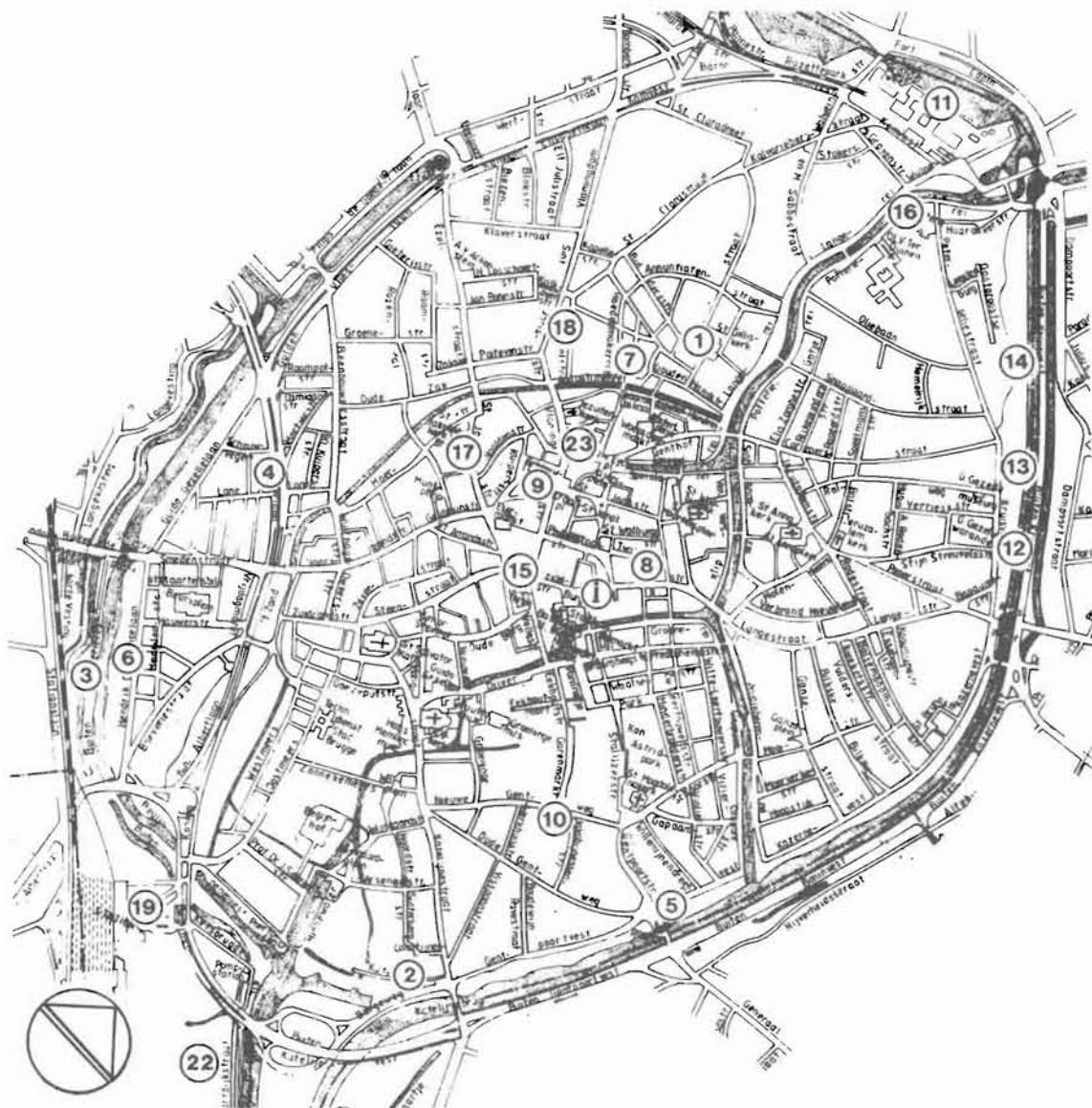




1. Ballestraat 2, Sint-Gilliskerk
2. Bargeweg 2, bargehuis
3. Buiten Boeverievest 1, nieuw waterhuis
4. Ezelstraat 83, Sint-Joos
5. Gentpoort
6. Hendrik Consciencelaan z.n., oud waterhuis
7. Hoedenmakersstraat 2, de post
8. Hoogstraathoek Kelkstraat, kelder
9. Jacob Van Ooststraat 4
10. Jakobijnessenstraat, passantenhuis Nazareth
11. Komvest 11, de pakhuizen
12. Kruisvest, de Bonne Chiere
13. Kruisvest, de Sint-Janshuismolen
14. Kruisvest, de Nieuwe Papegaai
15. Markt 7, de hallezalen
16. Potterierel 78-79, de Potterie
17. Sint-Jakobsstraat 41
18. Sint-Jorisstraat 20
19. Station Brugge
20. Station Lissewege
21. Station Zeebrugge
22. Vaardijkstraat 5-7, BN
23. Vlamingsstraat 78



Open Monumentendag

zondag 11 september 1994



Monumenten van vervoer(ing)
Hans Memling

Inleiding

De zesde Open Monumentendag van zondag 11 september 1994 in Brugge behandelt twee thema's. Een nationaal thema *Monumenten van vervoer(ing)* en een Brugs thema *Hans Memling*.

De Open Monumentendag is in Brugge niet kunnen ontsnappen aan de heersende *Memlingmania*. Twee monumenten die verband houden met Hans Memling worden daarom voor het publiek opengesteld (nrs. 1 en 18 van deze brochure).

***Vervoer(ing)* blijft wel het hoofdthema.**

De geschiedenis van het vervoer opstellen, lijkt een onmogelijke opdracht. In de vakliteratuur is geen enkel basiswerk beschikbaar dat exclusief de geschiedenis van het vervoer als studieobject heeft. Iemand als cultuurhistoricus Fernand Braudel wijdt in zijn driedelig lijvig naslagwerk *Beschaving, economie en kapitalisme 15de-18de eeuw* slechts een tiental bladzijden aan de geschiedenis van het vervoer. Niets heeft meer te maken met de wereldgeschiedenis dan het vervoer. De opzet van deze wandelbrochure is daartoe veel te bescheiden. Een korte schets van de ontwikkeling van het vervoer behoort echter wel tot de mogelijkheden en is als geheugen-opfrisser interessant.

Zonder twijfel is de mens zelf, als marskramer, het eerste vervoermiddel geweest. Vroeg in de geschiedenis reeds zoekt hij andere oplossingen om met dieren of tuigen lasten te verplaatsen. De slede bestaat vanaf het Mesolithicum (de oudste exemplaren van ca. 5000 jaar a.C. zijn teruggevonden in Zweden) en kent een verspreiding tot in Mesopotamië. Vanaf het Neolithicum worden ezels en ossen gebruikt als lastdieren voor het dragen van goederen. Er moet weliswaar tot 3500 a.C.

gewacht worden op de uitvinding van het wiel (in Sumerië, Nabije Oosten) waarmee de eerste voertuigen kunnen worden uitgerust.

De wagen wordt via de Indusvallei, Kreta, Egypte pas tussen 1000 en 500 a.C. in Europa bekend. Hij wordt aanvankelijk uitsluitend voor de oorlogvoering gebruikt. Later zullen (uitsluitend) rijken (machthebbers maar ook rijke kooplieden) profiteren van deze uitvinding. Heden ten dage gaan de armen nog altijd te voet !

Eveneens rond 3500 a.C. varen de eerste boten op de Nijl. Dank zij het gebruik van vaartuigen worden de Kretenzers en de Pheniciërs de belangrijkste handelaars in het Middellands Zeegebied.

De eerste wegen worden in Klein-Azië en Azië aangelegd. China beschikt in 4000 a.C. over een uitgebreid wegennet en Indië gebruikt landwegen om zijn luxeproducten te verkopen tot in Iran en Afghanistan.

Op dat ogenblik staat West-Europa nog nergens !

De Romeinen brengen daarin verandering (200 a.C.-500 p.C.). Om zowel strategische als administratieve redenen is de aanleg van een wegennet voor hen uitermate belangrijk. Het volledige Romeinse Rijk (dat zich uitstrekt van Brittannië tot Egypte en van Iberië tot het Nabije Oosten) is voorzien van een goed aangelegd en onderhouden wegennet met talrijke wisselposten, in functie van de militaire strategie, de post en het transport van goederen. De aanleg is vaak het werk van soldaten, daarbij geholpen door slaven en krijgsgevangenen. Soms wordt zelfs een aannemer aangesproken. De wegen zijn met natuursteen geplaveid en variëren in breedte van 6 tot 8 m. Ze zijn licht bol afgewerkt om een goede afwatering mogelijk te maken. Het 80.000 km lange Romeinse wegennet verzekert de verbinding tussen Rome en de provinciesteden.

Met de val van het Romeinse Rijk in 476 vervallen ook

de wegen. Zij worden opnieuw belangrijk ten tijde van de grote bedevaarten (1000-1100) die in Europa massa's volk op de been (en de baan) brengen. De bedevaartweg naar Santiago de Compostela is wel de beroemdste. De bedevaartwegen worden vaak door kloosterorden onderhouden en liggen dikwijls in het spoor van de Romeinse heirbanen. Om tolposten op die wegen te vermijden worden soms nieuwe wegen ingestapt, parallel aan de Romeinse.

Reizen blijft in het Ancien Régime een zware onderneming. Voor handelaars is het zich verplaatsen een noodzaak. Om veiligheidsredenen reizen ze meestal in karavanen en de reis verloopt verlamdend traag. Handelaars over de weg zijn de *gevangenen* van een beperkt aantal keuzemogelijkheden. Om het reizen mogelijk te maken worden langs de wegen herbergen en wisselposten gebouwd en waar de steden dicht bij elkaar liggen (zoals in Vlaanderen), is het reizen zeker een stuk aangenamer. De ontwikkeling, onder Keizer Karel V, van een georganiseerd postverkeer in handen van de familie de Tassis (zie nr. 7 van deze brochure) heeft invloed uitgeoefend op het wegverkeer. Speciale wisselposten voor paarden en proviand maken het mogelijk om in 15 dagen post van Venetië naar Brugge te bezorgen. De eerste koetsen verschijnen in de 16de eeuw.

Het vervoer over zee kent uiteraard eveneens een evolutie. Voor de ontwikkeling van het boottype in Europa zijn de Vikingen van groot belang geweest. Het duurt echter tot in de 12de eeuw voor het roer efficiënt gebruikt wordt en nog tot in 1500 voor de eerste driemaster verschijnt.

Het transport, zowel over zee als over land, blijft het ganse Ancien Régime een erg dure zaak. De transportkosten belopen gemiddeld 10 tot 20% van de waarde van de goederen. Soms overtreffen de kosten van

het transport de waarde van de goederen.

De wisselwerking tussen economische groei en transportmogelijkheden bepaalt de geschiedenis van steden en regio's.

Vervoer is voor Brugge een essentieel element in haar ontwikkelingsgeschiedenis geweest. Op vandaag blijft vervoer zowel voor de industrie (Bombardier BN, Gist-Brocades, zie nrs. 11 en 22 van deze brochure) als voor de haven en het toerisme (zie nr. 17 van deze brochure) van essentieel belang voor de ontwikkeling van de stad.

De verbinding met de zee die in het begin van de geschiedenis van de stad mee de economische bloei bepaald heeft, wordt vanaf de 16de eeuw bemoeilijkt door politieke en economische factoren. De stad blijft ijveren voor een rechtstreekse toegang van uit de zee. Die oude droom van Brugge krijgt opnieuw vorm op het einde van de 19de eeuw. Auguste de Maere en Julius Sabbe zijn de promotoren van het initiatief Brugge-Zeehaven : Zeebrugge moet de kwijnende economie in Brugge nieuw leven inblazen. De havenwerken starten in 1895 en de haven wordt in 1907 ingehuldigd. De exploitatie wordt toevertrouwd aan de *Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen* (M.B.Z.). De verwachtingen in Brugge liggen hoog. Er wordt een bevolkingstoename tot 150.000 inwoners voorspeld. Speciaal in dat vooruitzicht wordt naar ontwerp van de Duitse stedenbouwkundige Joseph Stübben het zgn. *Stübbenkwartier* in het noordwesten van de stad gebouwd. Ook Zeebrugge wordt uitgebouwd. De verwachte bloei blijft echter uit. Met W.O.I worden de haveninstallaties zwaar beschadigd. Van de haven zelf worden op deze Open Monumentendag geen gebouwen opengesteld.

