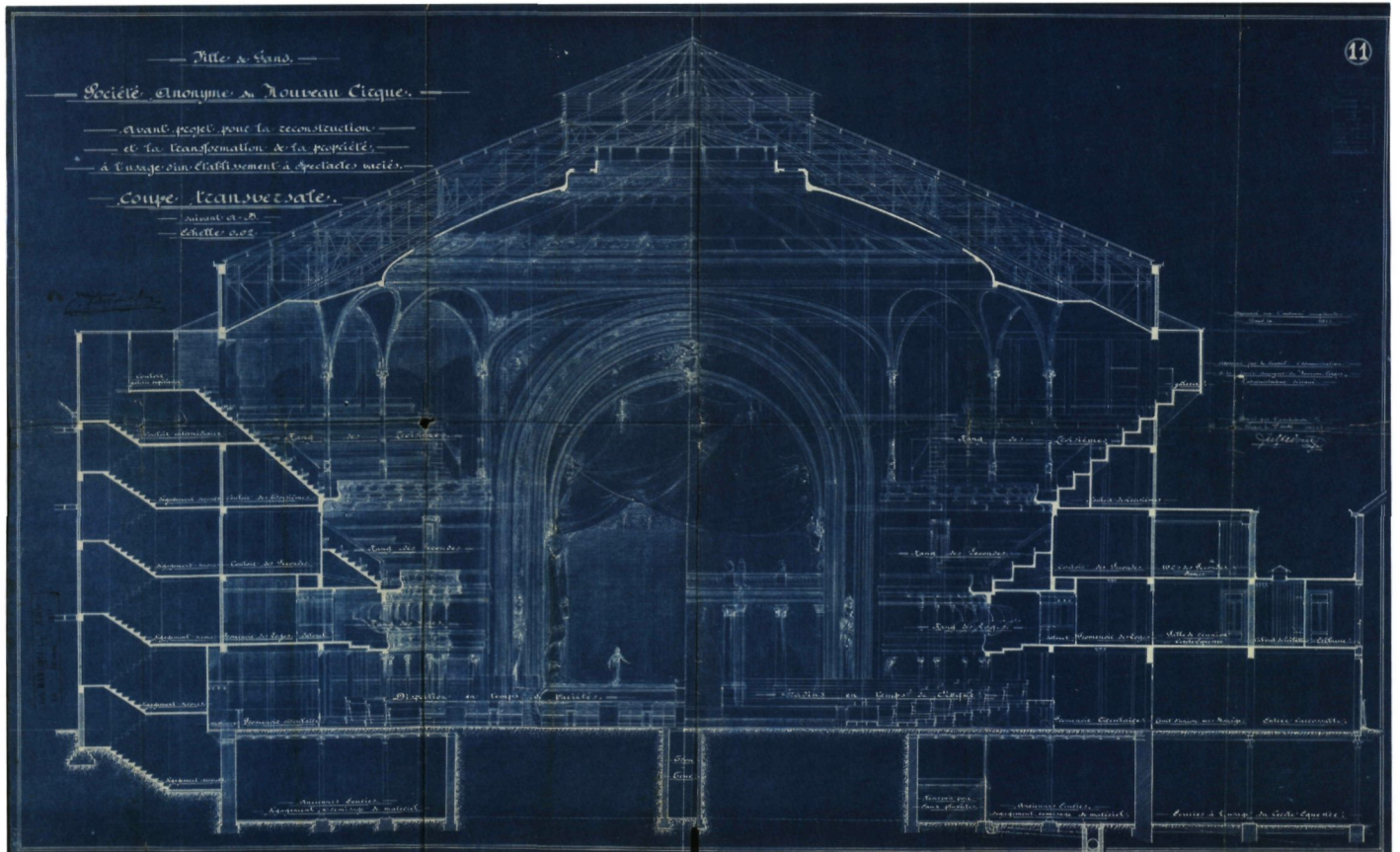
In december 1920 brandt het wintercircus af
(© Huis van Alijn)

van de nieuwste technische snufjes zoals elektrische verlichting en filmprojectoren en door de schaal en de complexiteit van dergelijke gebouwen was een ongeluk snel gebeurd. In december 1920 teisterde een felle brand het Gentse wintercircus en enkel een gedeelte van de buitenmuren lijkt overeind gebleven. Van de spektakelzaal zelf bleef weinig over. De koepel met zijn smeedijzeren spanten was niet bestand tegen de hitte en stortte in (25). Toch ontsnapten heel wat gedeelten van het circus van architect De Weerd aan het vuur, die tot vandaag bewaard bleven.

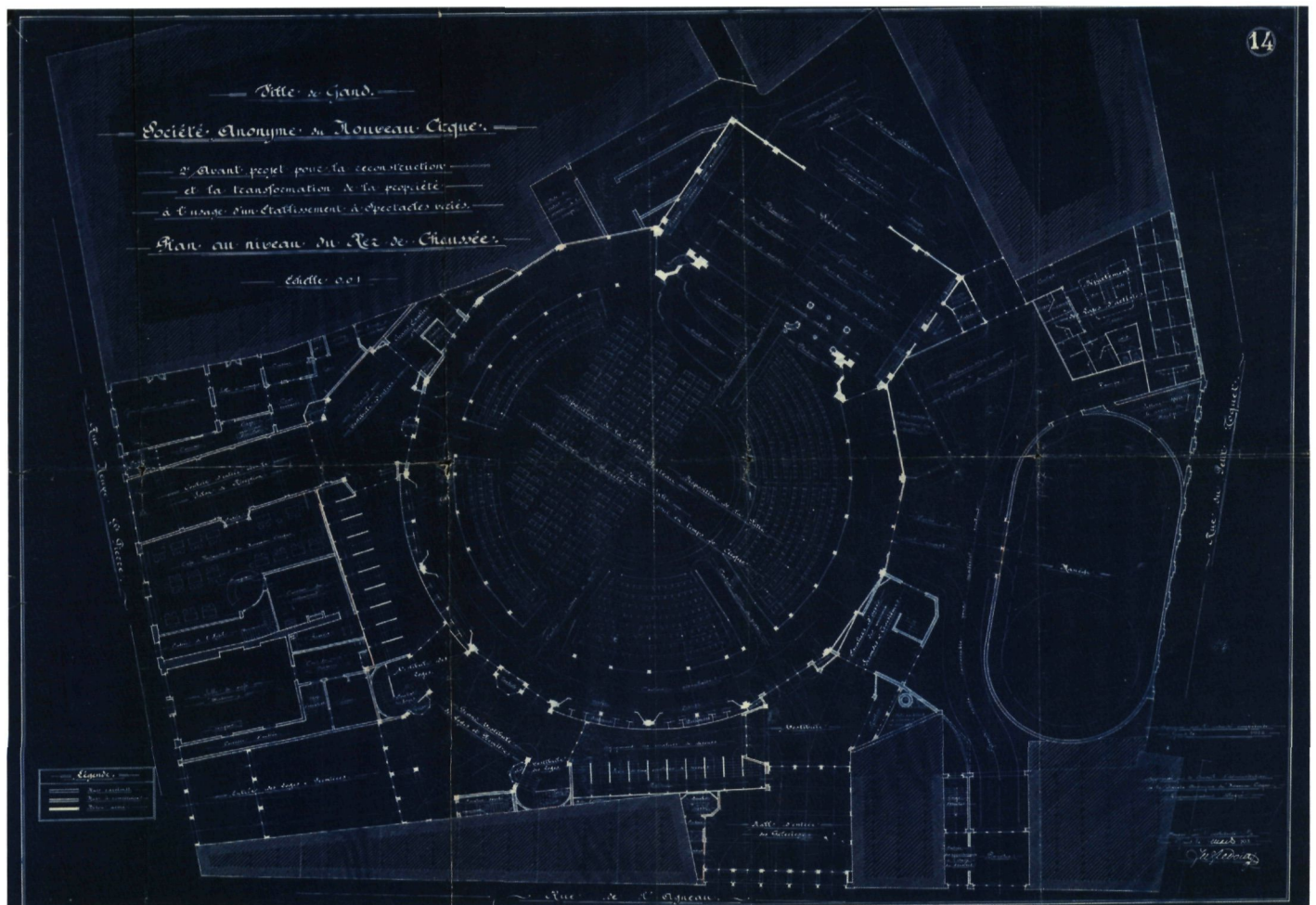
Zo werden met name delen van de metalen draagstructuur en het metselwerk van de buitenwand van de spektakelzaal behouden bij de heropbouw van het nieuwe circus in 1923. De meest markante en typische overblijfselen van het eerste circus zijn echter de stallingen en de manege. Er zijn nog troggen voor de paarden, rails waarin tussenschotten werden geplaatst om de dieren van elkaar te scheiden, trekankers om de dieren vast te binden, greppels voor de afvoer van uitwerpselen. Ook de ovale vorm van de manege, waar de paarden werden gedresseerd, is tot nu herkenbaar. De gevel aan de Platteberg, waarachter de voormalige stallingen zich bevinden, is nagenoeg ongewijzigd gebleven sinds 1894.

De heropbouw in beton

Na de brand begon architect Jules-Pascal Ledoux in 1921 aan de plannen voor de heropbouw van het circus en in 1923 startte de *Cercle Equestre* effectief met de bouw van een theater dat te gepasten tijde kon worden gebruikt als circuszaal. Over deze architect is meer geweten dan over Emile De Weerd, de ontwerper van het eerste circus (26). Ledoux studeerde aan de Gentse academie, met als leermeester architect Adolphe Pauli (1820-1895). Hij is de kleinzoon van de gerenommeerde Franse architect Claude Nicolas Ledoux en specialiseert zich al snel



Doorsnede van het tweede circus uit 1923 naar ontwerp van architect Ledoux
 (© Stadsarchief Gent)



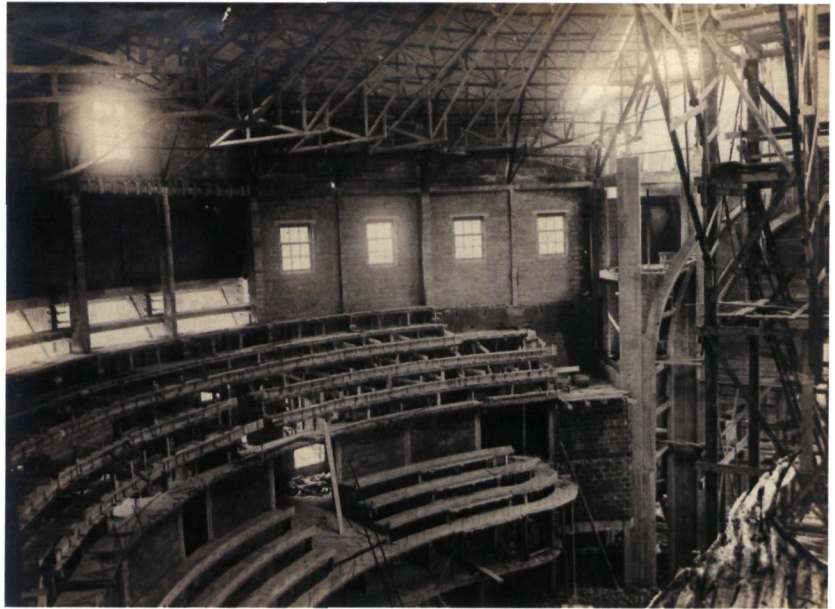
Plattegrond van het tweede circus uit 1923, niveau Sint-Pietersnieuwstraat – Lammerstraat
 (© Stadsarchief Gent)

in twee domeinen: theaterbouw en stedenbouw. Hij voerde bijvoorbeeld de verbouwingswerken aan de Minardschouwburg uit, gelegen naast het Gentse wintercircus. Daarenboven is het Ledoux die, in samenwerking met architect Emile De Weerd, in opdracht van de Gentse ruiterkring, verbouwingswerken doet aan de hippodroom *De Drie Sleutels* aan de Kattenberg.

Architect Ledoux recupereerde deze delen die gespaard werden door de brand, zoals de inkomgebouwen en de stallingen, zo veel mogelijk en stemde zijn nieuwe ontwerp van de spektakelzaal er op af. Het behoud van de funderingen en een deel van de buitenarchitectuur leidde tot dezelfde zestienhoekige vorm. Ledoux herbouwde het circus met een structuur in beton en maakte de zaal nog wat hoger (27). Tribunes in beton en tal van extra trappenpartijen moesten het gebouw brandveiliger maken. Deze tribunes werden ondersteund door een dubbele rij kolommen. Om extra capaciteit te creëren lopen de bovenste rijen van de tribunes zelfs in overkraging doorheen de veelhoekige buitenschil ten koste van de gekoppelde rij ramen.

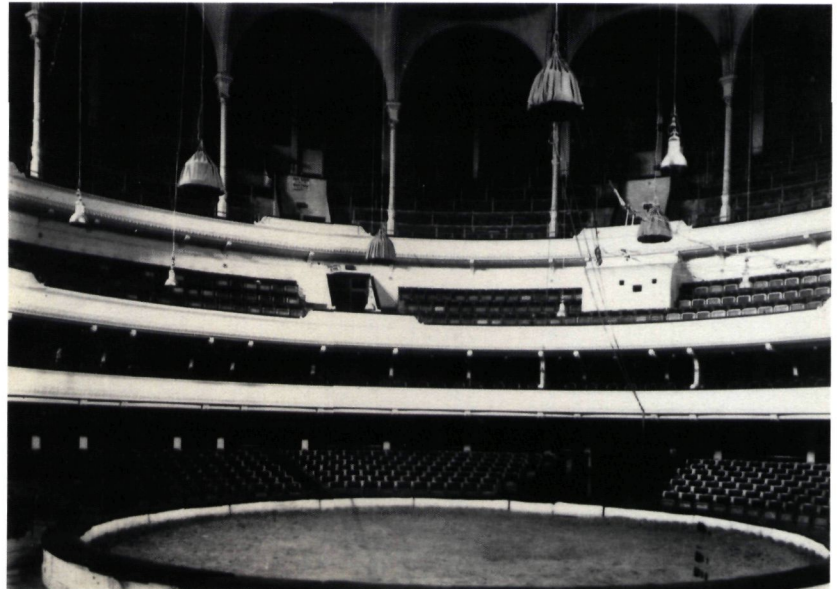
In plaats van de voor een circus vrij uitzonderlijke koepel, laat de architect ditmaal geheel conform de traditie een tentdak plaatsen op het wintercircus. Een centrale daklantaarn zorgt wederom voor de nodige lichtinval. Opmerkelijk is dat Ledoux aan de binnenzijde een bijkomende koepel in pleisterwerk voorziet die aan het tentdak is opgehangen. De nu zichtbare dakstructuur was dus oorspronkelijk niet te zien vanuit de zaal. Deze ontubbeling van bedaking en binnenafwerking zou voordelen bieden op het vlak van akoestiek en ventilatie. Het dubbelwandige plafond was versierd met sierbanden met cassetten, bladmotieven, tandlijsten, bloemen-guirlandes, attributen en mascarons.

Een aanpalend magazijn werd aangekocht en mee geïntegreerd in het circuscomplex. Het extra perceel bood plaats aan een nieuwe toneeltoren met podium. Hoewel het nieuwe podium ongeveer even breed is als het voorgaande, biedt het met zijn nieuwe toneeltoren een veel imposantere uitstraling: een enorme betonnen boog die tot aan het niveau van de hoogste zitjes reikt, scheidt de spektakelzaal van de toren. Vanaf de Eerste Wereldoorlog nam het aandeel van ruiternummers immers gestaag af en geleidelijk aan werden steeds polyvalentere podia en gesofisticeerdere toneeltorens gebouwd om een grote variatie aan shows mogelijk te maken. Op Ledoux's plannen is te zien hoe de zaal afwisselend getransformeerd kon worden naar circus- of theaterzaal. Voor een circusvoorstelling werd de centrale piste met tribunes rondom behouden, in andere gevallen kon het podium uitgebreid worden



Tribunes in beton en extra trappenpartijen moesten het gebouw brandveiliger maken
(© archief Lucile D'Have)

De spektakelzaal als circusarena
(© Huis van Alijn)



De spektakelzaal met podiumopstelling
(© Huis van Alijn)



Kom dat zien! Kom dat zien!

Archeologen in het wintercircus

Vermeiren Geert en Bru Marie-Anne

In de maand juni 2015 werd een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd in het wintercircus door Stadsarcheologie Gent (1) in samenspraak met Sogent, het Gentse Stadsontwikkelingsbedrijf. Aan de hand van drie proefsleuven, uitgezet binnen de middelste cirkel van het circus, werd beoogd een inzicht te verkrijgen in het eventueel bewaarde bodemarchief.

De ligging van het voormalige wintercircus, namelijk de hoger gelegen flank van de Blandijnberg, kan in relatie gebracht worden met de reeds opgegraven site van de Waalse Krook. Eén van de bevindingen in het onderzoek van 2012 was dat er een voortdurende inwinning van terrein op de Schelde was gebeurd die zeker terugging tot in de volle middeleeuwen, of misschien zelfs vroeger. Dit gegeven deed vermoeden dat de oorspronkelijke bewoning zich hoger moet gesitueerd hebben, waarbij de site van het voormalige wintercircus een eventuele kanshebber was om resten hiervan te hebben bewaard (2).

Tijdens de archeologische registraties kwamen de restanten van de centrale piste, behorend tot het tweede Nieuw Circus (1895-1920), aan het licht. Deze bakstenen binnencirkel van ca. 13.60 m doorsnede omvatte de zandvlakte waarop het spektakel plaatsvond. Parallel met de piste werd een

tweede cirkel vastgesteld. Tussen beide bevond zich een loopniveau uit kalkmortel en baksteenfragmenten. Vermoedelijk was dit het restant van een circulatieweg rondom de piste. Hierrond bevonden zich bakstenen muurtjes die als het ware een stralenkrans rond deze piste tekenden en de dragers van de houten zitbanken moeten geweest zijn. Een dubbele rij zware vierkanten poeren vormden de buitenste dragers van dit geheel. Een aantal muren waren duidelijk voorafgaand aan de circus-fase en konden geassocieerd worden met het industriële verleden van de site. Getuige daarvan was onder andere een massieve oost-west lopende bakstenen muur van ca. 1.00 m dik en 8.50 m lang, die aan de noordzijde een vloerniveau afbakende. Meer naar het noorden gelegen constructies, zoals een oost-west lopende bakstenen muur met een lengte van 8.30 m en een breedte van 0.35 m samengaand met een baksteenvloer, konden eveneens in deze 'industriële fase' worden geplaatst.

De oudste sporen werden aangetroffen in de meest noordelijke proefsleuf. Het ging om een oost-west lopende muur in Doornikse kalksteen, opgevoegd met een beige kalkmortel. Deze constructie werd over een lengte van 2.62 m gevolgd en had een minimale dikte van 0.80 m. De muur stond haaks op de Sint-Pietersnieuwstraat en was aangelegd in de moederbodem die zich ca. 4 m onder de huidige vloerplaat bevond. In de middelste proefsleuf bevond zich een noord-zuid lopende bakstenen muur die, gezien zijn baksteenformaat van min. 28 x 14 x 7 cm, ook in een laatmiddeleeuwse fase kon worden geplaatst.

Dit vooronderzoek toonde aan dat deze flank van de Blandijnberg met zijn 4 m dikke bodemarchief, dat voornamelijk bestond uit puin- en ophogingslagen, heel wat is aangepast voor de latere post-middeleeuwse bebouwing. De oudere sporen die mogelijk te linken zijn aan de site en de geschiedenis van de Waalse Krook moeten dan ook onder dit pakket worden gezocht.

Archeologisch onderzoek in het Wintercircus
(foto Stadsarcheologie Gent)



- (1) Stadsarcheologie Gent, Dulle Grietlaan 12, B-9050 Gentbrugge, stadsarcheologie@stad.gent
- (2) Archeologisch onderzoek Waalse Krook 2012: VERMEIREN GEERT, BRU MARIE-ANNE, BRADT THOMAS & LAISNEZ KAREN, *Opgravingen aan de Waalse krook (Gent, O.-Vl.)*, in *Archaeologia Mediaevalis*, Bruxelles/Brussel, 2013, nr. 36, p. 159-162.

en een orkestbak opgebouwd. De piste werd dan ingenomen door zitjes voor de toeschouwers. Niet enkel het plafond was gestuct, maar ook de galerijen met balkons, de bogen en de gietijzeren zuilen waren rijk versierd. Net zoals de inrichting uit 1894 ging ook deze uit 1923 verloren, dan niet door een brand maar toen het gebouw een nieuwe functie kreeg als garage.

In de herfst van 1936 kocht de maatschappij *La Société Financière pour les Exploitations Immobilières*, de gebouwen van het circus aan. De spektakelzaal werd heringericht: "Het gewijzigde beheer van het Nieuwe Circus zal in Gent steeds een zeer aantrekkelijk en verscheiden programma aanbieden. Voortaan zal het circus in een cinéma-brasserie herschapen wezen. Buiten het afrollen van actualiteiten zal er tevens een te Gent nog nooit geziene film worden vertoond. Een puik orkest zal de mooiste en opwekkendste aria's van zijn repertorium verstrekken. Meerdere attracties zullen het programma nog aandikken" (28). Het circuscomplex werd nog meer als voorheen als een polyvalente ruimte aangewend waar naast circus minstens even veel plaats was voor film, variété en andere shows. Na deze heropening kende het Nieuw Cirkus maar een kort bestaan. Toen *Circus De Jonghe* er in 1943-1944 optrad, was het gebouw al gedeeltelijk ontmanteld en was het in verval (29). Het was het laatste circusgezelschap dat het Gentse wintercircus aandeed. Een gedenkplaat aan deze laatste voorstelling ter hoogte van de voormalige ingang in de Lammerstraat herinnert hieraan.

De transformatie tot garage Mahy

"Ziehier een nieuws dat al onze stadsgenoten zal verwonderen. Het nieuw circus in de Sint-Pietersnieuwstraat gaat binnenkort als spektakelzaal verdwijnen om te worden herschapen in een grote moderne garage. De gebouwen blijven maar ze worden geheel ingericht voor een bestendige autotentoonstelling. Voorzien van de laatste verbeteringen belooft deze garage de meest moderne van Gent te zullen zijn. Men kan enerzijds het verdwijnen betreuren van een zaal die aan het hart ligt van iedere Gentenaar, maar anderzijds moet men zich verheugen, onze stad te zien verrijken met een inrichting die bestemd is om de grootste dienst te bewijzen aan alle autovoerders. Het is onze sympathieke stadsgenoot de heer Mahy van de garage met die naam in de Sint-Jacobsnieuwstraat, die het Nieuwe Circus heeft gehuurd voor een termijn van 12 jaar en zodoende op het voorplan treedt als één der bijzonderste figuren van de Gentse automobielwereld." (30)

Zo werd in dagblad *De Gentenaar* op 20 april 1939 de herbesteding van het wintercircus tot garage bekend gemaakt. De *Société financière pour Exploitations immobilières*, geleid door de heer

Lummerzheim, was toen nog eigenaar. Ghislain Mahy, die al een garage had aan de Sint-Jacobsnieuwstraat, huurde van dan af het gebouw met de bedoeling om hier een groots opgezette garage in op te starten. De Tweede Wereldoorlog was echter spelbreker want Ghislain Mahy moest voor enkele jaren in legerdienst (31). Bij zijn terugkeer stelde hij vast dat de heer Lummerzheim de voormalige manege en de dienstingang in de Lammerstraat onderverhuurd had. Hij spande een rechtzaak aan en kon, samen met zijn echtgenote Geneviève Van Acker, in 1949 het volledige circuscomplex aankopen. Hierna startte hij de ingrijpende verbouwing van wintercircus tot garage, die uiteindelijk pas in 1954 zou openen.

In de visie van garagist Mahy had een garage vooral nood aan openheid en transparantie. De spektakelzaal moest dan ook een enorme, centrale vide worden waarrond de verschillende garagefuncties en zelfs randactiviteiten georganiseerd konden worden. De loges, tribunes en de binnenkoepel werden daartoe gesloopt door de onderstaande kolommen met een legerjeep onderuit te trekken (32). Ook het grote en open volume van de toneeltoren was nu waardeloos geworden en werd met de grond gelijk gemaakt. In de plaats kwam een volledig nieuwe betonconstructie van drie tot vier etages waar de autoherstelplaats werd ingericht. Samen met dit nieuwbouwgedeelte werd een uitgebreid systeem van hellingen aangelegd dat toeliet met een wagen vanop de piste tot aan het hoogste niveau te rijden. Zelfs een deel van het dak van de nieuwbouw was met de auto bereikbaar. Om doorkijk te creëren naar de centrale verkoopszaal werd een groot deel van het invulmetselwerk van de zestienhoekige buitenmuur weggebroken.

De garage van Ghislain Mahy in de voormalige spektakelzaal, met vliegtuig en zepelincabine (© agentschap Onroerend Erfgoed, inventarisarchief)





De smeerputten van de garage
(foto O. Pauwels)



Ook de manege of arenazaal werd omgebouwd tot herstelplaats voor wagens
(© agentschap Onroerend Erfgoed, inventarisarchief)

De toonzaal van de garage in de Lammerstraat, vlak vóór de sluiting van de garage in 1978
(© agentschap Onroerend Erfgoed, inventarisarchief)



De benzinepompen in de voormalige spektakelzaal
(foto O. Pauwels)



in afwachting van de werken aan hun wagen. De functionaliteit van de garage overheerste. De kelderruimtes bleken minder bruikbaar en bleven daarom nagenoeg onaangeroerd. Dit gold ook voor de gevels aan de Platteberg en Sint-Pietersnieuwstraat.

Toch was er ook aandacht voor esthetiek. Dit viel vooral op aan de vele verbouwingsfases van de toonzaal aan de Lammerstraat 13. Nog voor de algehele inrichtingswerken van de spektakelzaal naar volwaardige garage plaatsvonden, liet Mahy een voorzetgevel in art-decostijl plaatsen vóór de gevel van het bestaande gebouw om zo de aandacht te vestigen op de komst van de garage. In 1950 werd dit gebouw, dat ten tijde van het circus dienst deed als publiekstoegang voor de tweede en derde rang, alsnog in zijn geheel gesloopt. De nieuwbouw werd een ontwerp van de Gentse architect Theo Martens en betekende een schaalbreuk in het overwegend 19de-eeuwse straatbeeld van de Lammerstraat. De enorme glaspartij zelf, gevat in stalen profielen, werd ontworpen door Gaston Mahy, ketelmaker van beroep en nonkel van Ghislain Mahy (33). De glaspartij week af van de rooilijn door inwaarts te buigen, een afwijking die werd gedoogd door de stad (34). Het gebouw werd aanvankelijk even hoog ingetekend als de kroonlijst van de ernaast gelegen

Dankzij het grote atrium konden de klanten de verschillende activiteiten volgen en kon Mahy zelf ook de garage beter controleren. Het was een garage in echte jaren '50-stijl met op en rond de vroegere piste verkoopsruimte, smeerputten, benzinepompen, magazijn, kantoren, werkplaatsen en de steeds aangroeiende collectie oldtimers. Daarnaast wou Mahy de belevingswaarde voor de klant vergroten en zelfs een vorm van entertainment creëren: in de spektakelzaal werd een vliegtuigje opgehangen, klanten konden een kijkje nemen in een zeppelincabine en bij de lancering van een nieuw model werd een heuse show georganiseerd. Op een bepaald ogenblik werd de eigenaar van een aanpalende kapperszaak er zelfs van overtuigd een opening te maken tussen zijn zaak en de toonzaal van de garage zodat het cliënteel naar de kapper kon

gebouwen. Enkele jaren later werden evenwel nog twee verdiepingen toegevoegd zodat ook de bouwhoogte sterk afweek van het overheersende gabariet. In tegenstelling tot het circus, dat voorheen nauwelijks aanwezig was in de Lammerstraat, werd de garage nu een echte blikvanger in het straatbeeld.

De architectuur van garage Mahy is op een eerder organische wijze tot stand gekomen. Mahy benutte de enorme binnenruimte en creëerde er zijn eigen wereld met de nodige fantasie. Toch vinden we heel wat elementen terug die ook andere modernistische garages kenmerken, zoals bijvoorbeeld bij de CIAC-garage aan Einde Were in Gent, ontworpen door F. Coppieters en Y. Carels in 1964 (35). Functionaliteit en esthetiek gaan hier steeds hand in hand. Verder vallen ook de klantgerichtheid en de aandacht voor hygiënische werkomstandigheden op bij deze constructies.

Vierentwintig jaar na de opening, in 1978, sloot garage Mahy de deuren na een conflict met de autofabrikant Fiat. Het voormalige wintercircus deed nog tot het eind van de eeuw dienst als opslagruimte voor de oldtimercollectie van Ghislain Mahy. Verschillende herbestemmingsplannen werden uitgewerkt: een winkelcentrum, een ijspiste, een automuseum, een bioscoopcomplex. Geen enkel voorstel werd tot nog toe uitgevoerd.

De bescherming van de circuswijk

De zogenaamde Circuswijk werd in 1979 beschermd als stadsgezicht (36), maar het circus zelf, dat zijn naam gaf aan de wijk, werd niet apart beschermd als monument. Dit is wel het geval voor de gevelrij ontworpen door architect Lodewijk Roelandt aan de

Lammerstraat 1 tot 11, voor de voormalige gloei-kousjesfabriek Schulze in de Korianderstraat en voor de Minardschouwburg (37).

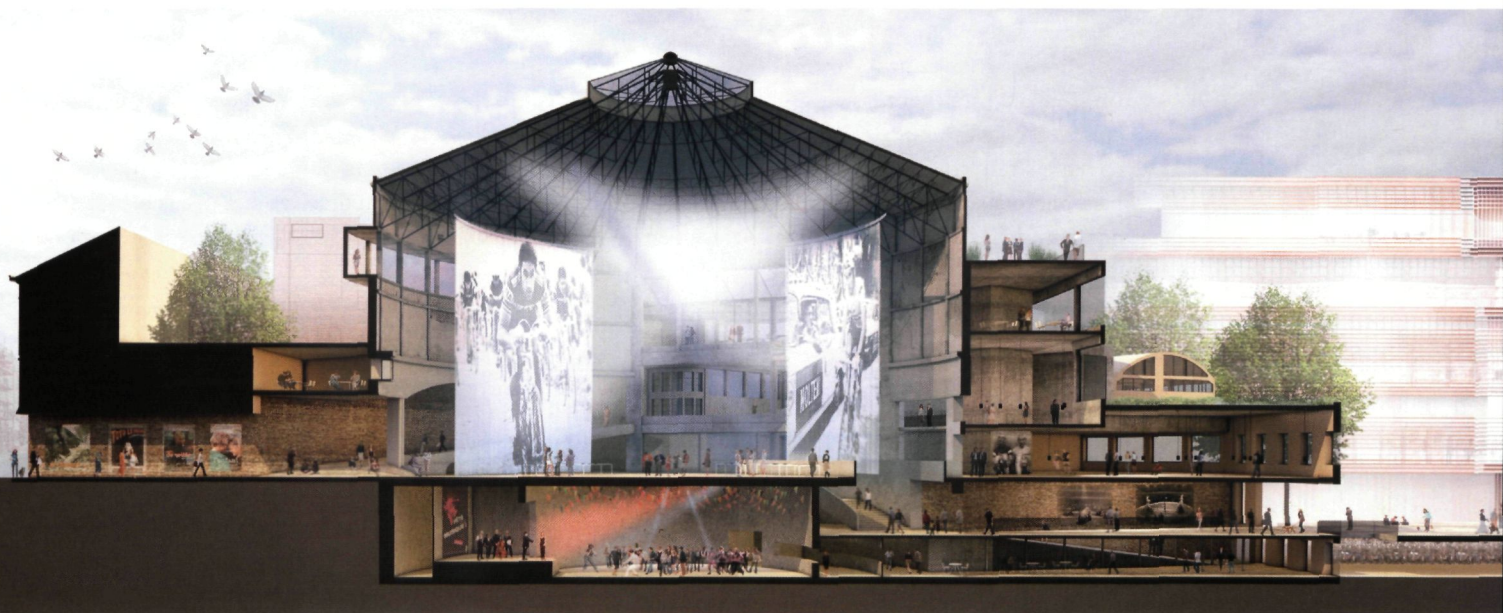
Uit het beschermingsdossier blijkt duidelijk dat een bescherming van het circus als monument wel degelijk overwogen werd. De drastische verbouwing van het wintercircus tot garage bleek evenwel doorslaggevend om niet over te gaan tot een bescherming als monument: het volledige circusinterieur was gesloopt en de structuur van de spektakelzaal onmiskenbaar vervormd. Het gebouwencomplex bevond zich toen al in een slechte bouwfysische toestand. In het beschermingsdossier lezen we, als bijschrift bij een foto genomen vanaf de Kuiperskaai: *“Gelieve hier eveneens te letten op de grove en lelijke verschijningsvorm van de totaliteit van het kompleks”*. Door *“harde ingrepen”* aan het interieur was het voormalige wintercircus niet meer zichtbaar (38). De grandeur en de elegantie van weleer waren verdwenen.

De toekomst van het wintercircus

Een nieuw leven aan de Krook

Het voormalige wintercircus van Gent ligt midden in het stadsvernieuwingsproject De Krook, tussen de Walpoortstraat, Ketelvaart, Nederschelde, Lammerstraat en Sint-Pietersnieuwstraat. Deze buurt ligt er al enkele jaren verwaarloosd bij en het potentieel van deze stedelijke site, mooi gelegen aan de kromming van de Schelde, werd lange tijd niet aangewend. Het is de bedoeling om deze buurt opnieuw leefbaar te maken en een aantrekkelijk doorgangsgebied te creëren. Het project bestaat uit drie onderdelen: een nieuwbouvvolume waarin onder meer de stedelijke bibliotheek wordt gehuisvest, het gerenoveerde wintercircus en het openbaar domein (39). Die drie onderdelen hebben elk hun

Doorsnede van het herbestemde wintercircus naar ontwerp van Atelier Kempe-Thill
(© Sogent)



bouwheer: respectievelijk de CVBA Waalse Krook, het stadsontwikkelingsbedrijf Sogent en de Stad Gent. Verschillende organisaties krijgen er hun stek: de stadsbibliotheek, een luisterpuntbibliotheek (een bibliotheek voor mensen met een leesbeperking), het Vlaams Instituut voor de Archivering en Ontsluiting van het Audiovisueel erfgoed (VIAA). De opening van het nieuwbouwproject, naar ontwerp van de Catalaanse en Gentse architectenbureaus *RCR Aranda Pigem Vilalta Arquitectes* en *Coussée & Goris*, is voorzien tegen eind 2015.

Opnieuw een gedaanteverwisseling voor het wintercircus

Het Circus Mahy werd in 2005 aangekocht door Sogent. In 2011 werd een studieopdracht uitgeschreven voor de architectuur, stabiliteit en technische uitrusting van het historisch waardevolle gebouw. Uit negentien kandidaten werd het Rotterdamse architectenbureau Atelier Kempe Thill, dat samenwerkt met het lokale partnerbureau aNNo architecten, gekozen. De architecten onderschreven van bij aanvang de sterke identiteit en krachtige ruimtes van het wintercircus (40). Ze opteren er dan ook bewust voor om zo minimaal mogelijk in te grijpen en het potentieel van het bestaande maximaal te benutten. Een aantal historische en erfgoedkundige elementen met architecturale kwaliteit worden geïdentificeerd en als te behouden uitgangspunten geponeerd: circuselementen zoals de zogenaamde olifantenhelling (de toegang voor de artiesten en dieren aan de Lammerstraat), de stallingen, de manege en de koepel, maar ook realisaties van Mahy zoals de autohellingen, de toonzaal aan de Lammerstraat en de huidige binnengevel van de spektakelzaal met haar historische gelaagdheid.

De spektakelzaal wordt een open atrium en een stedelijke, publieke ruimte met hoofdtoegangen aan de Sint-Pietersnieuwstraat en het nieuwe, verhoogde plein aan de zijde van de Platteberg. Een systeem van ringvormige en radiale gordijnen en projectoren moet talloze opstellingen voor concerten, projecties, straattheater en kunstprojecten mogelijk maken. Zo wordt terug aangeknoopt met de scène en de vele voorstellingen uit het verleden. Rond dit atrium worden een onthaal, een auditorium, een expositieruimte en kantoren voorzien. Onder de piste willen de ontwerpers een concertzaal laten uitgraven, de omliggende kelderverdiepingen met stallingen zullen plaats bieden aan ondersteunende functies en een gemeenschappelijke horeca- en conferentiezone. De renovatiewerken aan het circus zouden in 2016 van start gaan.

Besluit

Permanente circusgebouwen zijn een zeldzaamheid geworden. In wereldsteden als Londen, Wenen of Berlijn overleefde geen enkel wintercircus. In Parijs bleef één van de achttien stenen circussen bewaard. De drie overblijvende circussen in België, namelijk deze van Brussel, Gent en Luik, werden ingrijpend verbouwd.

Het tweede Gentse wintercircus was een van de eerste constructies in gewapend beton en tegelijkertijd een van de laatste 'stenen' circusgebouwen van West-Europa. De enorme omvang van dienst-ruimtes, stallingen, podium en toneeltoren maakte het tot een van de meest polyvalente spektakelzalen van zijn tijd waar variëteit, revue, film, circus en alle combinaties daarvan probleemloos gecombineerd konden worden.

Het stenen circus van Gent is zeker niet het meest representatieve of herkenbare circusgebouw dat is overgebleven. De circussen van Amiens en Parijs zijn beter bewaard. De ingrijpende verbouwing tot garage heeft het Gentse circus grondig gewijzigd en is het circusverleden nog moeilijk afleesbaar. De typische vorm, de koepel en elementen zoals de manege en stallingen houden de herinnering aan het voormalige circus. De garagearchitectuur is nu prominenter aanwezig. Ook voor dit type van architectuur is er sinds kort een vernieuwde belangstelling, denk maar aan de plannen voor de herbestemming van de Citroëngarage in Brussel. Hoewel het Gentse wintercircus nog vrij jong is – nog maar pas een eeuweling geworden – kende deze site al vele gedaanten: circus, maar ook cinema en theater, garage en verzamelplaats voor oldtimers. Nu wordt het gebouw geïntegreerd binnen het grotere project aan de Krook en kan deze plek vol geschiedenis opnieuw in gebruik genomen worden

De ligging van het wintercircus aan de Waalse Krook, nog voor de bouw van het Urbiscomplex aan de Gentse Zuid

(© Huis van Alijn)



door een breder publiek van stedelingen en bezoekers. Dit gebouw met zijn vele levens krijgt een nieuwe invulling die de herinnering aan haar vele vroegere gedaanten levendig zal houden.

Lynn De Clercq is historica en beleidsmedewerker bij het agentschap Onroerend Erfgoed.

Joris Nauwelaerts is ingenieur-architect en erfgoedconsulent bij de dienst Monumentenzorg en Erfgoedzaken van de stad Brugge

Eindnoten

- (1) Dit artikel is grotendeels gebaseerd op twee masterthesissen in het kader van de opleiding Monumenten- en Landschapzorg aan de Artesis Hogeschool in Antwerpen, met name: DE CLERCQ L., *Hoe wij het 'Nieuw Cirkus' zien en niet zien. Een bouwhistorische studie*, onuitg. masterthesis, Antwerpen, 2006 en NAUWELAERTS J., *Een stenen circus te Gent*, onuitg. masterthesis, Antwerpen, 2006.
- (2) Zie het publieke debat over Circus Mahy georganiseerd door de stad Gent op 15 mei 2005.
- (3) Zoals de opnames van het televisieprogramma *Man bijt hond* in 2004 uitgezonden op de VRT en een tentoonstelling van fotograaf Stephan Vanfleteren in 2009. Ook de televisiereeks *Publiek Geheim* van Canvas in 2014 wijdde een aflevering aan de site, zie: *Een fabriek van entertainment langs de Schelde*, in CLERBOUT G., *Publiek Geheim 2. Plekken met een verborgen geschiedenis*, Leuven, 2014, p. 81-96.
- (4) DUPAVILLON C., *Architectures du cirque des origines à nos jours*, Parijs, 2001.
- (5) In dit artikel wordt niet verder ingegaan op het fenomeen van de reizende circussen.
- (6) VERVOLET K., *Het Nouveau Cirque te Gent en andere stenen circusgebouwen in België*, onuitg. lic. verh. UGent, 2001, p. 106-109.
- (7) Het *Cirque des Variétés* had een publieksingang aan de Rue Lonhienne, maar is vandaag het best te zien van op de Place Joseph-Jaspar en de voormalige dienstingang aan de Rue Thier de la Fontaine (het huidige huisnummer 1).
- (8) DUPAVILLON C., *op. cit.*
- (9) Bij een tentdak draagt het dak op rechte ribben die op regelmatige afstanden van de buitenschil naar het middelpunt toe lopen. Af en toe werd de binnenzijde van het dak zelfs beschilderd om het effect van een doorhangende stof te bekomen.
- (10) Voor de laatste ontwikkelingen op de site van de Waalse Krook zie de website www.dekrook.be
- (11) www.gent.be, *Nieuws van de opravingen aan de Waalse Krook*, 24 augustus 2012. Het archeologisch onderzoek ging van start op 23 april 2012 en werd beëindigd op 17 augustus 2012. Dit grootschalige terreinonderzoek gebeurde in opdracht van de cvba Waalse Krook en werd uitgevoerd door het team Stadsarcheologie van de stad Gent, bijgestaan door archeologen van NV Monument en het aannemersbedrijf De Clercq.
- (12) DE HERDT R., *De industriële stad*, in *Gent van toen en nu*, Gent, 2004, p. 359-386.
- (13) CHARLES L. en LALEMAN M.C., *Het Gentboek*, Gent, 2006, p. 281-282.
- (14) DE POORTER A., *Belgische circussen en foortheaters. Van Blondin tot Ronaldo*, Tiel, 2005, p. 18.
- (15) CLOQUET L., *Traité d'Architecture*, dl. IV, Parijs, 1901, p. 39. Louis Cloquet, een Gentse architect en tijdgenoot, beschrijft hierin hoe uitzonderlijk het Gentse circus is, vooral qua schaal.
- (16) JONCKHEERE E., *Kijklust en sensatiezucht. Een geschiedenis van revue en variété*, Antwerpen, 2009, p. 23.
- (17) Werkgroep Coupure, *De Coupure in Gent. Scheiding en verbinding*, Gent, 2010, p. 171.
- (18) Maalderij *De Nieuwe Molens* van Gent, 1897. Gasmeterlaan; maalderij *De Nieuwe Molens* van Brugge, 1911, Kolenkaai; katoenspinnerijen *Galveston*, 1910, Wiedauwkaai; katoenspinnerij *Pipyn*, 1923, Nieuwevaart, (nu onderdeel van de Vynckiersite). Voor meer informatie hierover zie de databank van de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/dibe/persoon/1652>
- (19) Stadsarchief Gent, G12/1851, nr. 6387.
- (20) De veelhoek wordt eenduidig bepaald door drie punten: op twee plaatsen raakt de zestienhoek effectief aan de perceelgrenzen, op een derde plaats wordt er juist voldoende afstand gehouden om een aantal dienstruimtes mogelijk te maken.
- (21) *De nieuwe hippodroom*, in *Vooruit*, 23 februari 1895.
- (22) In een krantenartikel van het dagblad *Vooruit* wordt op 23 februari 1895 gewag gemaakt van schilder M(onsieur) Montald: "De schilderijen die zoals men weet aan het penseel van M. Montald te danken zijn, zijn levend van gepastheid en frisheid". Mogelijk wordt kunstschilder Constant Montald (1862-1944) bedoeld, een Gentse schilder gespecialiseerd in grote muurschilderingen. Hij schilderde bijvoorbeeld *Apollo en de muzen aan de Parnassus* in 1898 op het timpaan van de gevel van het NTGent.
- (23) DE POORTER A., *op. cit.*, p. 18.
- (24) VAN ROOY M., *Een circus van steen. De architectuur van een zeldzaam theater*, Amsterdam, 1996, p. 72-73.
- (25) BAELE J. en DE HERDT R., *Vrij gedacht in ijzer: een essay over de architectuur in het industriële tijdperk 1779-1913*, Gent, 1984, p. 202.
- (26) Jules-Pascal Ledoux: *architect*, in *Palmares*, mei 1971, p. 13-14.
- (27) DESEYN G., *Bouwen voor de industrie. Een verkenning van het Manchester van het vasteland*, Gent, 1994, p. 178.
- (28) *De Gentenaar*, 13 september 1937, in DE KEUKELEIRE E., *Station Gent Zuid en het Gentse Zuidkwartier deel II: 1911-1940*, Gent, 2004, p. 252.
- (29) DE POORTER A., *op. cit.*, p. 19.
- (30) *De Gentenaar*, 20 april 1939, in DE KEUKELEIRE E., *op. cit.*, p. 277.
- (31) Mondelinge mededeling van Ivan Mahy, zoon van Ghislain Mahy, 10 februari 2006.
- (32) *Id.*
- (33) Mondelinge mededeling van Rudi Mahy, neef van Ghislain Mahy en conciërge van het gebouw, 17 mei 2005.
- (34) Stadsarchief Gent, G12/1950 n° L.I.
- (35) Voor de CIAC-garage aan Einde Were in Gent zie: [www.gentcement.be/2014/02/het-modernisme-in-gent-de-ciac-garage, geraadpleegd op 21 oktober 2014]
- (36) Zie beschermingsbesluit KB van 7 september 1979.
- (37) Archief Onroerend Erfgoed Oost-Vlaanderen, *Stadsgezicht Circuswijk*, onuitg. beschermingsdossier. De beschermingen van de gevelrij van Lodewijk Roelandt aan de Lammerstraat en van de vlas- en katoenspinnerij aan de Korianderstraat (daarna gloeikousjesfabriek Schulze) dateren van 13 januari 1978 en dus nog van voor de bescherming als stadsgezicht in 1979. De Minardschouwburg werd pas op 2 juni 1988 definitief beschermd.
- (38) *Id.*
- (39) Zowel op de website van het Gentse Stadsontwikkelingsbedrijf (www.sogent.be) als op de site www.dekrook.be kan men de ontwikkelingen van beide projecten volgen.
- (40) TEAM ATELIER KEMPE THILL ARCHITECTS AND PLANNERS – ANNO ARCHITECTEN, *The Magic Curtain: Mediacentrum Wintercircus Mahy*, onuitg. visienota, Gent, 2012, p. I.I.- 4.6.

Wederopbouw van dorpskerken tussen Diksmuide en Nieuwpoort. Oorlogstrauma en kunsthistorische erfenis

Pol Vanneste

De Westhoek is vandaag een vredige streek met een uitgesproken landelijk karakter en verspreid liggende dorpen. Voor een onge oefend oog lijkt het alsof de kerken en huizen er al honderden jaren staan.

Foto's en prentkaarten uit de Grote Oorlog tonen echter een apocalyptische verwoesting die geen enkel gebouw in de frontlinie heeft ontzien. Na de oorlog moesten dan ook hele dorpen worden herbouwd.

Deze bijdrage onderzoekt de kerkarchitectuur in zeven IJzerdorpen tussen Diksmuide en Nieuwpoort, die tijdens de Eerste Wereldoorlog nabij de frontlinie lagen. Na een beschouwing over de kunsthistorische appreciatie van deze kerken in de tweede helft van de 19de eeuw, wordt de graduele verwoesting ervan tijdens de oorlog onderzocht. Deze kennis is noodzakelijk om het omgaan met de oorlogsrüines en de verwoeste dorpen na de oorlog te begrijpen. Waarom werden de dorpen Oostkerke, Sint-Joris-aan-de-IJzer en Kaaskerke bij hun wederopbouw verplaatst? In andere dorpen was het behoud van oorlogsrüines een issue (1).



Detail uit een glasraam in de wederopbouwkerk van Esen (foto O. Pauwels)

De dorpen en hun kerken vóór de Grote Oorlog

De vlakke IJzerpolders vormden een uitgesproken landelijk gebied. Tussen de verstilde stadjes Diksmuide en Nieuwpoort, lagen langs de IJzerboorden de dorpen op gemiddeld drie tot vijf kilometer van elkaar. De horizon van Esen werd bepaald door vijf windmolens en twee brouwerijen. Esen gold dan ook als het grootste dorp met 2.300 inwoners. Daarmee vergeleken waren Sint-Joris-aan-de-IJzer en Lampernisse met 300 tot 400 inwoners kleine dorpjes. In Sint-Jacobskapelle woonden 217 burgers in twaalf hoeves en een dertigtal arbeiderswoningen (2). De IJzer en een aantal vaarten vormden ruimtelijk structurerende elementen en speelden een belangrijke rol bij de ontsluiting van de streek. In Lampernisse was er een aanlegkaai voor de trekschuit die wekelijks tussen dit dorp en Diksmuide voer. Door de aanleg van de spoorlijnen Lichtervelde-Veurne in 1858 en Nieuwpoort-Diksmuide in 1868 kwamen er enkele stations.

Het weekblad *Rond den heerd* prees in 1868 de kleine IJzerdorpen. Naar aanleiding van Sint-Jacobsmis wordt *Sint Jacobs in Veurnambacht* er één der *liefelijksten prochietjens* genoemd. Het kerkje lag “vlak in de weiden (...) en in het schilderachtigste en bekoorlijkste oord dat men vinden kan”. De editie van 20 juni 1868 situeerde ook het *lieve Kerkken van Stuyvekens* met de *gothike toren* en zijn *zwierige steenen naalde* te midden van de vette weiden (3).

James Weale en de ontdekking van de regionale kerkenbouw

De Engels-Belgische kunsthistoricus en Brugse monumentenzorger James Weale was in 1865 één



De dorpen tussen Nieuwpoort en Diksmuide aan beide zijden van de IJzer op een toeristische oorlogskaart van 1919 (uit MASSART J., *Ce qu'il faut voir sur les champs de bataille et dans les villes détruites de Belgique*, Volume II. *Le Front de Flandre*, Brussel, 1919, repro O. Pauwels)

van de oprichters van het volkse *Rond den heerd*. Ook in zijn wetenschappelijk onderbouwde *Les églises du Doyenné de Dixmude* van 1874 loofde hij de architecturale kwaliteiten van de IJzerkerken. Zestien kerken werden erin geïllustreerd met plattegrond, opstanden en detailtekeningen van vensters (4). Weales focus op de Westhoek vloeide voort uit zijn *Restauration des monuments publics en Belgique* van 1862, waarin aan de kuststreek, afgebakend van Ieper over Veurne tot Zeeuws-Vlaanderen, een eigen gotische architectuurtaal werd toegekend. In Weales visie waren klimaat, bodemgesteldheid en plaatselijke bouwmaterialen cruciaal voor een regionale architectuur. Het gebruikte materiaal bepaalde in hoge mate de vorm van de gotische profileringen. Weale verspreidde zijn ideeën ook via de in 1863 gestichte *Gilde van Sint-Thomas en Sint-Lucas*. Essentieel voor de theorievorming van de kerken in de kuststreek was ook kanunnik en professor in Leuven Edmond Reusens (1831-1903). Bij een studiereis van de *Gilde* naar de Westhoek mat hij deze kerken af aan materiaalgebruik en volumespel. Bij gebrek aan steengroeves werd in deze streek vooral in baksteen gebouwd. Karakteristiek was ook dat de zijbeuken bijna even breed waren als de middenbeuk. Voor dit kerktype stelde Reusens in 1890 het germanisme hallenkerk voor (5).

De rangschikking van kerktorens en kerken vanaf het einde van de 19de eeuw

De Koninklijke Commissie voor Monumenten (KCM), waarvoor James Weale sinds 1861 briefwisselend lid was, rangschikte vanaf het einde van de 19de eeuw een aantal van de door hem beschreven kerktorens en kerken. In een *1er relevé* van het *classement des églises monumentales*, gepubliceerd in het *Bulletin des Commissions Royales d'Art et d'Archéologie* (BCRAA) van 1892, was enkel de Diksmuidse Sint-Niklaaskerk opgenomen in de tweede klasse. Nadat een tweede en derde lijst van respectievelijk 1894 en 1897 geen bijkomende kerken uit de streek vermeldde, viel er in de vierde lijst van 1901 heel wat te noteren: de westtorens van Esen en Lampernisse en de alleenstaande toren van Oud-Stuivekenskerke werden gerangschikt in de tweede klasse, het kerkship van Lampernisse in de derde klasse (6).

Archiefbronnen verduidelijken de redenen tot deze rangschikking. In een brief van 29 december 1897 vroeg de West-Vlaamse gouverneur, ambtshalve voorzitter van de Provinciale Commissie voor Monumenten (PCM), aan de KCM of de toren van Lampernisse kon *être classé parmi les édifices monumentaux du culte*. *On me signale que cette tour, qui passe pour une des plus belles de la contrée, exige des réparations urgentes* (7). De KCM rangschikte de

toren in februari 1898 in de tweede klasse. In 1901 was ook het schip opgenomen in de derde klasse. Hiermee waren de oudste delen, het pseudo-basilicale gotische schip uit de 13de eeuw en de westtoren uit het einde van die eeuw beschermd.

De 'ontdekking' van de toren van Oud-Stuivekenskerke

Ook voor de toren van Oud-Stuivekenskerke bepleitten de PCM en de gouverneur in oktober 1897 de opname als monument. De Commissie rangschikte de laatgotische toren van 1572 in de tweede klasse, maar drong aan op onmiddellijke herstellingen voor dit *petit chef-d'oeuvre de notre art national* zoals hij reeds in een rapport van 1890 genoemd werd (8). Dat de hoge en rijzige toren met bakstenen spits alleen stond, was het gevolg van de verplaatsing van de kerk in 1870. Hierbij werd de oude kerk afgebroken, terwijl de toren ongemoeid werd gelaten, mogelijk omdat er tot het einde van de 19de eeuw begraven werd op het oude kerkhof.

De verplaatsing van de kerk en de toren die eenzaam achterbleef, vormen een bijzonder verhaal. In 1867 legde de gouverneur het project voor een nieuwe kerk en pastorie, dat een verplaatsing van de kerk en de sloop van de oude kerk impliceerde, voor aan de KCM (9). Op 29 mei 1867 won de commissie advies in bij briefwisselend lid kanunnik Ferdinand van de Putte uit Kortrijk: hij benoemde de kerk als een stijlloze en vervallen kapel, van slechts twee

eeuwen oud, en bepleitte vervolgens de kerkverplaatsing. Het oude dorp bestond slechts uit een handvol huizen rond het kerkje, aan een perifere doodlopende weg. De pastorie lag zelfs over de westgrens, in buurdorp Kaaskerke. Aan het andere uiteinde van Stuivekenskerke, op circa 2,5 kilometer van de oude kerk, was de bevolking van het gehucht *Tervaete*, bij de brug over de IJzer, sinds een aantal jaar sterk gegroeid. Het herstel van de oude kerk zou veel geld kosten *sans que les habitants trouveront le moindre soulagement au long [du] trajet qu'ils ont à faire pour assister aux exercices du culte*.

Burgemeester en herenboer Jean-Baptiste De Grave was bereid om een terrein in zijn eigendom op een kleine kilometer van *Tervaete* en geld voor de bouw van een nieuwe kerk te schenken. Door deze kerkverplaatsing telde Stuivekenskerke vanaf 1870 naast het oude dorpje, voortaan Oud-Stuivekens genoemd, en het meer bevolkte *Tervaete*, een derde, klein gehucht rond de nieuwe kerk, met name Nieuw-Stuivekens.

Rangschikking als voorwaarde voor restauratie

De hoger genoemde rangschikkingen maakten vanaf het einde van de 19de eeuw ingrijpende historiserende restauraties mogelijk, waarbij eerdere, dikwijls 18de-eeuwse verbouwingen ongedaan gemaakt werden. In een toespraak voor de commissievergadering in 1898 besteedde baron Jean-Baptiste Bethune ook enige aandacht aan de restauraties van de kerk in Lampernisse, *un des monuments les plus intéressants de Furnes-Ambacht*, en van de toren in Oud-Stuivekens, waaraan de commissie te veel archeologische waarde hechtte *pour consentir à sa disparition* (10).

Over de hoogdringendheid van de restauratie in Lampernisse getuigt een schamper weekbladverslag van 23 augustus 1894. Fietsend door het dorp constateerden de leden van een Ieperse Cycloclub dat de kerktoren nog rechtstond, ondanks de brede scheur *qui depuis des siècles la coupe de haut en bas* (11). Bij de restauratie van de kerk in 1898 door architect Jozef Vinck uit Veurne lag de nadruk op het gotisch herstel. Zo werd het hoogkoor, na de afbraak van het barokaltaar, opnieuw verlicht door spitsbogige glasramen. In 1914 was een nieuwe restauratie van het koor door architect Jozef Viérin uit Brugge gepland (12).

Nog in 1898 begon architect Thierry Nolf uit Torhout met de restauratie van de toren van Oud-Stuivekens. De wind had er vrij spel, van het venster boven het portaal naar de hoge boog aan de 'kerkzijde'. Ook de bakstenen spits en de hoek-torentjes getuigden van een verregaand verval (13). Een prentkaart van de gerestaureerde toren toont een vrijgemaakte omgeving: de bomen waren

De monumentale, alleenstaande toren in Oud-Stuivekenskerke na de restauratie, circa 1901. Door het vellen van bomen – de stammen lagen nog rond de toren – werd het monument visueel vrijgemaakt (verz. P. Vanneste, repro H. Denis)





Het kerkinterieur van Lampernisse in 1899 en 1910, vóór en na de restauratie. Het barokke altaar in het hoofdkoor werd afgebroken en de spitsboogvensters werden opnieuw opengemaakt (Provinciale Archiefdienst West-Vlaanderen en Stadsarchief Diksmuide)

gekap en ook het kerkhof was verplaatst naar de nieuwe kerk.

De laatgotische 16de-eeuwse kerk van Esen was mogelijk reeds in 1907 gerangschikt, gezien de restauratie vanaf dat jaar. Ze werd voor het eerst vermeld in de lijst in het BCRAA van 1914 onder de derde klasse. De westtoren dateerde van circa 1524, het transept en de zijbeuken van een kwarteeuw later. Na de eind 16de-eeuwse godsdiensttroebelen, werd de schade aan het begin van de 17de eeuw hersteld. Bij de restauratie in 1907-1913 versterkte architect Nolf het gotische uitzicht van de kerk, onder meer door de spitsboogvensters opnieuw in te vullen met monelen en maaswerk. In de 19de-eeuwse restauratievisie werd veel belang gehecht aan het 'vrijmaken van de grote monumenten'. In Oud-Stuivekenskerke kon dit principe gemakkelijk toegepast worden: zonder kerkhof en met een kwijnend gehucht herinnerde de toren in de poldervlakte aan een ooit bloeiend dorp. Bij de restauratie van de Esense kerk was deze vrijmaking niet mogelijk: in de historisch gegroeide dorpskern ontnamen de oude herberg *Het Gemeentehuis*, nabij het kerkhof, en de imposante vrijheidsboom, gedeeltelijk het zicht op de monumentale kerk (14).

De kerkjes van Sint-Jacobskapelle, Oostkerke en Sint-Joris-aan-de-IJzer

Het kerkje van Sint-Jacobskapelle kon schijnbaar niet op de aandacht van de Commissie rekenen. Dat de daklantaarn op de overgang tussen het schip en het eenbeukige koor minder imposant was dan de westtorens van Lampernisse of Esen, speelde daarbij mogelijk mee. Het kerkje onderging herstellingswerken in 1863 en 1871, maar aan de vooravond van de oorlog bewaarde het zijn organisch gegroeid karakter. De zijbeuken werden verlicht door getoogde vensters en het barokaltaar was tegen het gedichte koorvenster geplaatst. Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog schilderde de Kortrijkse kunstenaar Emmanuel Viérin het pittoreske Sint-Jacobskerkje. Zijn luministische schilderijen hadden voornamelijk het Kortrijkse als

onderwerp, maar ook enkele schilderijen van het stadje Diksmuide zijn bekend. Hoewel het schilderij van 1914 gemaakt is op een bewolkte dag, baadt het kerkje toch in een haast dramatisch licht. Het oog wordt getrokken op de westgevel met geopend portaal en forse steunberen. Tegen de aansluitende lage zijbeuken is links de calvarie opgesteld. Het pad naar het portaal is afgezoomd met hagen en hoge, kale bomen, waarvan de schaduw zich aftekent op de muren. In 1920 en 1923 herhaalde Viérin het thema van de vooroorlogse kerk, maar in een veel somberder stemming, mogelijk als reflectie op de oorlogsvernieling (15).

Over de bouwgeschiedenis van de vooroorlogse kerken van Oostkerke en Sint-Joris-aan-de-IJzer is weinig bekend. Toch kan in combinatie met iconografische bronnen volgende evolutie geschetst worden. In Oostkerke was de oude westtoren met stompe leien spits gedeeltelijk ingebouwd in het smalle schip, en verbreedde het bedehuis ter hoogte van het koor tot een tweebeukige hallenkerk. Tegen de koorsluiting van het vooruitspringende noordkoor was de sacristie aangebouwd en de vrijstaande westgevel bood plaats aan de calvarie. Mogelijk werd een oorspronkelijk éénbeukig kerkje

Esen vóór de kerkrestauratie in 1907-1913. In de historisch gegroeide dorpskern ontnam de oude herberg *Het Gemeentehuis*, palend aan het kerkhof, gedeeltelijk het gezicht op de monumentale kerk (prentkaart op infobord in kerk, foto O. Pauwels)



D. Hendrix, 293, Plantijnlei, Antwerpen



Het vooroorlogse kerkje van Sint-Jacobskapelle door Emmanuel Viérin, 1923, olieverf op doek
 (© Museum voor Schone Kunsten Kortrijk, foto O. Pauwels)

in de 16de of 17de eeuw uitgebreid met een noordelijk Onze-Lieve-Vrouwekoor. Ook de oude gotische kerk in Sint-Joris-aan-de-IJzer had een westtoren en een vergelijkbaar asymmetrisch grondplan (16).

Neogotische verbouwingen: de uitzondering op de regel

Herstelden de restauraties in Lamprennisse en Esen de kerken in hun 'middeleeuwse' gotische glorie, dan vormen de kerken van Sint-Joris-aan-de-IJzer en Kaaskerke goede voorbeelden van neogotische verbouwingen. Hersteld na een brand in 1762, kreeg de toren van Sint-Joris-aan-de-IJzer rond 1850 een neogotische klokkenverdieping en een nieuwe leien naald, afgeboord met spitse frontons. Kaaskerke vormt de uitzondering op de regel van behoud en herstel van oude kerken in deze regio. Na een brand in 1750 werd op de oude site immers een volledig nieuwe kerk gebouwd. In 1897 werd deze verbouwd tot een neogotische kruiskerk met achtzijdige toren.

De vernieling van dorpen en kerken tijdens de oorlog

De bewegingsoorlog liep na de Slag aan de IJzer van 18 oktober tot 10 november 1914 en de inname van Diksmuide vast in de met zeewater overstroomde IJzervlakte. De geallieerde, grotendeels door Belgische troepen bezette eerste verdediging-slijn volgde van noord naar zuid min of meer de berm van de spoorlijn Nieuwpoort-Diksmuide, tot iets ten noordwesten van de beruchte *Dodengang*

van Kaaskerke. De Duitse frontlijn tussen Nieuwpoort en Diksmuide volgde min of meer de rechteroever van de IJzer. Ten noorden van Diksmuide staken kleine eilandjes boven het water uit die door de beide partijen ingericht werden als voorpost of waarnemingspost. Vanaf de *Dodengang* lag enkel de IJzer tussen beide kampen in. Wat verder zuidwaarts bestond de Belgische eerste lijn uit de linker IJzeroever en vanaf het vroegere *Fort de Knocke* de westelijke oever van het kanaal Ieper-IJzer. In deze zone ten zuiden van Diksmuide zaten de Duitse troepen verschanst aan de overkant van de geïnundeerde IJzervlakte tussen Merkem en Woumen.

In de loop van de oorlog werd het verdedigingsnetwerk van de strijdende partijen verbeterd en uitgebreid. Rudimentaire, door middel van gangen aangeengraven schuilputten evolueerden tot sterk uitgebouwde loopgravenstelsels. Langzamerhand bleek ook dat één stelling onvoldoende was en dat de verdediging meer in de diepte, met opeenvolgende stellingen, moest uitgebouwd worden.

Zo werd het geallieerde hinterland tussen de IJzer en de Lovaart getransformeerd naar een dichte opeenvolging van verdedigingslijnen. Ruïnes van boerderijen, huizen of kerken werden in het verdedigingsnetwerk ingeschakeld en versterkt tot observatiepost of steunpunt. Naast houten infrastructuur werden talrijke bakstenen of betonnen militaire constructies, vaak als *abris* aangeduid, in of tussen deze verdedigingslijnen of versterkte sites opgetrokken, ten behoeve van infanterie, artillerie of genie.

Het lot van de kerken: van herstelbare schade tot verwoesting

Dat de architecturale evolutie van de IJzerkerken meerdere eeuwen in beslag nam en de verwoesting ervan vier luttele oorlogsjaren, klinkt als een cynische boutade. Foto's en prentkaarten zijn in beeldbanken en literatuur ruim voorhanden en vormen, in combinatie met enkele oorlogsdagboeken, bruikbare bronnen om de evolutie van de verwoesting van de kerken tijdens de Eerste Wereldoorlog te schetsen. Uiteraard is bronnenkritiek vereist: foto's, prentkaarten en tekeningen werden soms gemanipuleerd voor propaganda-doeleinden.

Oorlog betekende intense en langdurige artilleriebeschietingen van beide kanten. De intensiteit van de verwoesting, een puntsgewijze en herstelbare schade of een verwoesting tot op het maaiveld, is onder meer gerelateerd aan de afstand tot het front. In de frontzone was het bewust vernietigen van kerktorens en molens door eigen troepen gangbaar. Hun silhouetten in het vlakke polderlandschap vormden richtingsbakens voor vijandelijk geschut.

Bij terugtrekking wilden legers ook vermijden dat de vijand ze als observatiepost zou gebruiken. Toch dienden de restanten van kerktorens en hoge muren dikwijls als observatiepost voor de eigen troepen. De kerken van Kaaskerke en Stuivekenskerke, dorpen waarrond zwaar gevochten werd tijdens de Slag aan de IJzer, werden reeds op dat moment in brand gestoken door het Belgische leger. De pastoor van Kaaskerke situeerde in zijn verslag van juli 1919 het platbranden van de kerk – een mikpunt voor de vijand – een week na het begin van de slag. Hoewel hij in het naburige Lampernisse verbleef, verwittigden de Belgische en Franse militairen hem niet. Zij sloegen geen acht op de kostbare kerkmeubels en sleurden zelfs de in de kelders van de school verscholen ornamenten mee naar hun loopgraven (17). In Nieuw-Stuivekens vluchtte de pastoor net voordat Belgische officieren in de nacht van 22 oktober 1914 de kerk in brand staken.

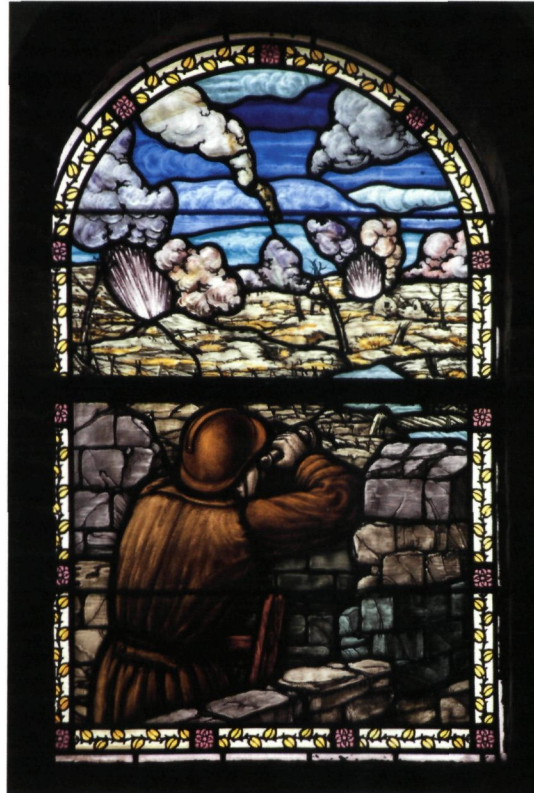
De observatieposten van Stuivekenskerke, Sint-Jacobskapelle en Oostkerke

Eind oktober 1914 werd de IJzervlakte onder water gezet. In dit niemandsland tussen de Belgische en de Duitse eerste linie werden door beide partijen observatieposten en voorposten ingericht, enkel bereikbaar via gevaarlijke loopbruggen. Het gehucht Oud-Stuivekens werd vanaf 3 november 1914 ingericht als voorpost, nadat een Belgische

De vernieling van de toren van Oud-Stuivekenskerke in 1914. De ruïne werd gebruikt als Belgische observatiepost (uit *Les Sites de Guerre*, 1924, p. 20, repro H. Denis)



verkenningpatrouille twee dagen eerder ontdekt had dat het gehucht door de Duitsers was verlaten. Artillerieofficier Edouard Lekeux – tegelijk franciscanernovice Martial – observeerde de vijandelijke stellingen vanaf december 1914 vanop een hoge ladder die hij tegen de eerder door granaten beschoten toren van Oud-Stuivekens plaatste. De illustraties in *Les Sites de Guerre – Campagne 1914-1918* tonen de toren in 1914 en 1917. Door de beschietingen tijdens de Slag aan de IJzer was de toren in november 1914 al zwaar beschadigd:

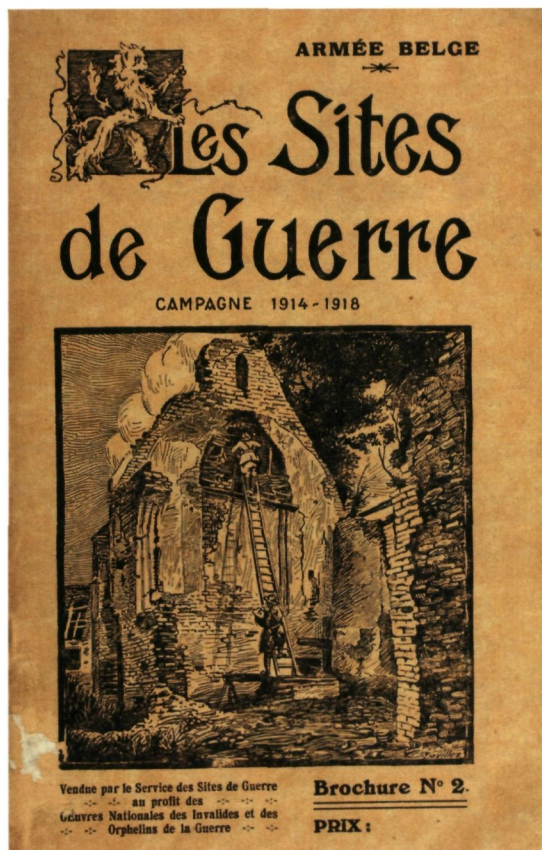


Artillerieofficier Martial Lekeux op een glasraam in de herdenkingskapel Onze-Lieve-Vrouw der Zege in Oud-Stuivekenskerke, waar hij vanop een ladder in de halfvernieelde toren met een verrekijker speurt over het niemandsland (foto O. Pauwels)

De torenruïne op het Onze-Lieve-Vrouwehoekje in Oud-Stuivekenskerke is één van de weinige sites die effectief bewaard werden als *Site de guerre* (foto K. Himpe)



Observatieladder tegen de koormuur in Sint-Jacobskapelle. De tekening, gesignd Devillez, siert de omslag van de tweede editie van *Les Sites de Guerre* (uit *Les Sites de Guerre*, 1924, repro H. Denis)



De kerkruike van Sint-Jacobskapelle met de geknakte bomen. Op de hoge boom links bemerkt men een observatieladder (prentkaart Nels, Provinciale Bibliotheek Tolhuis, Brugge)



drie bakstenen hoektorentjes en de spits waren volledig verdwenen. Uit de afgekalfde muren puilden steenhopen. De foto van 1917 toont de betonnen mitrailleurspost die in 1916 door de Belgische genie tussen de resten van de verder verwoeste kerktoren gebouwd was (18).

Sint-Jacobskapelle, op amper één kilometer van de frontlinie, vormde een knooppunt van loopgraven, versterkingen en schuilplaatsen en werd dan ook regelmatig door Duitse artillerie bestookt. Na beschietingen begin december 1914 bleven van het kerkje de puntgevels van westportaal en oostkoor, en de scheibogen overeind. Het Belgische leger versterkte de ruïne en richtte ze in als



Vijf militairen en één burger poseren voor de ruïnes van de kerk van Oostkerke. Het houweel en het puin in de kruiwagens wijst op hun opruimwerk van de site. Met het puin werden vermoedelijk de frontwegen en loopgraven versterkt

(verz. P. Vanneste, repro H. Denis)

observatiepost. Alhoewel de ruïne in 1924 – de site was toen al opgeruimd – niet meer opgenomen werd in de *liste officielle des sites de guerre conservés* in *Les Sites*, plaatste deze editie een tekening van de ruïne met observatiepost op de omslag: vanop een hoge ladder tegen de koormuur tuurt een soldaat door een kijkgat en geeft zijn observaties door aan een makker aan de voet van de ladder. Een foto van augustus 1917 toont dat ook in één van de linden op het kerkhof een ladder gemonteerd was (19). Ook de kerktoren van Oostkerke, twee kilometer ten westen van de frontlinie, was het mikpunt van zware beschietingen. Een lange ladder op een foto van 9 juli 1915 bewijst het gebruik van de zwaar beschadigde toren voor observatie. De verwoesting van 1915 was nog maar een beginpunt: maximaal twee jaar later toont een prentkaart met opschrift *Guerre 1914-1917* dat de ruïne van de kerk ondertussen gereduceerd was tot enkele stompjes en een puinhoop. Voor de ruïne poseren vijf militairen en één burger. Het houweel dat één van hen vasthoudt en het puin in de kruiwagens laat zien dat zij de site verder opruimden. Vermoedelijk diende het puin om frontwegen en loopgraven te versterken (20).

Lampernisse: "deze schoone toren moest door Belgische handen neergeveld worden"

Vanuit Oostkerke lag Lampernisse drie kilometer naar het zuidwesten, op vijf kilometer van de frontlinie. Tijdens de Slag aan de IJzer werd de kerk ingericht als hospitaal. In de nacht van 1 december 1914 waren er enkele honderden Franse Alpenjagers en een paar Belgische militairen ondergebracht. Rond 10 uur 's avonds trof een zware Duitse obus de kerk. Het projectiel ontplofte tegen de toren waardoor een deel van het zware dakgebinte van de kerk instortte en een pilaar met zich meesleepte. Er vielen 45 doden en 120 zwaargewonden (21). Na Duitse beschietingen van de kerk op 18 augustus 1915 verbood het Belgische leger alle bluswerken.

Aalmoezenier-brancardier Jozef Van Herck schreef in zijn *Memorieboekje 1915* dat de kerk in september zowat elke dag beschoten werd. In deze periode hielp hij kunstvoorwerpen uit de kerk en de pastorie op een kar laden, waarna ze naar de kapel van het hospitaal l' *Océan* in De Panne geëvacueerd werden (22). Op 8 november 1915 werd de nog opstaande massieve kerktoren door de Belgische genie opgeblazen. Kunstkenner Van Herck vond deze actie schrijnend en overbodig: de legertop stond "naar 't schijnt op voorbehouden plaatsen om 't spektakel bij te wonen. Nog geen vijf minuten was de toren ineengezakt, of er kwamen eenige obussen op de Kerk en het dorp. Het was al drie weken geleden dat ze nog gebombardeerd geweest hadden. En zeggen dat deze schoone toren, wiens logge massa aan zoveele bombardementen had weerstaan, door Belgische handen moest neergeveld worden". Van Herck zag ook hoe 'Canadezen' of wellicht Britse vrijwilligers de laatste ruïnes afbraken. Op zijn vraag om *ten minste een romaansch kapiteel te sparen*, antwoordde de sergeant: "It will be very difficult, because that blue stone is very nice for making up roads!" (23).

Het Drama van Esen

Wanneer het Duitse leger op 20 oktober 1914 de IJzer wilde oversteken, stootte het op onverwachte tegenstand vóór Diksmuide. De zware verliezen voor deze stad vormden een katalysator voor Duitse gewelddaden in het na weinig verzet ingenomen Esen. Bij de beschietingen van het dorp zochten een honderdtal Esenaars hun toevlucht in de kelders van brouwerij Constenoble. Door de militairen op de binnenkoer samengedreven, werd hen verweten dat ze op de Duitsers hadden geschoten. Later die dag werd een brouwerszoon neergeschoten, onder

dezelfde beschuldiging. Hierop werd zijn onschuld uitgeroepen: alle wapens waren verzameld bij de burgemeester! Dat de wapens daar inderdaad werden aangetroffen, vormde voor de Duitsers de aanleiding om de kerk, de pastorie, het station, een herberg en enkele huizen in de as te leggen. Een twintigtal in de kelders opgesloten mannen werd die avond door woeste militairen naar het brandende dorp gedreven. Het relaas van meester Cyriel Lemahieu is huiveringwekkend: "Onze mooie, pas gans herstelde gotische kerk en al de woonhuizen zo aan totale verwoesting ten prooi gegeven. ... Zouden wij in de brandende kerk gejaagd worden? De Duitsers ... schenen vermaak te nemen in dit alles en ook onze angst en lijden. 'Alle franc-tireurs, morgen erschossen werden' was het doodvonnis dat er vele soldaten in ons aangezicht kwamen uitschreeuwen". Vervolgens moesten ze de nacht doorbrengen in een herberg



De verwoesting van de Sint-Pieterskerk in Esen na de Duitse beschietingen vanaf de *Flandern I-stelling* in de eerste weken van oktober 1918
(foto Mission Dhucque, Onroerend Erfgoed)



Das zerstörte Dorf Esen in Flandern.

Op 20 oktober 1914 stak het Duitse leger als wraakactie tegen de Esense bevolking onder meer de kerk en het station in brand (verz. P. Vanneste, repro H. Denis)

vol dronken soldaten. De volgende morgen werden de mannen in het dorp opnieuw met de dood bedreigd. Deze gijzeling liep op een sissers af toen de Belgische artillerie Esen begon te beschieten, en de officier twee mannen opeiste om zwaargewonde soldaten naar het lazaret in Torhout te begeleiden.

Een andere Duitse gewelddaad was de beschieting op 22 oktober van onschuldige dorpingen, met elf slachtoffers tot gevolg. Vanaf 24 oktober werd de bevolking drie weken lang in onmenselijke omstandigheden in de brouwerij opgesloten. Na de val van Diksmuide moesten de circa 500 gevangenen op 15 november te voet naar buurdorp Zarren trekken, van waaruit ze in beestenwagens vervoerd werden naar Torhout of Brugge. Op het kerkhof herinneren graven met opschrift “*door de vijand laffelijk doodgeschoten*” nog aan de 49 burgers die einde 1914 door de Duitsers neergeschoten werden of stierven van ontbering (24).

De opschriften van een aantal Duitse prentkaarten leggen de oorzaak van de vernietiging van het dorp valselijk bij de vijandelijke artillerie. Deze fotografische bronnen tonen ook aan dat de kerk en de toren bij de brand van oktober 1914 niet onherstelbaar beschadigd waren: de meeste muren en zuilen stonden immers nog recht (25). Na de Duitse terugtrekking van het IJzerfront – Esen werd bevrijd op 29 september 1918 – moest het ergste nog komen: Duitse artilleriebeschietingen vanaf de meer oostelijk gelegen *Flandern I-stellung*, die pas op 14 oktober heroverd werd door de geallieerden. De schade aan de kerk in deze twee helse weken was enorm: de toren werd herleid tot wat stompen met uitpuilende puinhopen, en ook de kerkmuren waren geteisterd door bominslagen. Het is net deze laatste fase van de vernieling die in de herbouwde Sint-Pieterskerk van Esen als achtergrond dient voor een calvarieglasraam met engel die zich ontfermt over een gewonde Belgische soldaat.

De frontstreek: “ene uitgestrekte verwarde woestijn”

Het apocalyptische landschap werd treffend samengevat in de publicatie *Nieuw-Vlaanderen* van 1923. Ingenieur L. Boereboom van het Ministerie van Landbouw rekende uit dat één derde van West-Vlaanderen was “*herschapen in eene uitgestrekte verwarde woestijn, waar alle spoor van leven verdwenen was*”. Volgens stedenbouwkundige Raphaël Verwilghen, bestuurder bij de Dienst der Verwoeste Gewesten (DVG), dook in de chaos her en der *een stuk van een toren en hoopen steengruis* op. “*Waar zijn de slanke torens, de nijverige steden, de kleurige dorpen, de weelderige landouwen*” (26)?

Al vanaf het oprukken van de geallieerde troepen op 28 september 1918 trokken enkelingen er op uit om een beeld te krijgen van hun vroegere dorp en huis. Hoopten sommigen nog dat de verwoesting zou meevallen, dan deden teruggekeerde verkenners deze hoop teniet. Eén van de vele bitter gestemde dagboeken was dat van de Esense schoolmeester Cyriel Lemahieu, die als balling naar Lichtervelde was gevlucht. Hij en zijn vader stapten eind oktober 1918 naar Esen: “*Alles scheen ons zo vreemd en zo dichtbij. Van mijn huis stond nog een halve gevel waartegen een versterkte schuilplaats gebouwd was... Heel de dorpsplaats was een puin hoop, waaruit een stuk van de grijze toren 10 à 15 meter uitstak. Het scheen ons grijnzend uit te dagen met de vraag: wat komen jullie hier doen? Ieder leven scheen hier geweken. De wegen waren meestal in modderpoelen herschapen, de steenwegen in vele plaatsen opgeblazen*”. Na een al even ontmoedigende wandeling naar Diksmuide was de dagboekschrijver ervan overtuigd dat zijn ballingschap zou verder duren.