Bij de keuze van de *opengestelde* monumenten moet rekening gehouden worden met de mogelijke mede-

werking van de eigenaars. Er is gepoogd een beeld op te hangen van de gebouwen die rechtstreeks met vervoer, in de ruimste betekenis van het woord, te maken hebben.

Het gebruik van de natuurlijk energiebron *wind* wordt geïllustreerd door de openstelling van de windmolens op de Kruisvest (zie nrs. 12, 13 en 14 van deze brochure). Het epicentrum van de molenverspreiding in Europa ligt in de 12de en 13de eeuw in Vlaanderen. Molens hebben ongetwijfeld een groot economisch belang gehad. Nu zijn ze ingeschakeld in de toeristische industrie en blijven zo een afgeleide economische rol vervullen.

Vervoer en geld zijn niet van elkaar te scheiden. De rol van de banken is essentieel voor de ontwikkeling van de handel. Pas in de 19de en 20ste eeuw veruiterlijken de banken hun uitzonderlijke status door uitzonderlijke gebouwen (zie nrs. 9 en 23 van deze brochure).

Een authentiek middeleeuws hotel is niet bewaard gebleven in Brugge. Wel zijn meerdere gebouwen aanwijsbaar waar zich vroeger een hotel bevond. Het *Huis ter Buerse* in de Vlamingstraat, het *Huis de vijf Torretjes* (nu het Hotel du Sablon in de Noordzandstraat) en *De Gouden Poort* in de Vlamingstraat 78 (zie nr. 23 van deze brochure). Elke transporteur en handelaar was afhankelijk van een herberg als halteplaats. In en rond de stad moeten zich talrijke afspanningen bevonden hebben. Bij het huizenonderzoek in de binnenstad worden meermalen restanten van afspanningen ontdekt (recent op een eigendom Spiegelrei/Genthof). Het zou uitermate interessant zijn op basis van archivalisch onderzoek lijsten aan te leggen van vroegere herbergen en afspanningen. Dit zou het cultuurhistorisch beeld van Brugge kunnen verruimen.

Voormalige passantenhuizen zijn wel bewaard (zie nrs. 4, 10 en 16 van deze brochure). Die moesten in oorsprong onvermogen reizigers herbergen. Zelfs het Sint-Janshospitaal blijft lang passanten opnemen (door

de restauratiewerkzaamheden kan het hospitaal dit jaar niet open gesteld worden). Hospitalen hadden in de middeleeuwen veel minder te maken met ziektebehandeling dan wel met gastvrijheid (in het middeleeuws latijn *hospitalitas*). Zowel de hospitalen als de passantenhuizen zijn in de loop van de 13de en de 14de eeuw opgericht: Sint-Juliaan in de Boeveriestraat (1305), O.-L.-Vrouw van Nazareth aan de Nieuwe Gentweg (1327), Sint-Joos in de Ezelstraat (1352), Sint-Niklaas in de Sint-Niklaasstraat (1394).

Het vervoer over water van en naar Brugge is essentieel geweest. De bestaande waterlopen in en rond de stad (in casu o.m. de beroemde Reie) zijn zeer vroeg in de geschiedenis rechtgetrokken, verdiept en soms verplaatst om de scheepvaart te vergemakkelijken. Speciaal voor het vervoer worden nieuwe waterwegen gegraven (kanaal Gent-Brugge-Oostende, zie nrs. 2 en 11 van deze brochure; de Coupure) en een haven aangelegd (Zeebrugge). De economische situatie is er door beïnvloed geweest en een goede economische conjunctuur heeft steeds een positieve impuls op het *bouwbedrijf*.

Water is niet alleen een vervoermiddel maar ook een levensnoodzakelijk verbruiksgoed. Steden die een drinkwaterbedelingssysteem ontwikkelen kennen meestal ook een grote demografische groei (Firenze in Noord-Italië bv.). Brugge ontwikkelt tijdens de 13de eeuw haar eigen drinkwaterbedelingssysteem dat in gebruik was tot in de 18de eeuw (zie nrs. 3 en 6 van deze brochure).

Van de 13de eeuw af is de handelsscheepvaart op Vlaanderen beheerst door de Genuezen. In 1277 worden galeien (met zowel roeiers als zeilen) ingezet, die tot 30 ton luxegoederen en grondstoffen (o.m. het voor Brugge zo belangrijke aluin) tot in Vlaanderen brengen. De Genuezen hebben nood aan een natiehuis in onze stad. Zij mogen dat in 1397 bouwen in de Vlamingstraat (zie

brochure Open Monumentendag 1992). Vanaf 1314 varen de Venetianen en de Florentijnen op Brugge. Ook zij bouwen natiehuizen. Het opslaan en het verkopen van goederen vereisen specifieke gebouwen. Grote panden met kelders (zie nr. 8 van deze brochure), verkoophallen (zie nr. 15 van deze brochure) en stapelhuizen worden opgericht (zie nr. 11 van deze brochure). In Vlaanderen staan de hallen symbool voor economische welvaart (Brugge, Gent, Ieper).

Door waren over zee te vervoeren wordt aan de talrijke tolrechten bij vervoer over land ontsnapt. In Brugge verwijst het Tolhuis op het Jan Van Eyckplein 1, waarvan de gevel uit 1477 dateert, naar het heffen van tol op waren die met boten de stad bereiken ! Over land moet meestal aan stadspoorten octrooirecht worden betaald (zie nr. 5 van deze brochure).

Het oprichten van monumentale gebouwen is eveneens afhankelijk van de vervoermogelijkheden. De natuurstenen bouwonderdelen moeten tot in Brugge aangevoerd worden over land en over water (vnl. Brabantse zandsteen en Doornikse kalksteen). De leien voor de bedekking van belangrijke openbare en religieuze gebouwen worden door Dordrechtse schippers vanuit Fumay aan de Maas aangevoerd. De wegen in Vlaanderen worden pas in de 18de eeuw op een functionele manier heraangelegd op initiatief van de Oostenrijkse gezagvoerders, die expliciet stellen dat goede landwegen de handel zullen bevorderen. Tot dan bleef een reis over modderige, stoffige en met kuilen bezaaide wegen een hachelijke onderneming.

De uitvinding en de ontwikkeling van de locomotief in de vroege 19de eeuw doen een formidabele machine ontstaan die de groei van handel en nijverheid stimuleert. Europa mist ditmaal de boot niet. Ook België niet. In enkele tientallen jaren wordt de *oude wereld* met een stalen net van spoorverbindingen omspannen. De eerste

trein in België rijdt op 5 mei 1835 (zie nrs. 19, 20 en 21 van deze brochure). De economische ontwikkeling, of beter de industriële omwenteling, van Wallonië is door de spoorwegverbindingen mogelijk geworden.

Het spoorwegnet is zonder twijfel het eerste grote instrument in de kapitalistische expansie. Handel drijven wordt lucratiever en een stuk eenvoudiger. Stations bouwen is een nieuw gegeven in de architectuur. De grote majestatische stations (in Brugge voornamelijk het tweede station) zijn dikwijls als symbool van de zich sterk wijzigende maatschappij geconcipieerd. Ze moeten uitdrukking geven aan de hoop op een ontwikkeling van handel en nijverheid (het station van Antwerpen is daar een goed voorbeeld van). De Franse romancier Théophile Gautier (1811-1872) noemt ze *kathedralen van de Moderne Mensheid*. Net als de kathedralen in de middeleeuwen moeten de stations in de 19de eeuw een stenen uitdrukking zijn van de waardeschalen van dat ogenblik.

In de rookpluim van de grote trein verschijnt de kleine stoomtram in stad en streek. In België wordt de Nationale Maatschappij voor de Buurtspoorwegen in 1885 opgericht. De eerste stoomtrams rijden in en rond Brugge vanaf 1890 tot ze in 1930 worden vervangen door elektrische trams, waarvan nog materiële getuigen in de binnenstad aanwezig zijn (zie nr. 4 van deze brochure). Vanaf 1923 worden autobussen ingezet en de tram verdwijnt in Brugge definitief in 1956.

Na een bezoek aan alle gebouwen opengesteld op deze zesde Open Monumentendag zal duidelijk blijken dat monumenten van vervoer met vele aspecten van de geschiedenis te maken hebben.

Hopelijk brengt uw verkenningstocht u in vervoering !

01

Baliestraat 2 : Sint-Gilliskerk

Open van 12u00 tot 18u00

Door Philippus Ram, een rijk Brugs poorter, wordt rond 1240 een stuk grond, gelegen *bachten* Wyc, geschonken aan het Onze-Lieve-Vrouwekapittel met de bedoeling er de Sint-Gilliskerk, als hulpkerk van de Onze-Lieve-Vrouweparochie, op te richten. Vanaf 1258 wordt Sint-Gillis als parochiekerk vermeld en in 1311 als een zelfstandige parochie met het recht een eigen kerkhof te bezitten. Dit kerkhof wordt in 1357 uitgebreid en opgesplitst in drie delen : het boerenkerkhof aan de noordzijde van de kerk, het herenkerkhof aan de zuidzijde en het schamel- (of armen-)kerkhof aan de westzijde.

Over de eerste kerk of kapel zijn geen gegevens bekend. Mogelijkerwijs was die in hout. Rond 1275-1280 wordt een nieuwe bakstenen kerk gebouwd waarvan vandaag nog bepaalde delen kunnen herkend worden (o.a. de weliswaar zwaar gerestaureerde kolommen in de benedenkerk en de onderbouw van de vieringtoren). De kerk wordt in 1462 en 1479 verbouwd en uitgebreid en krijgt grotendeels haar huidig uitzicht. De benedenkerk wordt vergroot met twee zijbeuken even hoog als de middenbeuk zodat een hallekerk ontstaat. Het koor wordt verlengd en uitgebreid met twee zijkoren. De vieringtoren wordt opgetrokken en ligt na de verbouwing centraal in de kerk. Hij telt twee verdiepingen en is met een spits bekroond en geflankeerd door vier hoektorentjes. De toren wordt in 1750 nogmaals verhoogd en de hoektorentjes worden afgebroken.

De buitenarchitectuur van de kerk is een goed voorbeeld van stoere baksteengotiek die ook voor de kuststreek en het platteland kan geconcipieerd zijn. De Sint-Gilliswijk is inderdaad zeer lang landelijk gebleven, zoals o.m. 19de eeuwse iconografische bronnen getuigen en die kerk past dus wel in deze omgeving.

Aan de westzijde (de kant waarin het inkomportaal zich bevindt) kan een aandachtig bezoeker in het baksteenmetselwerk duidelijk een aflijning zien tussen de middenbeuk en de twee zijbeuken. Het baksteenmetselwerk van de middenbeuk dateert uit de 13de eeuw, dit van de zijbeuken uit de 15de eeuw. De bouwnaden zijn afleesbaar. Tevens verwijzen de doorbrekingen in de vorm van een koordendriehoek met drie ronde vensterverdelingen met glas-in-lood-opvullingen en blinde spitsboognissen naar de vroeggotiek. Overigens zijn alle muurwanden doorbroken door hoge spitsboogvensters met laatgotisch maaswerk. De toren doet enigszins denken aan deze van de Sint-Jakobskerk. Aan de twee transeptarmen is duidelijk merkbaar dat er daar voorheen ook ingangen waren voorzien.

De smeedijzeren pomp met lantaarn aan de oostzijde dateert uit 1893. De pomp werd ontworpen door stadsarchitect Charles De Wulf en uitgevoerd door smid en stovenmaker Axerts-Ameye uit de Eekhoutstraat. In de 19de eeuw werd met veel zorg straatmeubilair ontworpen. Jammer genoeg bleven niet alle versierings-elementen van de pomp bewaard. Ook de originele lantaarn is verdwenen.

Sint-Gillis bestaat uit een benedenkerk met drie even hoge beuken waarop de vieringtoren en het transept aansluiten. In het verlengde van de beuken bevinden zich de drie koren. De 19de eeuwse restauratie o.l.v. architect A. Van Assche is sterk bepalend voor het huidige

interieur. In 1872 wordt de vloer in de benedenkerk verlaagd zodat de ronde voetstukken van de kolommen opnieuw zichtbaar worden. De zuilen zijn bekroond met een vierzijdig haakkapiteel in Doornikse steen (hoogst waarschijnlijk vernieuwd). De viering wordt eveneens hard gerestaureerd, maar de oorspronkelijke 13de eeuwse vormgeving van de vieringpijlers met halfzuilen en driekwartzuiltjes wordt mogelijkerwijs gerespecteerd. De bakstenen binnenmuren worden ontdaan van de bepleistering, de zijbeuken krijgen een houten gewelf en dan worden ook de neogotische altaren geplaatst.