Glasraam in de kerk van Esen, opgedragen aan de burgerlijke en militaire oorlogsslachtoffers. Het oorlogsleed wordt verheven tot een religieuze dimensie: een engel ontfermt zich over een gewonde Belgische soldaat. De kerkruiene domineert het landschap op de achtergrond (foto O. Pauwels)



Toch kwamen de eerste inwoners zich reeds in het voorjaar van 1919 terug in de frontstreek vestigen. Een avontuurlijke instelling was daarbij geen overbodige luxe: de keuze was beperkt tussen een verwoest huis of een in elkaar getimmerde barak. Terwijl sommige vluchtelingen er voor kozen om in Frankrijk te blijven, bouwden ook andere Vlamingen of oosterlingen een nieuw leven op in de frontstreek. Dat er tegen de zomer van 1919 weinig vooruitgang was geboekt op het terrein in Esen, mag blijken uit het verslag van de eerste naoorlogse gemeenteraad van 7 juli 1919: “algemene verwoesting, vernietiging van 485 gemeentegebouwen, hofsteden, fabrieken, nijverheden, burgerswoningen en werkmanswoningen; 2/3 van het land omgekeerd, doorzaaid met obusputten”. Maar zonder inkomsten kon de gemeente geen hulp bieden aan de weerkerende bevolking (27).

De wederopbouw benadrukt de oude architecturale identiteit

De ruime bekendheid van de wederopbouw van kerk en pastorie in Zonnebeke, waarbij architect Huib Hoste baksteenbouw combineerde met een modernistisch grondplan en vormgeving, mag niet verhullen dat de regionalistisch geïnspireerde en historiserende wederopbouw van dorpen en steden de bovenhand haalde, niet alleen in de West-Vlaamse frontstreek, maar in heel Vlaanderen. De wederopbouwarchitectuur wilde na de verwoesting van de oorlog in de eerste plaats de band met het verleden herstellen.

De Dienst der Verwoeste Gewesten leidt het orkest

De overheid beschouwde de wederopbouw van de verwoeste Westhoek als een nationale aangelegenheid. Om de enorme bouwactiviteit in goede banen te leiden maakte de wet van 8 april 1919 de adoptie van gemeentes mogelijk. Deze dienst bracht de geadopteerde gemeentes samen in gewesten onder leiding van een Koninklijk Hoogcommissaris en een Toegevoegd Koninklijk Hoogcommissaris. Voor de Noorderstreek van West-Vlaanderen waren dat de juristen Eugène De Groote en Daniël de Haene. In ruil voor afstand van bevoegdheden aan het Koninklijk Hoogcommissariaat ontving de gemeente financiële steun voor het herstel van het openbaar domein en de gemeente-eigendommen. De gemeentelijke inrichtings- en rooilijnplannen, opgelegd door de adoptiewet, en de ontwerpen van de openbare gebouwen werden opgemaakt door een in de gemeente aangesteld architect. Het Hoogcommissariaat hield bij zijn beslissingen rekening met het advies van de provinciaal architect voor openbare gebouwen, en van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen bij monumenten en kerken (28). Het feit dat de

beeldbepalende gebouwen ontworpen zijn door één gemeentelijk architect, versterkt de architecturale homogeniteit van de dorpskernen. Zo ontwierp architect Camille Van Elslande uit Veurne in Sint-Jacobskapelle de drie-eenheid kerk, pastorie en school. In Sint-Joris-aan-de-IJzer mocht architect Georges Hendrickx uit Brussel ook nog een gemeentehuis bouwen. In Esen werden pastorie en kerk herbouwd door Thierry Nolf. Soms kregen deze architecten bijkomende opdrachten van private eigenaars.

Het advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen

Het advies van de Commissie was beslissend voor de wederopbouw van de kerken. In principe volgde dit advies het rapport van de briefwisselende leden, in deze regio architect Jozef Viérin en kanunnik Adolf Duclos uit Brugge. Bij elke adviesvraag voor een te herbouwen kerk stelden zij een kunst-historische evaluatie van de vooroorlogse kerk op. In de ogen van Viérin en Duclos bezaten enkel oude kerken in regionale gotiek architecturale waarde. In het geval van een oude kerk, zoals onder meer in Lampernisse en Sint-Jacobskapelle, pleitte de KCML voor een historiserende reconstructie. Bij de reconstructie van oude en soms ook gerangschikte kerken werden zoveel mogelijk vooroorlogse muurresten geïntegreerd en bakstenen of andere materialen uit de puinen hergebruikt. Als de vernietigde kerk uit de 19de eeuw dateerde en voor de leden dus geen architecturaal belang had, dan stuurde het advies aan op een kerk geïnspireerd op de regionale architectuurtraditie.

Bouwen op een nieuwe plek

In drie dorpen werd niet in situ, maar op een nieuwe site heropgebouwd. De kerkhoven bleven evenwel bewaard op de oude kerksites. Voor Kaaskerke en Sint-Joris-aan-de-IJzer sprak de KCML zich ongunstig uit over de vooroorlogse kerk, terwijl bij Oostkerke elke verwijzing hiernaar ontbrak (29). Deze dorpen behoorden gezien hun ligging nabij de frontlinie tot de zwaarst verwoeste dorpen in de IJzervlakte. In *Une visite à l'Yser* beschreef een journalist, kort na de wapenstilstand, hoe de verwoestingen van west naar oost enorm toenamen naarmate de dorpen dichterbij de frontlinie bij Diksmuide: “*La commune de Alveringen (sic) n'a pas souffert. Mais une fois à Lampernisse nous apercevons les premières destructions (...) Oostkerke est un amas de pierres pulvérisées.*” Kaaskerke, verder naar het oosten op de spoorlijn Diksmuide-Nieuwpoort, was veranderd *en quelques abris belges aménagés dans les caves des maisons détruites* (30). De bijna volledige verwoesting en de tussen de huizen gebouwde betonnen *abris* of bunkers, openden de weg voor de wederopbouw op een

nieuwe locatie. Daarnaast speelden bij deze dorpsverplaatsingen planologische en puur menselijke factoren een belangrijke rol. Zo werden in Kaaskerke twee onbewaakte spooroverwegen naar het dorp vermeden. In Oostkerke wilde de burgemeester snel herbouwen, zonder te wachten op de opruiming van ruïnes of rekening te houden met oude rooilijnen.

Oostkerke: "de kerk met den ingang naar de dorpsplaats keren"

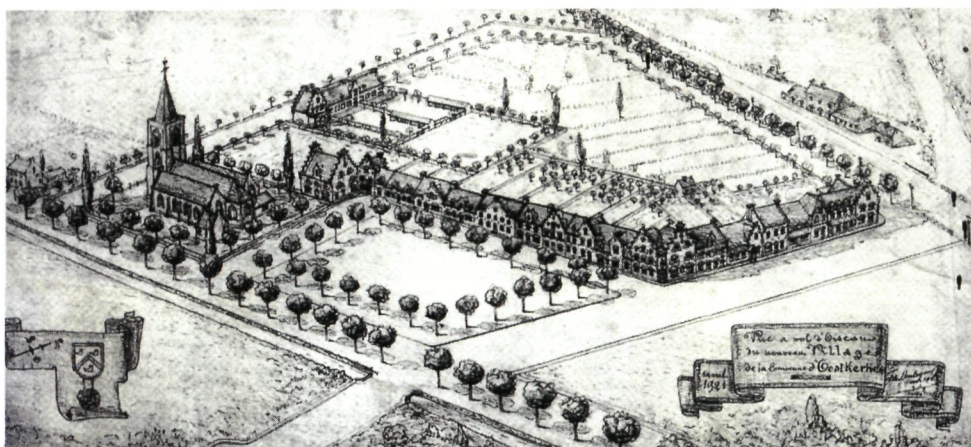
In Oostkerke riep Medard Duchatelez, herenboer en burgemeester sinds 1912, reeds op 15 april 1919 de eerste gemeenteraad samen met drie teruggekeerde leden. In 1920 slaagde hij erin om zowel koning Albert als wederopbouwminister Henri Jaspar uit te nodigen in het verwoeste Oostkerke. Aan Jaspar werd gevraagd om het dorp te mogen verplaatsen naar landbouwgronden bij het station (31). De bewaarde briefwisseling werpt een licht op de ambtelijke voorbereidingen van dit voorstel. Op 5 maart 1920 meldde gemeentelijk architect Fernand de Montigny aan toegevoegd commissaris de Haene dat het *plan général d'aménagement et d'alignement* bijna af was, nadat hij een week eerder met de burgemeester ter plaatse was geweest. Na goedkeuring van het *plan d'aménagement* door een interministeriële raad, moest de Montigny de opmerkingen van het landbouwministerie verwerken en dit plan laten goedkeuren door het gemeentebestuur. Het wijzigingsplan, op 21 september 1920 opgemaakt door de Montigny, vormde vermoedelijk de opvolger van het niet bewaarde eerste aanlegplan. Dit plan gaf, zij het schetsmatig, naast de grote trapeziumvormige *Place (du) Marché* als kern van het nieuwe dorp, ook reeds de inplanting en plattegrond van de voornaamste gebouwen aan. Dat de georiënteerde kruiskerk (een eerste, niet gerealiseerd ontwerp) en de aansluitende pastorie een aparte religieuze entiteit vormden aan de Grintweg, impliceerde dat het oostkoor of achterzijde van de kerk naar het plein gericht was. De school was daarentegen wel

aan het plein gelegen. In november 1920 maakte landmeter Gabriel De Rive uit Brussel een wegenisplan op om de toegang tot het nieuwe dorp te vergemakkelijken. Dit plan waagde zich niet aan de concrete inplanting van kerk, pastorie of school, en duidde de resten van het oude dorp aan als *ruines commémoratives*.

In december 1920 werd het terrein voor het nieuwe dorp aangekocht. De gemeenteraad van 23 december keurde niet alleen de koopakte voor de vette weiden goed, maar vroeg ook een toelage van 50.000 frank aan de DVG, die door minister Jaspar was beloofd bij zijn bezoek aan Oostkerke. Het verslag van de gemeenteraadszitting motiveerde dat "onze dorpsplaats gansch en geheel door de verbondene legers tot (...) verdedigingsmaatregelen is aangelegd geworden en tevens door het vijandelijk geschut omwoeld is geweest, dat van een anderen kant het schromelijk veel geld zou kosten om die talrijke verdedigingsmiddelen weg te ruimen en de gronden weer effen te maken. Dat het in dien staat van zaken voordeelijker zoude zijn de dorpsplaats met kerk, pastory, school enz. op een andere plaats aan te leggen" (32).

Een belangrijke stap in de vormgeving van het nieuwe dorp was de aanlegtekening in vogelperspectief, in april 1921 opgemaakt door de Montigny (33). De pastorie werd nu ten noordoosten van het kerkkoor ingeplant, waardoor ze naar het plein gericht was. Door de vooruitspringende rooilijn was de pastorie in één zichtas opgenomen met de aansluitende lage huizenrij.

Vue à vol d'oiseau du nouveau village de la commune d'Oostkerke door architect Fernand de Montigny in 1921. De traditionele trap- en tuitgevels benaderen reeds de vanaf 1921-1922 gerealiseerde historiserende pleinwanden. De driebeukige hallenkerk met vooruitspringende toren zal 180° gedraaid worden, met de toren naar het plein (uit het *Liber memorialis* van de parochie, VINDEVOGEL P., p. 120-121)



De gedenkkapel voor de militaire en burgerlijke slachtoffers van WO1 kreeg een uitgekende inplanting op de afgeschuinde hoek van het nieuwe Sint-Veerleplein (foto K. Himpe)





De perspectieftekening benaderde reeds op een aantal vlakken de vanaf 1921 en vooral 1922 gerealiseerde historiserende wederopbouw: een innoverend stedenbouwkundig concept met aaneengesloten bebouwing rondom een beboomd plein werd gecombineerd met de traditionele trap- en tuitgevels van pastorie en huizen.

Naast het feit dat de hoek van het plein nog niet ingevuld was met de kapel voor de militaire en burgerlijke slachtoffers, betrof het grootste verschil de oriëntatie van de kerk: de tekening toont reeds de in 1922-1923 gebouwde driebeukige hallenkerk, gelegen in een plantsoen, maar de vooruitspringende toren, gelijkend op de oude toren, was nog naar het westen, en dus weg van het plein gericht.

Een brief van 1 maart 1921 aan commissaris De Groote toont de grote betrokkenheid van pastoor Gustaaf Vanderstraete bij het tweede kerkontwerp, zoals dit een maand later gevisualiseerd werd in de perspectieftekening. Hij liet uitschijnen dat het ontwerp van de kerk aanvankelijk een moeizaam

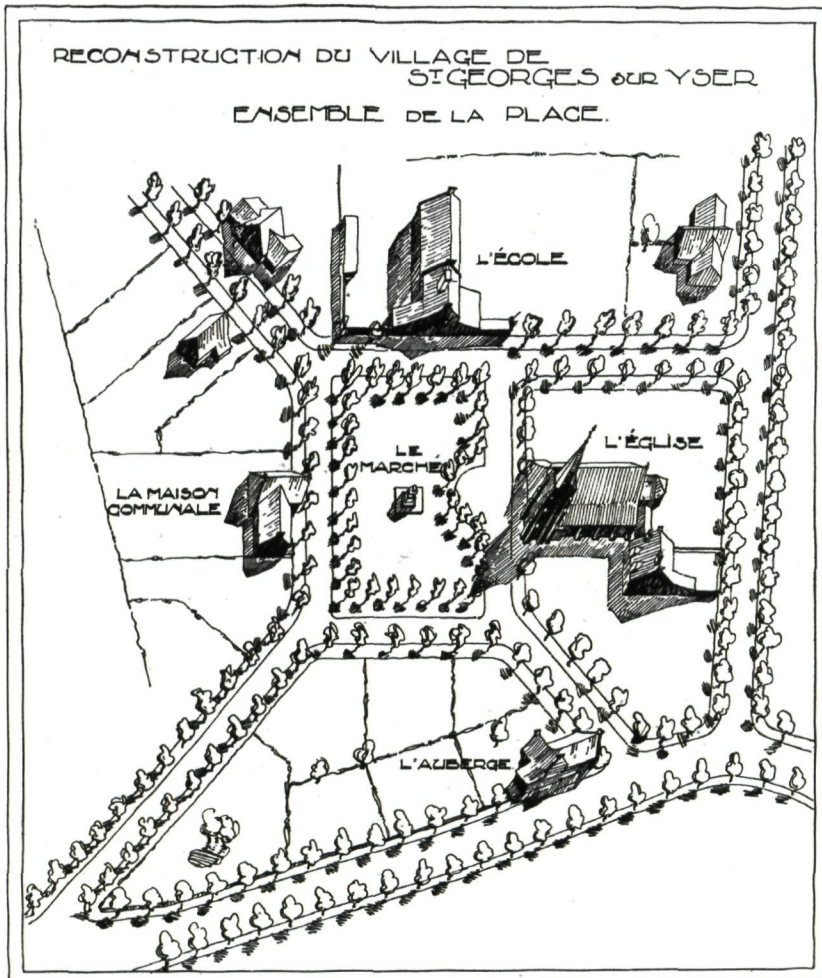
verloop had gekend, dat vermoedelijk samenviel met het eerste ontwerp. Maar nu werkte architect de Montigny, onder begeleiding van architect Viérin, iets uit "*dat aller voldoening zal geven. 't Is oud kerkje gansch voltooid dat men zal trachten weer te geven. 't Oud kerkje bestond uit eene kleine zijbeuk en eene middenbeuk, – de twee[de] zijbeuk was er van af gedaan geweest in de loop der tijden*". De stilistische keuze voor een traditionele hallenkerk wordt gemotiveerd als het *in zijn geheel hervinnen* van een ooit bestaande kerk in Oostkerke. Klinkt deze referentie aan een in de loop der tijden verkleinde kerk, bouwhistorisch ongeloofwaardig, dan versterkte de pastoor zijn pleidooi om de kerk groter te herbouwen dan voor de oorlog door te wijzen op *de merklijken aangroei* waarvoor Oostkerke vatbaar was. In 1914 waren er 300 parochianen, maar ook mensen uit Lampernisse, Kaaskerke en Pervijze woonden de mis bij in Oostkerke. De pastoor telde 's zondags reeds 240 tot 250 mensen in de kerkbarak. Er zou in toekomst graag gewoond worden in Oostkerke, "*dus wij mogen onze kerk en scholen met dat vooruitzicht bouwen*". Volgens cijfers in de

Het Sint-Veerleplein in Oostkerke naar ontwerp van de Antwerpse architect Fernand de Montigny. Een zichtas loopt van de negen lage woningen en de vooruitspringende, hogere pastorie naar de kerk met beeldbepalende toren, en wordt nog versterkt door de parallelle lindenrijen (foto K. Himpe)

Gazet van Poperinghe was het dorpsherstel in Oostkerke in de zomer van 1922 duidelijk veel verder gevorderd dan in het naburige, voor de oorlog dubbel zo volkrijke Kaaskerke. Ongeveer 90 procent van de circa 300 Oostkerkenaars waren teruggekeerd, terwijl de bevolking van Kaaskerke op dat ogenblik slechts 50 procent van het vooroorlogse peil bedroeg. Ook de bouw van voorlopige en definitieve woningen schoot er veel beter op (34).

Het rapport van briefwisselend lid Viérin over het nieuwe ontwerp leidde tot een gunstig KCML-advies op 21 juli 1921. Ook de DVG, die er er bij andere kerken nauwlettend over waakte dat de wederopbouw niet duurder uitviel dan de geschatte waarde van 1914, had geen bezwaren tegen het vergroten van de kerk. Het oriëntatievraagstuk zorgde er evenwel voor dat de eerstesteenlegging nog meer dan een jaar op zich liet wachten. Hierdoor kon de kerk geen gelijke pas houden met de wederopbouw van de gemeente, die zoals de pastoor én de burgemeester in hun brief van 13 maart 1922 stelden "door de gezamenlijke pogingen van de besturen en de particulieren bijna geheel hersteld" was. Met hun schrijven hielden zij bij de Koninklijk Hoogcommissaris een pleidooi om de toren naar het plein te draaien: "Volgens de aange-

Perspectieftekening van Sint-Joris-aan-de-IJzer. Het gemeentehuis, de school en de kerk met pastorie werden vrijstaand geprojecteerd rondom een beboomd plein (uit LACOSTE H., *La Reconstruction du village de Saint-Georges-sur-Yser*, in *l'Emulation*, 1926, p. 57)



legde plans van 't nieuw dorp zou de kerk om wel te zijn moeten met den ingang naar de dorpsplaats gekeerd zijn", dit om esthetische redenen en 't gemak van er naar toe te gaan. Dat de kerk dan niet meer georiënteerd zou zijn volgens de traditionele kerkenbouw was niet onoverkomelijk (35).

De toelating om de nieuwe Sint-Veerlekerk met een oosttoren naar het gelijknamige plein te richten, maakte de weg vrij voor de openbare aanbesteding op 12 mei 1922. Een maand na de start van de werf midden augustus, maakten de graafwerken voor de funderingen de slechte grondkwaliteit duidelijk. Architect de Montigny durfde niet te starten met de metselwerken, waarop aannemer Liebaert om rap vooruit te gaan in september 1922 voorstelde om "de kerk afzonderlijk van den toren te bouwen, zoals ik ten andere overal doe waar ik nieuwe kerken in aanbouw heb; op deze manier zou enkel de toren alleen zinken". Uit sonderingen bleek inderdaad dat de grond waarop de toren moest gebouwd worden, erg slecht was. Het ontwerp der toevoegelijke grondvestingen voor de toren, eind november of begin december opgemaakt door de DVG, voorzag in betonnen palen van meer dan vijf meter lang (36).

Het mag een huzarenstukje heten dat de kerk gebouwd werd in een tijdsspanne van ongeveer één jaar: op kermisvrijdag 17 september 1923 wijdde de deken de kerk in. Op nieuwjaarsdag 1924, de dag van de officiële voltooiing van de werken, hoopte de pastoor in zijn aanbevelingsboek der Goddelijke diensten voor het kerkmeubilair geld te vinden op schaafergoeding of de Rechtbank voor Oorlogsschade. Verder beschouwde hij de inrichting van de kapel voor de militaire en burgerlijke slachtoffers als de topprioriteit voor 1924. Vanderstraete had daar reeds een welomlijnde idee over: "O.L.V. van de IJzer boven de deur, twee portretten der soldaten en burger slachtoffers. Twee schilderijen al weerskanten, 't oud dorp voorstellende zoo't was in 1914 en het verwoest van na den oorlog" (37).

Sint-Joris-aan-de-IJzer: de tuinwijkgedachte geprojecteerd op het nieuwe dorpsplein

Net zoals in Oostkerke ging de wederopbouw van Sint-Joris-aan-de-IJzer, waarbij de inplanting van de dorpskern opschoof richting Nieuwpoort, gepaard met een innoverende aanleg rondom een nieuw plein. Architect Henri Lacoste was in het nationale vaktijdschrift *l'Emulation*, organe de la société centrale d'architecture de Belgique van april 1926 lovend over het project van zijn Brusselse collega Georges Hendrickx (38). Dat gemeentelijk architect Hendrickx naast de openbare gebouwen slechts enkele private woningen kon ontwerpen, wistte Lacoste aan het feit dat de DVG er niet in slaagde het privé-initiatief aan te sturen: "La plupart des

maisons de paysans furent reconstruites plus mal qu'avant la guerre (...) par des maçons ignorants".

In een perspectieftekening, afgedrukt in *l'Emulation*, projecteerde Hendrickx de tuinstreek-gedachte op het nieuwe plein. Gemeentehuis, school en kerk met pastorie waren van west naar oost vrijstaand opgesteld rondom een beboomd plein, van waaruit diagonale dreven het dorp in kwadranten opdeelden. De zuidzijde was bedoeld voor huizen die het plein zouden afschermen van de grote weg. In 1926 was dit *décor de la place* nog niet gerealiseerd, volgens Lacoste omdat de dorpelingen de nieuwe locatie niet genegen waren en hun woningen herbouwden op de oude ruïnes, uit wantrouwen voor het nieuwe of uit verknochtheid aan hun oude lapje grond. Ook het plan om op het plein herdenkingswilgen te planten rond een *puits public orné d'une inscription commémorative de la guerre* mislukte, volgens Lacoste omdat in ons land iedereen zijn zegje deed over architectuur.

Hendrickx' pleidooi om de kerk, de pastorie en de school in één keer aan te besteden, viel bij de DVG in dovemansoren. De kerk met pastorie werd op 25 oktober 1922 toegekend aan de West-Vlaamse Wederopbouwmaatschappij, de school half november aan een klein bedrijf. De wederopbouw van de kerk duurde meer dan twee jaar, tot begin 1925 (39). In *l'Emulation* schreef Lacoste de kerk in gele kuststeen een monumentale uitstraling toe. Lacoste's kritiek betrof vooral de bruuske overgang tussen de vierkante toren en de achthoekige leien spits. De sneer over een overdreven afstemming op de regionale traditie verwees mogelijk naar het



KCML-advies. Briefwisselend lid Viérin had zich in februari 1921 immers erg afwijzend uitgelaten over Hendrickx' voorontwerp. Het voorstel om de neogotische toren, *moderne et d'un style tout à fait étranger à la contrée*, identiek te herbouwen vond bij Viérin geen genade. Het te herwerken ontwerp voor toren én kerk diende juist inspiratie te zoeken bij de regionale architectuur. Omdat het maar een kleine parochie was, stuurde Viérin aan op een kerk met slechts één zijbeuk, wat resulteerde in een asymmetrisch plan. Over één zaak waren Viérins rapport en het artikel in *l'Emulation* het eens: het idee om kerk en pastorie te verbinden via de sacristie was uitstekend. Deze samenhang ging in het laatste kwart van de 20ste eeuw spijtig genoeg verloren het slopen van de pastorie (40).

De asymmetrische inplanting van de toren maakt van de hoofdbeuk de visuele evenknie van de toren. Het grondplan is, door de functie van de ruimte onder het doksaal en de zijbeuk als wandelgang, volledig gericht op de liturgie in het koor. Net dit aspect maakt van de Sint-Joriskerk misschien wel de modernste van de IJzerkerken.

Kaaskerke, het derde nieuwe dorp: "Il ne restera bientôt plus rien de mon projet!"

Net zoals in Oostkerke en Sint-Joris-aan-de-IJzer werd de Sint-Bartholomeuskerk van Kaaskerke op een nieuwe plek herbouwd. In de ogen van briefwisselend lid Jozef Viérin was het uitgangspunt in Kaaskerke hetzelfde als in Sint-Joris-aan-de-IJzer: een architecturaal oninteressante vooroorlogse kerk. Anders dan bij de Sint-Joriskerk was Viérins KCML-rapport van september 1921 over de wederopbouw van de kerk in Kaaskerke echter kort en gunstig: de Sint-Bartholomeuskerk was door architect René Buyck uit Brugge ontworpen in de stijl van de streek. De blauwdruk voorzag een kruisvormig grondplan met westtoren en een koor met rechte sluiting. De gotische toren zou bekroond worden met een bakstenen spits en dito hoektorentjes.

Dat dit wederopbouwproject moeizaam verliep, mag blijken uit een brief van 1 augustus 1922 waarin Buyck zich bij een gewaardeerde collega beklagde over de bemoeienissen van commissaris de Haene. Deze gaf architect Charles Schaessens van de DVG opdracht voor een schetsmatige inkrimping van het project. Buyck vreesde het ergste: *"Il ne restera bientôt plus rien de mon projet! On massacre tous projets ici!"* (41). De gereduceerde plannen werden op 5 maart 1923 goedgekeurd door de Waarnemend Koninklijk Hoogcommissaris. Bij de wederopbouw in 1924-1925 werd behoorlijk bespaard: een leien verving de bakstenen spits en ook de hoektorentjes werden weggelaten.

Afbeelding van Sint-Joris-aan-de-IJzer. Zowel Jozef Viérin in zijn KCML-rapport van 1921 als Henri Lacoste waren lovend over de verbinding tussen de kerk en de pastorie via de sacristie. Kenmerkend is de asymmetrische inplanting van de kerktoren (uit LACOSTE H., *op. cit.*, pl. 13)

Vormt de wederopbouw van de Sint-Jacobskerk een "aanslag op het landschap"?

Ondanks het groots opgezette idee voor het behoud van de *Sites de guerre*, dat door het Belgisch leger gepropageerd werd in de brochure *Les Sites de Guerre – Campagne 1914-1918*, werden er na het goed op gang komen van de wederopbouw, slechts enkele effectief bewaard. Het Onze-Lieve-Vrouwe hoekje, met de resten van de stukgeschoten toren van Oud-Stuivekenskerke, dat in de jaren 1920 werd uitgebouwd door *Touring Club de Belgique*, is één van de zeldzame voorbeelden. Het handvol inwoners van het gehucht stelde zich wellicht geen vragen bij het behoud van de oorlogssite: er bestond geen discussie over de herbouw van een sinds 1870 afgebroken kerk (42).

Anders verging het de in 1919 gerangschikte oorlogssite met de vernielde kerk en het omhaagde burgerlijk en militair kerkhof van het kleine dorpje Sint-Jacobskapelle (43). Het bewaren van de kerkruïne en het niet in situ herbouwen of zelfs het verdwijnen van het kerkje kwam de DVG en meer bepaald toegevoegd commissaris Daniël de Haene aanvankelijk goed uit. In een nota van 30 december 1920 stelde hij immers voor om het kleine en geïsoleerde Sint-Jacobskapelle te fusioneren met het omringende en bijna dubbel zo grote Oudekapelle, dat aan een grote staatsweg gelegen was. Dat beide dorpen probleemloos bediend werden vanuit de noodkerk en -school in Oudekapelle, sterkte de Haene in zijn verwachting dat het gemeentebestuur van Sint-Jacobskapelle geen

protest zou aantekenen tegen de fusie. In deze totaal vernietigde buurdorpen was de wederopbouw nog niet op gang getrokken: volgens de Haene waren er in december 1920 slechts wederopbouwvragen voor twee hoeses en twee huizen in Sint-Jacobskapelle. Als de aanbestedingen goedgekeurd werden, dan zouden de materialen gemakkelijk ter plaatse geraken dankzij het herstel van de bevaarbaarheid van de IJzer. Een aantal militaire wegen aangelegd met oorlogspuin waren ondertussen door de gemeenteploeg opgewaarderd tot buurtwegen en verbonden nu het kleine dorp met zijn grote broer (44).

In de periode 1920-1923 kende de private wederopbouw in Sint-Jacobskapelle echter een spectaculaire groei. Eind juni 1923 waren 28 van de 38 vooroorlogse huizen en hoeses reeds herbouwd, dit in tegenstelling tot het trio pastorie-kerk-school (45). Ongetwijfeld stootte het voorstel voor de fusie en het niet herbouwen van de kerk op bezwaren van de teruggekeerden. De brief van 28 april 1922 illustreert de bocht die de Haene sinds zijn nota van eindejaar 1920 genomen had. Het bewaren van *het zicht der puinen van de Kerk* vormde nu een obstakel en werd in vraag gesteld, want: de sierlijkheid van dit landschap school niet in de *overblyvende puinen*, maar in de *wilde omgeving van verlatenheid en algemeene vernieling, waarin zy zich bevonden en die eenen waren indruk van oorlogsramp verwekten*. In 1922 was net die woestenij totaal verdwenen door het landbouwherstel. Tegenover de kerk was de herberg herbouwd en andere gebouwen in de omgeving werden aange-

Het Sint-Jacobskerkje in Sint-Jacobskapelle is dubbel omringd door hagen, lindes en paardenkastanjes. Het volume en de daklantaarn roepen het vooroorlogse kerkje op (foto K. Himpe)



legd. Enkel het oude kerkhof met zijn ring van *door het vyandelyk geschot verhakkelde* kastanjabomen bleef over.

De Haene kon zich niet vinden in het nieuwe plan voor een eigen kerk op een aanpalend perceel. Nu betreurde hij dat *de oude kerkkapel van St Jacobs* niet zou hersteld worden *in haren ouden vorm op de oude voeting met zorgvuldig herbruik van het nog bestaande gedeelte en der oude matérialen die zich nog ter plaatse bevinden*. Dit druiste niet in tegen de rangschikking, het zou integendeel het landschap ten goede komen: *“De omgeving van de Kerk en van het Kerkhof aan hunne oude bestemming teruggegeven, zal voor bevolking en voorbygangers eerbiedigd en bewaard blyven”*, terwijl bij een verplaatsing de ruïne zal wegsmelten in de *onverschilligheid der buitenlieden*. De Haenes vraag zette een hiërarchisch raderwerk in beweging: vormde het herbouwen van de kerk *in haren vroegeren vorm op de oude voetingen eene aanslag op het geklasseerd landschap*? Twee maanden later, op 12 juni 1922, zag de KCML geen bezwaar in de wederopbouw op de oude site (46).

Architect Camille Van Elslande baseerde zich voor de wederopbouw op het pittoreske kerkje zoals dat voor de oorlog bestond. In lijn met de 19de-eeuwse restauratievisie plaatste hij echter de sacristie half vrijstaand ten noordoosten van, en niet langer tegen, de koorsluiting, zodat het grote spitsboogvenster het koor kon verlichten. In zijn rapport van 29 maart 1923 oordeelde briefwisselend lid Adolf Duclos dat het ontwerp op een goede wijze het

vernietigde gebouw opriep. Voor het parement mocht echter geen moderne gele steen gebruikt worden, maar moesten de *“briques de teint gris-rosé”* uit de puinen gezocht worden. De kanunnik hechtte groot belang aan de leesbaarheid van de bouwgeschiedenis. Zo moesten de vensters, die het van bij de oprichting van de parochie daterende vooroorlogse koor verlichten, de 13de eeuw oproepen. Als model stelde hij het in Weales kerkenstudie (1874) gepubliceerde venster van Lampernisse voor. Duclos was ook lovend over het ontwerp voor het schip waarbij de architect zich inleefde in *“les idées des maçons de la contrée vers 1650”* en daarbij het hergebruik van de op het terrein teruggevonden zuilbassissen en kapitelen *en grès français* van de scheibogenarcade voorstelde (47). Waar Van Elslande de scheibogen en de bogen van de



24 en 25.
De boerenwoning van het *Speelhof* in Veurne in april 1917. Architect Camille Van Elslande spiegelde deze foto voor de wederopbouw van de pastorie in Sint-Jacobskapelle. Onder meer de opkamer onder hogere nok en de klokgevel met getorst bakstenen topstuk werden erg gelijkend uitgewerkt (Mission Dhuicque, © Onroerend Erfgoed en foto O. Pauwels)

gekoppelde vensters in de zijbeuken tudorbogig tekende, stelde Duclos korbogen voor “*pour rester dans le style de la contrée*”. Verder betrof zijn kritiek de historisch onjuiste vorm van de daklantaarn.

Op 9 juni 1923 bracht de KCML advies uit op het ontwerp. Op haar bijkomende eis om de scheibogen hoger uit te werken “*afin d’améliorer l’éclairage et l’aspect intérieur*” werd niet ingegaan bij de definitieve wederopbouw. De bouwwerken werden aanbesteed op 5 december 1923 en in de lente van 1925 was de kerk zo goed als klaar (48).

Van Elslande voegde aan de gotische uitwerking naar vooroorlogs model van de Sint-Jacobskerk elementen uit de Vlaamse renaissance toe. De regionaal geïnspireerde aedicula-nis bij het zijportaal vormt als het ware Van Elslandes handtekening. In het interieur worden de vooroorlogse bouwfases gecombineerd met een meer eigentijdse ruimtewerking. De hoge spitsgewelven van middenbeuk en -koor, aanzettend op een lage arcade en natuurstenen zuilen, creëren het beeld van een omgekeerde scheepsromp, waarvan het perspectief gericht is op het kleurrijke glasraam in het koor. De constructieve elementen zoals de gordelbogen ter hoogte van het klokkentorentje en de arcade worden benadrukt in verzorgd metselwerk.

In zijn brief van april 1922 prees de Haene reeds het ontwerp van de pastorie en de school dat door Van Elslande in *eenvoudigen Veurne-Ambachschen bouwtrant* opgemaakt werd om op te gaan in de omgeving. Ook al was de architect voor de pastorie niet gehouden door een KCML-advies, toch was zijn ontwerp historisch geïnspireerd door het 17de-eeuwse huis van een Veurnse hoeve.

Eugène Dhuicque maakte op 19 april 1917, in het kader van de *Mission Dhuicque*, foto’s van dit huis, met kenmerkende opkamer onder hogere nok en klokgevel met getorst bakstenen topstuk. Daarnaast werden ook de houten kruiskozijnen en het dakvenster van de pastorie gelijkend uitgewerkt. Een toevoeging vormt de nadruk op het portaal met rondbogen. Typisch voor Van Elslandes architectuur zijn hierbij het aedicularisje boven de deur en het gebruik van geschaafde baksteen voor de schelpmotieven in de boogvelden (49).

De toren van Oud-Stuivekenskerke: “*la région possède déjà un grand nombre de tours*”

De vooroorlogse situatie met twee gehuchten in Stuivekenskerke was uniek: de nieuwe kerk was in 1870 op het gehucht Nieuw-Stuivekens gebouwd, maar Oud-Stuivekens behield symboolwaarde met de 16de-eeuwse toren van de gesloopte kerk. De oorlogsvernietiging zadelde het dorp op met een wederopbouw dilemma: aan de nieuwe kerk werd

geen architecturale waarde toegekend, terwijl een in situ reconstructie van de oude toren onmogelijk werd gemaakt door de inrichting van een *Site de guerre* rondom de torenruïne.

Al leek het herbouwen van een alleenstaande toren onhaalbaar, toch werd bij de wederopbouw van de kerk van Nieuw-Stuivekenskerke de kans gegrepen om de gerangschikte toren daar te reconstrueren. De plannen om de toren van Oud-Stuivekenskerke te reconstrueren bij de nieuwe kerk, op 29 juni 1922 getekend door architect René Buyck, kregen een gunstig KCML-advies. Briefwisselend lid Jozef Viérin rapporteerde op 18 oktober 1922 dat de wederopbouw van de oude monumentale toren erg goed bestudeerd was en “*jusque dans ses moindres détails conforme à celle disparue*”. Hij was ook erg lovend voor het ontwerp van een traditionele hallenkerk, waarmee de kerk hetzelfde karakter als de toren kreeg. De goedkeuring van het project door Waarnemend Koninklijk Hoogcommissaris de Haene op 20 maart 1923 en de openbare aanbesteding van 25 april, beletten het Comité van Toezicht niet om de plannen alsnog af te keuren. Op 11 mei 1923 argumenteerde het comité dat de afmetingen van de vooroorlogse kerk volstonden voor de geringe bevolking en dat de reconstructie van de toren een nutteloze uitgave was, gezien de streek reeds een groot aantal torens telde.

Een bijkomend bezwaar was dat de grond waarop de kerk moest komen “*gansch ontredderd [was] door de ontploffing van bommen en de overstroming waaraan hij gedurende vijf jaren werd blootgesteld*.” Voor het herbouwen van “*den ouden steenen toren [zouden] ingezien zijne zwaarte, kostelijke grondvesten nodig zijn*”. Buyck was zich overigens bewust van dit probleem: als fundering voorzag hij heipalen van het Luikse bedrijf *Pieux Franki* (50).

Commissaris de Haene legde zich niet neer bij het besluit van het comité om zich te beperken tot het herbouwen van de kerk van 1914 *met eene torenspits in schaliën bedekt* en overtuigde de minister van een compromisvoorstel: toch de oude toren herbouwen bij de kerk van Nieuw-Stuivekenskerke, én besparen door de kerk te projecteren op de grondvesten van 1870. In zijn schrijven van 28 mei 1923 aan de minister gebruikte de Haene zowel juridische als kunsthistorische argumenten: “*De gemeente heeft recht aan het wederbeleg van beide [van toren én kerk]. De nieuwe toren was onbeduidend als kunst karakter. De oude was merkwaardig, maar zonder dienst. Eene natuurlijke en rechtvaardige oplossing, was van in den heropbouw den nieuwen toren achter te laten en te vervangen door den ouden ... Het aanbestede ontwerp van heropbouw beantwoordt aan dit voorstel, maar heeft volgens nazicht heden ter plaats gedaan, de oude breedte overschreden ... en de dakingen kostelijker*

Binnenkrant
Nr. 192

Bijlage bij
M&L 34/5
sept.-okt. 2015

M&L



Satirische diptiek uit de
Zuidelijke Nederlanden,
circa 1500
(Collections artistiques de
l'Université de Liège)

Binnenkrant

Congres

Niels Dabaut, Rudy De Graef, Piet Geleyns,
Sebastiaan Godts en Bénédicte Selfslagh

NEGENENDERTIGSTE BIJENKOMST VAN HET UNESCO WERELDERGOEDCOMITÉ IN BONN

Het Werelderfgoedcomité is het besluitvormingsorgaan van de UNESCO Werelderfgoedconventie. Het comité is samengesteld uit eenentwintig lidstaten die de Werelderfgoedconventie hebben geratificeerd. Ze worden verkozen voor een termijn van vier jaar. Het Werelderfgoedcomité komt jaarlijks bijeen aan het begin van de zomer. De bijeenkomst van het Werelderfgoedcomité wordt aandachtig gevolgd door vertegenwoordigers van de landen die de Werelderfgoedconventie hebben ondertekend en door vertegenwoordigers van tal van internationale erfgoedverenigingen en ngo's. De bijeenkomst kan meestal ook rekenen op veel aandacht van pers en publiek. Het is immers het Werelderfgoedcomité dat nieuwe werelderfgoederen erkent, zich uitsprekt over de instandhouding van bestaande werelderfgoederen, en in extremis zelfs kan beslissen om goederen van de Werelderfgoedlijst te schrappen.

BONN – STAD VAN DE VERENIGDE NATIES

Het Werelderfgoedcomité werd dit jaar uitgenodigd in Bonn, de vroegere hoofdstad van de Bondsrepubliek West-Duitsland. De bijeenkomsten met diplomatieke vertegenwoordigers, experts en ngo's uit naar schatting minstens honderddertig landen gingen door in de vroegere Bondsdag, een verrassend modern parlamentsgebouw naar ontwerp van Gunther Behnisch die misschien meest bekend is als architect van het Olympiastadion in München (samen met Frei Otto).

De nieuwe Bondsdag werd in gebruik genomen in 1992, op een moment dat het eigenlijk al duidelijk was dat Berlijn de nieuwe hoofdstad van het verenigde Duitsland zou worden. Het gebouw heeft dus uiteindelijk maar tot 1999 dienst gedaan als parlamentsgebouw.

Na de verhuis van de Duitse regering en het parlement werd een nieuwe functie gezocht voor de vroegere hoofdstad Bonn: verschillende regeringsgebouwen – waaronder het parlamentsgebouw – waren immers leeg komen te staan. Bonn profileerde zich onder impuls van de Duitse overheid als stad van de Verenigde Naties en als centrum van internationale dialoog rond toekomstgebonden sleutelvraagstukken. Er werd een VN-campus afgebakend in de regeringswijk, vlakbij de voormalige Bondsdag. Verschillende VN-organisaties hebben vandaag hun secretariaat in Bonn - onder andere de Kaderconventie rond Klimaatverandering en het Intergouvernementeel Platform Biodiversiteit en Ecosysteemdiensten. De Bondsdag zelf werd

geïntegreerd in een internationaal congrescentrum, het *World Conference Center Bonn*.

HET VERLOOP VAN DE BIJENKOMST

Het Werelderfgoedcomité vergaderde dit jaar onafgebroken van 29 juni tot 8 juli. De plenaire vergaderingen begonnen om 9u30 en duurden tot 18u30. Tussen 8 en 9 's ochtends en tijdens de middagpauze werden vaak voorbereidende vergaderingen gepland.

In totaal werden tijdens de negenendertigste bijeenkomst van het Werelderfgoedcomité twintig agendapunten besproken. Voor twee agendapunten worden steeds meerdere dagen uitgetrokken, namelijk de *State of Conservation* van sites die al op de Werelderfgoedlijst staan en de nominaties voor opname op de Werelderfgoedlijst, met dit jaar respectievelijk honderdeenveertig rapporten en vijfendertig nominaties. Er werd ook uitgebreid gedebatteerd over aanpassingen aan de zogenaamde *Operational Guidelines*, de regels en richtlijnen die gebruikt worden bij de uitvoering van de Werelderfgoedconventie. Naast het officiële programma was er tijdens de lunchpauze en 's avonds ruim de tijd voor formele en informele contacten met andere deelnemers. Er werden ook verschillende informatieve *side-events* georganiseerd, bijvoorbeeld over het initiatief om in 2018 een Europees erfgoedjaar te organiseren (in navolging van het monumentenjaar 1975). Dat idee gaat weliswaar uit van het Duitse *Nationalkomitee für Denkmalschutz*, en wordt ook nog altijd door hen gepromoot. Intussen werd het voorstel eind 2014 door de Raad van Ministers van de Europese Unie goedgekeurd (achtentwintig landen) en betuigden ook de ministers bevoegd voor het Erfgoed van een vijftigtal lidstaten van de Raad van Europa hun steun tijdens de ministeriële conferentie die dit jaar in april in Namen plaatsvond. Met deze positieve internationale respons staat het vrijwel vast dat 2018 een nieuw Europees erfgoedjaar wordt voor het hele Europese continent.

Een ander bijzonder interessant *side-event* was de kennismaking met de *Deutsche Stiftung Denkmalschutz* (DSD). De DSD is een privéstichting die gewijd is aan het onderhoud en de instandhouding van monumenten in Duitsland. Sinds haar oprichting in 1985 werd al méér dan een half miljard euro aan fondsen opgehaald bij meer dan tweehonderdduizend donoren. Met dat geld werden vierduizenddriehonderd monumenten gerestaureerd. De DSD beheert ook een aantal opleidingscentra, waar vaklui en niet-getrainde personen restauratie- en bouwtechnieken kunnen leren. Vermeldenswaard is ook de *side-event* georganiseerd door het *African World Heritage Fund*, temeer daar er pistes zijn voor een eventuele samenwerking met ICOMOS Vlaanderen-Brussel.

STATE OF CONSERVATION VAN SITES OP DE WERELDERGOEDLIJST

Jaarlijks onderzoekt het Werelderfgoedcomité de *State of Conservation* van circa honderdvijftig Werelderfgoederen. Het wordt daarbij gesteund door het Unesco Werelderfgoedcentrum en de

adviesverlenende instanties ICOMOS, IUCN en ICCROM. De aanleiding voor dergelijk onderzoek kan erg divers zijn: bijvoorbeeld een klacht van een bezorgde burger of een lokale vereniging, een natuurramp of andere catastrofe, een gewapend conflict of een instabiele overheid. Het is gebruikelijk dat het Comité, wanneer het problemen met de instandhouding van een site vaststelt, de toestand blijft opvolgen en na een paar jaar de site opnieuw onder de loep neemt. Wanneer de Uitzonderlijke Universele Waarde van een Werelderfgoed bedreigd is, dan kan het Werelderfgoedcomité beslissen om een Werelderfgoed in te schrijven op de Lijst van Werelderfgoed in Gevaar. De bedoeling van deze stap is vooral de internationale gemeenschap te informeren over de ernst van de situatie, in de hoop dat de noodzakelijke hulp (onder de vorm van dialoog, expertise en eventueel financiële middelen) ter beschikking wordt gesteld.

De meeste Werelderfgoederen waarvan de *State of Conservation* onderzocht wordt, komen niet uitdrukkelijk aan bod tijdens de bijeenkomst van het Werelderfgoedcomité. Wanneer de situatie duidelijk is, wordt op voorhand een ontwerpbeslissing door het Werelderfgoedcentrum in samenwerking met de adviesorganen voorbereid, die unaniem en zonder verder debat door het Comité wordt aangenomen. Sommige meer complexe dossiers, of dossiers die sterk gepolitiseerd of gemediatiseerd zijn, verdienen echter een debat en deze worden meestal wel besproken. Deze dossiers worden geïdentificeerd aan de hand van vastgelegde criteria en bovendien kan elk lid van het Werelderfgoed-

comité een discussie vragen indien het argumenten heeft om een ontwerpbeslissing aan te passen. Tijdens de afgelopen negenendertigste bijeenkomst van het Werelderfgoedcomité werden een dertigtal dossiers plenair besproken.

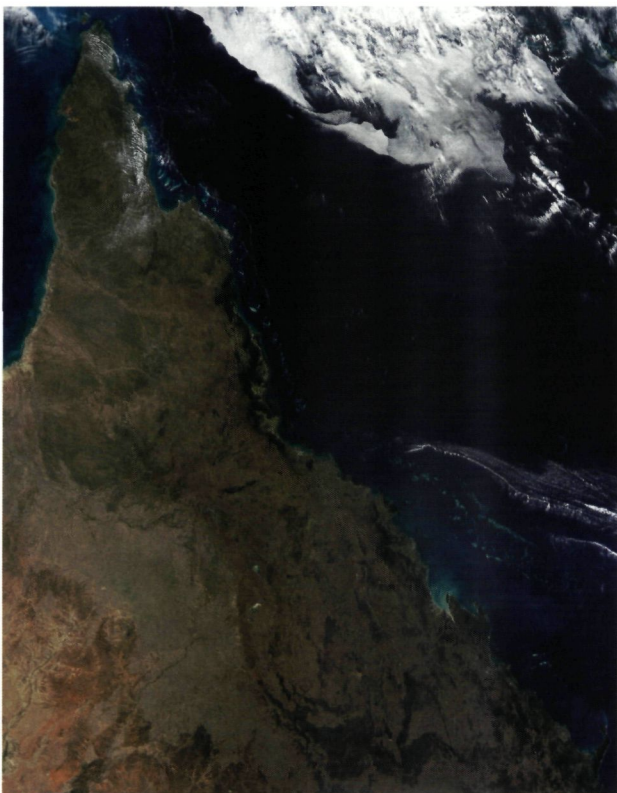
Eén van de meest opvallende dossiers ging over het *Great Barrier Reef* langs de oostelijke kust van Australië. De zorgwekkende toestand van het rif is al langer een punt van discussie tijdens bijeenkomsten van het Werelderfgoedcomité. Het is om te beginnen al jaren duidelijk dat de klimaatsverandering, en dan vooral de stijging van de temperatuur van het oceanwater, een negatieve invloed heeft op het levende koraal dat de bouwsteen is van het rif. Maar Australië broedt ook al geruime tijd op plannen om vier havens langs het rif verder uit te bouwen om de sterk toegenomen ontginning en uitvoer van steenkool in het binnenland te verwerken. De impact van de omvangrijke baggerwerken en de bijkomende zeeverkeer zou volgens verschillende instanties en ngo's desastreuze gevolgen hebben voor het rif.

Het is duidelijk dat de druk van internationale ngo's zoals Greenpeace en WWF, maar ook van de publieke opinie almaar groter wordt. Ook bij de verkiezingen voor het parlement van de betrokken staat Queensland, begin 2015, bleek het een bepalend thema: er werd een nieuwe regering verkozen die, samen met de federale regering in Canberra, tot een koerswijziging besloot. In Bonn waren onder meer de Australische minister voor Leefmilieu en de vicepremier van Queensland aanwezig om het *Reef 2050 Long Term Sustainability Plan* voor te stellen. Dat plan vormt – naar eigen zeggen – een duidelijk antwoord op de diverse aanbevelingen die het Werelderfgoedcomité geformuleerd heeft. Zo zou er geen baggerspecie gedumpt kunnen worden in het *Great Barrier Reef Marine Park*. De federale overheid en de regering van Queensland zullen in het komende decennium ook twee miljard Australische dollar investeren in het beheer van het rif.

Ook Greenpeace en het WWF kregen het woord in Bonn. Zij gaven toe dat dit plan een stap in de goede richting was. Toch waren ze ook blij met de beslissing van het Comité om Australië niet helemaal vrijuit te laten gaan: tegen 1 december 2016 verwacht het Werelderfgoedcomité immers een rapport waaruit moet blijken dat alle beloftes ook daadwerkelijk worden waargemaakt. Drie jaar later moet Australië een uitgebreid rapport indienen, dat ingaat op de instandhouding van het *Great Barrier Reef*.

Ook elders in de wereld blijkt een bestuurswissel een bepalende impact te kunnen hebben. In Kiev (Oekraïne) maakt de nieuwe bestuursploeg op stedelijk niveau een einde aan het beleid van ongebreidelde ontwikkelingen in het historische stadscentrum. Kiev was de afgelopen jaren inderdaad al herhaaldelijk aan bod gekomen tijdens bijeenkomsten van het Werelderfgoedcomité, vooral omwille van de negatieve impact van hoogbouw op de Sint-Sofiakathedraal. Het valt af te wachten in welke mate het nieuwe stadsbestuur zijn beloften kan waarmaken, maar het zou zelfs de bedoeling zijn om hoogbouwprojecten stop te zetten, of zelfs ontwikkelingen terug te draaien.

Great Barrier Reef, 2012 (© NASA GSFC Jeff Schmaltz MODIS Land Rapid Response Team)





Kiev, Hoogbouwprojecten in de omgeving van de Sint-Sofiakathedraal, 2013 (© Linus Friedel)

Ook de vertegenwoordiger van Colombia kon een positief rapport voorleggen. Dankzij de aangehouden inspanningen van Colombia en de internationale gemeenschap kon *Los Katíos National Park* van de Lijst van het Werelderfgoed in Gevaar geschrapt worden. Het was in 2009 op verzoek van Colombia aan die zogenaamde Rode Lijst toegevoegd. Belangrijkste bedreigingen die op dat moment vastgesteld werden hadden betrekking op de illegale ontginning van natuurlijke rijkdommen en gewapende schermutselingen in het park.

Het Comité besliste anderzijds om drie nieuwe werelderfgoederen toe te voegen aan de Lijst van het Werelderfgoed in Gevaar: de Oude Stad van Sana'a en de Oude Omwalde Stad van Shibam, allebei in Jemen, en Hatra in Irak. In elk van deze gevallen gaat het om werelderfgoederen die acuut bedreigd worden door de aan de gang zijnde gevechten en onlusten. De Lijst van het Werelderfgoed in Gevaar telt daarmee vandaag achtenveertig sites.

GEWAPENDE CONFLICTEN, BURGEROORLOGEN EN DE VERKLARING VAN BONN

Net zoals tijdens de achtendertigste bijeenkomst in 2014 was er ook in Bonn veel aandacht voor de negatieve gevolgen van gewapende conflicten en burgeroorlogen op de instandhouding van het Werelderfgoed. Uiteraard zijn de recente doelbewuste verwoestingen in Syrië, Irak en Jemen daarvan het meest frappante voorbeeld. Maar de beschadiging van de typische lemen monumenten en mausolea in Timboektoe (Mali) zitten waarschijnlijk nog even vers in het geheugen. Ook illegale activiteiten zoals stroperij en de handel in kunstgoederen werden als een duidelijke bedreiging gezien. De aanslag in 2014 op onze landgenoot Emmanuel de Mérode, directeur van het *Virunga National Park* in de oostelijke grensregio van de Democratische Republiek Congo,

is het schrijnende bewijs van het onvermogen van de autoriteiten en de internationale gemeenschap om de aanslepende illegale en vaak lucratieve activiteiten een halt toe te roepen. Het hoeft dus niet te verbazen dat Virunga samen met vier andere parken in Oost-Congo ondertussen al ongeveer twintig jaar op de Lijst van het Werelderfgoed in Gevaar staan.

Onder impuls van het Duitse voorzitterschap nam het Werelderfgoedcomité een verklaring aan over deze omvattende problematiek. In de *Bonn Declaration on World Heritage* veroordeelt het Werelderfgoedcomité de doelbewuste en barbaarse verwoestingen die worden aangericht door extremistische groeperingen. Het Comité toont zich ook erg bezorgd over de toenemende illegale opgravingen en plunderingen en de bijhorende handel in kunstobjecten in Afghanistan, Irak, Libië, Mali, Syrië en Jemen, en over de aanslepende problemen in verschillende natuurlijke werelderfgoederen in Midden-Afrika.

Het Werelderfgoedcomité hekelt de aangehaalde praktijken, en roept strijdende partijen op om culturele en natuurlijke erfgoed sites niet als doelwit te zien, noch ze te gebruiken voor militaire doeleinden. Het Comité vraagt de VN Veiligheidsraad om de mogelijkheid te onderzoeken om waar mogelijk in het mandaat van vredesmissies ook een specifiek luik rond de bescherming van erfgoed sites te voorzien.

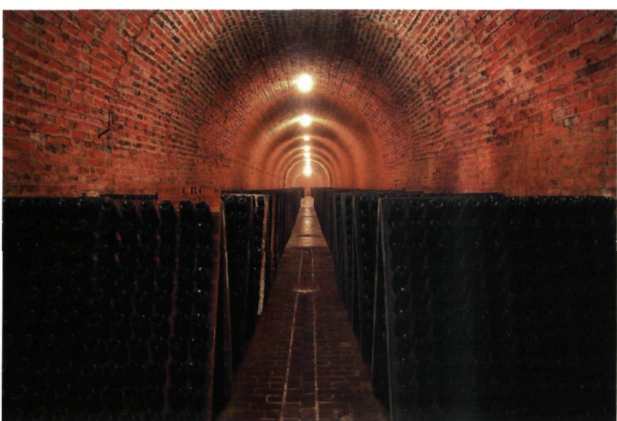
VIERENTWINTIG NIEUWE WERELDERFGOEDEREN

In de aanloop naar de negenendertigste bijeenkomst van het Werelderfgoedcomité werden vijfendertig voorstellen ingediend voor nieuwe inschrijvingen op de Werelderfgoedlijst. Daarnaast werd voor drie erkende werelderfgoederen een uitbreiding voorgesteld. Al deze voorstellen werden in detail onderzocht door ICOMOS en IUCN die een onderbouwd advies voorbereidden voor het Werelderfgoedcomité en drie mogelijkheden hebben om hun eindconclusie voor te stellen. Zij kunnen concluderen dat een voorstel voldoet aan alle voorwaarden en daadwerkelijk ingeschreven kan worden op de Werelderfgoedlijst. Maar hun oordeel kan ook zijn dat er nog bijkomend werk nodig is vooraleer in inschrijving overwogen kan worden, zoals het uitdiepen van historisch onderzoek, het uitbreiden van een bufferzone of het uitwerken van een management plan of systeem. Jammer genoeg zijn het vaak belangrijke erfgoed sites in minder ontwikkelde regio's waarbij het Comité oordeelt dat nog bijkomende inspanningen nodig zijn. Dat heeft vaak te maken met een gebrek aan middelen en expertise. Soms is er helemaal geen sprake van Uitzonderlijke Universele Waarde. In dat laatste geval komt het voorstel niet in aanmerking voor erkenning als werelderfgoed.

Op basis van de adviezen van ICOMOS en IUCN, die enkele weken voor de start van de comitébijeenkomst ter beschikking van de Comitéleden, de betrokken landen en alle geïnteresseerden werden gesteld zijn, werden twee voorstellen teruggetrokken. Het Comité moest met andere woorden drieëndertig nominaties onderzoeken, samen met de uitbreiding van drie



Gezicht vanaf de *South Queensferry* op de *Forth Bridge* in Edinburgh, 2012 (© Duncan Peet, Historic Scotland)



Champagnekelder in Aj, 2005 (© Michel Jolyot, Association Paysages du Champagne)



Bourgogne, *Grand Clos des Epenots* in Pommard, 2013 (© Michel Joly)

AFRONDEN VAN TWEEDE CYCLUS VAN PERIODIEKE RAPPORTAGE IN EUROPA EN NOORD-AMERIKA

De negenendertigste bijeenkomst van het Werelderfgoedcomité vormde ook het eindpunt van de tweede periodieke rapportagecyclus voor Europa en Noord-Amerika. Om de zes à zeven jaar vraagt Unesco alle lidstaten die de Werelderfgoedconventie onderschreven hebben om te rapporteren over de algemene situatie met betrekking tot erfgoed en erfgoedzorg in hun land, en ook in detail te rapporteren over hoe elk werelderfgoed er aan toe is. In 2006-2007 werd zo een eerste keer gekeken naar Europa en Noord-Amerika. Tussen 2012 en 2014 werd die oefening een tweede keer gedaan. Tijdens de negenendertigste bijeenkomst van het Werelderfgoedcomité werd het slotrapport van de periodieke rapportage-oefening met het bijhorende actieplan gepresenteerd.

Het is nu de bedoeling dat elk van de lidstaten – en voor België: elk van de verantwoordelijke gewesten – prioriteiten toekennen aan de acties die in het actieplan voorgesteld worden, en dat ieder ermee aan de slag gaat. Wellicht zal in 2017 voor het eerst gerapporteerd moeten worden over de implementatie van het actieplan.

DEELNAME VANUIT ICOMOS VLAANDEREN-BRUSSEL

De afgelopen jaren heeft het Werelderfgoedcomité bijeenkomsten gehouden in onder meer Québec (2008), Brasilia (2010), Sint-Petersburg (2012), Phnom-Penh (2013) en Doha (2014). Het is dus eerder uitzonderlijk dat het Comité zo dicht bij Brussel verzamelen blaast. Het bestuur van ICOMOS Vlaanderen-Brusseel vond het daarom een uitgelezen kans om haar leden van dichtbij kennis te laten maken met de Werelderfgoedconventie en de werking van het Werelderfgoedcomité. Tijdens de eerste week vervulde drie vertegenwoordigers van ICOMOS de Belgische delegatie in Bonn. Ze hebben de plenaire besprekingen gevolgd en deelgenomen aan verschillende side-events. In de marge van de bijeenkomst hebben ze contacten kunnen leggen met vertegenwoordigers van andere lidstaten en diverse ngo's.

In 2016 wordt het Werelderfgoedcomité van 10 tot 20 juli verwacht in Istanbul (Turkije). In afstand is dat vanuit Brussel tien keer verder dan Bonn, maar een nieuwe ruimere delegatie vanuit Vlaanderen is niet ondenkbaar. Bovendien buigt het Werelderfgoedcomité zich volgend jaar over de erkenning van een selectie uit het architecturale oeuvre van Le Corbusier – met onder meer de woning Guette in Antwerpen. Dat zou het eerste nieuwe werelderfgoed op Vlaamse bodem zijn sinds de erkenning van Plantin-Moretus in 2005. Eerder werden al dertien Vlaamse begijnhoven, zesentwintig belforten en de historische binnenstad van Brugge erkend. Deze internationale erkenning is echter geen eindpunt: de instandhouding voor en met de internationale gemeenschap is het doel.

al erkende werelderfgoedsites. Na in totaal twintig uur discussie, verspreid over drie dagen, werden uiteindelijk vierentwintig nieuwe Werelderfgoederen ingeschreven. In onze onmiddellijke omgeving gaat het onder meer om de *Forth Bridge* vlakbij Edinburgh, de Champagne en de Bourgogne in Frankrijk, en de *Speicherstadt* Hamburg. Voor drie al erkende sites werd een uitbreiding goedgekeurd. De Werelderfgoedlijst omvat na de bijeenkomst in Bonn duizendeëndertig werelderfgoederen in honderdriënzestig landen.

VERWIJZINGEN NAAR INFORMATIE OP DE WEBSITE VAN UNESCO

Met onderstaande links opent u in principe de Engelstalige versie van deze informatie. In het browservenster kan u links bovenaan kiezen voor de Franstalige tekstvariant.

- De samenstelling van het Werelderfgoedcomité: <http://whc.unesco.org/en/committee/>
- De voorlopige lijst met deelnemers aan de 39ste bijeenkomst van het Werelderfgoedcomité: <http://whc.unesco.org/archive/2015/whc-15-39com-inf-2.pdf>
- De plenaire bijeenkomst van het Werelderfgoedcomité wordt live gestreamed op het net. De beelden kunnen ook achteraf nog bekeken worden: <http://whc.unesco.org/en/sessions/39COM/records>
- De Werelderfgoedlijst: <http://whc.unesco.org/en/list/>
- De 24 nieuwe inschrijvingen op de Werelderfgoedlijst (met illustraties): <http://whc.unesco.org/en/newproperties>
- De Lijst van het Werelderfgoed in gevaar: <http://whc.unesco.org/en/danger/>

Tentoonstelling

Marjan Buyle

DE ONTDEKKING VAN HET DAGELIJKS LEVEN – VAN BOSCH TOT BRUEGEL

Het museum Boijmans van Beuningen organiseert een groots opgezette thematentoonstelling over een thema dat vreemd genoeg nooit expliciet aan bod kwam: het gewone leven in de 16de eeuw. Waar het dagelijks leven vroeger sporadisch in de achtergrond te zien was op de grotendeels religieus geïnspireerde schilderijen, wordt het vanaf 1500 resoluut het onderwerp

Pannenkoekenbakkerij door Pieter Aertsen, 1560
(verz. Museum Boijmans van Beuningen, Rotterdam)



De vogelnestrover door Pieter Bruegel, 1568
(verz. Kunsthistorisches Museum, Wenen)

zelf van schilderijen en prenten. Met milde spot, maar soms ook met bijtende satire kijken de kunstenaars van deze periode naar hun medeburgers, naar de wantoestanden, de uitwassen, het groezelige leven in bordelen en drankhuizen, de armoede, de bedriegers en kwakzalvers.

Niemand wordt gespaard. Dat deze kritische blik dan nog gevisualiseerd wordt in hoogstaande en kwalitatieve kunstwerken, verhoogt nog het belang van de werken op deze tentoonstelling. Blijkbaar konden de kunstenaars ook voor deze werken rekenen op kapitaalcrachtige kopers en opdrachtgevers.

Een zeer bijzondere bruikleen, waar het museum dan ook zeer trots op is, betreft het bekende werk van Pieter Bruegel met de voorstelling van *De boer en de nestrover*. Het behoort tot de prestigieuze collectie van het *Kunsthistorisches Museum van Wenen* en werd nog nooit eerder uitgeleend. Het is een charmant paneel waarin de boer, al lachend en achterom wijzend, naar de toeschouwer toe komt gelopen en de aandacht vestigt op een nestrover die zich wat misrekend heeft en uit de boom dreigt te vallen. Ondertussen merkt de boer niet dat hijzelf ook niet goed uitkijkt en het volgend ogenblik in de sloot zal terecht komen. Het landschap en de boerderij op de achtergrond zijn minutieus uitgewerkt tot een aantrekkelijke compositie.

Een ander topstuk is de triptiek van de Hooiwagen van Bosch, die voor de eerste keer het Pradomuseum in Madrid verlaat voor een buitenlandse tentoonstelling. Het werk werd onlangs gerestaureerd en is in uitstekende toestand van bewaring. Het is een van de oudste schilderijen in de kunstgeschiedenis waarop alledaagse tafereel zijn afgebeeld. Het materialisme, gesymboliseerd door de centraal voorgestelde hooiwagen met een verliefd paar, rijdt regelrecht naar de hel. Voor de rest is het paneel bevolkt met talloze onderwerpen die het thema van de zonde en het materialisme verder illustreren: een hebzuchtige monnik, een geile non, tandenttrekkers en vrolijke muzikanten. Schilders uit de volgende generaties maken deze losse tafereel tot hoofd-

onderwerpen van hun schilderijen, waarmee Bosch aan het begin staat van een revolutie in de schilderkunst.

Deze tentoonstelling geeft de bezoeker een heel boeiende inkijk in het leven van alle mensen uit die tijd, van het samen musiceren in de verfijnde salons van de hogere kringen tot de opulente eetfestijnen en braspartijen van de gewone mensen. Naast de iconen Bosch en Bruegel zijn er eveneens werken te zien van andere grootmeesters uit die tijd: Lucas van Leyden, Quinten Massys, Pieter Aertsen, Joachim Beuckelaer en vele anderen. Naast schilderijen en prenten worden er ook voorwerpen en manuscripten getoond.

De tentoonstelling gaat door van 10 oktober 2015 tot 17 januari 2016 in het Museum Boijmans van Beuningen in Rotterdam.

Op wandelafstand van het Centraal Station.

Bij de tentoonstelling hoort een rijk geïllustreerd boek.

Alle informatie op www.boijmans.nl

Herman van den Bossche

ANISH KAPOOR IN DE TUINEN VAN VERSAILLES (9 JUNI – 1 NOVEMBER 2015)

De in London levende en werkende Indiase ingenieur en filosoof, architect en dichter Anish Kapoor (*1954) is na de Italiaanse *arte povera* en *land art* kunstenaar Guiseppe Penone (*1947) in 2013 en de Koreaanse minimalistische schilder en beeldhouwer Lee Ufan (*1936) in 2014 nu aan zet in de wereldvermaarde tuinen van het Kasteel van Versailles. Hij stelt er in de tuinen vijf werken tentoon: de *C-curve* op het *Terrasse* bij het *corp de logis*, de *Sky Mirror* ter hoogte van het *Parterre d'Eau*, de *Dirty Corner* op de *Tapis Vert*, *Descension* op het gazon van het *Bassin du Char d'Apollon* en de *Sectional Body preparing for Monadic Singularity* in de *Bosquet de l'Étoile*.

Catherine Pégard, voorzitter van het kasteel, het museum en het nationaal domein van Versailles, schrijft: "Bij Anish Kapoor staat een kunstwerk niet op zichzelf maar bestaat het door de toeschouwer. De bezoeker van Versailles is getuige van de dualiteiten in het werk van de kunstenaar: lucht tegenover aarde, het zichtbare versus het onzichtbare, binnen tegenover buiten, schaduw versus licht. Dit universum wordt slechts ontrafeld door ervaring en kennis. Wat de tentoonstelling uniek maakt – ook voor wie vertrouwd is met het wereldwijd verspreide werk van Kapoor, is de ontmoeting van zijn verbeelding met de door de geschiedenis gelaagde verbeelding. Het zeer beheerste landschap van Versailles wordt er onbestendig, onzeker en beweeglijk door. Water begint er te kolken. Ruïneachtige constructies – gisteren nog romantisch – rijzen op uit de tapis vert.

Voetstappen verdwalen in oneigenlijke labyrinten. Spiegels, die een zo wezenlijk deel van Versailles uitmaken, vervormen het. Dit is misschien een wereld net voor het kantelmoment. Anish Kapoor neemt ons mee in een verborgen verhaal." Curator Alfred Pacquement schrijft: "Het lege tonen, contrasten benadrukken en het soms risicovol op het gewelddadige af experimenteren met nieuwe materialen karakteriseert het werk van Kapoor."

De opstelling op de centrale lengteas van de tuinen van de drie kunstwerken, de *C-curve*, de *Sky Mirror* en de *Dirty Corner* is verblijvend en bewonderaars verwijzen naar Kapoor's beheersing van de ruimte. Met de gepolijste roestvrijstalen *Sky Mirror* als een imposante, concaaf/convex reflecterende telescoop op het *Parterre d'Eau* en de uit de diepten van de *Tapis Vert* oprijzende *Dirty Corner* zoekt Anish Kapoor de confrontatie met de historische plek, net zoals de koning van de kitsch, kunstenaar Jeff Koons dat in 2008 gedaan heeft met zijn *giant balloon dog* en andere *over-the-top* werken in de pronkzalen van het kasteel van Versailles. Vooral Kapoor's *Dirty Corner*, intussen bekend als *le Vagin de la Reine*, roept omwille van die beladen benaming afwijzende reacties op bij een belangrijk deel van de publieke opinie, met weerklank in de wereldpers. Dit meest in het oog springende kunstwerk bestaat uit Cor-Ten staal, aarde, natuursteen en *mixed media*, de afmetingen bedragen 8.9 6.55 60 m. De Architectenkrant schrijft: "Of het nu gaat om een enorme tuba of de schede van Marie Antoinette, het blijft een abstract kunstwerk van een gerespecteerd kunstenaar waarbij het publiek de vrijheid heeft te kiezen wat het wil zien." Kapoor stelde: "The whole point is not to say that this means this or that. The point is to create a dialogue between these great gardens and the sculptures."

Kenneren van de tuinkunst in de 17de eeuw zullen echter opmerken dat hij en zijn opdrachtgever het belang van het ook in tuinen geldend begrip van de *bienséance* onderschat hebben. De architectuurtheoreticus Quatremère de Quincy beschrijft in zijn *Dictionnaire historique de l'Architecture* (1832) drie vormen van *bienséance*: "De *bienséance* is volgens de Romeinse schrijver Vitruvius een van de samenstellende kwaliteiten van de architectuur.

Dirty Corner (© Stephane De Sakutin, AFP)



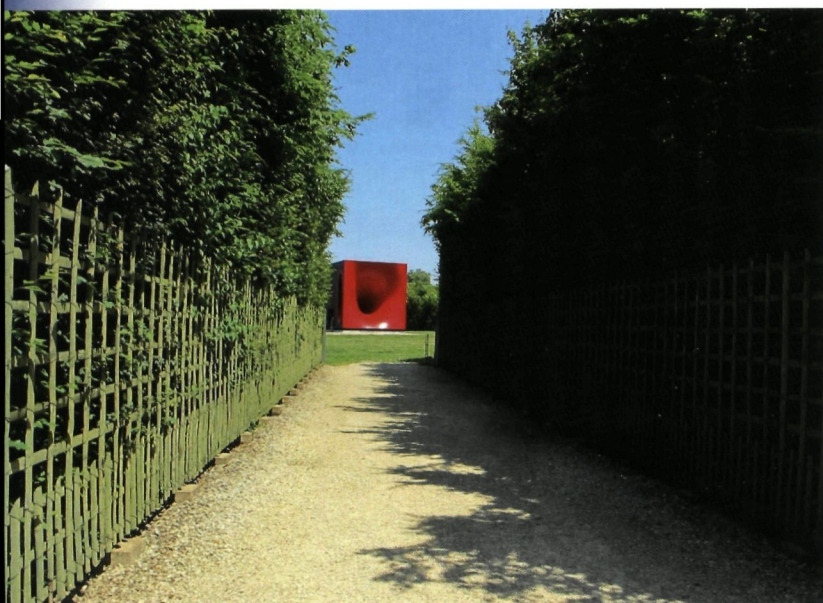
Dank zij de *bienséance* presenteert een gebouw zich als een berede-
neerd geheel waarvan de onderdelen ver van toevallig geordend zijn
maar integendeel allemaal steunen op het gezag en de hiërarchie die
voortkomt uit het gebruik.

Verder betreft de *bienséance* de samenhang van een gebouw, zijn
verschillende onderdelen en de samenhang van de onderdelen onder-
ling. In dit geval betekent *bienséance* samenhang en harmonie.
Een derde vorm van *bienséance* is deze van het gebruik of de
gewoonte: zij slaat op objecten die hun vorm ontleen aan een lang
gebruik en waarvan men de vorm noch de plaatsing mag verande-
ren, want die veranderingen zijn slechts storingen, zonder bijdrage
tot de kunst, die zonder noodzaak een nieuwe orde van dingen ople-
vert waarvan de vreemdheid pijn doet aan de ogen."

Catherine Pégard's opmerking is in deze context verhelderend:
"Mais au-delà de la topographie de ce territoire conquis, discipliné
par Louis XIV avec Le Nôtre, peut-être se trouvait-on au cœur-
même de la pensée d'Anish Kapoor, à la fois ingénieur et philosophe,
architecte et poète, dans cette appréhension de l'espace. Anish
Kapoor a fait la démonstration ici ou là, qu'il était fou d'espace,
l'espace qu'il traite, a-t'il confié, comme une "idée poétique" non
pas dans ses limites mais pour tout ce qu'il implique." Zij heeft het
voortdurend over l'espace, de ruimte. Maar Versailles is zoveel
meer dan alleen maar ruimte, zijnde de interactie tussen lege
en volle/gevulde volumes of tussen grondvlakken en wanden.
De tuinen van Versailles zijn *des lieux*. Het begrip *lieu* of plek
kan het best omschreven worden als de ruimte beladen met
geschiedenis, traditie en gebruik. In de tuinen van Versailles zijn
geschiedenis, traditie en gebruik nog aangevuld met verwijzing-
en naar de mythologie, het geheel beladen met symboliek en
hiërarchisch geordend, rekening houdend met de *bienséance* in
zijn 3 vormen.

Catherine Pégard schrijft over het eerste contact van Kapoor met
Versailles: "De tentoonstelling hedendaagse kunst in Versailles start
altijd met een rondgang. ... Anish Kapoor stapte met flinke tred in

Sectional Body preparing for Monadic Singularity
(© Stephane De Sakutin, AFP)



landmeterspas. De wandeling verliep in stilte, slechts doorbroken
door enkele vragen over Le Nôtre, die net als Kapoor op 12 maart
geboren is. Aan het einde van de wandeling vroeg Kapoor tot onze
grote ongerustheid bedenktijd."

Le juste milieu waarbinnen aan de ene kant de opdrachtgever
het kader schetst, de marges vastlegt en exact verwoordt wat
van de opdrachthouder verwacht wordt en aan de andere kant
de opdrachthouder die zich daar naar schikt en in zijn opdracht
probeert uit te munten, blijkt ook in de tuinen van Versailles
helaas verleden tijd. Iconen – of het nu kunstenaars, architecten
of ontwerpers zijn – hoeven blijkbaar niet meer in- en voorgelicht
te worden over de plekken, die zij tot de hunne maken. En zij
worden al zeker niet tegengesproken uit angst voor een mogelijk
afnemen.

Dat is heel spijtig en een gemiste kans omdat de naam en het
werk van Anish Kapoor konden aangegrepen worden om drie
gedegreerde *bosquets* van de oorspronkelijke vijftien, onder de
aandacht van het groot publiek te brengen en tijdelijk te revitali-
seren en in te richten. Werk van Kapoor in de tuinen van Versail-
les tentoonstellen is een daad van feestelijk divertissement. Een
dergelijk initiatief hoort echter typologisch en historisch thuis in
de *bosquets*, de met lage of hoge hagen omsloten tuinkamers
onder open of gesloten boomkruinen als omkadering van de
tuinparterres. Toonaangevende tuinarchitecten en -theoretici
zoals André Mollet in 1625 en Dezailleur d'Argenville in 1745
geven aan dat de *bosquets* het middelpunt van het tuingebouwen
vormen. Daar speelde zich ook het hofleven buiten het kasteel
af. Daarom ook waren *bosquets* meer dan *parterres* onderhevig
aan verandering. Zo ontwierp Le Nôtre in 1675 een *bosquet* dat in
1677-1678 het *Bosquet de la Renommée* genoemd werd omwille
van het gelijknamige beeld in het midden van het centrale water-
bekken. In 1677 bouwde Jules Hardouin-Mansart er twee flanke-
rende witmarmere paviljoenen met koepel bij het centrale
waterbekken, wat de benaming *Bosquet des Dômes* opleverde.
Van 1684 tot 1704 stonden hier de beeldengroepen opgesteld die
het de naam *Bosquet des Bains d'Apollon* gaven. Nadat Hubert
Robert de beeldengroepen in 1776-1778 naar la *Grotte d'Apollon*
verhuisd had, keerde de naam *Bosquet des Dômes* terug.
De naam bleef na de afbraak van de twee paviljoenen in 1820
bestaan. De plaatsing van Kapoor's *Sectional Body preparing for
Monadic Singularity*, een gigantische kubus in zwart en rood, in
één van Le Nôtre's eerste *bosquets* in Versailles, het *Bosquet de
l'Étoile*, illustreert op overtuigende wijze hoeveel beter *bosquets*
zich lenen voor tijdelijke tentoonstellingen. Bezoek de tentoon-
stelling en oordeel uzelf.

U vindt alle informatie op de website van het kasteel van
Versailles: <http://www.chateauversailles.fr/>
Voor informatie over de *Potager du Roi* op het domein van
Versailles kunt u terecht op <http://www.potager-du-roi.fr/>

Marjan Buyle

2050 EEN KORTE GESCHIEDENIS VAN DE TOEKOMST

Gebaseerd op het gelijknamige boek van Jacques Attali is deze dubbeltentoonstelling van de Koninklijke Musea voor Schone Kunsten in Brussel en het Louvre in Parijs, een reflectie over de toekomst, en tevens welke rol de kunst en het erfgoed hierin spelen. De tentoonstelling toont een co-existentie van werken uit de hele wereld en van alle tijden. De Venus van Galgenberg, een dame van 36000 jaar vóór Christus en wellicht de oudste voorstelling van een vrouw, gaat in dialoog met *Fragile Goddess* (2002) van Louise Bourgeois. Het menselijk ras en zijn overleving is van in het begin der tijden het onderwerp van de kunst geweest. Deze expo toont de analyse van de toekomst door heel diverse kunstenaars met de meest uiteenlopende materialen. "Etre une boîte alerte" was al volgens Marcel Duchamp de taak van de kunstenaar in de maatschappij. Vandaar wellicht dat kritische kunstenaars en ook het erfgoed zelf door sommige groepen en maatschappijvisies als een bedreiging ervaren worden. Aleppo en Palmyra zijn hiervan de meest recente trieste voorbeelden.

De zeer mooie en boeiende werken uit deze tentoonstelling hebben een grote visuele onmiddellijkheid. De bezoeker kan niet

onverschillig blijven. De kunsthistorische oriëntatiepunten verdwijnen. Hoofdthema blijft dat het de plicht is van de maatschappij om kennis en erfgoed door te geven aan de toekomst. Andere thema's zijn de overconsumptie, het geweld en de conflicten, de uitputting van de natuurlijke energiebronnen, een andere wereldorde na het door Attali voorspelde verval van het Amerikaanse Rijk. De openingsdag van de Brusselse tentoonstelling op elf september (9/11) is meer dan symbolisch. *Let the future tell the truth*: een duidelijke uitnodiging tot reflectie over de toekomst, samen met de kunstenaars van over de hele wereld.

De tentoonstelling loopt in de Koninklijke Musea voor Schone Kunsten van België, Regentschapstraat 3 in Brussel, van 11 september 2015 tot 24 januari 2016. Het tweede luik van de tentoonstelling is te bezichtigen van 24 september 2015 tot 4 januari 2016 in het Louvre in Parijs. Openingsuren in Brussel: dinsdag tot vrijdag van 10u tot 17u, weekend van 11u tot 18u. Gratis multimedia app en papieren bezoekersgids zijn beschikbaar, alsook een uitgebreide catalogus. De tentoonstelling is gebaseerd op het boek van Jacques Attali, *Une brève histoire de l'avenir*, uitgegeven in 2006, nu heruitgegeven in achttien talen.

Bodys Isek Kingelez, *Kimbembele Ihunga*, detail
(foto Marc Halevi, © CAAC - The Pigozzi Collection Geneva)



David LaChapelle, *Gas shell*, 2012 (Courtesy Jablonka Maruani Mercier Gallery, © David LaChapelle Studio)



Studiedagen

Marnix Pieters

ASSESSMENT IN DE ARCHEOLOGIE, 11 JUNI 2015, ZELLIK

Op 11 juni 2015 werd in Zellik (Asse) in het depot van het agentschap Onroerend Erfgoed een informatiedag/workshop georganiseerd over de problematiek van het inschatten van het wetenschappelijk potentieel van archeologische vondsten, stalen, sporen, structuren en sites, alles omvattend in archeologische middens omschreven met de korte Engelse term *assessment*. Dit is een essentiële en cruciale activiteit bij elke vorm van archeologisch onderzoek, zowel bij vooronderzoek als bij opgravingen. Het agentschap heeft hierrond een handleiding voorbereid die binnenkort verspreid wordt. De informatiedag was bedoeld om enerzijds zowel de theorie maar ook de praktijk van het assessment te verduidelijken en op een aantal aspecten bijkomend houvast te bieden en anderzijds ook om de commentaren en bemerkingen van de aanwezige archeologen en beheerders van archeologische collecties te capteren en deze nog te verwerken in de handleiding.