Verschillende waardevolle kunstwerken verdienen extra aandacht.

Zes schilderijen, nu gedeeltelijk verspreid in de kerk, illustreren het belang van de Confrerie van de H. Drievuldigheid die in 1642 in de Sint-Gilliskerk werd opgericht. Vier ervan versieren nu de doopkapel achteraan de noordbeuk, links bij het binnenkomen. De Orde van de Trinitariërs werd in 1194 door de H. Johannes van Malta en de H. Felix van Valois gesticht om slaven vrij te kopen. Vooral in de 17de en de 18de eeuw werden in verschillende landen en steden (dus ook in Brugge) confrerieën opgericht om geld in te zamelen voor het vrij kopen van slaven (christenen) die in handen waren gevallen van Noordafrikanen. De broederschap was in de Brugse Sint-Gilliskerk zeer belangrijk. Zo kon in 1780 een Bruggeling, Jan De Molder, uit Noord-Afrika worden vrijgekocht. Dit wordt in de schilderijen verhaald. Jan Garemin en Paulus De Cock, de belangrijkste Brugse schilders uit de 18de eeuw, zijn er de auteurs van.

Daarnaast sieren nog enkele belangrijke werken de noord- en zuidbeuk, o.m. van de 17de eeuwse schilders Jacob van Oost, Lodewijk De Deyster en Jan Maes. De barokke lambrizeringen en de biechtstoelen dateren uit

de 17de of het begin van de 18de eeuw. Boeiende iconografische motieven zijn afgebeeld: o.m. de kerkvaders, de H. Clemens, Christus die als tuinman verschijnt aan de H. Magdalena.

Het noordelijk koor is toegewijd aan het Heilig Hart van Jezus en het neogotische altaar is opgesmukt met een retabel dat de devotie tot het Heilig Hart illustreert. Het werd in 1891 uitgevoerd door Edmond Van Hove (1851-1912). Van Hove was sterk geïnspireerd door het werk van de Vlaamse Primitieven en hij kreeg de bijnaam van de moderne Memling. Dit altaarstuk is een knap voorbeeld van zijn schilderkunst.

Tussen het noordkoor en het hoogkoor zit nog een kleine kapel gewrongen, de zgn. Torremanskapel, die in opdracht van kerkmeester Jacob Torremans in 1471 wordt gebouwd als grafkapel. Ook hier wordt de decoratie in de 19de eeuw vernieuwd. De kapel is sinds 1860 toegewijd aan de Gelukzalige Margareta-Maria Alacoque.

Ook het hoogkoor kreeg een neogotisch altaar. Het barokke altaar werd in 1877 afgebroken en het marmer van de afbraak zou gebruikt geweest zijn in de H. Hartkerk in de Vlamingstraat.

In het zuidkoor trekt vooral het nieuwe concertorgel, dat in 1976 door de Stad Brugge aan de Sint-Gilliskerk werd geschonken, de aandacht. Het ontwerp is van Antoine Fauconnier uit Brussel en de uitvoering berustte bij het orgelbedrijf Loncke uit Zarren. Het is een tweeklaviers-instrument met zelfstandig pedaal en een 19-tal zelfstandige stemmen. Het frontonontwerp werd geïnspireerd op voorbeelden uit Noord-Duitsland. Links en rechts van het orgel en enigszins verdoken hangen nog twee schilderijen die in opdracht van de Broederschap van de H. Drievuldigheid werden gemaakt door Jan Garemin en Paulus De Cock.

Alle kunstwerken kunnen hier niet worden opgesomd, maar belangrijk voor de kerk zijn nog:

De preekstoel die in 1680 in opdracht van Jan-Baptist Cobryse werd geschonken aan de kerk. De schrijnwerker noch de beeldhouwer zijn bekend. Jan-Baptist Cobryse is wellicht familie van de Cobryse die de godshuizen bouwde in de Leffingestraat 5-11. De voet van de eikehouten preekstoel is verfraaid met voluten en kariatiden die eindigen in een hoorn van overvloed; de kuip is versierd met de afbeelding van de vier evangelisten (typisch voor de Contrareformatie, zie brochure Open Monumentendag 1993). Het jaartal 1680 prijkt op het klankbord.

Het beeld van O.-L.-Vrouw van de Remedies houdt eveneens verband met de broederschap van de H. Drievuldigheid. Het is een gekleed madonnabeeld met kind dat waarschijnlijk uit de 19de eeuw dateert; de zilveren krans dateert wel nog uit de 18de eeuw. De legende verhaalt dat het beeld van O.-L.-Vrouw van Remedies in 1560 zich op een boot op de Middellandse Zee bevond en in handen viel van de Turken. Trinitariërs konden het beeld weer vrij kopen. Vandaag maakt het beeld nog altijd het voorwerp van devotie uit. Het voetstuk dat drie geknielde slaven voorstelt, dateert wel uit de 17de eeuw.

Het *veelluik van Hemelsdale* van Pieter Pourbus (achteraan de zuidbeuk) dateert uit 1564. Het is gemaakt in opdracht van Anna Stormers, abdis van Hemelsdale (Diksmuide) en abt Antoon Wydoot van de Ter Duinenabdij (Koksijde). Het bevindt zich sinds 1828 in de Sint-Gilliskerk. Op het vijf meter brede veelluik worden taferelen uit het leven van O.-L.-Vrouw en het kind Jezus uitgebeeld. Uiterst rechts en links de

schenkers met hun patroonheiligen. Van links naar rechts worden op het centrale luik voorgesteld: de Besnijdenis, de Aanbidding door de Herders, de Vlucht naar Egypte en de Aanbidding der Wijzen. Op het schilderij komen het monogram PP voor en het jaartal 1564.

De Sint-Gilliskerk wordt door hoofdconservator Valentin Vermeersch (1969) het Brugse Santa Croce genoemd, o.m. omdat deze kerk de begraafplaats is geweest van een aantal beroemde Brugse schilders: Hans Memling, Jan Provoost, Lanceloot Blondeel en vermoedelijk ook Pieter Pourbus. Van geen enkele van deze kunstenaars zijn echter graf- of gedenktekens bewaard. Naast de beeldenstorm hebben ook de verbouwingen in de 19de eeuw talrijke graven doen verdwijnen.

In 1994 werd voor Hans Memling, n.a.v. de vijfhonderdste verjaardag van zijn dood, een nieuwe gedenktsteen aan de westgevel van de kerk geplaatst, gemaakt door schriftbeeldhouwer Pieter Boudens. Deze plaat werd op 14 augustus II. onthuld.

Het is niet verwonderlijk dat in de Sint-Gilliskerk kunstenaars werden begraven want in de 15de en de 16de eeuw was de Sint-Gilliswijk het Brugse schilderskwartier bij uitstek. Memling woonde in de Sint-Jorisstraat (zie nr. 18 van deze brochure), en Pourbus woonde in de Jan Miraelstraat.

Hopelijk zal de openstelling van de Sint-Gilliskerk op de Open Monumentendag deze minder bezochte kerk beter bekend en geliefd maken bij de monumentenbezoekers. N.a.v. de Open Monumentendag worden trouwens ook de kunstschaten van de kerk tentoongesteld.

Van de Sint-Gilliskerk bestaat geen exhaustieve bouwgeschiedenis. Dit zou nochtans mogelijk zijn want het archief van de kerk is bewaard gebleven. De inventaris van dit archief werd in 1967 gepubliceerd

(J. Mertens, *Inventaris van het archief van de kerkfabriek van Sint-Gillis te Brugge, Brussel, 1967*).
Voer voor historici en kunsthistorici.

De Sint-Gilliskerk is beschermd als monument bij K.B.
van 8 februari 1946.

02

Bargeweg 2 : het bargehuis

Open van 10u00 tot 18u00

Op deze Open Monumentendag is een gedeelte van het voormalige bargehuis toegankelijk voor het publiek, nl. het gedeelte waar nu een restaurant is ondergebracht. De kok stelt vandaag een speciaal *bargemenu* samen voor de hongerige OMD-er.

In 1604 hebben zowel Brugge (Sluis) als Gent (Sas van Gent) hun rechtstreekse toegang tot de zee verloren aan de Noordelijke Nederlanden. De eeuwig twistende zustersteden zijn ditmaal wel genoodzaakt de handen in elkaar te slaan om een oplossing voor dit probleem te vinden. Nieuwe kanalen moeten gegraven worden die de twee steden en Oostende met elkaar verbinden. Op 3 september 1613 starten de werken die duren tot 20 december 1624. Op hetzelfde ogenblik is ook het kanaal tussen Brugge en Oostende afgewerkt.

De aanleg van het kanaal blijkt een zeer dure investering voor de Staten van Vlaanderen, die het project daarom vlug willen rentabiliseren. Naast het inleggen van bargediensten voor het vervoer van personen, worden ook goederendiensten verzekerd. De Staten krijgen het recht belastingen te heffen op dit goederentransport (de zgn. *vategelden*) en verwerven een monopolie op de visserij.

Op 15 mei 1623 wordt in Brugge de uitbating van de barge openbaar verpacht. Jacques Nevejans en Pieter van Renterghem komen als twee enige kandidaten uit de bus. Jacques Nevejans is de bouwer van de eerste twee veerschuiten. Pieter van Renterghem treedt op in naam van de Brusselaar Pieter de Smet. De pachters nemen de boten over voor een periode van drie jaar en zijn er toe

gehouden twee maal per dag de verbinding tussen Brugge en Gent te verzekeren.

Een barge, of trekschuit, wordt door twee ketspaarden getrokken. Halfweg de 42 km lange weg, ter hoogte van Aalter, worden de paarden vervangen. Ook deze ketspaarden zijn voorwerp van een speciale verpachting.

De barge is aan strikte uurregelingen gebonden. Zowel in Brugge als in Gent vertrekken ze in de zomerperiode stipt om 10 uur en bereiken om 18 uur hun bestemming. In de winterperiode wordt het vertrek vervroegd tot 8 uur en is de aankomst voorzien om 16 uur. De veerschuiten bereiken dus een gemiddelde snelheid van 5 km/uur. Deze geringe snelheid is het gevolg van het feit dat de boten vrij lang en zwaar zijn en zoveel mogelijk passagiers vervoeren. De prijs van een ticket bedraagt 8 stuivers voor een enkele reis. Kinderen betalen halve prijs en onder de 4 jaar mogen ze gratis meevaren. Uiteraard zijn er ook luxeplaatsen waarvoor 4 stuivers extra moet betaald worden. Geprivilegieerden, zoals leden van de Staten van Vlaanderen en gedeputeerden van de steden varen gratis mee. Ook voor de minderbroeders, de kapucijnen en de discalzen zijn gratis reizen voorzien. De passagiers mogen kleine handbagage bij zich houden, terwijl ze voor grote stukken wel extra moeten betalen.

De uitbating van deze beloftevolle bargedienst is bij de aanvang verlieslatend, en dat heeft wellicht te maken met de onveiligheid van de vaarroute. Vrijbuiters deïnen er niet voor terug zowel de boot als de passagiers te plunderen. Het is daarom noodzakelijk soldaten in te huren om de veiligheid te verzekeren en dat heeft een verhoging van de tarieven tot gevolg.

De Staten van Vlaanderen hebben van bij de start de bedoeling om van de barge een pronkstuk te maken. Dit zowel op het gebied van het uitzicht van de boot als over de aan boord geboden service. Het gebruik van de barge

moet zelfs voor rijke en verwende passagiers een aangename ervaring worden.

De boten zijn uit eik vervaardigd en worden overdadig met sculptuur en beschildering verfraaid. De boeg en de achtersteven zijn voorzien van dolfijnen, meerminnen, saterhoofden en het wapen van Vlaanderen. Aan boord zijn twee keukens (het diner had normaliter zes gangen), een bier- en een wijnkelder, en talrijke banken en tafels. Voor speciale gelegenheden wordt ook het interieur extra getooid. Dit is zeker het geval als koningen de barge als vervoermiddel gebruiken. Onder de meest bekende passagiers zijn te vermelden de Infante Isabella, Peter de Grote, Frans van Lorreinen, Lodewijk XV, Christiaan VI, keizerin Marie-Louise en zelfs nog Leopold I. Nagenoeg om de tien jaar zijn de boten aan vernieuwing toe. Oorzaken zijn o.m. onvoldoende onderhoud door de pachters en de forse afmetingen van de vaartuigen. De gemiddelde lengte en breedte zijn respectievelijk 21 à 24 m en 4 m. (4 m is de limiet om het zgn. *Gat van Brugge*, het Minnewater, te kunnen binnenvaren). Maximaal kunnen 70 passagiers vervoerd worden.