Vanwege de ruimtelijke beperking in het depot te Zellik gekoppeld aan de ruime belangstelling werd geopteerd om de informatiedag in twee gelijke delen te splitsen: in de voormiddag een toelichting en rondgang voor de werknemers en bedrijfsleiders van de archeologische bedrijven werkzaam in Vlaanderen en in de namiddag een toelichting en rondgang voor de verantwoordelijken van de archeologische depots in Vlaanderen. De keuze van het depot te Zellik was in de eerste plaats ingegeven door de gemakkelijke beschikbaarheid van allerlei voor deze informatiedag noodzakelijk voorbeeldmateriaal.

Na een overzichtelijke en overtuigende theoretische uiteenzetting door dr. Anton Erynck, konden de deelnemers ingedeeld in kleine groepjes een parcours van negen informatieve standen over een welbepaalde veel voorkomende, archeologische vondstengroep of een soort staal (leder, zeefstalen, metaal, Romeins aardewerk, vuursteen en ander lithisch materiaal, aardewerk uit de protohistorie, menselijk botmateriaal, dierlijk botmateriaal en middeleeuws aardewerk) doorlopen. Aan elke infostand werd telkens een toelichting gegeven aan de hand van concreet uitgewerkte voorbeelden gevolgd door een ruime mogelijkheid tot vraagstelling door de deelnemers. Dit was zowel voor de deelnemers als de verstrekkers van de toelichtingen een leerrijke ervaring. De ganse dag werd organisatorisch in goede banen geleid door Sofie Debruyne.

Afgaande op de ruime belangstelling, negentig deelnemers zonder de inrichters wel te verstaan, en de zeer positieve feedback van de deelnemers is het duidelijk dat dergelijke praktijkgerichte informatiedagen/workshops gewaardeerd worden en ook nodig en nuttig zijn voor het archeologische werkveld. Het zijn dit soort momenten die ook toelaten om deze relatief kleine beroepswereld te verbinden rond datgene waarover het eigenlijk gaat: de noodzakelijke goede zorgen voor het ongelofelijk rijk archeologisch bodemarchief aanwezig in Vlaanderen.

Dr. Koen De Groote geeft een toelichting over de aanpak van laatmiddeleeuwse ceramiekcontexten
(© agentschap Onroerend Erfgoed, foto H. Denis)



Handleidingen

Thomas Van Driessche

METHODOLOGIE VOOR HET BEHEER VAN HISTORISCHE TUINEN EN PARKEN

Deze nieuwste publicatie in de reeks handleidingen van het agentschap Onroerend Erfgoed gaat dieper in op het beheer van historische tuinen en parken in Vlaanderen. De methodologie richt zich in de eerste plaats tot personen die beroepshalve met dit type erfgoed bezig zijn. Het betreft eigenaars en beheerders van beschermde tuinen en parken, tuin- en landschapsarchitecten, gemeentelijke groendiensten en erfgoedconsulenten, maar ook alle anderen die geïnteresseerd zijn in het beheer van historische tuinen en parken.

Om historische tuinen en parken in stand te kunnen houden, moet men weten hoe ze in het verleden beheerd werden. Aangezien hierover slechts weinig gepubliceerd is, wordt in deze methodologie veel aandacht besteed aan de oude beheerstechnieken. De kennis van deze technieken is belangrijk voor een goed begrip van het historisch beheer en kan ook inspirerend werken voor het hedendaags beheer.

Historische tuinen en parken vormen een raakvlak tussen cultuur en natuur. Als compositie van dode materie en levende wezens zijn ze voortdurend in beweging, meer dan dit bij klassieke monumenten het geval is. Het in stand houden van dit type erfgoed is dan ook niet eenvoudig. Beheerders van historische tuinen en parken moeten soms moeilijke keuzes maken.

Met de publicatie van deze lijvige methodologie wil het agentschap beheerders en uitvoerders helpen gefundeerde keuzes te maken. De handleiding biedt inzicht in het hoe en waarom van de historische beheersvormen, opgedeeld per thema met telkens een beknopt historisch overzicht en aanbevelingen voor een hedendaags beheer. Aansluitend worden enkele aanbevelingen aangereikt voor het opstellen van een beheersplan en het omgaan met actuele uitdagingen in historische tuinen en parken.

In de handleiding worden de volgende thema's behandeld:

- de terreinvormen van historische tuinen en parken
- graslanden
- wegen: tracés en beplantingen
- wegverhardingen
- hagen, berceaux en vormsnoei
- bosquets en boomgroepen
- sterrenbossen en ganzenvoeten
- stinsmilieus en stinsenplanten

- waterpartijen
- parterres en bloembedden
- fruit- en groentetuinen
- oranjerieën en serres
- paviljoenen, tempels, bruggen en soortgelijke constructies
- tuinornamenten
- uitdagingen voor beheerders
- aanbevelingen voor het opstellen van een beheersplan

Je kunt de publicatie gratis downloaden via de volgende link:
<https://www.onroerendergoed.be/nl/diensten/publicaties/handleiding-voor-het-beheer-van-historische-tuinen-en-parken/>

Archeologie

Ingrid Vanderhoydonck

ARCHEOLOGISCHE SITE VELDWEZELT HEZERWATER

Op 12 juni 2015 werd voor de archeologische site Veldwezelt Hezerwater een nieuw begin ingeluid. De site werd plechtig geopend met een meervoudig doel: (1) de inrichting moet ervoor zorgen dat de archeologische site verder beheerd kon worden, (2) wetenschappers moeten er gemakkelijk toegang krijgen voor eventueel verder onderzoek en (3) de site moest ontsloten worden voor het brede publiek.

De eerste Midden Paleolithische artefacten werden eind 1997 in de groeve 'Vandersanden' in Veldwezelt Hezerwater aangetroffen. De ontdekking was het resultaat van een geo-archeologisch opvolgingsproject in 1994 gestart door het Laboratorium voor Prehistorie van de KULeuven. De ontdekking gaf aanleiding tot zes opgravingscampagnes tussen 1998 en 2003. De opgraving zou een belangrijke positie innemen in onze kennis over Midden Paleolithische openluchtsites.

Na de opgraving bleek duidelijk dat het gedeelte dat niet ontgonnen zou worden enige vorm van bescherming nodig had om behoud te verzekeren. Een gedeelte van de groeve werd opgevuld en kreeg een andere bestemming, de archeologisch interessante leemwanden bleven onaangeroerd en verweesd achter. Tot ze op 7 december 2007 beschermd werd als het archeologisch monument getiteld *De Midden-Paleolithische site te Veldwezelt Hezerwater en het talud tussen deze zone en het Albertkanaal*.

Al vlak na de bescherming werden onderhandelingen opgestart om ervoor te zorgen dat de bescherming niet bleef bij een papieren document. Fysieke beschermingsmaatregelen drongen zich op. De site had naast haar wetenschappelijke informatiewaarde trouwens nog een bijkomende troef. De zichtbare leemprofielen boden de mogelijkheid om de prehistorische site ook te ontsluiten voor het grote publiek. Het ontsluiten van archeologische sites is echter geen sinecure. Vaak valt er niets meer te zien omdat het ofwel opgegraven is of terug afgedekt werd met grond. Het vergt dan ook veelal enige creativiteit om de archeologische informatie door te vertalen naar het grote publiek zodat er ook letterlijk 'iets te beleven valt'. Het vertellen van het archeologisch verhaal draagt ook bij tot een beter begrip van de noodzaak van archeologisch onderzoek, het legt een duidelijke waarde bloot die de moeite waard is om te koesteren. En dat het grote publiek wel daadwerkelijk geïnteresseerd is in archeologie en in prehistorie in het bijzonder blijkt duidelijk uit de aandacht die de opgraving te Veldwezelt verkreeg in de media, duizenden mensen maakten gebruik van de opendeurdagen om de site te bezoeken en de tentoonstelling rond de Neanderthalers in het Provinciaal Gallo-Romeins Museum in Tongeren lokte 150.000 bezoekers.

Als we naar het buitenland kijken zien we ook daar dat archeologie en prehistorische sites in het bijzonder een belangrijke toeristische attractie/aantrekkingspool zijn. Bij het grote publiek zijn van deze prehistorische sites de grotten – al dan niet met schilderijen - het meest gekend. Het zijn echter vooral de openluchtsites zoals Veldwezelt Hezerwater die het leven van alledag begrijpbaar kunnen maken.

Maar omdat de leemprofielen doorheen de tijd te lijden hadden van vandalisme en dreigden te vervallen door de inname van de vegetatie en de blootstelling aan weer en wind werd er gestart met het uitdenken van effectieve beschermingsmaatregelen. En om het driedelige doel (beheer, mogelijkheid tot onderzoek

Opening van de archeologische site Veldwezelt Hezerwater (foto P. Van den Hove)



en ontsluiting) te verwezenlijken moesten er heel wat keuzes gemaakt worden. Uiteindelijk werd ervoor gekozen om aan de hand van drie profielen het archeologische verhaal te vertellen. Na het denkwerk waarbij niet alleen theoretische wenselijkheden maar ook praktische uitvoering van belang zijn, werd op 28 augustus 2013 het startsein gegeven. Meteen gaf dit aanleiding tot een primeur, de minister betekende de allereerste archeologiepremie voor de uitvoering van dit project.

Meer dan een jaar lang werkten archeologen, architecten, coördinatoren, investeerders, ontwerpers, aannemers en eigenaar intensief samen om het project te kunnen verwezenlijken. De profielen werden deskundig opgeschoond door het verwijderen van de vegetatie, opnieuw zuivergemaakt en geregistreerd. Volgens werden ze voorzien van een overkapping en behandeld. Een archeologisch vlak werd afgedekt en voorzien van een replica van de opgraving. Het pad werd aangelegd inclusief een trap gezien de hoogteverschillen die plaatselijk overbrugd dienden te worden en het geheel werd omheind om onder meer vandalisme tegen te gaan. De nodige infoborden en andere educatieve ontwerpen werden gepositioneerd waarbij bij wijze van spreken geen meter onbenut gelaten werd om het verhaal begrijpbaar te maken. *Last but not least* werd er geïnvesteerd in de opleiding van gidsen.

En zo komt de site aan haar nieuwe begin. De volgende uitdaging en meteen ook de sleutel tot haar voortbestaan is een gedege beheer van de inrichting. Haar nieuwe eigenaar, de gemeente Lanaken, heeft hiertoe al de eerste stappen gezet. Over het beheer van deze site zal in de komende jaren eveneens gecommuniceerd worden. Momenteel is het zaak om gewoon te genieten van dit uitzonderlijk mooi monument.

De site kan bezocht worden in groepsverband onder begeleiding van een gids. Meer informatie kan u vinden op www.visitlanaken.be

Peter Van den Hove, Dirk Pauwels en Geert Vynckier

AACHTEN: ONDERGRONDSE SCHUILPLAATSEN UIT DE 16DE EN 17DE EEUW IN LIMBURG

In 2002 kwam in Rutten (Tongeren) een ondergrondse ruimte, uitgegraven in de leembodem, aan het licht. De ontdekking werd gedaan bij grondige sloop- en verbouwingswerken aan een hoeve met woonhuis op de hoek van de Rechtstraat en de Here Jansteeg. Het toenmalige Instituut voor het Archeologisch Patrimonium (IAP) kon een beperkt onderzoek uitvoeren (1) en registreerde een rechthoekige ruimte van 3,3 bij 2,1 meter, volledig in de harde kalkrijke leembodem uitgegraven, zonder enig spoor van stutwerk. Het plafond van de ruimte, bijna twee meter



Een onderzochte *aacht* aan de Rechtstraat in Riemst: (boven) de lemen kamer is tonvormig uitgegraven; (midden) de *aacht* kwam aan het licht dankzij een instorting tijdens graafwerken; (onder) vanuit de rechthoekige ruimte vertrokken gegraven tunnels (foto's P. Van den Hove)

hoog, was uitgeschulpt als een tongewelf. In de oostelijke wand was een nis uitgegraven, terwijl de drie andere wanden van het vertrek telkens in verbinding stonden met tunnels die ongeveer 50 cm hoog en breed waren. Om veiligheidsredenen konden deze deels ingestorte gangen niet onderzocht worden. Ook in de ruimte zelf greep omwille van instortingsgevaar geen volwaardig archeologisch onderzoek plaats. Dat was onfortuinlijk want op de wanden stonden meerdere moeilijk identificeerbare graffiti. Wel duidelijk leesbaar was de datum 1734. In het vlak van de bouwput werd ook nog een opgevlude cirkelvormige verticale schacht aangetroffen, met een diameter van 0,9 meter, die wel-



Een lek in de waterleiding veroorzaakte aan de Luikersteenweg in Vreeren (Tongeren) een instorting waardoor een *aacht* werd ontdekt (foto's P. Van den Hove)

licht als luchtpijp met de ondergrondse structuur verbonden was.

In 2012 kwam aan de Luikersteenweg in Vreeren (Tongeren) een gelijkaardige structuur te voorschijn, na een grondverzakking veroorzaakt door een lek in een waterleiding. Een door mensenhanden aangelegde, oost-west georiënteerde ondergrondse ruimte van enkele meters breed en naar schatting een tiental meter lang, deels in de leembodem en deels in een mergelformatie uitgegraven, kon omwille van veiligheidsredenen niet betreden worden en is dus ook niet verder geïnspecteerd (2). Nog datzelfde jaar werd ook in een tweede woning in de Rechtstraat



Een deels dichtgeslibde maar goed bewaarde *aacht* in Riemst was toegankelijk vanuit een kleine bakstenen kelder (foto's P. Van den Hove)

in Ruten de aanwezigheid van een ondergrondse lemen structuur gemeld. In overleg met de eigenaars voerde het agentschap Onroerend Erfgoed een inspectie uit (3). Het bleek om een grote en goed bewaarde rechthoekige ruimte te gaan, die in de leembodem was uitgegraven. Deze ruimte was deels dichtgeslibd en kon niet meer betreden worden maar de oorspronkelijke toegang, vanuit een gemetste bakstenen kelder, was nog duidelijk zichtbaar. In 2015, ten slotte, werd aan de Motstraat in Ruten opnieuw een verzakking vastgesteld die te maken had met een gelijkaardige, ondergrondse lemen structuur (4).

OUDERE VONDSTMELDINGEN

Ook vroeger werden in het zuiden van Belgisch Limburg al gelijkaardige ondergrondse kamers en gangen aangetroffen. De oudst gekende melding dateert uit 1874 en komt uit de buurt van de kerktoeren van Ruten. Het ging om een uitgraving die veel gelijkenissen vertoont met de vaststellingen gedaan in 2002. De toenmalige onderzoeker meende een 16de-eeuwse datum te zien op de graffiti aanwezig op de leemwanden (5). In 1968 werd in de buurt van de kerk van Riemst ook al een ondergrondse structuur ontdekt en onderzocht door Willy Vanvinckenroye. Opmerkelijk was de aanwezigheid van een in de lemen wand gekerfde figuur, die een biddende gelaarsde man voorstelde met een door een gordel ingesnoerd gewaad. De onderzoeker identificeerde deze

als Sint-Maarten, de parochieheilige van Riemst, en waagde zich aan een interpretatie als vroegmiddeleeuwse cultusplaats (6). Deze uitleg is echter erg twijfelachtig.

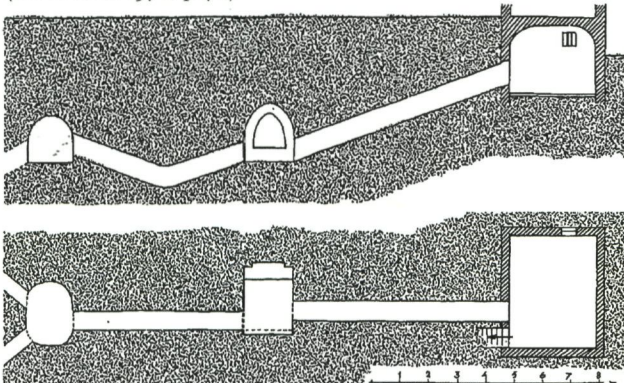
NEDERLANDS LIMBURG

Hoewel in Nederlands Limburg ondergrondse lemen kamers en gangen sinds het einde van de 19de eeuw bekend zijn, werd er pas in 1970 door Hekker een uitgebreid artikel over gepubliceerd (7). Hij maakte melding van tientallen in de harde leembodem uitgedolven ruimten en gangen die *aachten* werden genoemd. Heel vaak vertoonden ze opmerkelijke onderlinge gelijkenissen en betrof het stelsels van kleine rechthoekige ruimten die verbonden waren via smalle tunnels. Het plafond van de lemen kamers was veelal spits- of tonvormig uitgewerkt en regelmatig waren in de wanden één of meerdere (kaars?) nissen aanwezig. Een mooi voorbeeld is het plan van een opgemeten *aacht* in Jabeek (gemeente Onderbanken). Relevant is ook de vaststelling dat de meeste Nederlandse *aachten* in verbinding stonden met een woning (meestal via de kelder) of soms met waterputten (8). Ook luchtpijpen voor ventilatie kwamen regelmatig voor. Het is duidelijk dat de meeste ondergrondse sporen van gangen, tunnels en kamers uit het zuiden van Belgisch Limburg als *aachten* mogen geïdentificeerd worden, net als in Nederlands Limburg. Deze *aachten* stonden in verbinding met nabijgelegen hoeven, woningen en mogelijk ook kerken.

ETYMOLOGIE

Het Zuidlimburgse *aacht* is een samentrekking van het Middelnederlandse *agedochte* (spelonk, krocht, graf, hol van een dier), met als Vlaamse variant *hagedochte*. Een secundaire *h-* komt vaker voor in het Vlaams. In aangrenzende Duitse dialecten van het Rijnland en het Münsterland, komt het woord eveneens voor (als *Aat*, *Akedute*, etc.) en betekent het meestal 'ondergronds afvoerkanaal' of 'watergoot'. Aangezien het woord overal in de buurt van de Romaans-Germaanse taalgrens wordt aangetroffen, lijkt het weinig twijfel dat het uit Latijn *aquaeductus* (waterleiding/ kanaal) is ontleend. Dergelijke leidingen liepen vaak ondergronds, zodat de betekenis als onderaardse gang of spelonk

Doorsnede (boven) en grondplan (onder) van een onderzochte *aacht* in Jabeek, Nederlands Limburg (uit: Hekker 1970, p. 72)



aanmemelijk is (9). Interessant is het gegeven dat de Beukenberg in Tongeren, een monumentaal restant van een aquaduct dat de Romeinse stad Tongeren van water voorzag, in de 13de eeuw *Hagedoch(t)* werd genoemd (10).

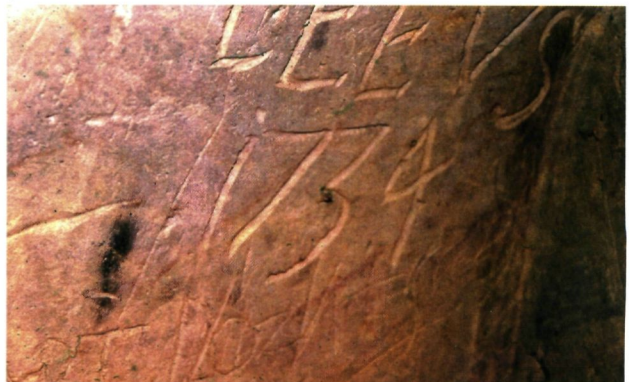
DATERING EN INTERPRETATIE

Hoewel de oudste vermelding van een *haagt* of *aecht* in Nederlands Limburg uit 1514-1515 dateert, kunnen het merendeel van de daar bekende *aachten* op basis van gevonden voorwerpen en inscripties in de tweede helft van de 16de en de eerste helft van de 17de eeuw gedateerd worden (11). Zo werd omstreeks 1924 in Bemelen, bij werkzaamheden aan een tramlijn, een *aacht* gedocumenteerd waarin aardewerk werd aangetroffen dat thuishoorde in de periode van de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) (12). De opmerkelijke overeenkomsten tussen de gekende *aachten* in Belgisch en Nederlands Limburg doet bovendien vermoeden dat ze door gespecialiseerde vaklui werden aangelegd en niet zozeer door de eigenaars/gebruikers van de woningen waarmee ze in verbinding stonden. De meeste *aachten* zijn dus wellicht vernuftige toevluchtsoorden voor de lokale bevolking. *Aachten* moeten dan ook als een tijdgenoot gezien worden van die andere, beter bekende schuilplaatsen of vluchtsoorden: de boerenschansen.

SCHANSEN VERSUS AACHTEN?

Met de term 'schans' wordt een met wallen en grachten omheind terrein bedoeld, dat als verdedigingsstructuur dient. Er is een onderscheid tussen militaire schansen en schansen die werden opgericht door de plattelandsbevolking. Deze laatste worden vaak vlucht- of boerenschansen genoemd (13). Ze werden aangelegd in moeilijk toegankelijke en lagergelegen, natte gebieden zoals broeken en beekdalen, zodat men niet makkelijk ontdekt werd door rondtrekkende legerbendes. Wanneer dat wel het geval was, bevond men zich in een betere positie om zich te verdedigen en om te onderhandelen. In gebieden waar de oprichting van schansen niet mogelijk was, of vanuit defensief oogpunt nutteloos, vormden in de leembodem uitgegraven tunnels en kamers wellicht een veel efficiëntere schuilplaats in tijden

Ingekraste datum (1734) op de wand van één van de lemen wanden van een *aacht* in Riemst (foto P. Van den Hove)





De Waterscheischans in Genk
(foto O. Pauwels)

van nood. De aanleg van *aachten* was dus een manier, voor minstens een deel van de bevolking in Limburg, om zich te beschermen tijdens de woelige oorlogsperiode die de streek teisterde in de 16de en 17de eeuw. Een belangrijke nuance is dat schansen toelieten om grotere groepen mensen én hun veestapel te beschermen (vooral van belang voor de boeren) terwijl *aachten* bescherming boden aan een beperkt aantal mensen (wellicht vooral dorpsbewoners) en hun kleine waardevolle bezittingen.

Op sommige plaatsen waren *aachten*, net zoals de schansen, langer dan de 17de eeuw in gebruik. Niet alleen het jaartal 1734, aangetroffen in de *aacht* in Rutten, wijst daarop. In Nederland worden een aantal *aachten* ook in verband gebracht met 18de-eeuwse roversbenden en bokkenrijders (14). Een geschreven getuigenis uit 1751 is in dit opzicht interessant: "*dat hij eene aegt in het huis hadde van uijt den put, welke onder den coolhof doorging*" (15). Het bewijst dat *aachten* in de 18de eeuw effectief nog een rol speelden.

Nieuw archeologisch onderzoek van goed bewaarde *aachten* zal in de toekomst wellicht meer informatie opleveren over de aanleg en het gebruik van dergelijke schuilplaatsen. Moderne technieken, zoals drones uitgerust met camera's en/of meetapparatuur, kunnen gebruikt worden om een *aacht* te onderzoeken zonder al te grote veiligheidsrisico's te moeten nemen, iets wat tot enkele jaren geleden nog onmogelijk was. Het is dan ook van belang dat de ontdekking van nieuwe *aachten* in Belgisch Limburg steeds worden gemeld aan het agentschap Onroerend Erfgoed (16).

EINDNOTEN

- (1) Voor het IAP gingen archeologen Dirk Pauwels en Peter Van den Hove ter plaatse de nodige vaststellingen doen. Zie hiervoor ook: PAUWELS D., *Rutten (Tongeren): een Erdstall nabij de Here Jansteeg*, in *Limburg – Het Oude Land van Loon*, 85, 2009, p. 154-157.
- (2) Vondstmelding via de heer Guido Creemers (Provinciaal Gallo-Romeins Museum). Er werd een terreincontrole uitgevoerd door Peter Van den Hove (agentschap Onroerend Erfgoed) op 22 februari 2012.
- (3) Vondstmelding door de heer Francis Decelle, via archeologe Elke Wese-mael (studiebureau ARON), waarvoor dank. Terreinbezoek door Peter Van den Hove (agentschap Onroerend Erfgoed) op 6 juli 2013.
- (4) Vondstmelding via de stad Tongeren op 26 februari 2015. Ter plaatse werd een controle uitgevoerd door Geert Vynckier (agentschap Onroerend Erfgoed).
- (5) DRIESSEN M., *Bulletin de la Société Scientifique et Littéraire du Limbourg*, 13, 1874, p. 256.
- (6) VANVINCKENROYE W., *Een onderaardse krocht te Riemst*, in *Limburg*, 9-10, 1968, p. 223-229.
- (7) HEKKER R.C., *Onderaardse bouwkunst in Zuid-Limburg*, in *Opstellen voor H. van de Waal; aangeboden door leerlingen en medewerkers, 3 maart 1970 (Leidse Kunsthistorische Reeks, 3)*, Leiden, 1970, p. 68-74.
- (8) SCHRIJNEMAKERS, M.J.H.A., *Geschiedenis van Geleen, deel 1*, Geleen, 1998, p. 127.
- (9) Mededeling door Michiel de Vaan (Universiteit Leiden), waarvoor dank. Zie ook: ROUKENS, W., *Wort- und Sachgeographie Südost-Niederlands und der umliegenden Gebiete*, Nijmegen, 1937, deel IA Text, p. 124, deel IB Atlas, kaart 8; SCHRIJNEMAKERS, A., *Het Limburgs woord haagt, aagt of aacht*, in *Veldeke*, 38, 1963, p. 91-94; *Vroegmiddelnederlands Woordenboek*, Leiden, 2001: Haghedochte.
- (10) BALLIEN H., *Wesemael. Van Romeinse civitas tot middeleeuwse stad*, Assen, 1979, p. 66; WESEMAEL E., *Een buitengewoon aarden monument: het Romeins aquaduct van Tongeren*, in *M&L. Tijdschrift voor monumenten, landschappen en archeologie*, jg. 30, nr. 3, p. 6-21.
- (11) RENES J., *De geschiedenis van het Zuidlimburgse Cultuurlandschap*, Heerlen, 1998, p. 121-122.
- (12) *De Maasgouw. Maandblad van het Provinciaal Geschied- en Oudheidkundig Genootschap in Limburg*, 3-4, 1924, p. 17-18.
- (13) KEIJERS D., *Studieopdracht naar een archeologische evaluatie en waardering van 7 schansen (provincies Vlaams-Brabant en Limburg)*, (RAAP-rapport 1977), Weesp, 2009.
- (14) *Oud-Geleen. Waardenstellend onderzoek*, Res nova. Expertise in Expertise, 2004, p. 36-38.
- (15) PIJLS H., *De Bokkerijdersbende met de doode hand*, Sittard, 1924, p. 85.
- (16) Archeologische vondsten melden kan via: cai@rwo.vlaanderen.be of via het vondstmeldingsformulier op de website: www.onroerenderfgoed.be

Wenen om stenen, wat blijft er dan nog over voor een mensenleven? Het is een demagogisch cliché.

Ergo: een valse keuze. Ook voor wetenschappers en kunstenaars gaat het primaat naar het leven.

Maar zijn ze wel te ontkoppelen, erfgoed en leven? Het gaat de IS-vandalen meer om de doodsteek aan de beschaving dan om pre-islamitische beelden van afgoderij. Als verkrachting een oorlogswapen is, dan zeker ook een archeologische genocide. Juist mensen die voor hun leven moeten vrezen en 24 uur per dag geterroriseerd worden, hebben alleen nog historische artefacten als gemeenschapsteken.

Het is niet toevallig dat Islamitische Staat beelden, monumenten en reliëfs zo genadeloos tot gruis wil slaan. Ze weten perfect dat de grootste bedreiging voor hun religieuze waanzin historie en schoonheid is.

In de beeldenstorm beroven ze hun goddeloze vijanden van een verleden. Wie zonder verleden is, bestaat niet.

Uit: column 'Wenen om stenen' van Hugo Camps, in *De Morgen*, 27 augustus 2015.

Het ensemble van Sint-Pieterskerk en pastorie in Nieuw-Stuivekenskerke. De spitse bakstenen torennaald met hoektorentjes is gebaseerd op de vernielde toren van Oud-Stuivekenskerke
(foto K. Himpe)





De Sint-Pieterskerk in Nieuw-Stuivekenskerke. Architect Charles Schaessens van de Dienst der Verwoeste Gewesten nam in 1923 het plan voor de historiserende reconstructie van de toren naar de vooroorlogse toren van Oud-Stuivekenskerke over van architect Buyck, maar ontwierp een veel eenvoudiger pseudobasilicale kerk. Het oorspronkelijke voorstel voor een hallenkerk is in stippellijn aangeduid (Algemeen Rijksarchief Brussel, DVG, nr. 4922, foto H. Denis)

aangelegd dan vroeger". En het probleem met de grond stelde zich van Nieuwpoort tot Diksmuide: *"Kostelijke grondvesten zijn overal in deze streek te voorzien voor kerktorens"*.

Gezien de ziekte van René Buyck tekende architect Schaessens (DVG) in juni 1923 een gewijzigd ontwerp. Dit ging uit van het kerkje van Oeren, typisch voor de *gewestelijke kerkarchitectuur*. Alle retoriek ten spijt over het hergebruik van de oude funderingen, voorzag het lastenboek in betonnen palen met een diepte van 7,50 meter als fundering voor de toren. In november 1924 werden alsnog palen van 10 meter voorgesteld. De werken sleepten aan tot begin 1927 (51).

De toren met ranke bakstenen spits en hoek-torentjes van Nieuw-Stuivekens vormt een reconstructie van de 16de-eeuwse toren van Oud-Stuivekens. Door de strak gelede, versneden steun-



Interieur van de wederopbouwkerk in Esen. Door de hoge houten gewelven en de geprofileerde spitsbogenarcade op bakstenen zuilen ontstaat een sterke gerichtheid op het transept en de koren. Ook de vloeren zijn verzorgd uitgewerkt met geometrische motieven (foto O. Pauwels)

beren over alle geledingen en de verbindende korbboognissen van de klokkenverdieping ontstaat het beeld van hoge spaarvelden van de grond tot de borstwering. Ondanks het eerder bescheiden exterieur imponeert het pseudobasilicale kerkinterieur. De hoge houten spitsgewelven met gordelribben en de arcade in verzorgd metselwerk hebben een ritmerend karakter en versterken de focus op het grote kleurrijke glasraam in het middenkoor.

Esen: restauratie "se basant sur les ruines très importantes"

In Esen werd aanvankelijk mis gelezen in het herstelde klooster. In 1921 werd een kerkbarak gebouwd op de plaats van de vooroorlogse herberg. Een jaar later werd het dorp, met zijn herbouwde huizen, nog steeds gedomineerd door de kerkruïne. In een brief van 31 oktober 1922 vroeg de minister naar de reden voor vertraging. Enkel door de opruiming van de site af te wachten kon architect Thierry Nolf in zijn definitieve plannen bepalen welke muren en materialen nog bruikbaar waren. Eind 1922 kwam alles in een stroomversnelling en kon commissaris de Haene het ontwerp van de kerk voorleggen aan de KCML. In zijn rapport van 30 januari 1923 benadrukte briefwisselend lid



De imposante Sint-Pieterskerk in Esen werd door architect Thierry Nolf gereconstrueerd naar vooroorlogs model, met imposante westtoren en het volumespel tussen het driebeukige schip en het bredere transept en hallenkeor (foto K. Himpe)

Viérin dat architect Nolf, aan de hand van de plannen van de door hem in 1913 beëindigde restauratie en *“se basant sur les ruines très importantes qui restent encore debout”* de kerk perfect kon herstellen.

Het volstond echter niet dat de plannen exact het verwoeste gebouw weergaven, want alles stond of viel met de uitvoeringsdetails voor de baksteenprofielen en de afzaten van vensters en steunberen. Voor de parementen moest de in situ bewaarde baksteen van oud formaat herbruikt worden. Viérin formuleerde als algemene richtlijn voor de reconstructie van een monument: *“Les détails autant que les lignes générales sont d’une très grande importance, si l’on désire quelque peu donner à l’édifice le caractère et l’intérêt du monument détruit”*. De plannen werden op 2 mei 1923 goedgekeurd door de DVG en in juni volgde de aanbesteding. Door een faling van de aannemer sleepte de wederopbouw lang aan (52). De noodkerk ruimde in 1926 – twee jaar voor de kerkwijding – plaats voor een groter Esenplein dat het zicht op de kerk garandeerde.

De imposante westtoren is bekroond met een bescheiden afgeknotte naald. De toren is uitgewerkt met een korfboogportaal en spitsbogige blindnissen. Deze laatste versiering komt ook terug bij de steunberen en de polygonale traptoren die boven de borstwering van de toren uitstijgt. Het transept en het hallenkeor zijn breder uitgewerkt dan het driebeukige schip. Door de hoge houten spitsgewelven met verzorgde dito trekbalken en de

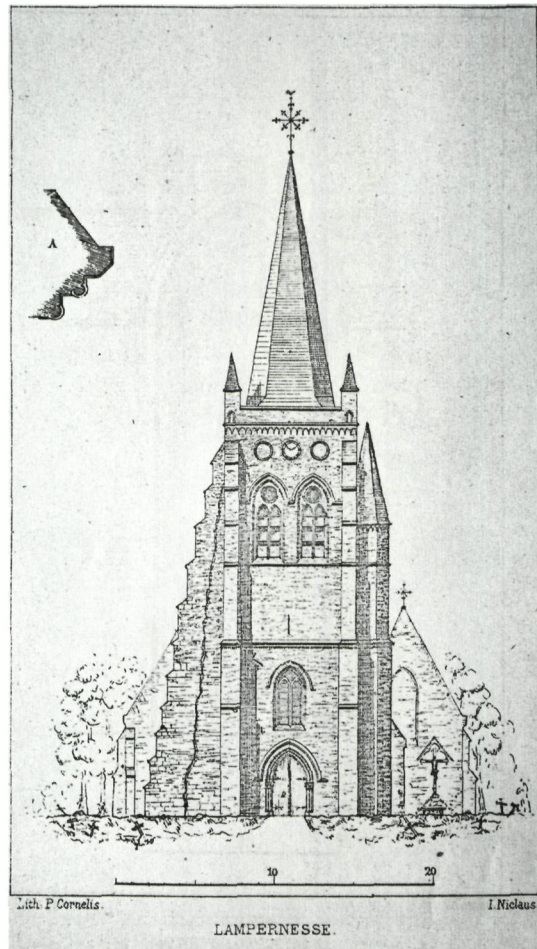
geprofileerde spitsbogenarcade op bakstenen zuilen is het interieur sterk gericht op het transept en de koren.

Lampernisse: een leesbare bouwgeschiedenis

Ook Lampernisse behoorde tot de zwaar verwoeste dorpen. Toch toont het inrichtingsplan van juni 1923 naast de totaal vernietigde huizen en kerk, ook een handvol gebouwen die nog hersteld konden worden. Zo kon het ontwerp voor herstel van de 19de-eeuwse pastorie, dat architect Viérin in augustus 1919 opmaakte, zich beperken tot een nieuwe voorgevel (53).

In april 1922 bezorgde Viérin zijn project voor de kerk rechtstreeks aan de KCML. Viérin liet er geen twijfel over bestaan dat de oude kerk tot op de grondvesten afgebroken was *“sauf un pan de mur peu important du bas côté nord.”* Alle puin was gebruikt voor *“l’entretien des routes derrière le front”*. Aan zijn collega-briefwisselaars legde hij een vraag voor over het herbouwen van de enorme steunberen ten noorden van de toren. Voor de oorlog had hij ter plaatse gezien dat deze steunberen ervan losgescheurd waren. Toch gaven deze constructief nutteloze elementen *“un caractère original à la tour”* en door hun omvang vormden ze een pendant voor het traptorentje. Briefwisselend lid kanunnik Duclos adviseerde op 28 april 1922 om de steunberen niet breder dan de andere te herbouwen. Hij verwees hierbij naar de tekening van de toren in Weales studie over de kerken (1874), waarop duidelijk

Tekening van de toren van Lampernisse in James Weales *Les églises du Doyenné de Dixmude* van 1874. De briefwisselende leden verwezen naar deze tekening bij de discussie over het herbouwen van de massieve noordelijke steunberen (uit WEALE W.H.J., op. cit., repro O. Pauwels)



onderscheid bestond tussen de steunbeer en de latere versterking. Een tweede correspondent, Jean van Ruymbeke, viel Duclos bij. Onder het motto “*rappeler l’édifice ancien dans le nouveau, même dans les détails*” werd de bouwhistorische leesbaarheid benadrukt. De profilering van vensters en zuilen moest het 13de- en 14de-eeuwse (sic) primitieve, bij de toren aansluitende, schip oproepen dat gekenmerkt werd door één brede overkapping en

Interieur van de kerk in Lampernesse, ter hoogte van de overgang tussen het pseudobasilicale schip en de hogere en bredere hallenkoren (foto O. Pauwels)

het ontbreken van steunberen. En ook de onregelmatige ritmering van het 15de- en 16de-eeuwse (sic) hallenkoor met vensters en steunberen verdiende respect (54).

Reeds bij de start van de werken in december 1922 zorgde de leveringstermijn van de voorgeschreven *moefen* voor toren en koor voor vertraging. In zijn brief van tweede kerstdag 1922 weigerde Viérin om een ander baksteentype te gebruiken, ondanks een verlenging van de uitvoeringstermijn met vier à vijf maanden. Voor zijn stelling dat de bouwtrant en het karakter van het gebouw *moefen* vereisten, verwees hij naar de rapporten van de KCML. Ook bij deze kerk was de bouw van de toren een delicate onderneming: in november 1923 legde Viérin de werken aan de in korte tijd opgebouwde toren stil omwille van de vorst. De toren was gemetseld tot de hoogte van de klokkenverdieping, en net dit deel vereiste perfect metselwerk. De bouwsporen van enkele vooroorlogse muren en het respecteren van het oude grondplan resulteren in een duidelijk leesbare overgang tussen de vroeggotische toren en het pseudobasilicale schip uit de 13de eeuw enerzijds en de hogere en bredere hallenkoren van de 14de eeuw anderzijds. In juli 1924 was de kerk klaar, op de glasramen na. In zijn rapport had van Ruymbeke aangedrongen op het herplanten van olmen, die samen met de ommuring *les facteurs de beauté et d’utilité* rond het monument vormden. De muur met ringen voor het vee is in 1925 herbouwd, maar rond de kerk werden lindes geplant (55).

De H. Kruisverheffingskerk in Lampernesse met duidelijke overgang tussen de historisch gereconstrueerde bouwfasen: de vroeggotische toren en het pseudobasilicale schip uit de 13de eeuw en de hogere en bredere hallenkoren uit de 14de eeuw. De ringen en kettingen in de kerkhofmuur verwijzen naar de veemarkt, die na de oorlog nieuw leven werd ingeblazen (foto K. Himpe)



Besluit

De wederopbouwarchitectuur illustreert samen met de gedenktekens, de bunkers en de militaire begraafplaatsen de alomvattende impact van de oorlog. Vermits het gros van de IJzendorpen in vogelvlucht maximum twee kilometer van de frontlinie verwijderd was, richtten de beschietingen er enorme verwoestingen aan. De visies van de KCML, de Koninklijk Hoogcommissarissen, de gemeentelijk architect en uitzonderlijk een burgemeester of pastoor bepaalde de wederopbouw in de jaren 1920. Dat de wederopbouw in de besproken dorpen zo divers was, mag gerust uitzonderlijk genoemd worden. Kwam een totale verwoesting van het dorp regelmatig voor in de Westhoek, dan leidde deze ravage enkel in Oostkerke, Kaaskerke en Sint-Joris-aan-de-IJzer tot een ex situ wederopbouwconcept. De verwoestingen openden er de weg voor dorpsverplaatsingen en ten dele ook het schikken van huizen, kerk, pastorie en eventueel gemeentehuis rondom een rechthoekig dorpsplein. Sint-Jacobskapelle leek gedoemd tot verdwijnen omdat de kerkrüine zou bewaard blijven als oorlogssite. In Stuivekenskerke, dat reeds in 1870 een dorpsverplaatsing kende, stelde zich door de vernietiging een dilemma: hoe kon de gerangschikte toren van Oud-Stuivekenskerke herbouwd worden, nu een in situ reconstructie onmogelijk was door het behoud van de oorlogssite? Dat deze vraag gesteld werd over

een alleenstaande toren toont aan dat er bij de wederopbouw rekening gehouden werd met een vooroorlogse bescherming.