In Brugge is het laden en lossen van de barge een stadsofficie dat voorbehouden is aan de arbeiders van de Mariabrug, die zich met alle transport in en rond het Minnewater inlaten.

De barge functioneert officieel tot 1838. Op 26 oktober 1839 verkoopt notaris Vander Hofstadt op het stadhuis *drie schone vaartuigen gediend hebbende voor de barge op de vaart van Brugge naar Gent*. Wegens gebrek aan belangstelling moet de verkoop nog eens worden overgedaan in Gent op 24 augustus 1840. De barge moeten tegen zeer lage prijzen aan de man gebracht worden (ca. 1.800 F per boot, waar op 15.000 F gerekend is).

Door de toenemende concurrentie tussen diverse bargediens ten, het gebruik van stoomboten en vooral de

aanleg van de spoorwegen, verdwijnt dit zo typische vervoermiddel. Privépersonen blijven nog een barge-dienst verzekeren tot 1909, alhoewel het reeds een eeuw lang achterhaald is.

De restanten van de bargegebouwen die vandaag kunnen bezocht worden dateren wellicht van rond 1784 of kort nadien. In 1784 pas wordt het vertrekpunt van de barge van het Minnewater naar hier overgebracht. De eenlaagse vleugel afgedekt met een schilddak fungeerde wellicht als stalgebouw voor de ketspaarden. De rond-boogopeningen zouden daarop kunnen wijzen. Het gebouw dat er dwars opstaat, telt twee bouwlagen en is eveneens met een schilddak afgedekt.

De gebouwen bevonden zich in het begin van de jaren zeventig in een erg bedenklijke toestand. Het opblazen van de brug over het kanaal in 1974 verergerde de toestand nog. Behoud en restauratie bleken nadien niet meer haalbaar. Er werd geopteerd om de gebouwen zo getrouw mogelijk te reconstrueren (1979-1981).

Het voorgebouw waarin nu een herberg gevestigd is, zal oorspronkelijk wel deel hebben uitgemaakt van de bargegebouwen. Dit gebouw werd echter in 1961 helemaal verbouwd.

De bargegebouwen zijn als stadsgezicht beschermd bij K.B. van 10 september 1980.

03

Buiten Boeverievest 1 : nieuw waterhuis

Van 10u00 tot 18u00 : te bekijken door glazen deur

In 1759-1760 wordt tegenover het oude waterhuis, op de dijk tussen de buiten- en de binnenvestinggracht, die nu Buiten Boeverievest genoemd wordt, een nieuw waterhuis gebouwd. Joachim Chalon, *inspecteur van de inkomende en uitgaande rechten en accijnzen te Bergen*, bezorgt in 1758 een voorstel aan de Stad Brugge voor het bouwen van een watermolen die kan functioneren zonder gebruik te maken van paardekracht, maar met een pompsysteem. Het contract, afgesloten met J. Chalon, voorziet o.m. dat de stad een bakstenen gebouw van ca. 5,50 x 6 m met een hoogte van 3,85 m optrekt. Het gewelf dat deze ruimte moet afdekken, is eveneens ontworpen door Chalon. Daarnaast moet een loden buizenstelsel worden aangelegd, koperen kranen en hulpstukken volgens model van Chalon die door hem zullen afgewerkt worden. Voor het ontwerp en de hulp ontvangt Chalon een ereloon van 1200 gulden en een lijfrente van 400 gulden per jaar na de ingebruikneming van de installatie¹.

De werken duren van juni 1759 tot mei 1760. De nieuwe installatie wordt *la machine hydraulique* genoemd. Een watermolen drijft de pompen aan. Het water komt uit de vestinggracht en de energie wordt opgewekt door het verschil in waterpeil tussen buiten- en binnengracht. Het vroegere waterhuis (zie nr. 6 van deze brochure) dient enkel nog als vertrekpunt van de moerbuis en als verzamelplaats, in een oude loden bak, van het opgepompte water. In 1802 moet het waterhuis

uitgebreid en verbouwd worden. Ondertussen is al een volmolen aangesloten op deze installatie die in die periode bestaat uit een groot en een klein rad. Het kleine rad is van hout en wordt tot 1873 gebruikt. Het grote rad is van ijzer (zeker vanaf 1840) en het wordt in 1875 hersteld en het *Poncelet*-wiel genoemd. Die naam verwijst naar de Franse generaal Poncelet (1788-1867) bekend voor zijn ontwerpen van hydraulische toestellen. In de tweede helft van de 19de eeuw doen zich meermaals problemen voor op het gebied van het waterverbruik. Tijdens lange droogteperiodes wordt het waterpeil in de binnengracht veel te laag en het molenmechanisme heeft het nadeel 80 liter water te moeten opscheppen om 1 liter water in de moerbuis te doen terechtkomen. Een onaanvaardbare verhouding. Vanaf 1868 wordt regelmatig gebruik gemaakt van de stoommachine van de naburige fabriek. Het Ministerie van Bruggen en Wegen dringt bij het Stadsbestuur aan een eigen stoommachine aan te kopen en het waterrad buiten werking te stellen. De aankoop wordt lange tijd uitgesteld zelfs als blijkt dat het waterrad het drinkwater ernstig bezoedelt, dit in combinatie met de vervuiling van het kanaal Gent-Brugge. In 1891 wordt dringend een stoompomp aangekocht : de beide wielen zijn defect ! De pomp - een Amerikaans toestel van het Worthington-type - wordt door de Staat geschonken en geplaatst en de Stad verbindt er zich toe deze nieuwe installatie te onderhouden en geen gebruik meer te maken van de oude installatie. Het houten wiel wordt dan afgebroken. Pas in 1892 treedt de nieuwe installatie volledig in werking. Het probleem van het vervuilde water is echter niet opgelost. In 1908 wordt met de *Compagnie des Eaux Intercommunales de l'Agglomération Bruxelloise* een overeenkomst afgesloten om Brugge met water uit de Bocq (Spontin) en de Hogaux (Modave) te bevoorraden. De stoompomp blijft in werking en in de binnenstad

worden nog enkele artesische putten gegraven. De *Compagnie* start in 1913 met de aanleg van de zgn. *leiding der Vlaanderen*. W.O. I onderbreekt de werken. In 1923 wordt de *Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Waterbedeling* (T.M.V.W.) opgericht, waarvan ook de Stad Brugge lid wordt. In 1925 komt het eerste leidingwater in Brugge uit de kraantjes. Het waterrad blijft behouden en wordt hersteld als reserve voor de watervoorziening van het Stedelijk Slachthuis dat op het Beursplein was gelegen.

Het waterhuis wordt in 1992 gerestaureerd. Het gebouw is ondertussen privé-eigendom geworden. Het is een eenlaags dwarspand met geschilderde puntgevel, drie traveeën breed. Voor het waterhuis in de binnengracht staan in het water twee boogvormige ijzeren hekkens, zgn. krooshekkens, die werken als filters. In het waterhuis kan het 19de eeuwse giet- en plaatijzeren rad met een diameter van 5,60 m en een breedte van 1 m bewonderd worden. Tweemaal tien spaken moeten de buitenvelgen dragen. Elke velg is samengesteld uit tien gelijke aan elkaar geschroefde cirkelbogen. Tussen de velgen zitten 50 schoepen. Deze zijn 92 cm breed en 74 cm lang. De as van het wiel rust op twee grote natuurstenen blokken. Stroomopwaarts van het wiel staat een schuif die in het kanaal op en neer kan bewogen worden, zodat de hoeveelheid water die uit de binnenvest afvloeit, geregeld kan worden. Daarnaast staat een gietijzeren vacuümpomp met vlieggewicht uit de einde van de 19de eeuw. De pomp wordt via een as aangedreven door het waterrad. Het sluiswerk wordt bediend met een kruktandwiel en -heugel. De leerlingen van het Vrij Technisch Instituut herstelden de waterpomp. De technische installatie is eigendom van de Stad Brugge gebleven.

Tot in 1980 stond naast het waterhuis een fabrieks-

gebouw. Het werd gesloopt omwille van de sterke graad van verwaarlozing door jarenlange leegstand. Na de sloop is op die plaats een plantsoen aangelegd dat refereert naar het 17de eeuws bastion.

Het waterhuis is beschermd als monument bij M.B. van 21 april 1993.

¹ E. Vandevyvere, *Het waterhuis aan de Buiten Boeveriest te Brugge*, in: *Biekerf*, 90 jg., 1990, nr. 2, pp. 186-199.

04

Ezelstraat 83-105 : Sint-Joos

Open van 10u00 tot 18u00

Op 1 augustus 1352 schenken Jan Scalleballe, fruit-handelaar, Jakob de Mey en zijn vrouw Lisbeth, leden van de gilde van Sint-Joos, aan het gildebestuur een pand gelegen aan de westkant van de Ezelstraat, negen aanpalende éénkamerwoningen en een poort. Het pand draagt de naam *Hospitaal van Sint-Joos*. De deken en de zorgers van de Sint-Joosgilde beloven het hospitaal in goede staat te houden en er arme daklozen op te nemen. De schenkers blijven levenslang de stichting beheren. De Sint-Joosgilde heeft nauwe banden met het ambacht van de mandedragers, die vis per mand verkopen. Ook de mandedragers verlenen financiële steun aan het passantenhuis. De Sint-Joosgilde bestond reeds vóór 1287. Voor ze over een kapel in de Ezelstraat beschikt, houdt ze haar religieuze diensten in de Karmelietenkerk in de Carmersstraat (afgebroken in 1797). De Sint-Joosgilde groepeerde diverse beroepen. In Register 178, fonds Sint-Joos (Archief O.C.M.W. Brugge) zitten een schat aan gegevens over de gilde en de leden opgetekend. Zo is o.m. geweten dat Lodewijk van Gruuthuse in 1462 deken was van Sint-Joos. Dat is toch een bewijs dat de broederschap vooraanstaande families in Brugge verenigde.

Volgens Griet Maréchal² heeft Jan Scalleballe wellicht een huis gebouwd bestemd als passantenhuis, en om er de toekomst van te verzekeren, vertrouwt hij het toe aan de gilde die het verder kan uitbouwen. In het archief van de gilde worden na deze overdracht meldingen van bouwen en verbouwen aangetroffen. Wellicht werden pas in 1352 de negen *cameren* bijgebouwd?

Van de Heilige Joos staat de levensgeschiedenis beschreven in de middeleeuwse *Legenda Aurea* van Jacopo de Voragino (vóór 1264). Joos is een zoon van Judicaël, koning van Bretagne. Boven de koningskroon verkiest hij een leven als kluizenaar, waarbij hij steeds zowel eten als drinken deelt met de bedelaars, en dit op de verschillende plaatsen waarheen zijn bewogen bestaan hem voert. Het is misschien daarom dat zijn naam verbonden wordt aan een passantenhuis dat bedoeld is voor de tijdelijke opvang van daklozen en behoeftigen.

Bij het bekijken van het gebouwencomplex vanaf de straat zijn duidelijk drie volumes te onderscheiden. In het centrale gedeelte bevindt zich de poort en de voorkapel. In het hoger gedeelte links het koor en in het rechter deel het oorspronkelijke passantenhuis. Archivalische bronnen vermelden 1449 als bouwdatum van de kapel en 1454-1460 voor het gastenkwartier.

Opvallend is de rijk geprofileerde spitsboogingang die in 1957 werd vernieuwd. Het maaswerk werd toen teruggeplaatst gedeeltelijk gebaseerd op iconografische bronnen (een afbeelding in het 18de eeuwse handschrift van Charles de Custis) en op het maaswerk van de ingang van het Sint-Juliaansgesticht in de Boeveriestraat (nu geïntegreerd in de doorgang in de tuin van het Groeningemuseum langs de Dijver). De deurnaald (of makelaar) dateert uit 1453-1454 en is versierd met een beeldje van Sint-Joos gekleed als pelgrim. Onder het beeldje zit het schild van Joos de Bul, belangrijke mecenas van het passantenhuis, die in 1471 het recht verworven heeft zijn wapenschild te delen met dit van Engeland als dank voor zijn hulp geboden aan Koning Edward IV tijdens diens ballingschap in Brugge. Daarom het wapenschild met drie aanziende leeuwen boven elkaar van Engeland en drie Sint-Jacobsschelpen. Boven de ingang is in een gotische nis een madonna afgebeeld.

De bakstenen gevels van de kapel zijn doorbroken door segmentboogvensters met omlijstingen die waarschijnlijk in 1710 werden geplaatst ter vervanging van spitsboogvensters.

In het passantenhuis rechts worden de ruimten verlicht door in nissen gevatte rechthoekige kruisvensters. Die op de begane grond zijn nog eens afzonderlijk gevat in rondboognissen met een driepas in het boogveld. Ter hoogte van de verdieping bevinden zich vier ijzeren haken. Daarin worden houten stokken geplaatst om de gevels te bevlagen. Bovenaan links bevindt zich nog een gietijzeren spandraadhouder waaraan de spandraden bevestigd waren die de elektrische arbeidsdraad van de tramlijn in het midden boven de straat strak gespannen hielden. Dezelfde spandraadhouders zijn nog te vinden in bijna alle straten van de binnenstad waar ooit de elektrische tram door reed. *Monumentale relictten van het vervoer!*

De eerste steen van dit passantenhuis is gelegd op 6 mei 1454. De meester-metselaar was Antheunis van Coolkerke. Het ingangsportaal moet op hetzelfde ogenblik gebouwd zijn.

Het passantenhuis kan op deze Open Monumentendag om uitsluitend praktische redenen niet bezocht worden. Er zijn nog vele originele bouwelementen bewaard gebleven: balkwerk, gotische schouwen, wapenschilden van de schenkers verwerkt als consoles onder de balken. De verdieping lijkt gebruikt te zijn als vergaderruimte voor de Sint-Joosgilde. De gastenkamer voor de *arme reizigers* bevindt zich waarschijnlijk op de benedenverdieping. De archiefteksten vermelden dat er in 1458 zeven beddekoetsen met hemel zijn opgesteld en ook verschillende *platte koetsen* (zonder hemel). Bedden, matrassen, lakens, gordijnen werden alle geschonken.³ De passanten verblijven meestal slechts één nacht in het huis. Eten is niet voorzien, maar de huisbewaarder

verkoopt wel brandstof, kaarsen en drank.

De kapel, die op 20 juli 1449 wordt ingewijd, kan vandaag wel bezocht worden. Ze is sinds 1992 in gebruik als oecumenische kapel voor vieringen, gebedsstonden of ontmoetingen met een oecumenisch karakter (de oecumene schaaft de verschillende christelijke kerken onder zich).

Van de oorspronkelijke (rijke) aankleding van de kapel is weinig bewaard gebleven. De constructie is nog wel origineel. De houten barokke afsluitingswand die de kapel scheidt van de inkomhal (einde 17de of begin 18de eeuw) is merkwaardig. De voorkapel en het koor zijn gebouwd op een rechthoekig grondplan en zijn van elkaar gescheiden door een grote spitsbogige doorgang. In de voorkapel is de zoldering opgebouwd uit moer- en kinderbalken. Sommige van de moerbalken hebben balksleutels met profileringen. Deze balken steunen op onversierde natuurstenen kraagstenen. De bevloering in de voorkapel bestaat uit rode en zwarte gebakken aarden tegels in een ruitvormig patroon. Het koor is overkluisd met een stenen tongewelf onderaan afgeboord door een doorlopende fries in stuc. In deze fries zijn er met volutes versierde kraagstenen ingewerkt. In deze kraagstenen zit het ijzeren anker vast dat voor- en achtergevel van het gewelf met elkaar verbindt. Dit tongewelf is versierd met stucwerk waarbij graatgewelven worden gesuggereerd. De velden zijn van elkaar gescheiden door een moerboog versierd met cassettes. In het midden zitten medaillons (IHS, het Christusmonogram en een duif met een tak in de bek, een Vredesduif?).

De binnenmuren van de kapel zijn oorspronkelijk beschilderd. In 1927 worden sporen van polychromie teruggevonden en beschreven door Camille Tulpinck. De artistieke waarde ervan wordt niet erg hoog geschat en de stukken worden gedeeltelijk weggenomen en/of overschilderd. Ook nu zijn de muren egaal wit geschild-

derd. In de muur langs de tuinzijde zitten nog nissen met afgeschuinde kanten en een toegangsdeur tot de sacristie: een Tudorboogpoortje opgebouwd uit helrode baksteen en zeer fijn gevoegd (17de eeuw?).

De archivalia leren dat de kapel rijkelijk gedecoreerd was met beelden, schilderijen, altaren, kandelaars, een preekstoel en banken. Talrijke liturgische gebruiksvoorwerpen werden gekocht en geschonken, ook rijke liturgische gewaden.

Enkele 15de en 16de eeuwse grafplaten en een fundatiesteen zijn nog te bewonderen (o.m. die van de mecenas Joos de Bul uit 1466). De fundatiesteen: een rechthoekige steen met opschrift die aan beide kanten is afgeboord door een marmeren zuil. Daarboven is een albasten bas-reliëf met de voorstelling van de voetwassing. De steen kwam er op initiatief van Judocus (Joos) Lambrecht die in 1585 de functie van het passantenhuis omvormt tot godshuis met woningen voor bejaarden. De voetwassing is een ritueel dat elk jaar op Witte Donderdag plaats vindt (en dat gebeurde in Sint-Joos ook sedert 1585).

Het houten altaar beschilderd in imitatiemarmer dateert uit de 18de eeuw. In de muur kant straatzijde is een natuurstenen gotische nis met baldakijn en voetstuk bewaard. Op het voetstuk is het wapenschild van de familie De Boodt afgebeeld en in de nis prijkt een 18de eeuwse madonna.

In de glasramen werden in 1927 opschriften aangebracht die verwijzen naar de stichting en de omvorming (*Gesticht ten jare 1352 door Jacobus de Mey, zijne vrouwe Elisabeth en Jan Scalleballe / Hervormd ten jare 1585 door Joos Lambrecht kanunnik van Sint-Donaas*).

Via een rondboogpoortje in de inkomhal is de tuin te bereiken. Als de begroeiing het toelaat, zijn de tuingevels van de kapel en het passantenhuis te bekijken. Talrijke sporen vertellen het verhaal van de verbouwingen aan

Sint-Joos. De nok van het koor draagt een 17de eeuwse klokje onder een afdakje.

In de tuin groeit een zeldzame oude moerbeiboom (*Morus Nigra*)⁴. Deze boom staat symbool voor de liefde en speelt een belangrijke rol in het verhaal van *Pyramus en Thisbe* zoals het door Ovidius werd opgetekend.⁵

Pyramus en Thisbe zijn een liefdespaar uit Babylon. Hun ouders verbieden hen te trouwen. Niettemin blijven de geliefden geheime ontmoetingen organiseren onder een moerbeiboom met witte vruchten, bij een bron buiten de stadsmuren. Op een avond wacht Thisbe op haar geliefde. Een leeuwin die pas een prooi heeft verslonden komt haar dorst lessen in de bron. Het bloed druipst nog uit de muil van het dier. Thisbe vlucht weg en in haar haast verliest ze haar sluier, die door de leeuwin in stukken wordt gescheurd. Pyramus komt iets te laat op het rendez-vous en vindt er de bebloede sluier van Thisbe. Hij denkt het ergste en geeft zichzelf de schuld van de dood van zijn geliefde: hij pleegt zelfmoord. Het bloed dat uit zijn wonde spuit, kleurt de moerbessen voor altijd rood. Thisbe komt terug en treft Pyramus stervend aan. Daarop pleegt zij op haar beurt zelfmoord. Een variatie op de klassieke tragedie Romeo en Julia.

Waarom een liefdesboom in de tuin van een godshuis?

Op het stemmige binnenhof van Sint-Joos bevinden zich 14 eenkamerwoningen die dateren uit 1758-1759 en gebouwd zijn naar een ontwerp van architect meester-timmerman Emmanuel van Speybrouck (Brugge 1726-1787). Van Speybrouck ontwierp enkele monumentale panden in de Brugse binnenstad meestal in samenwerking met Eug. Goddyn (Heilige Geeststraat 4, tuinvleugel van het bisschoppelijk paleis 1759-1760, Steenstraat 38, 1763-1765, Sint-Maartensplein 5, 1778-1781). Zijn belangrijkste realisatie is de kerk van de voormalige Duinenabdij aan de Potterierei 1778-1781

(eveneens toegankelijk op deze Open Monumentendag). Een aantal van deze 18de eeuwse huisjes werden in 1928 vernieuwd. De overige zijn zopas in hun oorspronkelijke vormgeving gerestaureerd op initiatief van het O.C.M.W. Het zijn eenvoudige eenlaagshuisjes met segmentboogdeuren met bovenlicht en segmentboogvensters met ramen met kleine roedenverdelingen. Met de recente restauratie blijkt dat de huisjes op een zeer uitzonderlijke manier werden overwelfd: op de moerbalken rusten stenen gewelfstructuren. Deze gewelven moesten het leggen van een stenen bevloering op de zolderverdieping mogelijk maken. Een constructief erg bezwarende oplossing. Ook in een 18de eeuws pand in de Oude Zak werd een dergelijke structuur teruggevonden. Bij de restauratie hier is het systeem hernomen. Niet zonder enige moeilijkheden.

Tegen de gevel van het passantenhuis bevindt zich de zgn. *warmkamer*. (waar de 18de eeuwse bewoners zich konden opwarmen?) die nu omgevormd is tot twee woonegelegenheden.

Het godshuis Sint-Joos biedt huisvesting aan 10 bejaarden. Voor het voormalige passantenhuis wordt een geschikte functie gezocht. De recente restauratie kadert in het programma om de toekomst van het waardevolle godshuizenpatrimonium te verzekeren en de stichtingen te gebruiken voor het oorspronkelijke doeleinde.

Sint-Joos is beschermd als monument bij K.B. van 9 juli 1974.

¹ Een gilde is in tegenstelling tot een ambacht geen beroepsvereniging maar een soort broederschap waarin onderlinge hulp geboden wordt en samenkomsten worden georganiseerd, dikwijls met een religieuze inslag, maar vaak ook om gezellig te feesten.

² Griet Maréchal, *De sociale en politieke gebondenheid van het Brugse hospitaalwezen in de middeleeuwen*, Kortrijk, 1978.

³ Een uitgebreide beschrijving van de inboedel en de schenkingen in Sint-Joos werd gepubliceerd door Hilde Lobelle (*Het Sint-Joosgodshuis: schenkingen vermeld in een 15de-eeuws register*, in: *Liber Amicorum André Vanhoutryve*, Brugge, 1990, pp. 123-134).

⁴ Daarvan zijn er in de Brugse binnenstad maar drie bekend: hier in Sint-Joos, in het Van Haeckeplantsoen (Ezelstraat) en in de tuin van het Groeningemuseum (Dijver 12).

⁵ James HALL, *Hall's Iconografisch Handboek*, Leiden, 1993, p. 290.

05

Gentpoort

Open van 10u00 tot 18u00

De Gentpoort wordt opengesteld op deze Open Monumentendag omdat ze als stadspoort past in het thema vervoer. Goederen worden tijdens de middeleeuwen langs de stadspoorten in en uit de stad gevoerd. De stadspoorten fungeren dan ook als tolkantoor en tot 1860 worden octrooirechten geïnd in een afzonderlijk houten gebouwtje dat voor elke poort wordt opgesteld. Tot in de 18de eeuw worden iedere avond de poorten gesloten. Dit is een van de taken van de hoofdmannen van de Zestendelen. Vanaf 1781 worden op bevel van Keizer Jozef II de stadsversterkingen ontmanteld, omdat de prijs voor het onderhoud ervan als een te zware belasting van de schatkist wordt beschouwd. Gelukkig ontsnapten vier van de negen stadspoorten (gedeeltelijk) aan dit keizerlijk bevel!

Het Jongerenproject Open Monumentendag gebruikt sinds 1992, met de goedkeuring van het College van Burgemeester en Schepenen, deze 15de eeuwse stadspoort als werklokaal. Hier gaan vergaderingen door en worden werkateliers ingericht. Het Jongerenproject heeft als doel bij te dragen tot het beter doen kennen en waarderen van het kunst- en monumentenpatrimonium

van de Stad Brugge door jongeren van 14 tot 18 jaar. Jongeren die in Brugge wonen of in Brugge school lopen worden voorbereid om actief deel te nemen aan de Open Monumentendag. In 1992 werkten zij rond het thema *Jong zijn in 1492*, in 1993 was het thema *In de ban van de Barok*, in 1994 uiteraard *Hans Memling* en als nationaal thema *Het Vervoer*.