De wederopbouw van de kerken werd duidelijk gestuurd door de adviezen van de KCML. Het rapport van de briefwisselende leden vertrok telkens vanuit de architectuur van de vernietigde kerk. Betrof het een oude, gotische kerk, dan bepleitten zij een historiserende reconstructie, met hergebruik van oude bouwmaterialen en nadruk op de leesbaarheid van de bouwgiedenis. Nieuwe, neogotische kerken werden oninteressant bevonden: daar diende de wederopbouw zich te inspireren op de regionale kerkenbouw. Voor de historiserende reconstructies kon gebruik gemaakt worden van de 19de-eeuwse kunsthistorische kennis over de gotische kerken in de kuststreek, zoals James Weales studie *Les églises du Doyenné de Dixmude* en ook van restauratieplannen. Naast Jozef Viérin, – briefwisselend commissielid, maar ook architect van de kerk in Lampernisse –, drukten ook architecten zoals Camille Van Elslande, René Buyck of Georges Hendrickx hun stempel op de wederopbouw van de dorpen.

Pol Vanneste is historicus en erfgoedonderzoeker bij het agentschap Onroerend Erfgoed

Prentbriefkaart "Ce qui reste de l'Eglise de Lampernisse". Architect Jozef Viérin trof in 1922 een bouwplaats aan, die tijdens de oorlog volledig was opgeruimd voor "l'entretien des routes derrière le front"
(verz. P. Vanneste, repro H. Denis)



Eindnoten

- (1) De auteur bedankt collega's Jo Braeken, Vincent Debonne, Hannelore Decoodt, Koen Himpe, Maarten Van Dijk en Thomas Van Driessche voor het nalezen van de tekst en hun constructieve suggesties.
- (2) Cijfers van 1899 tot 1914. Volgens een nota van commissaris de Haene (30/12/1920) telde Sint-Jacobskapelle 217 inwoners in 1914. Zie: Algemeen Rijksarchief Brussel, Dienst der Verwoeste Gewesten, nr. 11833, ERVINCK L. en DEBAEKE S., *Het drama van Esen*, Koksijde, 1996, p. 7, *Speciaalnummer over Lampernisse*, in *Rond den Beverinck. Heemkring over Lampernisse, Oostkerke, Pervijze en Stuivekenskerke*, 2007, jg. 7, nr. 2-3, p. 7-8, www.sint-joris-aan-de-ijzer.be.
- (3) *Rond den heerd: een leer- en leesblad voor alle lieden*, jg. 3, nr. 30, Brugge, 20 juni 1868, p. 235-236 en jg. 3, nr. 34, Brugge, 18 juli 1868, p. 266-267.
- (4) WEALE W.H.J., *Les églises du Doyenné de Dixmude, notices historiques et descriptives, suivies de nombreux documents*, dl. 2: *documents*, Brugge, 1874. De dekenij was opgericht in 1839 en omvatte 14 van de 15 gemeentes van het huidige groot-Diksmuide, en verder de gemeentes Merkem, Klerken en Zarren. De 18de-eeuwse kerk in Kaaskerke was voor Weale niet relevant.
- (5) Reusens introduceerde de term in de tweede uitgave van zijn cursus in 1890. Zie: WEALE W.H.J., *Restauration des Monuments Publics en Belgique, suivi d'une correspondance avec M. Jean Dugniolle et de nombreux documents*, Brussel, 1862, REUSENS E., *Eléments d'archéologie chrétienne*, 2 dln., Leuven, 1890.
- (6) De KCM rangschikte of klasseerde vanaf 1872 gebouwen in drie klassen. Hoe hoger de klasse, hoe hoger de subsidie bij restauratie van het gebouw. Zie: STYNEN H., *De onvoltooid verleden tijd. Een geschiedenis van de monumenten- en landschapszorg in België 1835-1940*, Brussel, 1998, p. 172-173.
- (7) Archief Onroerend Erfgoed, KCML, W/1395.
- (8) Het commissieverslag van 27/10/1897 verwees naar een rapport van 03/04/1890. De gemeente deelde in 1896 mee dat een restauratie van de nutteloze toren haar niets mocht kosten. Zie: Archief Onroerend Erfgoed, KCML, W/1177, DE SMET J., *Stuivekenskerke*, in *Biekerf*, jg. 56, nr. 1, Brugge, 1955, p. 7-8.
- (9) Brief van de gouverneur, 23/05/1867. Zie: Archief Onroerend Erfgoed, KCML, W/1177.
- (10) Toespraak afgedrukt in *Bulletin des Commissions Royales d'Art et d'Archéologie*, 1898, p. 295-300.
- (11) De club had ook culturele interesse. Zie: *Le Progrès. Journal d'Ypres*, www.westhoekverbeeldt.be.
- (12) Algemeen Rijksarchief Brussel, DVG, nr. 8918.
- (13) Archief Onroerend Erfgoed, KCML, plannenfonds.
- (14) ERVINCK L. en DEBAEKE S., *op. cit.*, p. 14-16.
- (15) Voor de restauraties zie: ROOSE B., *Repertorium van bronnen voor kunst- en cultuurgeschiedenis in het archief van de provincie West-Vlaanderen (3de afdeling) 1817-1879*, Brussel, 2001, p. 335-336. Emmanuel Viérin was de broer van architect Jozef Viérin. Hij volgde vanaf 1920 Joseph de Bethune op als conservator van de Kortrijkse oudheidkundige musea. Zie: www.emmanuelvierin.be.
- (16) De restauratieplannen van 1904-1905 door architect Nolf documenteren de vooroorlogse kerk van Sint-Joris. Zie: Archief Onroerend Erfgoed, KCML, plannenfonds, www.sint-joris-aan-de-ijzer.be.
- (17) Hij vond de ornamenten later vuil en beslijkt terug in Alveringem. Zie: Bisschoppelijk archief, Brugge, nr. C/546 (Verslagen van de oorlog 1914-1918).
- (18) *Les Sites de Guerre – Campagne 1914-1918. Brochure 2: Notices sur les sites de guerre conservés*, Belgisch leger, 1924, p. 20, 30-32.
- (19) Een foto van september 1916 in de eerste brochure van *Les Sites (...)* toont een versterking van zakjes tegen het portaal. Zie: *Les Sites de Guerre – Campagne 1914-1918. Brochure 1 en Brochure 2: Notices sur les sites de guerre conservés*, Belgisch leger, 1924; D'HAENE J. en GYSEL A., *365 foto's 1914-1918*, Tielt, 2009, p. 160-161.
- (20) De foto van de observatieladder is bewaard in het *Liber memorialis* van de parochie. Zie: VINDEVOGEL P., *Blik op een polderdorp: Oostkerke*, Pervijze, 2003, p. 88, 92.
- (21) Van de twee Belgische soldaten kreeg Pieter Winten (22 jaar, Lanaken) na de oorlog een grafteken op het kerkhof. Zie: VINDEVOGEL P., *Het drama van Lampernisse*, in *Rond*

Interieur van de Sint-Joriskerk in Sint-Joris-aan-de-IJzer. De volume- en ruimtewerking zijn gericht op het liturgische gebeuren in het hoofdkoor (foto K. Himpe)



- den Beverinck. *Heemkring voor Lampernisse, Oostkerke, Per-
vize en Stuivekenskerke*, jg. 4, nr. 2, 2005.
- (22) De *Belgische Standaard* meldde op 03/09/1915 dat de pas ingewijde kapel van het hospitaal ook kunst bewaarde uit de kerken van Lampernisse, Oostkerke en Sint-Jacobskapelle. Zie: *Catalogus van de tentoonstelling stille getuigen 1914-1918: kunst en geestesleven in de frontstreek*, Brugge, 1964, p. 64.
- (23) VAN HERCK J., *Memorieboekje 1915*, Kontich, 2002, p. 72-73, 81, 84, 91.
- (24) In de oorlogshistoriografie bleef het *Drama van Esen* vrij onbekend, ondanks het verhaal van Zulma Constenoble gepubliceerd als *Le martyre d'Essen: journal d'une West-Flamande* (1919). Zie: ERVINCK L. en DEBAEKE S., *op. cit.*, p. 175-176.
- (25) Eén van die prentkaarten toont de *Kirche und Bahnhof – 20 mei 1916 – Von feindlicher Artillerie zerstört*. *Ibidem*, p. 71, 76.
- (26) BRUTSAERT H., BOEREBOOM L. en VERWILGHEN R., *Nieuw-Vlaanderen (Verhandelingen van de Algemeene Katholieke Vlaamse Hoogeschooluitbreiding 214-215)*, Antwerpen, 1923, p. 29-31.
- (27) ERVINCK L. en DEBAEKE S., *op. cit.*, p. 151-153, CHIELENS P., DECOODT H. en DENDOOVEN D., *De laatste getuige: het oorlogslandschap van de Westhoek*, Tielt, 2006, p. 99.
- (28) Vanaf 1912 was de commissie bevoegd voor landschappen. STYNEN H., *De onvoltooid verleden tijd. Een geschiedenis van de monumenten- en landschapszorg in België 1835-1940*, Brussel, 1998, p. 219.
- (29) Bij de wederopbouw van de circa honderd dorpen en steden in de Westhoek zijn verder een beperkt aantal voorbeelden van een heroriëntatie van de kerk of een beperkte verschuiving ervan bekend.
- (30) Een luitenant leidde de journalist rond en de foto's werden aangeleverd door de fotografische dienst van het leger. Zie: DE GRAEVE A., *Une visite à l'Yser*, Brussel, z.d., p. 14.
- (31) Henri Jaspar was van juni tot november 1920 als minister van Binnenlandse Zaken bevoegd voor de wederopbouw. Zie ook: VINDEVOGEL P., *op. cit.*, 2003, p. 122.
- (32) De Hoogcommissaris vermeldde het eerste aanlegplan in een brief van 7/05/1920. Zie: Algemeen Rijksarchief Brussel, DVG, nr. 4942, VINDEVOGEL P., *op. cit.*, 2003, p. 121.
- (33) *Ibidem*, p. 121.
- (34) Kaaskerke: 322 van de 633 inwoners terug. "Woningen voor den oorlog 135, verwoest 135; heropgebouwde woningen 70; halfbestendige woningen 7; barakken 52; totaal 129". Oostkerke: 273 van de 306 inwoners terug. "Woningen vóór den oorlog 70; verwoest 70; heropgebouwde woningen 57, halfbestendige 20; barakken 49". *De Gazet van Poperinghe*, 30/07/1922, www.westhoekverbeeldt.be.
- (35) Viérins rapport van 6/07/1921 repte met geen woord over de dorpsverplaatsing of de oude kerk. De pastoor maakte zich sterk de kerkelijke overheid te kunnen overtuigen (brief commissaris de Haene, 11/03/1922). Zie: Algemeen Rijksarchief Brussel, DVG, nr. 5155.
- (36) Brief van 20/09/1922. Van dit Brugse bedrijf is een ruime briefwisseling met de DVG bewaard. Zie: Algemeen Rijksarchief Brussel, DVG, nr. 5155.
- (37) Het meubilair werd niet gefinancierd door de DVG. De kerkfabriek kon een dossier indienen bij genoemde rechtbank. Zie: VINDEVOGEL P., *op. cit.*, 2003, p. 130; Algemeen Rijksarchief Brussel, Dienst der Verwoeste Gewesten, nr. 5155.
- (38) Hendrickx was secretaris. Zie: LACOSTE H., *La reconstruction du village de Saint-Georges-sur-Yser*, in *l'Emulation, organe de la société centrale d'architecture de Belgique*, jg. 46, nr. 4, 1926, p. 57-58.
- (39) Brief van 20/07/1922. Hendrickx was bezorgd over de prijs en de kwaliteit van de aannemer. Zie: Algemeen Rijksarchief Brussel, DVG, nrs. 11374, 11377, 11391.
- (40) Rapport Viérin 17/02/1921. Van Hendrickx' ontwerpen zijn op vandaag enkel de kerk, het gemeentehuis en de herberg bewaard. Zie: Archief Onroerend Erfgoed, KCML, W/1166 en plannenfonds.
- (41) De KCML voegde op 12/10/1921 enkele voorwaarden toe, zoals het weglaten van blindnissen in de steunberen. Zie: Archief Onroerend Erfgoed, KCML, W/1396 en plannenfonds.
- (42) Lekeux drong aan op een gedenkkapel voor *Onze-Lieve-Vrouw der Zege* op de site. In 1926 gebouwd door architect Van Elslande. Zie: LEKEUX M., *Le patelin de Notre-Dame*, Brussel, 1927.
- (43) Gerangschikt in eerste klasse, 18/10/1919. Zie: Archief Onroerend Erfgoed, KCML, W/0854.
- (44) Nota 30/12/1920. Algemeen Rijksarchief Brussel, DVG, nrs. 11835, 11839.
- (45) De pastorie was reeds in opbouw. Voor de kerk was de ontwerpfase opgestart. Het plan voor de school stropste. Zie: Algemeen Rijksarchief Brussel, DVG, nrs. 5208, 11839.
- (46) Uit de brief van 28/04/1922 blijkt dat De Haene en De Grootte de site bezochten in 1919. De brief doorliep alle hiërarchische niveaus. Op 24/03/1923 lichte de DVG briefwisselend lid Duclos in over het opruimingswerk. De teruggevonden *bases et capitaux des colonnes* zouden hergebruikt worden. Zie: Algemeen Rijksarchief Brussel, DVG, nrs. 5205, 5206.
- (47) Duclos dateerde het schip fout: de zijbeuken stamden uit de 18de eeuw, maar de spitsbogige scheibogen en het raam in de westgevel waren ouder. Zie: Archief Onroerend Erfgoed, KCML, W/0854.
- (48) Algemeen Rijksarchief Brussel, DVG, nr. 5206.
- (49) De foto uit de *Mission Dhucque* is bewaard in het archief van de architect. De pastorie en de school werden in april 1923 aanbesteed. De werken startten in juni 1923 en waren voltooid in mei 1924. Zie: DEGRAEVE M., *Camille Van Elslande op alle fronten. Modern architecturaal denken in een traditionele context*, masterthesis Ugent, Faculteit Letteren en Wijsbegeerte, 2011; Algemeen Rijksarchief Brussel, DVG, nr. 5208.
- (50) Tot 28 palen bij de toren. Algemeen Rijksarchief Brussel, DVG, nr. 4922.
- (51) Op 01/08/1922 maakte Buyck zich zorgen over de projecten in Kaaskerke en Stuivekenskerke. Zie: Archief Onroerend Erfgoed, KCML, W/1396, 1177; Algemeen Rijksarchief Brussel, DVG, nr. 4922.
- (52) Archief Onroerend Erfgoed, KCML, W/0277, Algemeen Rijksarchief Brussel, DVG, nr. 14191.
- (53) Goedkeuring Koninklijk Hoogcommissaris 09/06/1923. Stadsarchief Diksmuide, Lampernisse, Doos 6.
- (54) In antwoord op een KCML-vraag stelde Jozef Viérin op 24/01/1940 dat een bescherming kon "beletten dat dit zeer belangrijk type van landelijke bouwkunst zou verminkt worden". Hij motiveerde dat de kerk was herbouwd "met oude materialen, tot in zijn kleinste bijzonderheden" en dat "zekere geheel belangrijke oude deelen (...) wierden versterkt en hersteld". Zie: Archief Onroerend Erfgoed, KCML, W/1395 en plannenfonds.
- (55) Algemeen Rijksarchief Brussel, DVG, nrs. 8916, 8918.

De Aérogare 58. Theatraliteit en spektakel

Heleen De Koster en Hilde Heynen

De luchthaven van Zaventem uit 1958 geldt als een van de iconische gebouwen uit de Belgische modernistische architectuur (1). De transithal fungeerde als centrum van het complex, het hart van de luchthaven. Maxime Brunfaut, Geo Bontinck en Joseph Moutschen gaven als architecten het project mee vorm. De Aérogare was vernieuwend door de ruimtelijkheid en de transparantie van de hal, die met veel zwier, onderlijnd door een dakconstructie uit aluminium, bezoekers en passagiers uitzicht verschafte over het af en aan taxiën van de vliegtuigen. De zwierigheid, de elegantie en de theatraliteit van de architectuur werden versterkt door de zorgvuldige vormgeving van de interieurelementen en door de keuze van het meubilair.

Een bezoek aan de luchthaven in de beginjaren kreeg daardoor een spektakelwaarde.

Of het nu als passagier of als toeschouwer was, de luchthaven was een bijzondere plek.

Verschillende elementen uit het interieur en het ontwerp van de ruimte speelden in op een sfeer van grootsheid.

Veel hiervan verdween in de loop der tijd.

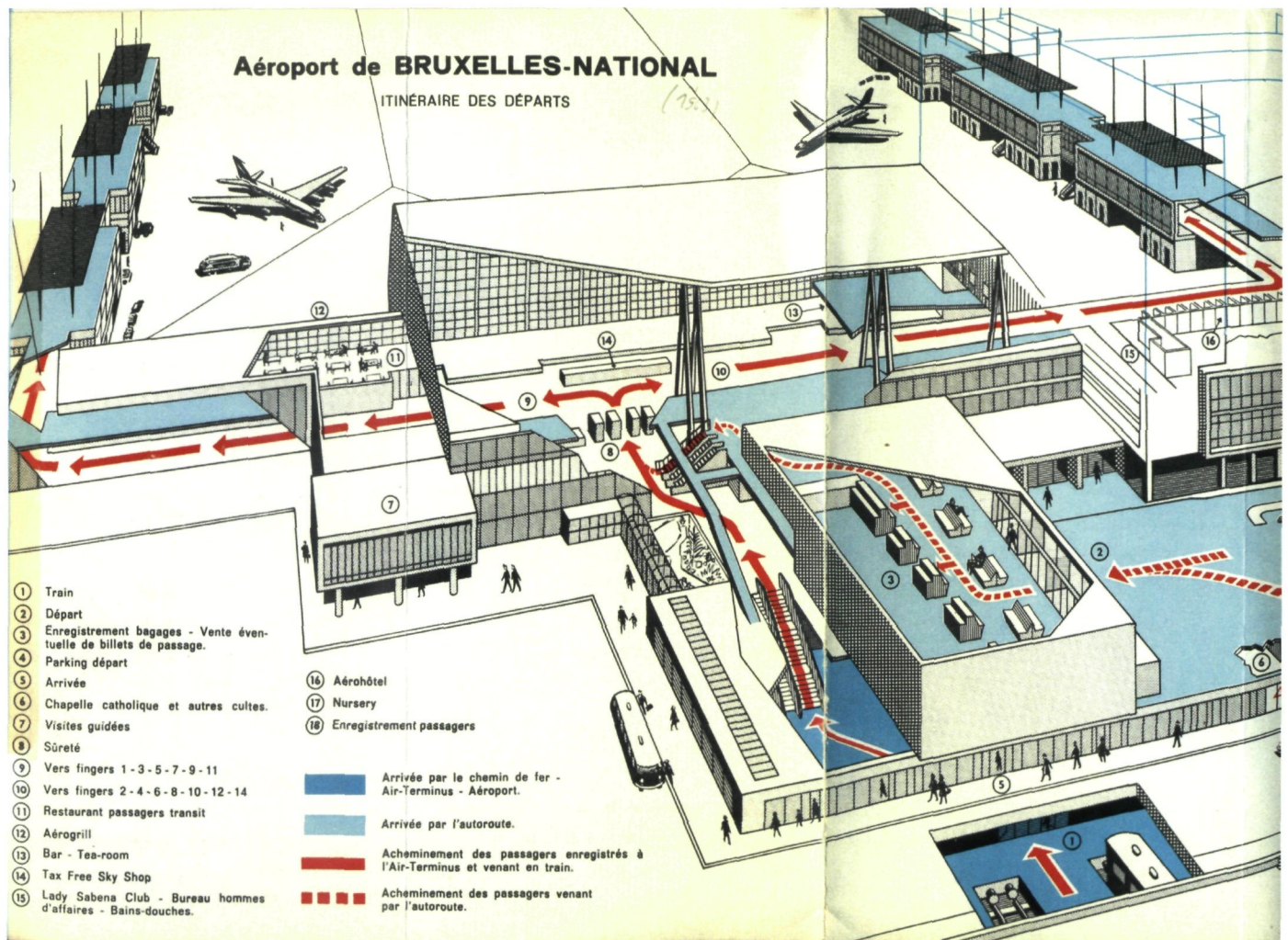
De explosieve groei van de luchtvaart bracht een verandering van inrichting en sfeer met zich mee, waarbij theatraliteit plaats ruimde voor nuchterheid en veiligheid. In deze bijdrage wordt, op basis van nieuw archiefonderzoek en interviews met betrokkenen, vooral ingegaan op de periode waarin de transithal haar theatrale rol het best waarmaakte.

De transithal als knooppunt

In de aanloop naar Expo 58 besliste de Belgische overheid om een nieuwe luchthaven te bouwen, ter vervanging van het complex in Melsbroek dat veel te klein was om de aangroeiende stroom passagiers op te vangen. Daarnaast werkte ook de opkomst van het straalvliegtuig de onvermijdelijke uitbreiding van luchthavengebouwen in de hand. De toestellen werden alsmear sneller en konden meer passagiers vervoeren. Daarnaast verlangden passagiers ook naar allerlei moderne faciliteiten zoals winkels, overnachtingsmogelijkheden en zelfs kapsalons die vervolgens in de luchthavencomplexen geïntegreerd werden.



Detail van het plafond van de Aérogare, toestand in 2013
(foto H. De Koster)



Overzicht van de functies van de ruimtes in de beginjaren van de luchthaven
 (privéarchief F. Van Humbeek)

Deze extra accommodatie op maat van de reizigers hielp mee de exploitatiekosten te drukken.

Luchthavencomplexen groeiden zo mee op het ritme van de verregaande commercialisering en popularisering van de luchtvaart. Al in 1946 werd de constructie van een nieuwe luchthaven bestudeerd, maar pas toen Edward Anseele in 1954 minister van Verkeerswezen werd in de socialistisch-liberale regering Van Acker IV, kwam het project in een stroomversnelling terecht. Edward Anseele zorgde ervoor dat Sabena, en niet de Regie der Luchtwezen, de leiding kreeg over de bouw van de nieuwe luchthaven. Een bouwcommissie werd samengesteld en deze adviseerde de uitwerking toe te vertrouwen aan externe architecten. Heel wat beslissingen over architectuur en interieur, waaronder de keuze van het meubilair, zijn dus genomen in overleg tussen de architecten en Sabena, zij het wel onder toezicht van de Regie der Luchtwezen, de toekomstige eigenaar en eigenlijke bouwheer (2).

Architecten Maxime Brunfaut (1909-2003), Geo Bontinck (1903-1999) en Joseph Moutschen (1895-1977) kregen de leiding over het project. Respectievelijk afkomstig uit Brussel, Gent en Jupille, vertegenwoordigden zij op die manier elk

een landsdeel. Na zijn studies werkte Maxime Brunfaut in de jaren dertig samen met zijn vader Fernand Brunfaut (1886-1972) aan een aantal projecten. De verbouwing van de kantoren van La Prévoyance Sociale in Anderlecht, het Sanatorium Lemaire in Tombeek en de gebouwen van Vooruit en *Le Peuple* zijn hier voorbeelden van. Verder volgde hij zijn leermeester Victor Horta (1861-1947) op als architect van het Centraal Station in Brussel. In 1954 realiseerde Brunfaut vervolgens de *Air Terminus*, het kantoor van Sabena dat een rechtstreekse verbinding tussen Brussel en de luchthaven mogelijk maakte.

Geo Bontinck studeerde sierkunsten en bouwkunst aan de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten van Gent, hij werd er ook directeur. Bontinck ontwierp vooral voor particulieren, maar realiseerde daarnaast ook enkele projecten voor de socialistische beweging in Gent, waar zijn vader, Karel Bontinck, erg actief was. Aan het Gentse Zuid ontwierp hij een van zijn belangrijkste gebouwen, dat voor de Elektriciteits-, Gas- en Waterdiensten (EGW) van de stad Gent in 1955(3). Joseph Moutschen was directeur van de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten in Luik van 1948 tot 1960 en als architect voornamelijk actief in Luik en omstreken. Hij ontwierp er onder andere de *Pont-barrage de Monsin* in 1930

en het herdenkingsmonument voor Koning Albert I in 1939 (4). De architecten waren alle drie overtuigde socialisten.

De nieuwe luchthaven bestond in 1958 uit zes grote gehelen: een toegangszone, de transithal, de administratie met controletoren, een vleugel met keukens en restaurants, een blok voor goederenvervoer en een garagegedeelte. Het gelijkvloers van de grote, centraal gelegen transithal was enkel voorbehouden voor passagiers, de eerste verdieping was ook toegankelijk voor toeschouwers. Zij konden het spektakel mee volgen vanop een loopbrug die hen ook verbond met allerlei faciliteiten aan de uiteinden. Het balkon omkaderde het geheel en strekte zich in een U-vorm uit richting de glazen wand aan de vliegzijde. De bezoekers op het balkon konden langs de rechterkant of zuidelijke kant helemaal tot aan de glazen wand doorlopen. Dit gedeelte was ook meer dan alleen een loopruimte, de uitgestrekte zone beschikte over banken en winkels langs de zijkant. Langs de linkerkant van de balustrade kon en niet doorlopen tot aan de glazen wand omdat het publiek restaurant zich in die zone bevond. Naast deze eetgelegenheid bevonden zich ook een cinemazaal en een ruimte voor geleide bezoeken. Dit niveau bestond verder ook nog uit de vertrekhal en de incheckzone en vormde dus een perfect platform om het tarmac en de passagiers op het gelijkvloers te observeren. Daarnaast had men vanaf dit niveau ook toegang tot de terrassen om de vliegtuigen van dichtbij te kunnen bekijken. Via de centrale roltrappen konden de reizigers makkelijk en snel van niveau wisselen. Op het gelijkvloers bevonden zich naast een groot podium en allerlei

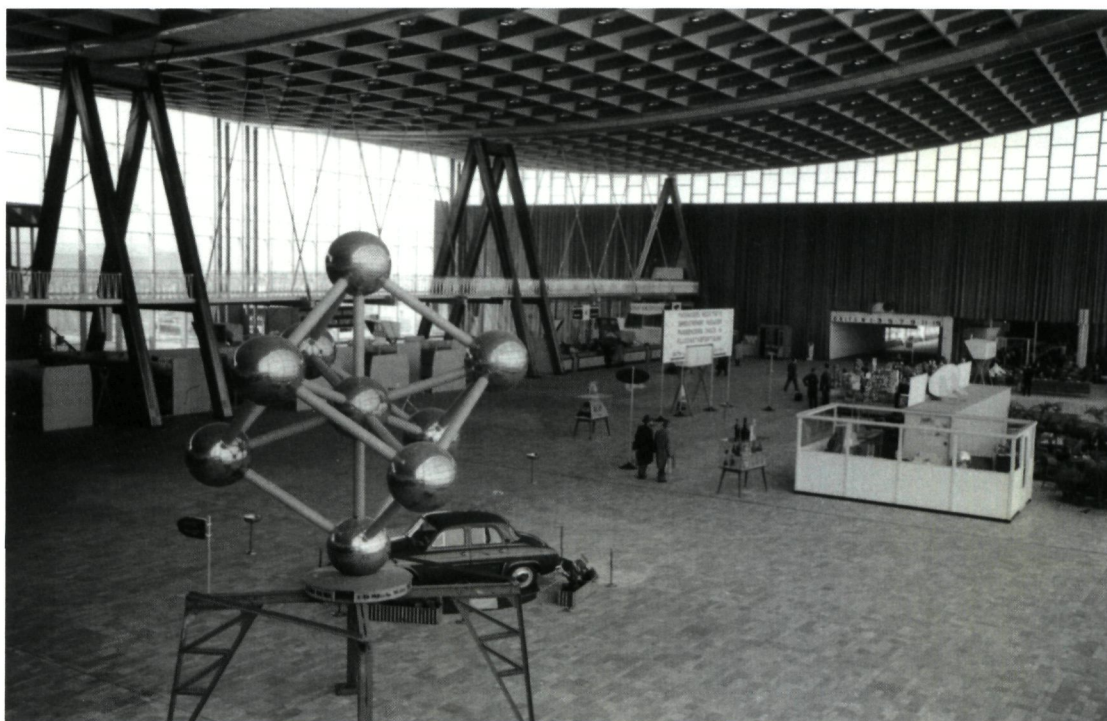
passagiersfaciliteiten ook de aankomsthal en de douane. De transithal vervulde dus verschillende functies en werd dan ook het onvermijdelijke middelpunt van de passagiersstroom (5).

In de beginjaren 1958-1960 was de transithal zeer sober aangekleed. De luchthaven werd op 29 juni 1958 opengesteld voor het grote publiek. Er was in deze fase slechts sprake van één enkele taxifreeshop in de transithal zelf. Voorts waren er wat stoelen gegroepeerd, afgewisseld met planten. Vroege foto's tonen ook al de aanwezigheid van een automodel op een klein podium. Er was ook plaats voor maquettes van een vliegtuig of een model van het Atomium. Die keuze was niet toevallig, aangezien het Atomium symbool stond voor de Expo 58, het tijdstip waarop de nieuwe luchthaven in gebruik genomen werd. Zwierigheid en verwijzingen naar technologie en toekomst typeerden het interieur al van in het begin.

Theatraliteit en de ervaring van het vliegen

De ervaring van het vliegen werd in de jaren vijftig en zestig van de 20ste eeuw geassocieerd met een zekere grandeur. Verschillende kenmerken van het interieur droegen bij aan deze sfeer van grootsheid. Daarin was Zaventem zeker geen uitzondering. Tijdens de Koude Oorlog werd het modernisme meer en meer ingezet in het Westen om een beeld op te roepen van vrijheid, lichtheid en beweeglijkheid, in contrast met de zware, naar monumentaliteit en repetitiviteit neigende architectuur van het Oostblok. De *United States Air Force Academy*,

De linkerkant of noordelijke kant van de transithal op 2 april 1960, toen nog zonder podium (privéarchief F. Van Humbeek, foto P. Bastin)



ontworpen door SOM in 1954 en gebouwd in Colorado Springs, werd dan ook op die manier gezien:

"We want the Academy to be a living embodiment of the modernity of flying and to represent in its architectural concepts the national character of the Academy. (...) We want our structures to be as efficient and flexible in their basic lay-out as to most modern projected aircraft, and possessing the dignity and enduring qualities which will create the cultural and spiritual atmosphere of a great educational institution." (6)

De metafoor van het vliegen, al aanwezig in het naar de hemel reikende beeld van de kapel van de *Air Force Academy*, werd heel letterlijk vertaald in de TWA Terminal op de John F. Kennedy luchthaven in New York, ontworpen door de Finse architect Eero Saarinen vanaf 1955 en geopend in 1962. Het exterieur van het terminalgebouw roept de vorm op van een vogel die zich klaarmaakt om op te vliegen, dankzij een innovatieve dakconstructie met dunne betonschalen. De ervaring van snelheid en mobiliteit wordt ook binnenin evocatief vormgegeven door de vele trappen, doorgangen en platforms, die zeer plastisch uitgewerkt zijn. Het interieur, stelt Sandy Isenstadt, theatraliseert daardoor het hele proces van inchecken, wachten en inschepen: *"The building is both stage and protagonist in a play whose plot is motion. Indeed, the terminal's evocation of flight is far more fulfilling than the actual experience of sitting for hours in a cramped airplane cabin."*(7)

In Zaventem werd ook een dergelijke effect nagestreefd, zij het dat hier de metafoor van het vliegen slechts figuurlijk vertaald werd. Lichtheid, transparantie, zichtbaarheid, beweeglijkheid en flexibiliteit, dit zijn de trefwoorden die de architectuur van de transithal karakteriseren. Deze kenmerken werden geconcretiseerd in een innovatieve zelfdragende glazen wand van 1800 m², die nu nog steeds de oostkant van de transithal begrenst (8). In tegenstelling tot het massieve en eerder gesloten ontwerp van de luchthaven van Melsbroek, straalde het gebouw van Zaventem daardoor openheid en moderniteit uit. Opgetrokken als een glazen projectiescherm, zorgde de wand er voor dat de toeschouwers een geprivilegieerde blik konden werpen op het spektakel. Net alsof het om een film ging, konden zij zo vanop de eerste rij getuige zijn van de moderniteit die zich voor hun ogen afspeelde. Al in de vroegste periode van de luchtvaart werd de associatie gemaakt tussen film en luchtvaart (9). De glaspartij fungeerde op die manier quasi letterlijk als een vizier op de toekomst, een uitvergroting van de blik op de wereld. Bij deze constructie speelde ook de lichtinval een bepalende rol in de architectuur. Het natuurlijk licht leidde de



Postkaart van de Aérogare,
niet gedateerd
(verz. B. Straus)

blikken onmiddellijk richting tarmac en vliegtuigen, waardoor het leek alsof de reizigers in direct contact met de vliegtuigen stonden. Dat maakte het allemaal extra indrukwekkend. Vliegen en reizen in het algemeen zorgden op die manier ook voor een verhoogd zelfbewustzijn bij de passagiers. De nietige mens kwam plots in aanraking met enorme toestellen en de vernieuwing die ze belichaamden.

Interieurelementen en faciliteiten

Op het gelijkvloers bevond zich vanaf de eerste helft van de jaren zestig een groot podium ter hoogte van de glazen wand. Het bestond uit een tapijt van zwarte en grijze rechthoeken, was rechthoekig en asymmetrisch. Het podium was opgebouwd uit inspringende gedeelten. Bepaalde delen waren voorbehouden aan decoratie zoals keien en planten, maar het grootste deel van het oppervlakte werd ingenomen door salontafels en comfortabele zetels. Het podium strekte zich uit langs de gehele zijde van de glazen wand en werd langs de kant van het glas afgesloten door een lage witte reling. Ook hier waren op verschillende plaatsen planten opgesteld. Passagiers mochten het podium betreden en zich in de zetels installeren. Het podium met de vertrekkende passagiers fungeerde zo als een scene om bekeken te worden door de omstaanders vanop het balkon. De functie van het podium balanceerde tussen het actieve observeren en het passieve geobserveerd worden. De transithal in haar geheel was trouwens zodanig ontworpen dat zij deze twee verenigde. Reizen per vliegtuig werd dus geënceneerd als een spektakel waarvan de reizigers zelf deel uitmaakten. Reizigers en kijklustigen konden vanop de eerste rij getuige zijn van het



De zuidelijke of rechterkant van de transithal op 4 juni 1967 (privéarchief F. Van Humbeek, foto P. Bastin)

schouwspel dat zich voor hun ogen afspeelde. De bezoekers hadden weliswaar zelf geen toegang tot het podium, maar ze konden vanop het balkon, dat fungeerde als tribune, genieten van het schouwspel van vertrekkende en aankomende passagiers, tegen de achtergrond van de bewegingen van de vliegtuigen.

Aan de wanden van de hal waren in de vroege periode zware bruine gordijnen opgehangen. Door hun massieve uitzicht versterkten zij het theatrale effect. In combinatie met de lijvige doeken leek het dak nog meer los te komen van het gebouw en de materialiteit ervan. Belangrijk om te vermelden is dat zij mogelijk toegevoegd zijn naar aanleiding van de brand in de nacht van 4 op 5 november 1958 en dus eerder als noodoplossing dienden zonder een permanente functie in te vullen. De dakconstructie was samengesteld uit vier secties met in totaal acht ellipsvormige vakwerkspanten, waarbij de uitkraging werd opgevangen door centrale steunpunten op scharnierstukken (10). Het dak had de vorm van een vleugel, zo incorporeerde de architectuur de metafoer van het vliegen. Functie en vorm van het gebouw waren op mekaar afgestemd op een wijze die het loutere functionalisme oversteeg. De glazen wand en de lichtinval die hiermee gepaard ging, zorgden samen met de innovatieve dakconstructie voor een lichte, elegante en moderne uitstraling. Deze werd nog versterkt door interieurelementen zoals de vloeren en de plafondafwerking. De vierkante mazen van het plafond, afwisselend wel en niet uitgerust met lichtarmaturen, gaven aan de overkapping het aspect van een golvend baldakijn, neergedaald uit de hemel en op mysterieuze wijze omhoog gehouden aan de vier hoeken. De doorlopende raampartijen onder dit baldakijn gaven aan dat de wanden een

afschermende eerder dan een dragende functie hadden. Eens de donkere doeken uit de vroegste periode weg waren, benadrukten de lichte kleuren van de wanden en de grote openingen erin dit effect. De vloer, origineel in geel Italiaans kwartsiet, is het meest stabiliserende element. Op veel foto's is te zien hoe de ruimtelijkheid van de transithal gedefinieerd wordt door de vlakke vloer enerzijds en de convexe schelp van het dak anderzijds, terwijl balkon, invullingen en wanden een eerder secundaire rol spelen. Die psychologisch stabiliserende functie van de vloer wordt in de loop van de tijd wat uitgehold doordat de continuïteit en eenvormigheid ervan doorbroken wordt, ten voordele van theatrale elementen zoals het podium.

De luchthaven beschikte ook over een brasserie die in verbinding stond met de terrassen. Ze bevond zich op de eerste verdieping exact boven de kamers die voorzien waren voor transitpassagiers. Vóór de brasserie liepen de terrassen door in de richting van de zuidelijke *finger* (11). Deze gelegenheid was voor iedereen toegankelijk en zorgde er voor dat men het spektakel van de luchtvaart intens kon beleven. Passagiers en toeschouwers konden hier iets drinken. Er was ook een beperkte warme keuken die enkele eenvoudige gerechten serveerde. Men hoopte dat bezoekers die de toestellen en het spektakel konden zien, op die manier meer vertrouwen in de luchtvaart zouden krijgen en de wens zouden ontwikkelen om ook zelf de ervaring van het vliegen mee te maken (12). Terrassen en commerciële faciliteiten waren trouwens eerder al geïntegreerd in de luchthaven van Melsbroek, om in te spelen op het grote aantal bezoekers.

Meubels ondersteunen de theatraliteit

De meubels die uitgekozen werden om de luchthaven te stofferen, ondersteunden op verschillende niveaus de theatrale sfeer. De opdrachtgevers kozen voor meubilering die moderniteit, functionaliteit en elegantie uitstraalden. Voor de zetels op het podium werd gekozen voor de S3-stoelen van Alfred Hendrickx, een jonge Belgische ontwerper wiens meubelen geproduceerd werden door de firma Belform (13). De S3-stoelen waren opgebouwd uit een zeer stabiel onderstel van drie poten waarvan de middelste ver naar achter uitstak. Poten en leuning waren vervaardigd uit gelakt hout. Deze driepotige elegante vorm paste perfect in de context van de luchthaven. Het zitoppervlak was uitgevoerd in grof textiel in verschillende felle kleuren: onder andere groen, blauw en rood, modekleuren die Sabena verkoos, overigens tegen het advies van Alfred Hendrickx in, die eerder zou geopteerd hebben voor neutraal zwart leder (14). De stoelen straalden een grote elegantie uit en pasten perfect



Twee S3-stoelen naar ontwerp van Alfred Hendrickx. Samen met de tafel werden ze opgesteld op het podium van de Aérograre (foto H. De Koster, verz. Michael Marcy Antwerpen)

op het monumentale podium. Door hun gekantelde rugleuning nodigden ze bovendien de reizigers uit om er comfortabel plaats te nemen. De stoelen werden gecombineerd met tafels die vermoedelijk geproduceerd werden door Knoll. Deze combinatie werd verdeeld over het hele podium. De tafels waren eenvoudiger in vergelijking met de zwierige vormtaal van de stoelen en hadden een ingebouwde uitneembare asbak in metaal. Het elegante onderstel bestond uit vier fijne en strakke metalen poten. Op de ranke poten rustte een rond tafelblad uit hout.

Voor de ruimte naast het podium werd voor een andere combinatie van tafels en stoelen gekozen, samen met banken die iets verderop werden geplaatst. Het ontwerp van de stoelen was van de hand van Eero Saarinen voor Knoll. Het gaat om de *Executive Armless Chair* uit 1950. Het meubel groeide uit tot een van de meest succesvolle Knoll ontwerpen. In de luchthaven werden exemplaren in verschillende kleuren uitgekozen waaronder rood. De ontwerpen die in de grote hal opgesteld werden, steunden op stalen poten. De keuze voor meubels van Knoll werd waarschijnlijk mee gemaakt en sterk beïnvloed door de Kortrijkse Kunstwerkstede De Coene. Het Kortrijkse familiebedrijf De Coene werd geselecteerd om de inrichting mee te verzorgen van de luchthaventerminal. Het bedrijf bestond al sinds 1887 en in 1954 kregen zij het exclusief Benelux licentierecht om Knoll meubels te produceren en verkopen (15). In de tearoom en bar uiterst rechts op het gelijkvloers kwamen de ontwerpen van Eero Saarinen voor Knoll opnieuw terug. Deze meubels stonden in groepjes langs het grote podium opgesteld. Op andere plaatsen in de luchthaven waren ook variaties op de types van Saarinen terug te vinden. In het Vip-salon stonden



exemplaren van de *Executive Armless Chair*.