De Gentpoort is gebouwd op een zeer strategische plaats: de weg van Brugge naar Gent. Maarten van Leuven en Jan van Oudenaarde, twee belangrijke meester-metselaars, ondertekenen in 1400 een contract met de Stadsmagistraat voor het bouwen van drie monumentale poorten die door verdedigingsmuren met elkaar moeten verbonden worden, nl. de Kruispoort, de Gentpoort en de Katelijnepoort. Dit contract is bewaard in het Stadsarchief en vermeldt dat de werken in 1407 voltooid moeten zijn.

De nieuwe Gentpoort vervangt een poort die in 1361-1363 door Mathias Saghen was gebouwd, maar reeds in 1382 zwaar beschadigd werd door het Gentse leger onder leiding van Filips van Artevelde, zoon van Jacob.

De Gentpoort is, in tegenstelling tot de eveneens bewaarde Kruispoort, volledig in baksteen opgetrokken. De voorpoort en de valbruggen zijn op het einde van de 18de eeuw gesloopt.

Aan stadszijde is het poortgebouw vlak afgewerkt en wordt het begrensd door twee achzijdige traptorens afgedekt met tentdaken. De benedenverdieping wordt van de bovenverdieping gescheiden door een natuurstenen waterlijst, waarop vier rondboognissen aanzetten waarvan de boogvelden met driepassen worden verfraaid. De kruisvensters in deze nissen zijn met natuurstenen negblokken afgezoomd. In een beeldnis staat de Heilige Adriaan. Adriaan, een heidens hoofdmann, bekeert zich tot het christendom en sterft de marteldood: zijn benen worden op een aambeeld stuk-

geslagen met ijzeren staven en zijn hand wordt afgehaakt. Vandaar een aambeeld als attriboot. Hij wordt als pestheilige vereerd en in die functie wordt hij aan de Gentpoort geplaatst: hij moet de stad tegen pest beschermen.

De centrale doorgang tussen de torenrompen is spitsboogvormig en overkluisd met een spitsbogig tongewelf, een kruisribgewelf en een tongewelf. De ribben eindigen op fraai beeldhouwde consoles. De doorgang is oorspronkelijk met poortdeuren afgesloten, die extra versterkt worden met een sluitboom, opgeborgen in de nu nog zichtbare balksleuf. In de poortdeuren is steeds een kleine loopdeur voorzien waardoor enkel een voetganger doorgelaten wordt. Achter de deur bevindt zich het valhek of de hamei die kan neergelaten worden vanaf de verdieping.

De torenrompen, oorspronkelijk gesloten, zijn sinds de restauratie na W.O. II (1950) doorbroken door korfboogvormige ingangen om voetgangersverkeer mogelijk te maken.

Aan de kant van het kanaal vallen voornamelijk de ronde torenrompen op. Zij zijn smaller en sierlijker dan die van de Kruispoort. Het middengedeelte is met een driedubbele overkraging uitgebouwd. De zijgevels en de torens zijn doorbroken door schietgaten, vensteropeningen en steigergaten. De schietgaten met ronde openingen zijn bedoeld voor donderbussen en kunnen met luiken worden afgesloten. De *machicoulis* of werpgaten in de zijgevel worden gebruikt om brandend pek of stenen op de aanvallers te werpen.

De grote bovenzaal is te bereiken langs een stenen wenteltrap in de linker doorgang. De grote imposante ruimte is overkluisd met kruisribgewelven die ondersteund worden door twee centrale hoge natuurstenen kolommen. De ruime haard moest voldoende zijn om de torenwachters te verwarmen. Ook

de ronde torenrompen zijn overwelfd met kruisribgewelven.

De Gentpoort is beschermd als monument bij K.B. van 13 augustus 1953.

06

Hendrik Consciencelaan (op de vestingen) : oud waterhuis

Open van 10u00 tot 18u00



Schematische voorstelling van de werking van de twee waterhuizen (tekening M. Meulemeester).

Reeds in de 13de eeuw beschikt Brugge over een ingenieus waterbedelingssysteem. Een vijftal waterleidingsnetten van loden buizen, de zgn. *moerbuizen*, bevoorraden de openbare waterputten en sommige bedrijven (vooral brouwerijen)¹. Het water is afkomstig van een stadsvijver die in de Sint-Baafsparochie ligt en die gevoed wordt door de Boterbeek.

Na de aanleg van de tweede stadsomwalling in 1297 worden ook de vestinggrachten voor de waterbevoorrading gebruikt. Het water bereikt de stad via inlaatpun-

ten op het einde van de Carmersstraat, de Ganzestraat, de Beenhouwersstraat en de Koepoort (Begijnhof).

In de 14de eeuw zoekt de Stadsmagistraat naar een meer bestendig systeem van watervoorziening. Een nieuw kanaal zou worden gegraven tot Deinze en daar op de Leie aansluiten. De Gentenaars zijn niet bepaald enthousiast met dit voornemen. In 1378 worden de

Brugse kanaalgravers ter hoogte van Deinze verdreven. Gent wil Brugge beletten haar handelspositie te vergroten door over een verbinding met het binnenland te beschikken (het kanaal Brugge-Gent wordt pas in de 17de eeuw afgewerkt, zie nr. 2 van deze brochure). In ieder geval is de watertoevoer naar de vestinggrachten reeds vergroot door het onafgewerkte kanaal. Tussen 1382 en 1384 wordt de omwalling verbreed en uitgediept en wordt een meer bestendige en grotere waterreserve gewaarborgd. De moerbuizen worden vanaf 1386 gevoed

met het water van de binnengracht. Brugge beschikt zeker vanaf de 13de eeuw over een *noria*, die in de stadsrekeningen vermeld wordt als *ingenium* of *engien*. Door middel van die noria kan het water *opgepompt* worden, indien die tenminste beschikt over een betrouwbare energiebron. Dit blijkt later de zwakke schakel in het systeem te zijn. Het stenen huisje waar de noria tot in 1394 stond opgesteld, bevond zich in het water tussen de Smeden- en de Boeveriepoort. In 1394 beslist de Stad een nieuw gebouwtje op te trekken op de wallen: het waterhuis langs de huidige Hendrik Consciencelaan. Het water uit de walgracht wordt binnen dit gebouw geleid langs een soort gemetseld tunneltje en het waterscheprad staat binnen. De noria wordt aangedreven door een rosmolen² met paard. Het opgehaalde water wordt in een loden vergaarbak bewaard, en van daaruit vertrekt de moerbuis naar het stadscentrum.

Door het feit dat de vergaarbak hoger is opgesteld, kunnen er enkele fonteintjes worden op aangesloten. Deze zijn versierd met gebeeldhouwde figuren. Buitenlandse bezoekers hebben in de loop van de geschiedenis meermaals hun bewondering uitgedrukt over dit merkwaardig waterhuis dat uitgroeide tot één van *de zeven wonderen van de stad* die afgebeeld zijn op het bekende 16de eeuwse schilderij dat toegeschreven wordt aan Pieter Claeissens en bewaard wordt in het Prinselijk Begijnhof. Volgens E. Vandevyvere bestonden ook in andere steden dergelijke waterhuizen o.a. in Duinkerke, Antwerpen-Brouwershuis en Koksijde-Duinenabdij.

Een bewaarder, soms watergraaf genoemd, staat in voor het onderhoud van het gebouw en de noria, en is verantwoordelijk voor het paard dat de rosmolen in werking stelt. De onkosten zijn ten laste van de stad. Het waterhuis zelf is in 1466 grondig verbouwd. Het pittoreske gebouwtje bestaat nu nog fragmentair (delen

van de gevel). Het is een bakstenen gebouw van twee bouwlagen met een zadeldak bedekt met rode gebakken tegels. De verdieping aan de noordoostzijde kraagt uit op een spitsbogenfries op vernieuwde consooltjes versierd met mannen- en vrouwenkopjes. De overige gevels zijn schaars doorbroken met rechthoekige vensteropeningen. Dit nog slechts gedeeltelijk 15de eeuwse 'waterkasteel' is door middel van buizen verbonden met het waterhuis aan de Buiten Boeverievest (zie nr. 3 van deze brochure). Op de verdieping zijn een ijzeren geklonken drukvat en aan- en afvoerbuizen bewaard.

Dit monumentje bevond zich reeds jarenlang in een verwaarloosde toestand. Het schrijnwerk was grotendeels verdwenen of vernield, zodat het voor iedereen toegankelijk was, met alle gevolgen van dien. In 1993 is een restauratiedossier opgemaakt en de restauratie zelf is recent gestart (aannemer Nijs uit Deinze). De restauratiewerkzaamheden omvatten hoofdzakelijk consolidatie van het gebouw (plaatselijk herstellen van het baksteenparement, herstellen van de natuurstenen elementen, nazicht van het gebint) en de bewaring van de restanten van het waterdistributie-systeem (de hydraulische installatie bestaande uit de geklonken ijzeren watervergaarbakken, de metalen pers- en waterafvoerleidingen, de waterkranen en het watervat). Er wordt voorzien om via een glazen deur en een panoramische spiegel het interieur zichtbaar te laten. Tevens komt er een informatiebord dat de oorspronkelijke functie van het gebouw toelicht en dit in relatie met het (nieuwe) waterhuis aan de buiten Boeverievest.

Het oud waterhuis is beschermd als monument bij M.B. van 21 april 1993.

¹ E. Vandevyvere, *De watervoorziening te Brugge van de 13de tot de 20ste eeuw*, Brugge, 1983. Een standaardwerk!

² een rosmolen staat opgesteld in het Domein Tillegem, ook toegankelijk op deze O.M.D.

07

Hoedenmakersstraat 2 : de post

Open van 10u00 tot 18u00

Het postwezen kent een boeiende geschiedenis. Reeds voor onze tijdrekening worden systemen uitgedokterd om berichten snel door te geven. Volgens Herodotus hebben de Perzen het systeem om op regelmatige afstanden wisselplaatsen voor paarden en mannen te voorzien, uitgevonden of verfijnd. Een brief van Caesar verstuurd uit Bretagne bereikt Cicero in Rome na 28 dagen. Dit bodensysteem wordt in de middeleeuwen nog meer op punt gesteld door de steden. De boodschappen worden door beëdigde stadsboden, gekleed in een uniform met de stadskleuren, meestal vergezeld door wapenknechten, op de plaats van bestemming gebracht. In Brugge verdient een bode in 1436 50 pond parisis. Wat geen gering bedrag is. Ook de hanzesteden hebben een georganiseerde correspondentiedienst ontwikkeld met koeriers, de zgn. *cursors*. De privé-personen moeten beroep doen op kooplui of reizende troubadours om hun brieven te bezorgen. Dit systeem biedt heel wat minder garantie. De Italiaanse handelaars beschikken over koeriers die naast de economische informatie ook moeten verslag uitbrengen over de politieke en militaire gebeurtenissen. In Vlaanderen beschikt de Medicibank over de zgn. *facteurs* om die rol te vervullen.

De internationale post wordt in de 15de eeuw nog beter georganiseerd. Keizer Frederik III (1415-1493) van Duitsland richt de eerste postdiensten in. Brussel wordt in die periode het middelpunt van de internationale verbindingswegen.

Maximiliaan van Oostenrijk, in 1486 tot Rooms koning

gekroond, zal dagelijks boden tussen Mechelen en Innsbruck op weg sturen. De keizerlijke postdiensten worden toevertrouwd aan de familie *de Tassis*, een in oorsprong Italiaanse patriciërsfamilie. Ruggiero de Tassis zou in 1460 als eerste deze postdienst georganiseerd hebben en van de keizer de titel van *Oppejachtmeester* gekregen hebben. Ruggiero beschikt over 20 geuniformeerde boodschappers te paard. Die blazen steeds op een posthoorn als ze een wisselplaats bereiken. Zijn kleinzoon Jeannetto de Tassis wordt in 1489 tot *Meester der Posterijen* benoemd; Jeannetto wordt voor het einde van de eeuw geholpen door zijn broers Frans en Leonard en door vier neven.