Dat model had houten in plaats van metalen poten en was comfortabeler dan het standaardtype. In het restaurant links onderaan de hal stonden zeer verfijnde en elegante stoelen. Het restaurant werd ingericht en bemeubeld door de *Etablissements R. Simonis & Cie* (16). De *Aérogrill* erboven werd voorgesteld als de plaats waar de fijnste culinaire specialiteiten van over heel de wereld opgediend werden. In die periode genoot het de reputatie van een klasserrestaurant (17). Voor de inrichting ervan werden stoelen naar ontwerp van Gio Ponti gekozen. Meer specifiek ging het om het model uit 1957, de *Superleggera*, te herkennen aan het duidelijk gekantelde bovenstuk. Gio Ponti ontwierp het type voor het Italiaanse *Cassina*. De stoel bestond uit licht stabiel essenhout en was bekleed met een weefsel van suikerriet of cellofaan. Hij was enorm populair bij het grote publiek omwille van de

De *Executive Armless Chair* opgesteld in de tearoom die enkel toegankelijk was voor de passagiers (Brussel, Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis, Archief Luchtvaartafdeling, Fotoarchief Sabena)



Het restaurant *Aéogrill* toegankelijk voor zowel toeschouwers als passagiers, de *Superleggera* van Gio Ponti is te herkennen aan zijn duidelijk gekantelde bovenstuk (Brussel, Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis, Archief Luchtvaartafdeling, Fotoarchief Sabena)

stabiele constructie en goedkope prijs (18). De *Superleggera* was afgewisseld met andere meubels in een lichtere kleur.

De keuze voor het meubilair in de luchthaven was merkwaardig trefzeker. Verschillende meubels die later een iconische waarde kregen, waren in de beginperiode al in verschillende ruimtes van de luchthaven van Zaventem aanwezig. De *Executive Chair* van Eero Saarinen en de *Superleggera* van Gio Ponti groeiden later uit tot echte klassiekers. Verder valt het op dat Sabena ervoor koos om verschillende firma's in te schakelen voor de inrichting van de luchthaven. Ondernemingen zoals *Simonis & Cie* uit Brussel en *Braun & Fortuna* uit Gent mochten meewerken aan het project (19). Naast onder andere Brussel en Gent was er ook aandacht voor de twee belangrijkste meubel- en designsteden in België. De Coene nv, een grote speler in de meubelwereld uit Kortrijk en Belform, een kleinere onderneming uit Mechelen, kregen allebei een kans. Belform rekende vooral op de eigen ontwerpen van hun goudhaantje Alfred Hendrickx, terwijl De Coene nv eerder het volledige concept bedacht zonder eigen ontwerpen te integreren. Het is dankzij de Kortrijkse onderneming dat de ontwerpen van Knoll in de luchthaven terecht kwamen.

Sabena koos dus radicaal voor lichte en moderne meubels om de uitstraling van het vliegen te ondersteunen. De materialen en kleuren behoorden weliswaar tot een warm palet (hout eerder dan metaal, textiel eerder dan leer, felle kleuren eerder dan neutrale tinten), zodat men toch een indruk van comfort en zelfs gezelligheid kon creëren. Terwijl luchthavens in de huidige leefwereld erg inspelen op het grote verschil tussen *business* en *economy class*, valt op dat dit veel minder het geval was in de jaren zestig. De stoeltjes van Hendrickx straalden bijvoorbeeld al een zekere klasse uit, maar waren wel bedoeld voor alle passagiers. Wachten op het vliegtuig op een groot podium in de imposante hal en begeleid worden door *Mademoiselle Sabena* bij mogelijke onwennigheid was op zich al een voorrecht en een exclusieve belevenis (20). Het meubilair paste perfect in de indrukwekkende, theatrale omgeving van de luchthaven.

Veiligheid boven alles

In het begin van de jaren zeventig werden er ingrijpende veranderingen in het interieur van de transit hal doorgevoerd. Het typerende podium dat voordien uit zwarte en grijze vlakken bestond, werd vanaf dan vervangen door een tapijt in een egale



blauwe tint. De hal kreeg meteen een andere indruk door het veranderen van de kleuraccenten die de eerste fase typeerden. De kleur van de stoelen en het tapijt van het podium speelden een belangrijke rol aangezien het podium veel van de uitstraling van de hal bepaalde. De planten werden behouden maar namen nu een nog grotere oppervlakte in beslag. De begroeiing werd erg weelderig zodat het podium veel minder overzichtelijk werd en ook kleiner leek. Het werd moeilijker te zien welke elementen er allemaal opgesteld stonden.

De plantengroei trok de meeste aandacht naar zich toe in tegenstelling tot de situatie in de vorige fase, waar de stoelen van Alfred Hendrickx alle aandacht opeisten als blikvangers van deze ereplaats. Het S3-model dat met zijn elegante afgeronde vormen de typische vormtaal van de jaren vijftig in zich droeg, werd begin jaren zeventig vervangen. In de plaats kwamen er exemplaren gebaseerd op de *Freischwinger* of *Cantilever chair*. Ze waren hoekiger en minder verfijnd. Verder werd ook het hele middelste gedeelte van de transithal opgevuld met grotere *Sky Shops*. De sfeer en vormgeving van de vorige periode verdwenen. Samen met de expansie en democratisering van de luchtvaart, groeide ook de hal mee. Van eenvoudige en bescheiden

accommodatie, breidden de passagiersvoorzieningen uit tot grote constructies die de meeste ruimte innamen. Deze veranderingen maakten de hal in zijn geheel veel minder overzichtelijk en deden afbraak aan de royale ruimtelijkheid ervan. De winkels werden geleidelijk aan groter tot dat ze tegen het podium kwamen, waardoor een doorgang daar niet meer mogelijk was en het podium eigenlijk ingesloten werd door planten en *Sky Shops*. Deze wijzigingen zorgden voor een duidelijke breuk met de eerdere periodes die meer in continuïteit waren (21).

Vanaf 1979 onderging de transithal nog een metamorfose met blijvende en belangrijke gevolgen. Het balkon werd na een terroristische aanslag in april 1979 met kogelvrij glas afgesloten (22). Bovenaan liep de constructie verder in een rondboogvorm bestaande uit netten en later uit glas. De luchthaven maakte zich sterk dat deze ingreep de toeschouwers nog steeds toeliet om de vliegtuigen en het tarmac te bewonderen en familieleden welkom te heten of uit te wuiven. Toch ontstond er ook een bewustzijn dat dit restricties met zich meebracht voor de uitstraling van de hal: *“Les cloisons en verre à l'épreuve des balles et les filets de protection destinés à empêcher le jet de grenades dans la zone franche*

Een blik op de transithal in de periode 1970-1980 (Brussel, Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis, Archief Luchtvaartafdeling, Fotoarchief Sabena)



De transithal begin jaren tachtig
(privéarchief F. Van Humbeek)

viennent d' avoir été installé. Les usagés sont tous d'accord sur un point: ce n'est pas joli-joli. Mais sécurité oblige." (23) Hiermee wordt letterlijk de redenering onderschreven dat het theatrale en esthetische aspect plaats moest ruimen voor de veiligheidsvoorschriften. Onder de passerelle werd een strook reclameborden bevestigd. Verder werd ook het hele middelste deel veranderd. De *Sky Shops* die in de loop der tijd al veranderd waren, leken vanaf de vroege jaren tachtig in niets meer op de eerdere types. In het begin van de jaren tachtig had de hal zo goed als alle aspecten van zijn oorspronkelijke interieurconcept verloren. Behalve de vloer uit Italiaanse kwartsiet, herinnerde haast niets nog aan het origineel ontwerp (24).

De terrassen waren aanvankelijk gratis toegankelijk, later werd een kleine bijdrage gevraagd. Uiteindelijk werden ze in 1973 om veiligheidsredenen gesloten (25). Vanaf de jaren zestig werden terrassen nog maar zelden opgenomen in luchthavenontwerpen (26). Vanaf dan nam de spektakelwaarde van de luchthaven immers af. Het vliegtuig nemen werd een minder speciale aangelegenheid en was niet

langer enkel voor de elite bestemd. De architecten van de Aérogare hadden de luchthaven ontworpen met het oog op grote aantallen bezoekers en toeschouwers. Door de toenemende democratisering van de luchtvaart, werd de spektakelwaarde echter alsnog minder. Daardoor verloren de terrassen, de ruime balkons en de spectaculaire glazen wanden hun bestaansreden. Ook het terrorisme is een bepalende factor geweest bij de afbouw van het theatrale karakter van veel luchthavens, in Zaventem in concreto naar aanleiding van een aanslag in 1979.

Onzekere lotsbestemming

De transithal werd officieel buiten gebruik gesteld op 16 mei 2002 om 6 uur. Op dit moment ging pier A in gebruik. Vrijwel onmiddellijk kreeg de hal een andere functie. Dit was meteen de start van het eerste herbestemmingsproject voor de ruimte. In 2001 lanceerde BIAC een wedstrijd voor Europese architecten voor de renovatie van de transithal. Een jaar later werd de wedstrijd opgeschort wegens de moeilijke situatie in de luchtvaart op dat moment.

(27) Ondertussen was de hal in gebruik als evenementenhal, maar ook die bestemming was maar tijdelijk en werd stopgezet in 2010. Vanaf 2007 werden er studies gemaakt voor een nieuwe lagenkostenterminal op de luchthaven van Zaventem. De oude transithal van 1958 werd verbouwd tot de *Transit Hall Azur*. In maart 2008 volgde de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning (28). Na een inwendige verbouwing was ook gepland om de ruimte in te richten als screening- en transitzone voor passagiers, nieuwe binnenwanden moesten deze zones scheiden van aangrenzende ruimtes. Verder was het ook de bedoeling om in de transithal shops met wachtruimtes te integreren die fungeerden als bufferzone voor vertrekkende en aankomende passagiers. De passerelle diende afgebroken te worden en het verdiep bovenaan kon dienst doen als plek om passagiers te screenen. Het gelijkvloers werd ingericht als transitzone met winkels (29). Het nieuwe project had als doel een herbestemming te geven aan delen van het gebouw die al jaren buiten dienst gesteld waren (30). Naar aanleiding van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, gaf het agentschap Onroerend Erfgoed in augustus 2008 echter een ongunstig advies aan de plannen van het project. Het agentschap betreurde dat de inwendige structuur, met onder meer de passerelle, de vide en het circulatieplan zouden verdwijnen voor de invulling met een nieuwe structuur (31): *“Wij zijn dan ook van oordeel dat men, indien nodig, de invulling moet aanpassen aan het gebouw en niet het gebouw moet aanpassen aan de nieuwe invulling.”* (32)

Op basis van dat advies, dat aandrang op behoud van zoveel mogelijk elementen van het originele interieur, werden de bouwplannen aangepast aan de opmerkingen van het agentschap. In 2009 kwamen de plannen voor de lagekostenterminal echter in het gedrang en werd het project stopgezet. Tweënvijftig luchtvaartmaatschappijen en drie beroepsverenigingen van luchtvaartmaatschappijen die tegen de komst van een lagekostenterminal waren, spanden een kortgeding aan. De tegenstanders stelden onder andere dat het project onzinnig was aangezien Brussels Airport wilde investeren in meer capaciteit op een moment dat de passagiersaantallen daalden (33).

Ondanks de stopzetting was de verbouwing ondertussen al vergevorderd. De inrichting van het gebouw werd dus aangepast aan een nieuw project dat vervolgens niet operationeel werd. De Aéro-gare stond sinds het afgelasten van het Transithal Azurproject leeg en kreeg geen andere functie. De mogelijkheid bestaat dat de hal na verloop van tijd zal dienen als operationeel coördinatiecentrum voor verschillende afhandelaars op de luchthaven.

De centrale ligging van de Aéro-gare lijkt geschikt voor dit project. Of de hal snel hergebruikt zal worden is echter nog onduidelijk (34).

Conclusie

De Aéro-gare 58 getuigt op een unieke manier van de theatrale encenering van de luchtvaart in de jaren vijftig en zestig. De karakteristieke interieurelementen met vloeren, muren, plafonds en balustrades ondersteunden zeer sterk deze theatralisering, net als het met zorg uitgekozen oorspronkelijke meubilair. In de vroegste jaren van de hal bleef het interieur erg beperkt. Pas in de periode 1960-1970 werd de ruimte uitgebreid gedecoreerd. Aangezien in de late jaren zestig nog kenmerken van de typische expositie geïntegreerd waren in de inrichting, bleef de hal lange tijd geassocieerd met deze karakteristieke interieurelementen. In het decennium dat daarop volgde, onderging de hal haar meest ingrijpende gedaanteverandering. Tussen 1970 en 1980 veranderden meubilair, kleurpatronen en *Sky Shops*. Deze wijzigingen waren erg belangrijk omdat zij voor een duidelijke breuk zorgden met de eerdere periodes die meer in continuïteit waren. Net de kenmerken die de theatrale encenering ondersteunden, bleken zeer kwetsbaar voor opeenvolgende transformaties die het gebouw onderging. De evolutie van theatraliteit naar veiligheid zorgde voor ingrijpende veranderingen, die een zware impact hadden op de ruimtelijke beleving. In het huidige luchthavencomplex heeft de vroegere transithal niet langer een centrale functie. Een definitieve bestemming lijkt het gebouw nog niet helemaal gevonden te hebben. Het is blijkbaar zeer moeilijk laveren tussen de Scylla van een authentieke restauratie en de Charibdis van een economisch haalbaar project.

Heleen De Koster is masterstudente Kunstwetenschappen aan de KU Leuven en schreef haar bachelorpapier over de Aéro-gare 58
Hilde Heynen is hoogleraar Architectuurtheorie en departementsvoorzitter Architectuur aan de KU Leuven



De noordkant van de transithal:
een beeld van het transithal
Azurproject dat niet operationeel
werd, toestand in 2013
(foto H. De Koster)

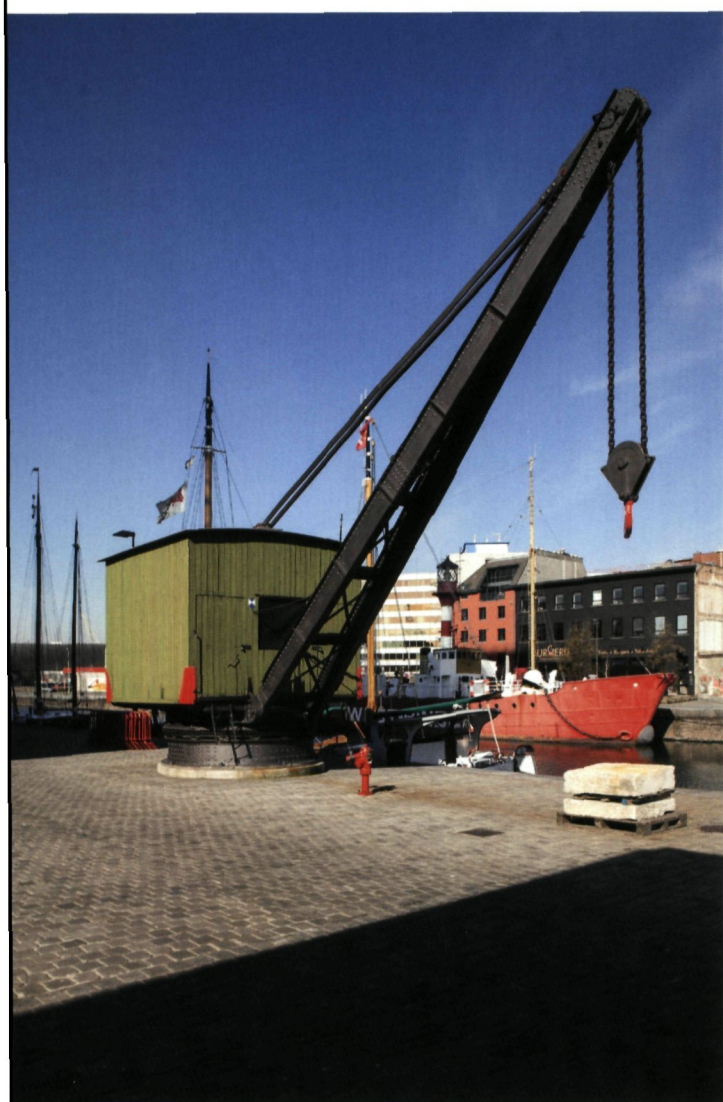
Eindnoten

- (1) BRAEKEN J., *Architectuur voor het luchtruim. Bouwen aan een nationale luchthaven*, in M&L. Monumenten, Landschap-en Archeologie, jg. 16, nr. 3, 1997, p. 30-62.
- (2) *Ibidem*.
- (3) Eva Van Regenmortel en Ellen Van Impe. "Joseph Moutschen (1895-1977)" ODIS – Database Intermediary Structures Flanders [online], laatste toegang 5 februari 2015; "Bontinck, Geo" Inventaris Onroerend Erfgoed [online], laatste toegang 5 februari 2015.
- (4) Eva Van Regenmortel en Ellen Van Impe. "Joseph Moutschen (1895-1977)" ODIS – Database Intermediary Structures Flanders [online], laatste toegang 9 mei 2014.
- (5) L'Aérogare 'Bruxelles-National'. *Architecte-chef d'Equipe: Maxime Brunfaut, Architectes: Georges Bontinck, Jos Moutschen. Maître de l'ouvrage: Régie des Voies Aériennes*, in *La Maison*, jg. 19, nr. 2, 1963, p. 36.
- (6) Harold Tabott in 1955, geciteerd in: NAUMANN R., *On the Wings of Modernism. The United States Air Force Academy*, Chicago, 2004, p. 73.
- (7) ISENSTADT S., *Eero Saarinen's Theater of Form*, in PELKONEN E. en ALBRECHT D. (eds.), *Eero Saarinen. Shaping the Future*, New Haven, 2006, p. 107.
- (8) ISC/R MEMBERS, *Docomomo New International Selection. Full Documentation Fiche 2004. Zaventem National Airport* [online], laatste toegang 20 augustus 2014.
- (9) BRUNO G., *Atlas of Emotion*, New York, 2002, p. 75-110; ADEY P., *Architectural geographies of the airport balcony: mobility, sensation and the theatre of flight*, in *Geografiska Annaler*, jg. 90, nr. 1, 2008, p. 29-37.
- (10) BRAEKEN J., *op. cit.*, p. 30-62.
- (11) Met *fingers* worden hier de twee lange structuren langs de noord- en zuidkant van de Aérogare bedoeld. Boven op deze *fingers* waren terrassen aanwezig waar toeschouwers de vliegtuigen konden bekijken. In de jaren zeventig werden er aan de *fingers* boarding bridges toegevoegd.
- (12) ADEY P., *Architectural geographies of the airport balcony: mobility, sensation and the theatre of flight*, in *Geografiska Annaler*, jg. 90, nr. 1, 2008, p. 29-37.
- (13) DE KOONING, M., FLORE F., STRAUVEN I., DE NIJN H., *Hedendaags design: Alfred Hendrickx en het fifties meubel in België*, Mechelen, 2000, p. 186.
- (14) Gesprek tussen Alfred Hendrickx en Heleen De Koster in Boortmeerbeek op 11 november 2013.
- (15) HERMAN F., VAN DIJK T., DUBOIS M., *Kortrijkse Kunstwerkstede Gebroeders De Coene. 80 jaar ambacht en industrie meubelen-interieurs-architectuur*, Kortrijk, 2006, p. 26 en 49.
- (16) *Architecte-chef d'équipe: Maxime Brunfaut. Architectes: Georges Bontinck, Jos Moutschen. Maître de l'ouvrage: Régie des Voies Aériennes*, in *La Maison*, jg. 19, nr. 6, 1963, p. 45; BRAEKEN J., *op. cit.*, p. 60.
- (17) Sabena Magazine, Privéarchief Ben Straus, 66, juni 1967, 3.

- (18) [CASSINA, 699, <http://cassina.com/en/collection/chairs/699>; geraadpleegd op 14 augustus 2014]
- (19) Simonis & Cie verzorgde de inrichting van het restaurant op het gelijkvloers, de informatiebalies, winkels en delen van de veiligheidscontrole. Braun en Fortuna was een meubelbedrijf uit de Gentse Coupure die de banken in de *fingers* ontwierp.
- (20) *Mademoiselle Sabena* ontfermde zich over de (transit)passagiers. Als reiziger hoefde men niet zelf het initiatief te nemen, *Mademoiselle Sabena* sprak de passagiers spontaan aan.
- (21) Brussel, Archief Luchtvaartafdeling Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis, Fotoarchief Sabena, boek 21-25, 27, 33, 50.
- (22) VLAEMINCK M., *Lichtgewonden maar El Al bleef buiten schot. Palestijnse terroristen slaan toe op Zaventem*, in *Het Nieuwsblad*, 17 april 1979; DUM R., *Vragen omtrent motieven voor aanslag op Zaventem. Wilden terroristen wel doden?*, in *Het Nieuwsblad*, 19 april 1979.
Op 16 april 1979 kozen Palestijnse terroristen de luchthaven uit om een aanslag te plegen met een granaat die ze van op de eerste verdieping naar beneden richting de transithal gooiden. Aanvankelijk wilden zij een aanslag plegen op een Israëliëse EL Al vlucht. Nadat duidelijk werd dat het plan niet uitvoerbaar was, gooide een van hen granaten.
- (23) *Benelux Actualités*, in *Aviastro*, jg. 9, april 1981.
- (24) Privéarchief Frans Van Humbeek, fotoarchief.
- (25) VAN HUMBEEK F., *Brussels Airport. The history of Haren, Melsbroek and Zaventem*, Nieuwkerken-Waas, 2002, p. 159 en 193.
- (26) HAWKINS B., LECHNER G. en SMITH P., *Historic Airports Proceeding of the International 'L'Europe de l' Air' Conferences on Aviation Architecture*, Londen, 2005, p. 2.
- (27) Mails met dienst *Corporate Communications* van *Brussels Airport*, 14 mei 2014; VAN HUMBEEK F., *Brussels Airport. The history of Haren, Melsbroek and Zaventem*, Nieuwkerken-Waas, 2002, p. 161.
- (28) Leuven, Archief Onroerend Erfgoed Vlaams-Brabant, map 1 (7083), 2 (7084), 3 (7082), document 11/03/2008.
- (29) *Ibidem*.
- (30) Leuven, Archief Onroerend Erfgoed Vlaams-Brabant, map 1 (7083), 2 (7084), 3 (7082), document 05/03/2008.
- (31) Leuven, Archief Onroerend Erfgoed Vlaams-Brabant, map 1, (7083), 2 (784), 3 (7082), document 18/08/2008.
- (32) *Ibidem*.
- (33) *Geen lagenkostenterminal meer voor Zaventem*, in *Gazet Van Antwerpen*, 17 maart 2011; *Luchtvaartmaatschappijen in verzet tegen lowcostterminal Zaventem*, in *De Standaard*, 29 mei 2009.
- (34) Mails met dienst *Corporate Communications* van *Brussels Airport*, 14 mei 2014.

De restauratie van de Stuckenholzhandkraan in Antwerpen

Kathleen Moermans, Maarten Van Dijck en Jef Vrelust



De Stuckenholzkraan na de restauratie aan de voet van het MAS
(foto O. Pauwels)

Op de Antwerpse kaaien staan achttien historische walkranen aangevuld met een vlotkraan die behoren tot de museumcollectie van het Museum aan de Stroom (MAS). De collectie is uniek in Europa en illustreert de technologische evolutie van de kranenbouw en van de Antwerpse havenexploitatie. De collectie kwam tot stad nadat het Antwerpse stadsbestuur in 1974 besliste om van iedere reeks van kranen die buiten gebruik wordt gesteld één representatief exemplaar als technologisch archief over te dragen aan het museum (1). De kranen in de museumcollectie werden gebouwd door maar liefst dertien verschillende constructeurs in binnen- en buitenland. De oudste kraan dateert uit 1884 terwijl de jongste van 1963 is. De collectie omvat een handbediende kraan, enkele hydraulische kranen, een stoomkraan en diverse types elektrische kranen (2). In 2002 werden vijftien van deze kranen beschermd als monument. De drijvende stoomkraan nummer 9 werd in 2010 als varend erfgoed beschermd. Eind 2014 werd bijkomend de elektrische kraan DE296 beschermd. Het MAS staat in voor het onderhoud, de restauratie en ontsluiting van de collectie. Als opwarming voor de werken aan de grote kranen werd aangevat met de restauratie van de oudste en meteen ook de krachtigste kraan uit de collectie: de handbediende tientonskraan van de Duitse constructeur Stuckenholz. Daarbij moesten diverse fundamentele keuzes worden gemaakt over de aanpak van de restauratie.



Een deel van de collectie van de Antwerpse havenkranen aan de Rijnkaai (foto O. Pauwels)

De geschiedenis van de Stuckenholz tientonskraan

Antwerpen op zoek naar kraanbouwers

Hoewel er in de Antwerpse haven zeker vanaf 1263 een met tredraderen aangedreven kraan werd gebruikt, speelden havenkranen vóór 1878 geen rol van betekenis in het havengebeuren. Goedkope handarbeid maakte dat de meeste goederen met de hand werden gelost en geladen, of met behulp van scheepstakels en natiepaarden. De sterke ontwikkeling van de haven, mede dankzij de afkoop van de Scheldetol in 1863 en de toename van het volume van de trafiek, zorgde ervoor dat kranen in de tweede helft van de 19de eeuw een belangrijker rol begonnen te spelen. De omschakeling van zeilvrachtschepen naar stoomschepen leidde bovendien tot een inkrimping van de bemanningen en bijgevolg het beschikbare personeel om de schepen te laden en te lossen. Sinds 1862 onderzocht de stad Antwerpen de mogelijkheden om in de haven een systeem te installeren waarbij talrijke walkranen door een centrale energiebron zouden worden aangedreven. In 1878 nam de stad effectief een systeem van hydraulische kranen in dienst. Die kranen werden aangedreven door koud water dat onder druk vanuit pershuizen werd verdeeld (3). Voor zware lasten van tien tot veertig ton werden op het einde van de 19de eeuw een aantal ijzeren kranen opgesteld (4).



Jan de Gheet, ingekleurde houtsnede met de Antwerpse scheepskade uit het Huldeboek bij de Blijde Intrede van Karel V, 1515

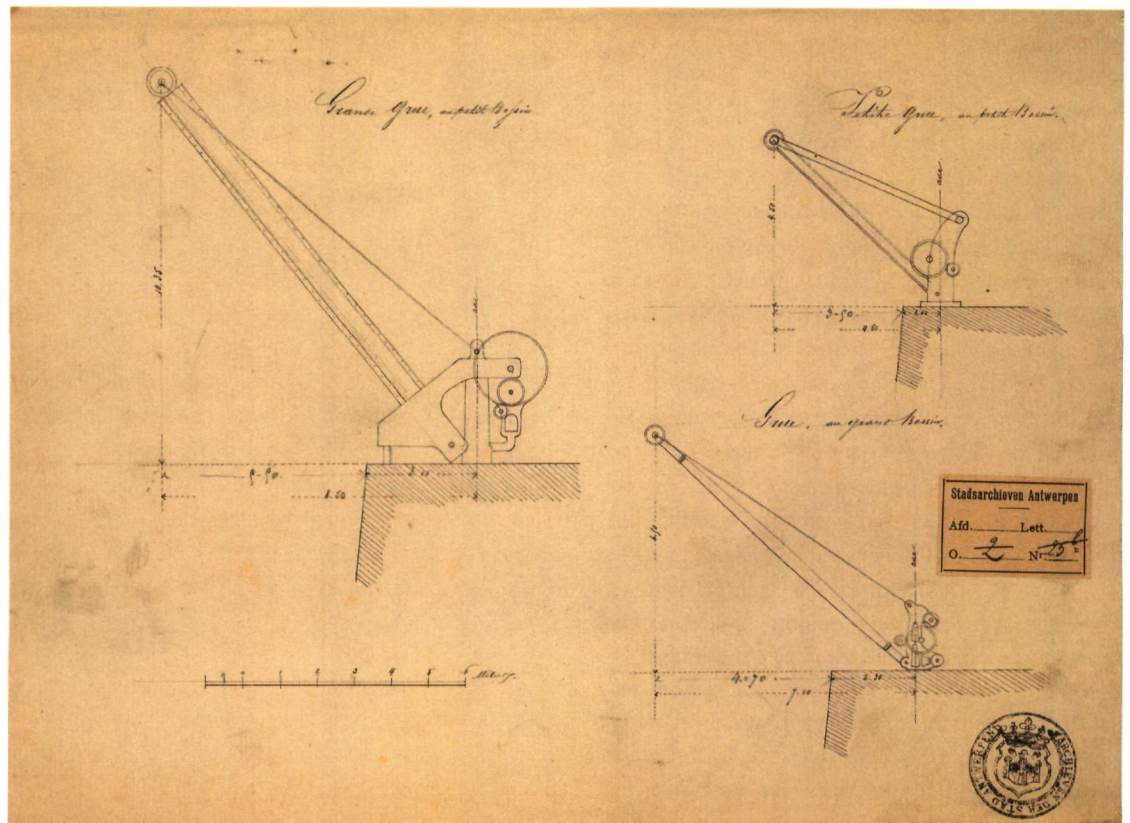


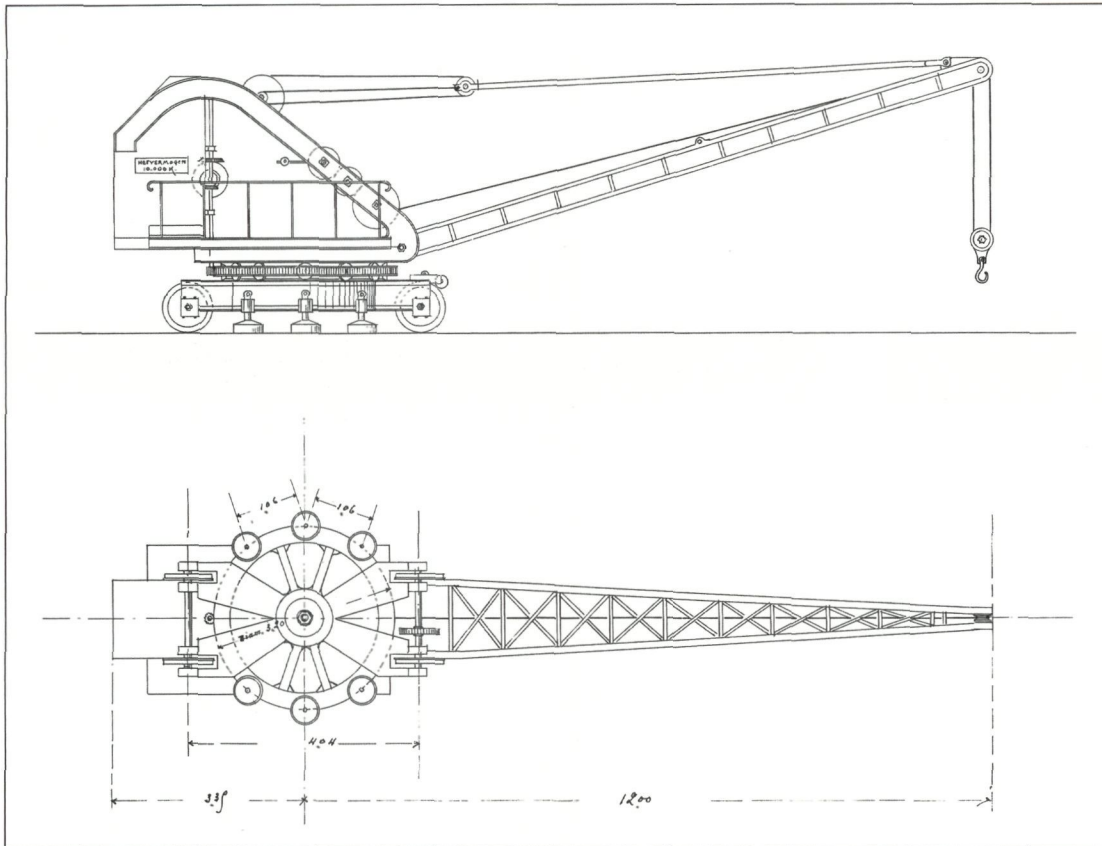
Foto historische handkraan
opgesteld in de haven
(MAS Antwerpen, AS
1926.028.0003)



Voor het toppen van de
kraanarm werd een dubbele
Galle-ketting gebruikt
(foto O. Pauwels)

Tekening van diverse types
kranen in de haven van
Antwerpen
(Stadsarchief Antwerpen, 12#5094)





Vanaf 1830 startte de Antwerpse Kamer van Koophandel haar lobbywerk voor moderne, ijzeren kranen langs de Antwerpse kaaien. De eerste kraan werd, na uitvoerig studiewerk, in 1835 aangekocht bij de Londense constructeur Fowler. De stad en de Kamer van Koophandel waren er niet in geslaagd om een Belgische constructeur te vinden die een dergelijk toestel kon leveren. De kraan, waarvoor een speciaal koninklijk besluit nodig was om de import mogelijk te maken (5), was één van de eerste gietijzeren handkranen ter wereld. Het enige overzichtswerk over de geschiedenis van de kranenbouw vermeldt dat rond dezelfde periode enkel een tweetonskraan in Bolton bij Manchester (1834) en een kraan in het Duitse Neuburg als eerste gietijzeren kranen werden gebouwd (6). De Antwerpse Fowler-kraan brak echter bij de eerste proefneming en moest worden vernieuwd. De Antwerpse havenverantwoordelijken moesten proefondervindelijk vaststellen dat het perfect mogelijk was om de druk- en trekkrachten in een gietijzeren kraanarm of -giek te berekenen maar dat kranen in dit materiaal altijd kwetsbaar bleven voor schokken (7).

Tussen 1854 en 1869 volgden nog vijf bijkomende ijzeren handkranen die vast op de kaai werden opgesteld (8). Hoewel ook buitenlandse constructeurs inschreven op de openbare aanbestedingen, ging de opdracht telkens naar Belgische constructeurs: de *Société Anonyme des Hauts Fourneaux, Usines et Charbonnages de Marcinelle et Couillet* leverde in

1854 een dertigtontskraan die na technische problemen werd opgeleverd als twintigtontskraan. De *Société John Cockerill* leverde twee viertontskranen in 1856 en 1862, en de Luikse constructeur Tilkin bouwde een tientontskraan in 1861.

De Antwerpse stadsingenieurs Theodoor Van Bever en Gustave Royers volgden in die periode, zoals de grote Belgische machineconstructeurs, de ontwikkelingen in het buitenland op de voet. Voor het Kattendijkdok werd een zware veertigtontskraan besteld bij *Cail, Halot & Cie*, de Molenbeekse vestiging van het Franse moederbedrijf *Etablissements Derosne & Cail* (9). De kraan werd gebouwd naar een ontwerp van de Parijse ingenieur Camille Neustadt (10), gebaseerd op het gebruik van een dubbele Galle-ketting voor de hijsbeweging. Het bedrijf van Neustadt werd later overgenomen door *Bon & Lustremant* in Parijs, de firma die later ook de eerste hydraulische portaalkranen voor de Antwerpse Scheldekaaien leverde. Andere Franse kraanbouwers die intekenden op Antwerpse aanbestedingen waren onder meer Fréret, Guyenet, Chrétien en Henry Chapman.

In de Antwerpse aanbestedingsdossiers vinden we regelmatig Britse constructeurs terug. Zowel stadsarchitect Pierre Bruno Bourla als stadsingenieur Van Bever ondernamen studiereizen naar Engeland om er havenkranen te bestuderen (11). Voor de handkranen werden, naast de eerder-

genoemde constructeur Fowler, ook Laird en Fox, Henderson & Co geconsulteerd. Bij de stoomkranen en hydraulische kranen zijn behalve *Armstrong* ook regelmatig *Appleby Brothers* terug te vinden, een grondlegger van de Britse kraanindustrie, en verder John Abbot, *East Ferry Road Engineering*, Easton & Anderson en Brown Bros. De Duitse kraanindustrie kwam pas relatief laat in beeld in Antwerpen. In 1884, op een moment dat er al stoom- en hydraulische kranen actief waren in de Antwerpse haven, stelde stadsingenieur Royers voor om een verrijdbare en handbediende tientonskraan aan te kopen bij *Ludwig Stuckenholz AG* in Wetter an der Ruhr (12). De interesse voor Duitse technologie kan wellicht gekoppeld worden aan de opkomst van Duitsland als economische, technologische en militaire Europese grootmacht na de eenmaking in 1871.

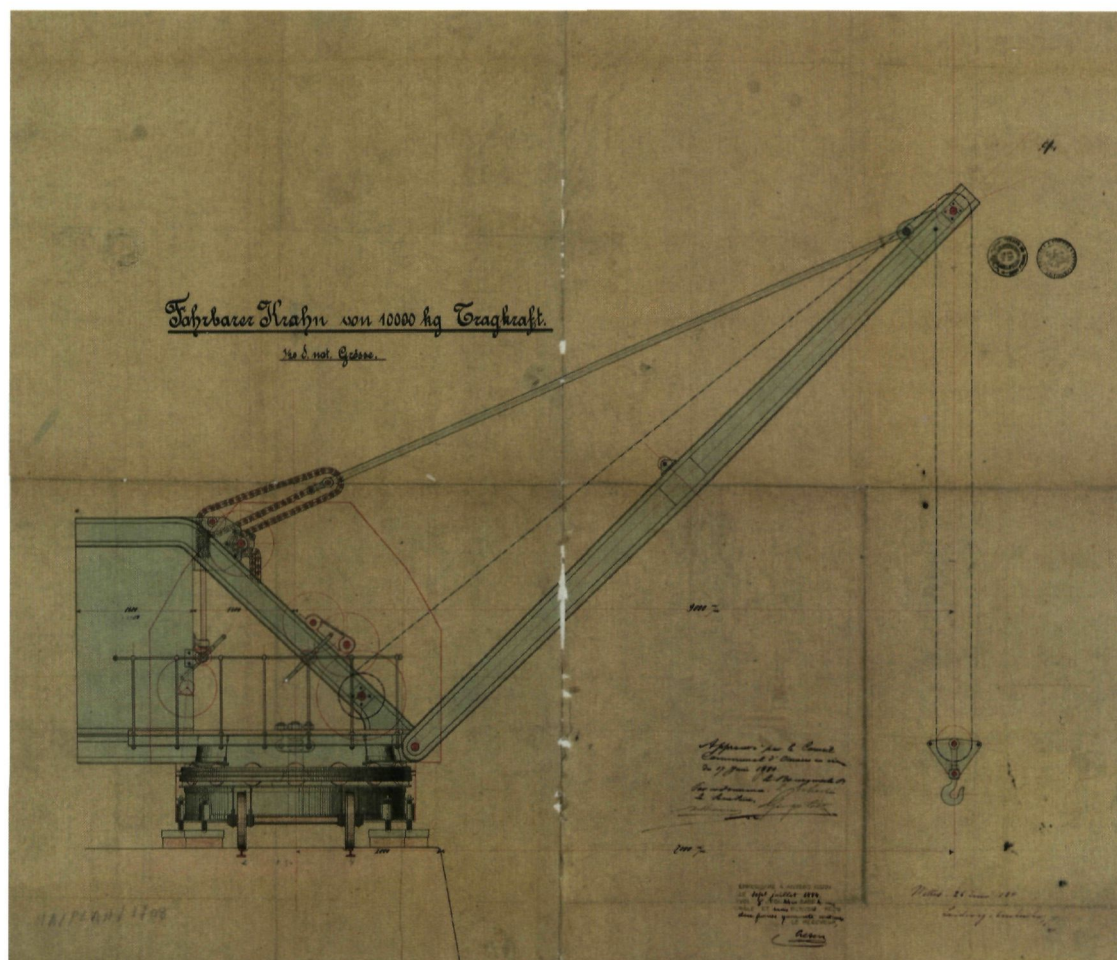
Ludwig Stuckenholz en de bouw van de Antwerpse tientonskraan

Ludwig Stuckenholz AG, opgericht in 1830, groeide vanaf 1867 onder de bekende ingenieur Rudolph Bredt uit tot de belangrijkste Duitse constructeur van hand- en stoomgedreven kranen en kraanbruggen (13). In 1885 – een jaar na de bouw van de Antwerpse tientonskraan – bouwde Stuckenholz in Hamburg een draaibare honderdvijftigtons stoom-

kraan met een verstelbare kraanarm: een huzarenstukje dat nooit eerder was vertoond. Van Stuckenholz zijn nog twee vaste, draaibare dertigtons handkranen bewaard, in de havens van Keulen en Düsseldorf (14). Het bedrijf van Ludwig Stuckenholz fuseerde in 1906 met een andere kraanbouwer uit Wetter, de *Märkische Maschinenbau-Anstalt*. Bij de voorloper van dit bedrijf, de *Mechanische Werkstätte Harkort*, was Stuckenholz zelf als jonge kopersmid aan zijn carrière begonnen. De *Märkische Maschinenbau-Anstalt Ludwig Stuckenholz* fuseerde vervolgens in 1911 met de *Duisburger Maschinenbau AG* en de *Benrather Maschinenfabrik* nabij Düsseldorf tot de *Deutsche Maschinenfabrik AG*, vanaf 1926 bekend als DEMAG. Dit bedrijf leverde in de jaren 1920, 1930 en 1950 nog verschillende vernieuwende types van elektrische walkranen, vlotkranen, laadbruggen en ophaalbruggen aan de haven van Antwerpen.

De handbediende tientonskraan werd in 1884 door de stad Antwerpen besteld voor de scheepsherstellers die gebruik maakten van de nieuwe droogdokken langs het Kattendijkdok ten noorden van de stad. Op die site had het stadsbestuur de scheepsherstelactiviteiten vanaf 1864 geconcentreerd (15). Toen het Kattendijkdok noordwaarts werd verlengd in de jaren 1878-1881, werden er aan de

Plan van de tientonskraan uit 1884 (Stadsarchief Antwerpen, 697#1708)



westkaai drie grote droogdokken bijgebouwd. Een verrijdbare kraan op sporen zou de drie droogdokken bedienen wanneer er zware onderdelen zoals schroeven en schroefassen werden gemanipuleerd. Omdat de kraan verrijdbaar moest zijn tussen deze droogdokken, werd er gekozen voor een handbediende kraan. Een aandrijving door stoom of perswater zou een kraan met een hoog hefvermogen van tien tot vijftien ton immers al snel erg duur maken. Voor nauwkeurig montagewerk was de lage snelheid van de handbediende kraan helemaal geen bezwaar. Het stadsbestuur stemde in met de argumentatie van stadsingenieur Royers en kocht de kraan aan voor een bedrag van 16.700 Belgische frank (16).

De originele tekening uit het aankoopdossier toont de kraan in zijaanzicht, met de giek of kraanarm haaks ten opzichte van de spoorwegrails (17). De kraan werd opgebouwd op een platform met aan de ene kant de giek en aan de andere kant het tegengewicht. Tussen het scharnierpunt van de giek ter hoogte van het platform, en de top van het tegengewicht werd een zwaar H-frame van ijzeren profielen schuin opgesteld. Aan dit frame werd het hijsmechanisme bevestigd, voorzien van twee handzwenfels, een tandwieloverbrenging met twee versnellingen, een gegroefde kettingtrommel en een bandrem met houten remblokken. Het zwenkmechanisme en het mechanisme om de giek te verstellen werden vastgemaakt aan de rug van het tegengewicht. De bediening gebeurde door dezelfde set handzwenfels op een schakelbare as. Het kraanplatform werd opgesteld op een draaischijf met zestien zwenkwielen, gecentreerd rond een koningsas. Voor de verplaatsing van de kraan over de sporen waren oorspronkelijk aan de onderzijde van de draaischijf twee horizontale assen gemonteerd met telkens twee spoorwagwielen met een normale anderhalve meter spoorbreedte. Daar hoorde aanvankelijk ook een handbediend mechanisme bij voor de rijbeweging (18). Aan beide zijden van de wagen waren minstens twee op-en-neer uitschuifbare steunpoten of 'stempels' voorzien voor de stabiliteit.

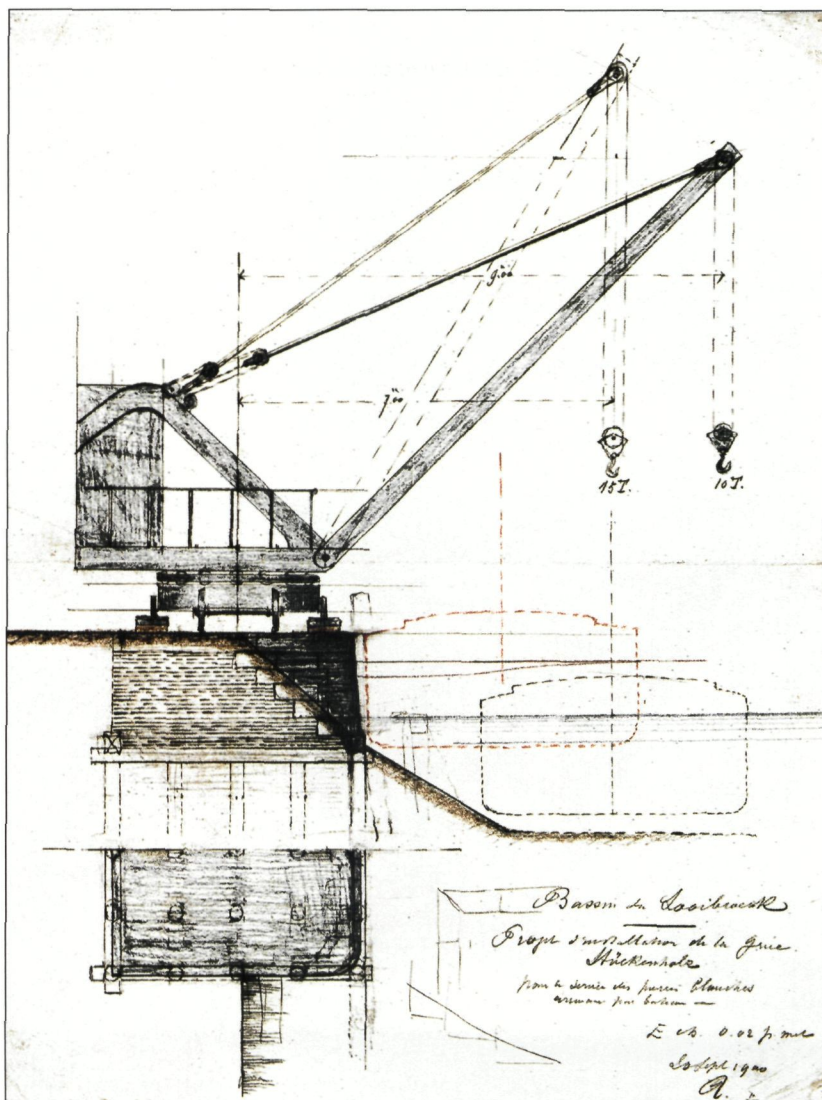
De giek kon verlaagd worden tot hij binnen het reglementaire spoorweggarit pastte, dat met een rode lijn op het plan werd aangeduid (19). Opvallend ten opzichte van de huidige situatie was de afwezigheid van een cabine. Dat was helemaal in overeenstemming met de arbeidsomstandigheden van kraan- en andere machinisten uit die periode (20). Op de plannen van de diverse kraanconstructeurs uit deze periode werd slechts zelden een cabine voorzien. De cabine was geen zorg voor de constructeur. We stellen vast dat cabines als optioneel werden aangeduid door onder meer de kranenconstructeur Armstrong in 1877 of door de



De hydraulische portaalkraan 97 gebouwd door de Union Métallurgique uit Luik, toestand in 2013 (foto K. Vandevorst)

Antwerpse havendiensten in potlood werden toegevoegd op de oorspronkelijke plannen. Dit gebeurde onder meer bij de verbouwing van de veertigtonshandkraan naar hydraulische aandrijving (21), en bij het ontwerp van de eerste hydraulische piramidekraantjes.

Schets voor de installatie van de Stuckenholzkraan op een vaste sokkel aan het Lobroekdok in 1912 (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, ST111 plan 037)



De eerste vijf jaar van haar carrière werd de Stuckenholzkraan door de scheepsherstellers gebruikt bij de stadsdroogdokken. De kraan kon daar via een draaischijf van het ene naar het andere spoor verplaatst worden. Bij de aankoop van de kraan was het de bedoeling haar ook te gebruiken aan de Scheldekaaien, voor het lossen en laden van goederen die te zwaar waren voor de hydraulische kranen van anderhalve ton. Tot 1907 was daar immers geen andere zware lastkraan aanwezig. Pas in 1889, nadat de treinsporen verbonden werden, verhuisde ze naar de Cockerillkaai aan de Schelde. Drie jaar later bleek dat de kraan nog maar zelden gebruikt werd. Het hefwerktuig werd in 1892 gratis ter beschikking gesteld aan de *SA Liégoise* voor de montage van twaalf hydraulische portaalpiramidekranen aan afdak 12 van de Scheldekaai (22). In 1903 maakte de *SA Cockerill* er opnieuw gratis gebruik van voor de opbouw van vijftien hydraulische halfportaal kranen op de D'Herbouvillekaai en in 1907 werd er een elektrische vijftigtonskraan mee opgebouwd. Dit kleine kraantje hielp dus mee bij de opbouw van haar grotere zussen (23).

Vanaf 1906 werd regelmatig het idee geopperd om de Stuckenholzkraan naar het Lobroekdok ten noordoosten van de stad te verplaatsen en haar daar op een vaste sokkel op te stellen (24). Het stadsbestuur besliste in 1910 om de resterende trafiek in witte steen van het Bonapartedok naar het Lobroekdok te verplaatsen (25). Op dat moment was het niet langer houdbaar om het Bonapartedok verder voor die trafiek te gebruiken omdat de zeeschepen met steenblokken de doorgang van en naar de Bonapartesluis belemmerden. In 1911 werd beslist om de Stuckenholzkraan hiervoor mee over te plaatsen. Ze had immers geen nut meer aan de Scheldekaaien sinds daar in 1907 een vaste

elektrische vijftigtonskraan was opgesteld (26). De Stuckenholzkraan werd daarbij van haar spooronderstel gehaald en opgesteld op een vaste sokkel aan de kaai van het Lobroekdok. Op 4 december 1912 werd ze ter plaatse beproefd, met een last van 11 200 kg op negen meter en een last van 14 880 op zeven meter (27). In 1913 kreeg de kraan een nieuwe, dubbele haak op vraag van de goederenbehandelaar Fortuna, "*ten einde het lossen van zware goederen gemakkelijker en minder gevaarlijk te maken*" (28).

Ten slotte verhuisde de kraan in 1951-1952 naar het nieuwe Lobroekdok. Ze werd er opgesteld op een betonnen sokkel, kreeg een houten cabine en haar reikwijdte werd vastgezet op zeven meter. Bij deze verplaatsing verdween een deel van het oorspronkelijke topmechanisme van de giek. De kraan bleef sporadisch in gebruik tot het begin van de eenentwintigste eeuw, voor het uitnemen en plaatsen van motoren van lichters of het aan wal zetten of te water laten van pleziervaartuigen. De kraan bleef op deze plek staan tot de start van haar restauratie in oktober 2008.

De restauratie van de tientonskraan

In 2008 besliste het MAS om het kleine tientonskraantje als eerste exemplaar van de collectie havenkranen te restaureren. De restauratie van de oudste nog werkende kraan was niet alleen een symbolisch begin van de restauratiecampagne, maar diende tevens als een casestudie voor de grotere kranen. Er werd een team samengesteld uit verschillende specialisten, om zich over de restauratiemethode van de kraan te buigen (29). De materiaaltechnische toestand van de kraan was vrij goed, waardoor slechts minimaal herstel van metaal en hout nodig was. Enkel de zinken dakbedekking was volledig verweerd en werd vernieuwd. Tijdens de discussies over de aanpak van de restauratie moesten meerdere knopen worden doorgemaakt.

Reconstructie versus behoud

In de eerste plaats stelde zich de vraag naar welke historische toestand de kraan moest teruggebracht worden. De kraan werd in het verleden immers veelvuldig aangepast in functie van het veranderende gebruik. Dit kwam zowel tijdens het archiefonderzoek als bij onderzoek in situ aan het licht. Zo werd doorheen de geschiedenis het spoorwagonderstel verwijderd en werd er een cabine toegevoegd. De giek werd vastgezet en het verstellingsmechanisme verwijderd. Het hefvermogen werd vergroot tot veertien ton, onder meer door het tegengewicht te verzwaren.

De oorspronkelijke constructie van het spoorwagonderstel kon niet achterhaald worden. Op het plan

De Stuckenholzkraan aan het Lobroekdok in 2007
(archief Onroerend Erfgoed)



is het onderstel onvoldoende gedetailleerd en op de twee bekende foto's van deze kraan als spoorwegkraan is het onderstel evenmin duidelijk te zien. Er werd dan ook beslist om geen reconstructie van het spoorwagonderstel uit te voeren en de kraan opnieuw op een betonnen sokkel op te stellen. De oorspronkelijk mobiele kraan bleef, ook na restauratie, een vaste draaikraan.

De reconstructie van een beweegbare giek was wel mogelijk. Aan de hand van de originele tekening, de nog aanwezige trekstangen en een tandwiel, konden de ketting en twee tandwielen worden gereconstrueerd door de smid Seerp Visser en Kettingtechniek Nederland B.V. Hierdoor kan het bewegingsmechanisme van de kraan en dus ook de werking van een havenkraan, op een heel eenvoudige en educatieve wijze getoond worden. Dit is, in functie van een museale opstelling, een belangrijk onderdeel voor de ontsluiting van de collectie havenkranen. Met deze kraan kunnen de drie verschillende bewegingen handmatig gedemonstreerd worden, namelijk het hijsen, zwenken en toppen.

Zowel uit het oorspronkelijke plan als uit de gekende archiefphoto's bleek dat er oorspronkelijk geen cabine aanwezig was. De bronnen lieten evenmin toe om het exacte uitzicht en de afmeting van het platform te achterhalen. Er werd daarom beslist om de toegevoegde cabine te behouden, niet alleen als een getuige van de evolutie in het gebruik, maar evenzeer omdat de cabine voordelen biedt wat betreft de toegankelijkheid, de veiligheid en het onderhoud van de kraan.

Museumstuk versus werkende machine

Een tweede discussie betrefte de behandelingsmethode van het metaal. Bij een zuiver museologische benadering van de kraan zou een conserverende behandeling evident zijn. De huidige toestand zou dan zoveel mogelijk worden gestabiliseerd. Dit betekent dat het verweerde en gecorrodeerde uitzicht min of meer bewaard zou blijven met behoud van alle resten van vroegere schilderwerken. Het uitzicht van 2008 was echter een gevolg van verschillende schilderoperaties en de degradatie van het materiaal, zodat het bestaande uitzicht vlak vóór de restauratie niet oorspronkelijk te noemen was.

Er werd de keuze gemaakt om de kraan te restaureren als een werkende machine, opgesteld in een buitenomgeving. De erfgoedwaarde van de kraan ligt immers vooral in de authenticiteit van de constructie en het belang van de kraan als bijzondere uitdrukking van een technische, productietechnische, functionele en typologische ontwikkeling (30).



De montage van de sokkel voor de Stuckenholzkraan bij het MAS begin april 2011 (foto J. Vrelust)



De kraan wordt na de restauratie op een nieuwe vaste locatie gemonteerd in 2011 (foto J. Vrelust)

De metalen onderdelen van de kraan werden tijdens de restauratie opnieuw met een onderlaag in loodmenie behandeld, 2009
(foto K. Moermans)

Om dit doel te realiseren was een grondige aanpak van het metaal nodig. Immers, zowel het ICOMOS-charter *Principles for the Analysis, Conservation and Structural Restoration of Architectural Heritage* als de handleidingen van Monumentenwacht Vlaanderen vzw en de Rijksdienst voor Monumentenzorg Nederland stellen dat voor een duurzame bescherming van metaal tegen corrosie, de roest eerst volledig moet verwijderd worden en er vervolgens een aangepaste oppervlaktebehandeling moet plaatsvinden (31).

Met die elementen in het achterhoofd werd er beslist om een duurzame restauratieve behandeling uit te voeren, waarbij de buitenoppervlakken van de kraan opnieuw werden geschilderd op basis van de resultaten van een onderzoek naar de historische verflagen. Zo werd het oorspronkelijke uitzicht van de kraan opnieuw hersteld. Voor de binnenwanden van het contragewicht in de cabine werd, in het kader van een thesisproject, gekozen om een conserverende behandeling uit te voeren als alternatief voor de gebruikelijke ingrijpende technieken waarbij vaak veel kostbare informatie verloren gaat (32). De duurzaamheid en het veiligheidsaspect werden tijdens dit onderzoek permanent geëvalueerd. De kraan werd als proeftuin gebruikt om verschillende behandelingsmethoden uit te testen op het bestaande oppervlak met corrosie en verfresten (33).

De kleurstelling van de kraan

Om de schilderwerken historisch correct te kunnen uitvoeren werd een kleurenonderzoek op het metaal en het houtwerk van de kraan uitgevoerd (34). Uit deze studie kwam een zeer kleurrijk en verrassend resultaat, waarbij de kleuren groen, rood en geel op de onderlagen van de verschillende onderdelen werden teruggevonden. In het bijzonder voor de giek werd de kleurstudie verder geïnterpreteerd waarbij zowel rekening gehouden werd met de beperkte monsternamen, het gebruik van signaalkleuren op bepaalde onderdelen, het verkleuren van de loodmenie en het gebruik van meerdere grondlagen in diverse kleuren. Er werd ook rekening mee gehouden dat dit altijd een unieke en relatief kleine kraan was, die buiten de grote opdrachten viel voor schilderwerken aan hele reeksen kranen. Ze werd zoals ander kleiner technisch materiaal onderhouden en geschilderd door personeel van de havendiensten op momenten dat er minder werk was en met de verf die voorhanden was. Daarbij kan misschien ook wel enig 'maniërisme' ingecalculeerd worden, zoals we dat ook terugvinden bij schippers die hun schip bijwerken.

Op basis van de beschikbare gegevens werd beslist om het houtwerk van de cabine groen te schilderen,



de giek en metalen structuren antracietgrijs en de ladder en onderste metalen buitenhoeken van de cabinestructuur signaalrood. Deze kleurstelling sluit het dichtst aan bij het algemene uitzicht van de kraan voor restauratie en houdt rekening met de kleuren die tijdens het onderzoek werden aangetroffen.

De samenstelling van het verfsysteem op het metaal bestond uit onderlagen in loodmenie en een afwerkinglaag in een glimmerverf. Het bindmiddel van de loodmenie was al op een aantal plaatsen aangetast. Afbikken en stralen heeft als nadeel dat loodmeniepoeder vrijkomt, wat zowel milieubelastend als ongezond is. Er werd beslist om het oorspronkelijke verfsysteem te behouden waarbij de oude beschermende en goed hechtende loodmenielagen geconsolideerd werden. De giek, het onderstel en de buitenwanden van het tegengewicht werden, zoals oorspronkelijk, geverfd met een onderlaag in loodmenie (35). Een pvc-coating in antracietkleur werd ten slotte als eindlaag gebruikt. Dit is een zeer soepele en rekbare verfsoort die heel goed afsluit tegen atmosferische invloeden. Grote openingen en kieren in het metaal werden gekit met een mengsel van loodmenie en mastiek.

Het houtwerk van de cabine bestaat uit lariksplanken met tand en groef en bossing. Het hout was geschilderd in een groene synthetische verf aan de buitenzijde. Aan de binnenzijde waren er sporen van een bruine impregneerlaag (36). Er werd geopteerd om de originele planken te behouden. Lariks is van nature immers relatief goed bestand

tegen schimmel, rot en aantasting door insecten. Wel was het hout intussen aanzienlijk verweerd zodat het niet mogelijk was om het te beschrijven met een filmvormende verf.

De cabine werd volledig gedemonteerd en de planken werden geschuurd, waarbij enkele slechte delen werden vervangen. De beplanking werd langs de binnenkant voorzien van een laag Stockholm teer. Dit product geeft de binnenkant een extra bescherming tegen vochtaantasting, zonder daarbij een laag te vormen. De structuur van het hout blijft duidelijk zichtbaar en het hout kan ademen. Aan de buitenkant werden de planken behandeld met twee lagen 'kookverf'. Deze kookverf is een verf op basis van gekookte bloempap, met een weinig lijnolie en lichtechte pigmenten. De verf werkt als een sterke UV-blocker, maar is open genoeg om vocht uit het hout te laten verdampen. De groene kleur werd bekomen door groen en gele oker te mengen in een verhouding 1/1. Om het indringen van vocht van buitenaf zoveel mogelijk tegen te gaan en het voortijdige afspoelen van de kookverf te voorkomen, werd het hout nabehandeld met een hydrofuge (37).

Een nieuwe locatie bij het MAS aan het Bonapartedok

Na een intensieve en weldoordachte restauratie moest de kraan opnieuw op een vaste locatie opgesteld worden. Haar plaats aan het Lobroekdok was immers niet ideaal: de zone wordt herbestemd en het dok wordt mogelijk geheel of gedeeltelijk



Eind april 2011 werd de kraanarm gemonteerd (foto J. Vrelust)

gedempt. De kraan zou daar in een nieuwe context terecht komen die niets meer vertelt over haar oorspronkelijke functie en die buiten alle bezoekerscircuits van het museum valt. Als deel van de museumcollectie van het MAS, was het dan ook evident om de kraan op te stellen bij het Bonapartedok aan de voet van het MAS. Dit was een historisch verantwoorde keuze aangezien uit



De Antwerpse havenkranen aan de Rijnkaai in volle restauratiecampagne, met op de achtergrond de werken aan het Red Star Line museum, foto genomen vanop de sleepboot Odilia, 2012 (foto M. Van Dijck)



archiefonderzoek blijkt dat aan het Bonapartedok en op de Hanzestedenplaats drie verschillende ijzeren handkranen hebben gestaan (38).

De verplaatsing van het monument naar het Bonapartedok moest daarvoor bij Ministerieel Besluit van 3 juli 2012 worden geregulariseerd.

Het is de bedoeling om vanuit het MAS een 'kranenroute' uit te werken. De oudste, handbediende kraan vlak bij het MAS is een uitstekend vertrekpunt: de drie essentiële bewegingen van een kraan en het schakelmechanisme kunnen met deze kleine handkraan worden gedemonstreerd. Het is mogelijk om de kraan met de zwingels door de bezoekers te laten bedienen. Van daaruit gaat het naar de Vlotkraan 9 in het Bonapartedok, waar in de woon- en werkruimtes van het ponton een kleine tentoonstelling wordt gepland, en zo naar de Rijnkaai, waar de chronologische opstelling van twaalf kranen een uniek overzicht geeft van de technologische evolutie van havenkranen van 1900 tot 1960. Dit alles op een afstand van minder dan 500 meter van het MAS (39).

Tot besluit: het verdere restauratieproject van de Antwerpse collectie havenkranen

De restauratie van dit kleine kraantje was een goede leerschool voor het verdere kraanrestauratieproject van het MAS. Uit de werken aan de tientonskraan blijkt dat de methodologie voor de restauratie van een historisch werktuig vrij gelijklopend is met de restauratie van een gebouw. Archivalisch onderzoek en kleur- en materiaalonderzoek *in situ* zijn essentiële bouwstenen om tot een verantwoorde restauratie te komen. Voor de behandeling van het metaal wordt teruggegrepen naar de gekende traditionele restauratietechnieken. Met dit project is er echter een stap gezet naar het meer conserverend behandelen van dit materiaal, zodat oorspronkelijke verflagen en patine niet verloren gaan.

Essentieel bij de herbestemming van een historisch werktuig tot museumobject, is het visualiseren van de oorspronkelijke werkwijze. In het geval van de handbediende tientonskraan was het vanuit een didactisch standpunt interessant om de kraan opnieuw te laten functioneren. Industrieel erfgoed in werking houden is de beste remedie tegen verval en levert ook de meest tastbare en visuele getuige van de boeiende havenactiviteiten in het verleden.

Detailfoto van de beschermende behuizing. De beredeneerde keuze van de kleuren wordt hier duidelijk
(foto O. Pauwels)

RESTAURATIEFICHE

Eigenaar:

Stad Antwerpen

Oprachtgever restauratie:

Musea en Erfgoed Antwerpen vzw

Uitvoering restauratiewerken:

Werkvorm vzw. Die vzw heeft als doel mensen opnieuw te integreren in de arbeidsmarkt, door het verzorgen van opleidingen en het opzetten van werkervaringsprojecten.

Kleurenonderzoek:

Vincent Cattersel, conservator-restaurateur met als specialisatie houten en polychrome objecten

Materiaalonderzoek:

Daniel De Wispelare, schilder-adviseur

Project metaalconservatie:

Klaas Remmen, 3^{de} bachelor Conservatie/Restauratie Metalen, Artesis Hogeschool Antwerpen

Reconstructie verstellingsmechanisme:

Seerp (smid) en Kettingtechniek Nederland b.v.

Gerealiseerd met financiële steun van de

Vlaamse Overheid, agentschap Onroerend Erfgoed

Kathleen Moermans is erfgoedconsulent industrieel erfgoed bij het agentschap Onroerend Erfgoed, Maarten Van Dijck is erfgoedonderzoeker industrieel en varend erfgoed bij het agentschap Onroerend Erfgoed en Jef Vrelust is conservator maritieme collecties van het MAS in Antwerpen.

Eindnoten

- (1) Collegebesluit van 5 juli 1974: van iedere reeks van kranen die buiten gebruik wordt gesteld, zal één representatief exemplaar worden overgedragen aan het technologisch archief, toen het Nationaal Scheepvaartmuseum, nu het MAS.
- (2) VRELUST J. (red.), *750 jaar havenkranen in Antwerpen*, Antwerpen, 2014.
- (3) HIMLER A., *De haven onder hoge druk. Hydraulische kranen van 1878 tot 1975*, in VRELUST J. (red.), *op. cit.*, p. 44.
- (4) VRELUST J., *Met hand en tand: ijzeren handkranen in de Antwerpse haven, 1800-1900*, in VRELUST J. (red.), *op. cit.*, p. 21-40.
- (5) Antwerpen, Stadsarchief: MA#962.
- (6) BACHMAN O., COHRS H.-M., WHITEMAN T. en WISLICKI A., *The Classic Construction Series – The History of Cranes*, Isernhagen/Wadhurst, 1997, p. 45.
- (7) GLYNN J., *On the Construction of Cranes and Other Hoisting Machinery*, Londen, 1867.

- (8) VRELUST J. *op. cit.*, p. 28.
- (9) ID., *op. cit.*, p. 30-31.
Over het bedrijf Cail, Halot & Co, zie: VAN DER HERTEN B. e.a. (red.), *Nijver België, het industriële landschap omstreeks 1850*, Brussel, 1995, p. 131, 133 en 137.
- (10) De Franse ingenieur Camille Neustadt perfectioneerde een aantal kraanontwerpen voor het gebruik van Galle-kettingen. Zie o.a. NEUSTADT C., *Grues et appareils de levage à chaîne Galle*, Parijs, 1861.
- (11) Antwerpen, Stadsarchief: Studiereis Bourla, MA#962 en studiereis Van Bever, MA#996/7.
- (12) Gemeenteraad Antwerpen, commissie van openbare werken, 21 mei 1884.
- (13) BACHMAN O. e.a., *op. cit.*, p. 56-57; KURRER K.-E., *The History of the Theory of Structures, From Arch Analysis to Computational Mechanics*, Berlijn, 2008, p. 411 e.v.
- (14) Düsseldorf, Mediehaven en Keulen, Rheinahalbinsel, Altkai-Süd: vaste draaibare handkranen van dertig ton uit 1893 en 1897 [www.hardcorn.de/stuckenholz.htm, geraadpleegd op 21 november 2014]
- (15) ASAERT G., *Van Willem de Cogmakere tot John Cockerill, zeven eeuwen Antwerpse scheepsbouw*, Antwerpen, 2013, p. 344 e.v.
- (16) Antwerpen, Stadsarchief: contract met Stuckenholz, MA#81949; plan: 697#1708; Verslag van de Commissie van openbare werken, Gemeenteraad Antwerpen, 21 mei 1884.
- (17) Antwerpen, Stadsarchief: 697#1708.
- (18) Het mechanisme wordt in de argumentatie aan de gemeenteraad vermeld, maar is niet op het plan terug te vinden.
- (19) Op de doorsnede is duidelijk de vorm van een gabaritboog of "omgrenzingsboog voor spoorwegvoertuigen (OBS)" zichtbaar. Dit was een constructie gebruikt bij de spoorwegen om de hoogte en breedte van gestapelde wagons te controleren, alvorens ze op het netwerk toe te laten (o.a. gebruikt bij stapelen van vlas). Ook nu nog moeten spoorwegvoertuigen aan een vastgelegde OBS voldoen.
- (20) HIMLER A., *op. cit.*, p. 45.
- (21) Antwerpen, Stadsarchief: 679#1063.
- (22) HIMLER A., *Historische evolutie der zware lastkranen*, in *Hinterland*, nr. 111, 1981, p. 48-49.
- (23) SCHEPENS P., *Kranige eeuweling*, in *Gazet van Antwerpen*, donderdag 8 maart 1984.
- (24) Antwerpen, Stadsarchief: MA#1354A.
- (25) Antwerpen, Stadsarchief: MA#4721, brief van 13 juni 1910.
- (26) Antwerpen, Stadsarchief: MA#4721, brief van 19 december 1911.
- (27) Antwerpen, Stadsarchief: MA#4721, brief van 4 december 1912.
- (28) Antwerpen, Stadsarchief: MA#4721, brief van 15 juli 1913.
- (29) Het team bestond uit Chris Bryssinckx (Werkvormm vzw), Koen De Groof (Brabo), Daniël De Wispelaere (schilder), Erwin Lauriks (Werkvormm vzw), Kathleen Moermans (Onroerend Erfgoed), Klaas Armentis (3de bachelor Conservatie/Restauratie Metalen, Artesis Hogeschool Antwerpen), Peter Van Schoubroeck (Werkvormm vzw), Paul Van Schoors (MAS-vrijwilliger), Axel Verhulst (Onroerend Erfgoed), Rita Jalon (MAS), Patrick Storme (docent Conservatie/Restauratie Metalen, Artesis Hogeschool Antwerpen) en Jef Vrelust (MAS).
- (30) De erfgoedwaarde zoals omschreven in het beschermingsbesluit van 30 september 2002: "de industrieel-archeologische waarde als enig overgebleven en gaaf bewaard voorbeeld van een kleine handbediende havenkraan uit 1884. Deze kraan heeft op verschillende plaatsen in de Antwerpse haven nuttig werk geleverd o.a. bij het herstellen van schepen en bij het monteren van grote havenkranen rond de eeuwwisseling en illustreert hoe ook kleine handbediende hefwerktuigen deel uitmaakten van de haveninfrastructuur gedurende een hele periode vanaf 1884 tot quasi het einde van de 20ste eeuw. Het betreft hier ook een waardevolle illustratie van de technieken die bij constructie van een dergelijke kleine havenkraan in 1884 werden toegepast."
- (31) ICOMOS, *Recommendations for the Analysis, Conservation and Structural Restoration of Architectural Heritage, Guidelines*, 2003; Monumentenwacht Vlaanderen vzw, *Onderhoud van ijzerwerk*, 2006; Rijksdienst voor Monumentenzorg Nederland, *Instandhouding van smeedijzer in het exterieur*, 2003.
- (32) REMMEN K., *Behandelingsrapport Handbediende historische havenkraan* (onuitg. Bach. verh.), Artesis Hogeschool Antwerpen, 2010.
- (33) REMMEN K. *op. cit.*
- (34) CATTERSEL V., *Kleuronderzoek Handbediende tientonskraan* (ongepubliceerde studie), Beerzel, 2009.
- (35) Bij het gebruik van loodmenie werden de veiligheidsvoorschriften gevolgd zoals bepaald door de veiligheidscoördinator van Werkvormm vzw.
- (36) DE WISPELARE D., *Onderhoudsdraaiboek handbediende 10-ton kraan* (ongepubliceerde studie), Assebroek, 2010.
- (37) *Ibidem.*
- (38) VRELUST J., *op. cit.*
- (39) Brussel, Onroerend Erfgoed, Archief van de Vakspecialisten Industrieel Erfgoed, *Onderhoudsdossier Handbediende 10-ton kraan, motiveringsnota*, 2010; Mondelinge informatie van Paul Van Schoors van het MAS.

Summary

RECONSTRUCTION OF PARISH CHURCHES BETWEEN DIKSMUIDE AND NIEUWPOORT. WAR TRAUMA AND ART-HISTORICAL HERITAGE

There is a direct link between reconstruction architecture and war with subsequent destruction. Together with, among others, war memorials, bunkers and military cemeteries the redevelopment of villages and churches illustrates the global impact of war.

In a three-part article different aspects of seven villages in the Yser valley are treated: architecture and the developments of the church and to a lesser extent the presbytery and village before, during and after the war.

As of the second half of the 19th century there was a growing art-historical appreciation for these Yser churches. This was for a large part due to the book "*Les églises du Doyenné de Dixmude*" by the Bruges monument worker W.H. James Weale, published in 1874. As of 1897 the towers and churches of Lampernisse and Esen as well as the free-standing tower of Oud-Stuivekenskerke were listed for protection as a monument. During the late 19th and early 20th century, the restoration campaigns thus made possible aimed to restore the monuments in their Gothic glory. Previous 18th century alterations, like the bricking up of choir windows, were undone.

In 1914-1918 these villages were near the Yser-frontline. In Stuivekenskerke, in the middle of the Yser plain flooded with seawater, the heavily shelled tower of Oud-Stuivekenskerke achieved fame when it was set up as an advanced observation post by the monk-soldier Lekeux. Where Kaaskerke and Sint-Joris-aan-de-IJzer were located right on the frontline, other villages were one to five kilometres apart from the front. The church towers were used as target points for artillery fire and for that reason the Belgian Engineers exploded the Lampernisse church tower in November 1915. The churches of Sint-Jacobskapelle and Oostkerke are also known to be used as military observation posts. The churches as well as the entire villages were severely damaged by intense and sustained shelling. From west to east the destruction increased as villages lay closer to the frontline: "*une fois à Lampernisse nous apercevons les premières destructions*". Further to the east Oostkerke and Kaaskerke were unrecognizably reduced to "*un amas de pierres pulvérisées*" and "*quelques abris belges aménagés dans les caves des maisons détruites*". It has been proven that the church ruins in Lampernisse and Oostkerke were further knocked down by the military for the construction of roads near the front. East of the Yser the church in Esen was set on fire by German soldiers in October 1914. Even if this damage would have been repairable, then the church was further demolished from late September

to mid October 1918 by German bombardments from the Flandern I-Stellung.

After the war reconstruction was started from a completely demolished front region. The total destruction of the villages Oostkerke, Kaaskerke and Sint-Joris cleared the way for reconstruction on a new location. In Lampernisse on the other hand, a few church walls were still standing and the vicarage could be repaired. The advice of the Royal Commission for Monuments and Landscapes was decisive for the form in which the churches would be reconstructed. Their art-historical appreciation of pre-war churches was very high for old churches in the local Brick Gothic and inexistent for 19th century churches. For the churches of Lampernisse and Esen, the commission pleaded for a historicizing reconstruction along the 19th century vision on restoration and the readability of the building history. The architects Jozef Viérin and Thierry Nolf therefore based the reconstruction on 19th century (restoration) plans. This was most probably also the case with the tower of Oud-Stuivekenskerke which was rebuilt near the church of Nieuw-Stuivekenskerke. With the church of Sint-Jacobskapelle the architect Camille Van Elslande added elements from Flemish Renaissance to the Brick Gothic construction after pre-war model. The massive west towers of Lampernisse and Esen, the slimline spire of Stuivekenskerke and the roof lantern of the Sint-Jacob's church evoke the former pre-war villages. On the other hand the reconstructed churches of Kaaskerke and Stuivekenskerke, following the death of the architect René Buyck modified by C. Schaessens, and especially Sint-Joris by the Brussels architect Georges Hendrickx, do not resemble the archetypical West-Flanders Brick Gothic. The regional, architectural tradition was combined with a contemporary ground plan, volume and space, much more focused on the liturgical ceremony in the main choir.

AÉROGARE 58. THEATRICALITY AND SPECTACLE

The Zaventem airport from 1958, designed by Brunfaut, Bontinck and Moutschen, is considered to be one of the most iconic examples of Belgian modernistic architecture. The transit hall, also known as "Aérogare", was the centre of the complex of buildings, the heart of the airport. The Aérogare was innovative in its spaciousness and transparency of the hall which, most gracefully and emphasized by an aluminium roof construction, offered all visitors and passengers a view on the taxiing planes. Designed as a glass projection screen, the glass façade of the transit hall offers spectators an excellent view on the spectacle. The natural light automatically drew the attention to the tarmac and aircrafts. The balcony on the first floor became an actual gallery for the visitors. The roof, with its square-mesh finishing, became, like a canopy, optically detached from the building due to the continuous glass windows underneath.

Also the furniture adds to the theatrical atmosphere in the airport. The principals opted for furniture which stood for modernism, functionality and elegance. 'S3' chairs by Alfred Hendrickx, tables produced by Knoll, *The Executive Armless Chair* by Eero Saarinen for Knoll and the *Superleggera* from Gio Ponti for Cassina were all part of the airport furniture. Each and every one of these became classics with an iconic value. The furniture fitted in perfectly with the impressive, theatrical environment of the airport. Over the years, the changes of the interior followed the evolution from theatricality to safety in aviation. Along with the expansion and democratization of aviation, the furnishing of the hall also grew, often at the expense of the spacious and light feeling of the original decoration.

Since 2002 the transit hall is no longer in use for aviation. For a number of years it was a location for a number of events, but this activity was also ceased in the meantime. Some changes were made for the benefit of a low-cost terminal which however never came into service. The present plans provide in a possible re-use as operational coordination centre for the airport's different handling firms. It would seem a final new destination has not yet been found for the building. It is apparently very hard to navigate in between the Scylla of an authentic restoration and the Charybdis of a commercially viable project.

AN URBAN ARENA OF CONCRETE AND STONE: DIFFERENT ASPECTS OF THE GHENT WINTER CIRCUS

The construction of a 'stone' circus in Ghent in the late 19th century can be seen in a larger international trend. In many cities specific buildings were constructed for specific types of recreation, like the concert- or dance-hall, the hippodrome, velodrome, swimming pool and also the winter circus. The first stone winter circus in Ghent was built in 1894 after a design by the architect Emile De Weerd. He designed a polygonal stone building crowned with a dome, quite outstanding in the whole neighbourhood as it could be seen from the former South station. In December 1920 a fierce fire in the Ghent winter circus destroyed the entire dome and part of the outside walls collapsed. Ghent really needed a winter circus and a multi-purpose hall of this size. Already in 1923 the Ghent horse-riding circle gave orders to build a new circus on the same location under the express condition that the ring could easily be transformed into a theatre and music hall. The architect Jules-Pascal Ledoux designed this second circus, preserving parts of the former building and adding an arena made of stone and concrete. He made the hall higher and topped it with a pavilion roof, thus making a reference from this stone circus to travelling circuses. The second winter circus is one of the first armoured concrete constructions in Ghent, and no doubt one of the last permanent circus

buildings in Western Europe. The enormous size of service rooms, stables, stage and stage tower, made this one of the most polyvalent halls of its time. In 1949 the garage manager Ghislain Mahy bought the entire circus complex with a view to turn it into a modern garage. He started the drastic change from winter circus to garage which would eventually open in 1954. The garage's architecture developed in a rather organic way. Mahy makes use of the enormous interior and creates his own imaginative world. There are still quite a number of elements, typical for modernistic garages and with great aesthetic sense. The garage closed down in 1978 and continued to serve as storage for Mahy's enormous collection of old timers. The Mahy Circus was bought in 2005 by the Ghent company for urban development. In 2011 it commissioned a study for architecture, stability, technical equipment and a report on the energy performance of this historically valuable building. Nineteen teams entered the competition and the Rotterdam architects' office *Atelier Kempe Thill* was proclaimed the winner. The building's new use is integrated within a larger development project at the Waalse Krook where actually de new city library is being built. By re-using this building which had been vacant for decades, this historic place is finally returned to the townspeople and visitors of this city.

RESTAURATION OF THE STUCKENHOLZ HAND CRANE IN ANTWERP

The museum collection of the Museum aan de Stroom (MAS) in Antwerp contains eighteen dock-side cranes and a derrick barge. The collection is unique in Europe and illustrates the technological development of harbour cranes. The oldest crane was built in 1884, while the youngest dates from 1963. They were built by thirteen different construction firms from home and abroad and were driven by hand, hydraulics, steam or electricity. Sixteen harbour cranes are protected as a monument or as floating heritage. The collection came into existence after the city of Antwerp decided to pass on one piece of each series of cranes that was decommissioned to the museum.

The MAS is responsible for the preservation and restoration of the cranes. The manually driven ten ton crane built by the German engineering firm Stuckenholtz was the first restoration project. Because of its small scale the Stuckenholtz crane was used as a laboratory for restoration techniques that could later be applied to the larger pieces in the collection. The museum decided to restore the crane into working condition to demonstrate the functioning of harbour cranes. The crane was positioned at the entrance of the museum as a visual and tangible witness from the past.