Frans de Tassis (1459-1518) wordt postmeester in Mechelen en volgt in 1502 officieel zijn broer op als *Kapitein en Meester der Boden*. Het hoofdkantoor wordt in Brussel opgestart. Brieven tussen Brussel en Innsbruck bereiken hun bestemming na 5 dagen tijdens de zomer en na 6 1/2 dagen tijdens de winter. De postmeester belooft met lijf en ziel de brieven in goede staat af te leveren. Zijn jaarwedde bedraagt 12.000 pond! Karel V zal de Tassis zelfs een internationaal monopolie toekennen. Dit monopolie zal de familie drie eeuwen lang hardnekkig verdedigen. Frans de Tassis wordt in 1518 opgevolgd door zijn neef Jean-Baptiste die door Karel V als *notre ami et féal conseiller chieft et maistre général de nos postes pour tous nos Royaulmes, pays et seigneuries* omschreven wordt. Ook in andere Europese hoofdsteden staat een lid van de familie Tassis aan het hoofd van de post. Frans III de Tassis sluit in 1542 een internationaal akkoord af met zijn broer Raimond (postmeester in Spanje) en zijn oom Simon (postmeester in Milaan) waarbij de portkosten worden geregeld. Deze zijn steeds ten laste van de bestemming. In de loop van de 16de eeuw wordt het systeem ook toegankelijk voor het publiek.

Vanaf 1624 worden in de verschillende Europese landen nationale postdiensten opgericht. De familie de Tassis houdt zich enkel bezig met de internationale correspondentie. Nog in de 17de eeuw krijgt de familie een adellijke titel en wapen en wijzigt de naam in *de la Tour et Tassis* (von Thurn und Taxis). Tijdens de Spaanse successieoorlog (1701-1714) wordt in de Nederlanden een nieuwe postorganisatie ingevoerd naar Frans voorbeeld. De familie de Tassis verliest daardoor haar ambt, maar in 1725 kan zij het als pachter opnieuw in handen krijgen. Met de Franse bezetting op het einde van de 18de eeuw verliest de familie de Tassis definitief haar privileges.

In de 19de eeuw komt de verantwoordelijkheid van de post in handen van de staat, maar het uitbaten van de verzendingskantoren wordt aan privé-personen toevertrouwd. Het nieuwe Koninkrijk België zal dadelijk een *Nationale Administratie der Posterijen* oprichten. Deze wordt belast met de reorganisatie van de bestaande diensten en de aanpassingen in functie van de nieuwe staat. Het vervoer wordt aanvankelijk nog geregeld door postkoetsen die een snelheid van 15 km per uur bereiken. Er worden brievenbussen geplaatst in de gemeenten en 400 brievenbestellers aangeworven. Met de aanleg van de spoorwegverbindingen (vanaf 1835, zie nr. 19 van deze brochure) wordt de post per trein vervoerd. Naar het voorbeeld van Engeland wordt de postzegel geïntroduceerd in 1849 (de eerste postzegels zijn van 10 en 20 centiemen en worden gemaakt naar een tekening van Ch. Baugniet en een staalgravure van H. Robinson). In 1867 telt België 486 postkantoren, 4.863 brievenbussen en 2.404 postboden.

In Brugge wordt het grote postkantoor op de Markt in 1910-1914 gebouwd naar het ontwerp van architect Jules Coomans. Het pand Hoedenmakersstraat 2 is sinds 1981

als verdeelcentrum in gebruik. Het is in 1972 door de Belgische Staat aangekocht en op initiatief van de *Regie der Gebouwen* gerestaureerd. Voordien was het in gebruik als winkel van de Coöperatieve Vereniging S.V. Eendracht (E.U.B. coöperatieve).

Het complex bestaat uit twee dwarspanden, aan de kant van de Augustijnenrei afgewerkt met een gepleisterde lijstgevel, een nieuwbouw aan de Hoedenmakersstraat en een afzonderlijke (16de eeuwse ?) constructie van twee bouwlagen uitgevend op het West-Gistelhof.

De panden hoek Augustijnenrei/Hoedenmakersstraat zijn historisch interessant. Ze worden in de 16de eeuw gedateerd. De voorgevel is echter 19de eeuws. In de Zestendelen, bewaard in het stadsarchief, wordt het pand in 1589 omschreven als toebehorend aan *Louys de la Begua*, een lid van de Spaanse koopliedenfamilie. Nadien wordt het eigendom van *Don Irigo de Salas Cadanal de la Vega* die het in 1621 verkoopt aan jonkvrouw *Marie Anna Dambez Bareda*, echtgenote van Pieter de Melgar. Gezien de ligging van het pand, tegenover de Spaanse loskaai, is het niet verwonderlijk dat het ook in Spaans bezit is geweest.

Met het stagneren en terugvallen van de internationale handel komt het pand in Vlaamse handen. Van 1632 tot 1682 is het eigendom van de familie *Van Caloen*. Frans van Caloen verkoopt het door aan *Jacques d'Acquillo en Isabella Dieusaert*. Het huis blijft tot in 1775 bezit van deze familie. Dan wordt het zwaar berent doorverkocht aan *Petrus de Blauwe*, raadpensionaris van de Stad Brugge. In 1787 is het reeds eigendom van *Baron de Joigny de Pamele*. In 1818 komt het in bezit van *Ferdinand D'Hauw*, generaal-majoor. Op dat ogenblik wordt het omschreven als *een groot ende notabel parcheel van huysinghe met alle zijne ap en dependenten daer aen toebehoorende ende medegaande (...) staende binnen de stadt Brugge ten voorhoofde beneden de*

Winckelbrugge genaemt Daugustienebrugge aende noordzijde van de reije op den houck vande Hoedemaekersstraete. Het blijft eigendom van de familie D'Hauw tot 1920, dan komt het in bezit van de Coöperatieve E.U.B.

Op de Open Monumentendag kan een gedeelte van de kelder en een zaal op de verdieping worden bezocht. De kelders zijn gedeeltelijk in gebruik als lokettenzaal. Het zijn tweebeukige kelders overkluisd met graatgewelven die rusten op kolommen. Een juiste datering is moeilijk, mogelijkerwijs is de kelder ouder dan het huis. In de kelder was een aanzet van een stenen wenteltrap bewaard. Deze is met de restauratie vervangen door een nieuwe wenteltrap in natuursteen van Massengis. Op de verdieping zijn de werklokalen, kantoren, de keuken en de refter gesitueerd. De zoldering bestaande uit moer- en kinderbalken is nog grotendeels origineel (meerdere moerbalken moesten om redenen van stabiliteit vervangen worden). In een zitplaats op de verdieping van het pand in het West-Gistelhof zit een gotische schouw. De rechtstanden zijn versierd met een mannen- en een vrouwenkopje.

Het postverdeelcentrum Hoedenmakersstraat is verantwoordelijk voor de verdeling van de post in Brugge 8000 en Brugge 8200. 250 personen zijn hier tewerkgesteld. Het bezoek zal de werking van dit verdeelcentrum verduidelijken.

Hoedenmakersstraat 2 is niet als monument beschermd.

Hoogstraat z.n. - hoek Kelkstraat : middeleeuwse kelder

Open van 10u00 tot 18u00 (enkel onder begeleiding)

Uitzonderlijk wordt op deze Open Monumentendag 1994 een zo pas gerestaureerde middeleeuwse kelder open gesteld voor het publiek. Deze kelder is bereikbaar via een luik in de Hoogstraat en een elf treden tellende trap. Deze kelder was waarschijnlijk oorspronkelijk als stapelruimte voor goederen bedoeld en kadert daarom in het thema 'vervoer'.

De ongeveer vierkante kelder meet 8,94 m bij 9,05 m en telt vier vakken (een vak is gedeeltelijk doorbroken voor de toegang) overwelfd met kruisribgewelven die steunen op een middenpijler. De gewelven rusten tegen de zijwanden op bakstenen pijlers die afgewerkt zijn met een blauwe hardstenen dekplaat en in de hoeken op een versierde blauwe hardstenen console.

Deze kelder was voor de restauratiewerken door 19de eeuwse tussenmuren verminkt en het vloerpeil was sterk verhoogd. Aanvankelijk had de bouwheer de bedoeling om de kelder in de vergroeide toestand te behouden. Tijdens de werfvergaderingen groeide echter de historische interesse voor dit onderdeel van het gebouw en werd geopteerd om de kelderruimte te herstellen. De tussenmuren op de benedenverdieping van het huis, die op de gewelven rusten, moesten weggebroken worden en

een nieuwe vloerconstructie op dat niveau moest de druk op de gewelven ontlasten. De kelder werd uitgediept tot op het oorspronkelijke niveau en extra voorzorgen werden genomen om het opstijgen van grondwater te verhinderen. De fundering van de middenkolom werd verstevigd en de trap naar de Hoogstraat aangepast.

Omwille van de uitzonderlijke kunsthistorische waarde wordt door de Stad Brugge toelage verleend voor deze restauratie. In Brugge zijn slechts een beperkt aantal middeleeuwse kelders bekend: Hoogstraat 8 (14de eeuw), Kuipersstraat 31-33 (13de eeuw?), Niklaas Desparsstraat 11-13 (14de eeuw, slechts fragmentair bewaard) en Sint-Amandsstraat 7 (ca. 1300).

In Gent zijn meer dan 160 middeleeuwse kelders geregistreerd, die in tegenstelling tot de Brugse, meestal volledig in Doornikse kalksteen zijn gebouwd (Marie-Christine Laleman, Patrick Raveschot, *Inleiding tot de studie van de woonhuizen in Gent. Periode 1100-1300. De kelders*, Verhandelingen van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, Brussel, 1991). Gent was in de middeleeuwen bijna tweemaal zo groot als Brugge (644 ha t.o. 370 ha) en telde vele grote stenen huizen, die ook vandaag nog in het stadsbeeld kunnen afgelezen worden. Deze huizen kwamen dikwijls reeds in de tweede helft van de 11de en in de 12de eeuw tot stand. Gent was op dat ogenblik een van de grootste steden van Noord-West-Europa. Vanaf het einde van de 13de en in het begin van de 14de eeuw worden ook daar bakstenen kelders en huizen gebouwd (in Brugge gebeurde dit reeds vroeger maar dan wel in combinatie met blauwe hardsteen voor bepaalde constructieve onderdelen). De Gentse studie wijst uit dat de kelders in oorsprong gelijkgrondse verdiepingen waren die door een verhoging van het straatprofiel in de stad tot halfondergrondse verdiepingen omgevormd werden.

Volgens de stand van het onderzoek zou een kelder als onderdeel van het stenen stedelijke huis pas in de late middeleeuwen opgekomen zijn. Tot op heden is in Brugge de evolutie van de woonhuisarchitectuur niet in die mate bestudeerd zodat nog geen volwaardige vergelijkingen kunnen opgesteld worden. Zeker blijven niet zoveel vroege kelders of gelijkgrondse verdiepingen bewaard.

Deze kelder hier dateert mogelijkerwijze uit de 13de eeuw. De wanden en gewelven zijn gemetseld uit baksteen van een groot formaat (tussen 31 en 27 cm). De ribben van de gewelven zijn met een eenvoudig profiel met afgeschuinde kanten afgewerkt. Er is slechts één natuurstenen gewelfsleutel met florale motieven versierd bewaard. De andere zijn verminkt. De middenpijler is opgebouwd uit twee trommels (Doornikse steen en witte natuursteen) en bekroond door een haakkapiteel (dergelijk haakkapiteel komt ook voor aan de twee pijlers die nu opgesteld zijn in de hof Arents en afkomstig zijn van de Waterhalle op de Markt die in 1285 gebouwd was). Het voetstuk van de middenpijler is jonger dan het kapiteel (werd dit vroeger reeds eens vervangen?).

In de bakstenen muren zijn zgn. spaarbogen op te merken. Spaarbogen werden gemetseld in zware muren om materiaal en arbeid uit te sparen. Onder de muur zal de fundering minimaal zijn. De druk van het bovenliggend metselwerk wordt afgeleid naar de muurpijlers die wel extra gefundeerd zijn. De muur onder de boog wordt pas later opgevuld en meestal in de vorm van een nis (wat hier niet het geval is) om extra ruimte te winnen.

Tijdens de restauratiewerkzaamheden werd door de Stedelijke Archeologische Dienst een steekproef uitgevoerd in de kelder. Een aantal scherven in protosteengoed en reducerend gebakken aardewerk, die

teruggevonden werden onder de egalisatielaag van het oorspronkelijk vloerniveau, kunnen in de tweede helft van de 13de eeuw gedateerd worden en zijn een ondersteuning voor de stilistische datering van de kelder in de 13de eeuw.

Om de huidige ingreep te benadrukken kozen architect en bouwheer voor een *moderne* vloerbekleding met grote glastegels, wat een originele aanblik biedt.

Het huis boven de kelder dateert uit de 17de eeuw. Het was in het verleden heel gebruikelijk oude tussenmuren en kelders te behouden en dit om zuiver economische redenen.

Enkele plannen en foto's van de toestand voor de verbouwing verduidelijken het verhaal voor de bezoeker.

De Hoogstraat is een van Brugges oudste en belangrijkste verkeerswegen, meerdere oude constructies blijven hier bewaard. Het huis De Zeven Torentjes, Hoogstraat 8, is wel het bekendste.

De bescherming als monument van zowel huis als kelder is aangevraagd bij het Bestuur van Monumenten en Landschappen.

Jacob van Ooststraat 4 : de voormalige Crédit Général Liégeois (later de Brugse Bank)

Open van 10u00 tot 18u00

Eind juni 1922 wordt voor het Brugs agentschap van de *Crédit Général Liégeois* een bouwaanvraag ingediend voor een bankgebouw dat als uitbreiding is bedoeld van een reeds bestaand gebouw in de Nikolaas Desparsstraat 11-13. De plannen zijn opgemaakt door architect Henri Fonteyne (Brugge 1881 - Parijs 1947). Fonteyne krijgt zijn opleiding aan de Stedelijke Academie waar hij les volgt bij Charles De Wulf en Louis Delacenserie. In 1920 wordt hij er zelf leraar architectuur benoemd, functie die hij tot aan zijn dood zal blijven uitoefenen. Henri Fonteyne ontwikkelt een typisch eigen stijl die niet kadert in de Brugse traditie : asymmetrische opbouw, veelvuldig gebruik van halfverheven beeldhouwwerk en ronde venster- en deuropeningen. Voorbeelden hiervan zijn Gulden Vlieslaan 39 (neofranse renaissancestijl 1912), Gulden Vlieslaan 42-43 (neofranse rococostijl 1918). Zijn restauraties zijn evenwel traditioneel : Braambergstraat 2 (1919) en Sint-Annarei 4 (1919).

Zijn ontwerp voor het bankgebouw wordt door de Stad vrij ongunstig onthaald. De voorgestelde bouwstijl wordt als niet passend voor Brugge beschouwd. De polemiek die daarop volgt illustreert vrij goed de toenmalige mentaliteit van het bestuur ten opzichte van niet-Brugse stijlen. Schepen Joris Viérin schrijft aan het College : *Je suis d'avis que la ville ne peut autoriser la construction de la façade projetée. La Commission des Restaurations*

artistiques a demandé que le Crédit Général Liégeois construise une façade ayant un caractère brugeois, sans déterminer ce style. Une façade en style Louis XVI telle que cette société le désire, pourrait être admise sous condition qu'elle présente ce caractère en ayant un cachet local. Le projet proposé n'est pas conçu dans le style Louis XVI mais plutôt dans une architecture que l'on pourrait qualifier de style "parvenu" ou "nouveau riche". Le Crédit Général Liégeois vit du commerce brugeois et des brugeois, ne pourrait-elle (sic) faire un petit sacrifice d'amour propre et modifier son projet de façon à respecter le caractère artistique de Bruges, qui est une des principales sources de revenu de la ville ? Je propose d'aviser le Crédit Général Liégeois qu'il ne peut commencer à construire et que le projet sera soumis à l'approbation de la Commission Royale des Monuments et des Sites. Que la ville de Bruges constitue un site unique en Europe que l'administration communale a le devoir de conserver à tout prix. Avant la guerre la société "TITZ" a modifié son projet de façade à la demande. Il serait raisonnable que le Crédit Général Liégeois - société belge - renonce à nous imposer une façade que la Commission des façades ne peut approuver (augustus 1922).

Het College onderschrijft de opmerkingen van de schepen van Openbare Werken en antwoordt in die zin aan de *Crédit Général Liégeois*. Deze reageert even fel terug en vraagt aan het College welke artikelen in de wet of in de stedelijke reglementeringen dit voorstel kunnen doen afkeuren. Zelfs een ongunstig advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen schrikt hen niet af. Het College slaagt er slechts in het oorspronkelijk project wat te laten aanpassen (minder sculpturale versieringen aan de gevel) maar van een radicale stijlwijziging naar

Brugse smaak is er geen sprake. Eind september 1922 start de bouwwerf (SAB, bouwvergunning 1922/438).

Het pand wordt nu door architectuurhistorici juist door zijn apart karakter geapprecieerd. De statige natuurstenen gevel heeft twee zijrisalieten met rustica op de hoeken. De middelste drie traveeën worden geflankeerd door Ionische zuilen en daarboven drie ovale oculi. De hoge ingangsdeur in de rechter travee heeft boven de kroonlijst een oculus geflankeerd door volplastische beelden. Een natuurstenen balustrade bekroond met grote vazen fungeert als kroonlijst. De guirlandes die over het gevelvlak zijn aangebracht verwijzen naar de Lodewijk XVI-stijl. Overigens valt de gebruikte stijl veeleer onder de noemer eclecticisme.

Ook in het interieur van de vroegere lokettenzaal is dezelfde ornamentiek terug te vinden. In ieder geval een uniek interieur in de Brugse binnenstad. Recent is hier een toonzaal voor antiek ingericht.

Het gebouw was bedoeld als uitbreiding van een reeds bestaand gebouw in de Nikolaas Desparsstraat. Na de bouw van de Stadsschouwburg (1867-1869) naar een ontwerp van de Brusselse architect Gustave Saintenoy, die een totale kaalslag van een bouwblok voor gevolg had, worden de nieuw gecreëerde en verbrede straten bebouwd. Op het Brugse stadsarchief blijven alle ontwerpen bewaard voor de huizen in de Adriaan Willaertstraat, de Nikolaas Desparsstraat (de vroegere Bezemstraat), de Robijnstraat en de Kuipersstraat. Percelen op de nieuwe rooilijnen worden ter beschikking gesteld van bouwlustigen. De nieuwe huizen en tuinafsluitingen worden alle in neoclassicistische en eclectische stijl ontworpen. Opmerkelijke vaststelling hierbij is dat niemand minder dan Louis Delacenserie (1832-1909) de hoofdontwerper in dit project is. Dit kort vóór zijn benoeming als stadsarchitect in 1870. In zijn

nieuwe functie wordt hij de grote promotor van de Brugse neogotiek.

De gevel van het pand Nikolaas Desparsstraat 11-13 (dat behoorde bij het eigendom van de *Crédit Général Liégeois*), is in 1869 ontworpen door Louis Delacenserie. Het is een bepleisterde lijstgevel met een sterk versierde kroonlijst en een monumentale poorttravee. Na de recente verkoop van het bankgebouw werd het eigendom in twee percelen opgesplitst. In de Nikolaas Desparsstraat 11-13 is nu een hotel ingericht. Aan de kant van de Jakob van Ooststraat voorzag Delacenserie een tuinafsluiting. De muur werd onderbroken door een hekwerk en twee kleine toegangen. De versieringen boven de toegangen waren identiek aan deze van de gevel Nikolaas Desparsstraat. Dit terrein bleef onbebouwd tot 1922.

Het gebouw is niet beschermd als monument.

Jakobijnessenstraat (K.T.A.) : voormalig passantenhuis Nazareth

Open van 10u00 tot 18u00

Het passantenhuis O.-L.-Vrouw van Nazareth is opgericht in 1327. Patrimonium, beheer en bestemming zijn in een stichtingsakte vastgelegd. Broeder Hughe van Meulenbeke schenkt een stenen *love* aan Clais de Scavere om er armen te herbergen. Beiden zouden als voogden van de stichting fungeren. Clais de Scavere zal effectief jarenlang de belangen van het huis behartigen en het ook verder uitbouwen. Broeder Hughe wordt niet meer in de archieven vermeld¹. Clais is drapier en in 1330 gezworene² van het ambacht. Hij is gehuwd met Adelisa, dochter van Jacob van Zevencote. De Zevencotes zijn als wevers bedrijvig. Als drapier behoort Clais de Scavere tot de gegoede klasse en zijn stichting getuigt daarvan. Hij is ook dismeester van de O.-L.-Vrouwekerk en een weldoener van de Brugse gevangenis. Zijn vrouw Adelisa sticht mee het weduwenhuis in de Ganzestraat.

Passantenhuizen worden in de 14de en 15de eeuw steeds door de rijke burgerij gesticht. De Sint-Joosstichting (zie nr. 4 van deze brochure) is enigszins anders omdat daar een Gilde mee aan de basis ligt. Het is opmerkelijk dat passantenhuizen en godshuizen nooit door de kerk, de adel of de graaf werden gesticht. Het is duidelijk een burgerlijke zaak. De stichters behoren tot de koopliedenstand die meestal ook in de Stadsmagistraat zetelen. Het doel van de stichting Nazareth is een nacht onderdak en eten te verlenen aan arme reizigers of daklozen. Ook arme pelgrims die meestal op

strafbedevaart Brugge aandoen, kunnen er overnachten. Eén nacht is voor de pelgrims voldoende. In de winter is meestal een avondmaal met brood, soep en een stampot van erwten met boter voorzien. Automatisch neemt het passantenhuis hierdoor een deel van de armenzorg voor zijn rekening. Over het algemeen kan een dergelijke inrichting gerund worden door één persoon of door een echtpaar. Echte reglementen zijn daarom nooit opgemaakt, een huishoudelijk reglement volstaat om de goede orde te verzekeren.

In de 16de eeuw smelt de stichting Nazareth samen met de Magdalena-leprozerie. De Magdalena-leprozerie bestaat reeds in 1227 op een terrein waar nu de Magdalenastraat in Sint-Andries doorloopt, en functioneert er tot 1578 op een veilige afstand van de stadskern. Deze Magdalena-leprozerie is bijna uitsluitend voorbehouden gebleven aan rijke leprozen. Met de godsdienstonlusten in 1578 moeten alle gebouwen in de omgeving van de stad om strategische redenen gesloopt worden, o.a. ook het Kartuizerklooster Genadedal in Sint-Kruis. De Magdalena-leprozerie wordt daarom naar een gedeelte van de gebouwen van het Nazarethpassantenhuis overgebracht. Beide stichtingen smelten daardoor min of meer samen en de naam Nazareth verdwijnt na verloop van tijd. In de 18de eeuw is de noodzaak om over een leprozerie te beschikken verdwenen. Vanaf 1752 wordt het Rasphuis³ er ingericht en de drie instellingen worden nu één. De Fransen schaffen het geheel definitief af in 1797.

In een deel van de gebouwen aan de Werkhuisstraat/Oude Gentweg is de Administratie voor Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu en ook het Bestuur voor Monumenten en Landschappen gevestigd. In het oorspronkelijk Nazarethhuis heeft het K.T.A. onderdak gevonden.

Aan de kant van de Nieuwe Gentweg zijn twee bouw-

volumes afgedekt met zadeldaken te onderscheiden. In het laagste volume (één hoge bouwlaag) zitten rechthoekige vensters met afgeschuinde kanten en een Tudorboogingang met profileringen in laatgotische stijl. De toegang en de bovenliggende beeldnis is gevat in een samengestelde boog bekroond met een kruisbloem. In de nis staat een beeldje van de Heilige Magdalena. Maria-Magdalena is de patrones van alle boetelingen en gevangenen en beschermt *gevallen* vrouwen. Bij het beeld hier wordt zij als voornamewrouw voorgesteld met een zalfbus in de hand (dikwijls wordt ze ook als boetelinge afgebeeld).

In het gebouw links van het voorgaande was oorspronkelijk de kapel gesitueerd die in 1429-1430 zou zijn gebouwd. Een laatgotische toegang is nog zichtbaar aan de Nieuwe Gentweg. De vensters moeten in de 16de eeuw gewijzigd geweest zijn. In het (nu blinde) koor zijn nog sporen van spitsboogvensters. De gevel kraagt uit in brede segmentboognissen en smalle spits- en rondboognissen die steunen op consoltjes.

Ook om de hoek in de Jakobijnessenstraat en op het binnenterrein van de school staat nog een oude vleugel van twee bouwlagen (16de eeuw?). De buitenarchitectuur van het Nazarethpassantenhuis is nog vrij authentiek. Het interieur is echter sterk verstoord. Weinig oorspronkelijke bouwelementen blijven van dit middeleeuwse complex bewaard. In de kapel is momenteel een werkhuis voor de schrijnwerkersopleiding ondergebracht. De structuur kan nog gedeeltelijk herkend worden.

Op de Open Monumentendag mag de klas metselen worden bezocht. Hier worden jonge metselaars opgeleid in de kunst van het restaureren.

Het voormalige passantenhuis Nazareth is niet beschermd als monument.

¹ G. Maréchal, *De sociale en politieke gebondenheid van het Brugse hospitaalwezen in de middeleeuwen*, Kortrijk, 1978, pp. 49-50.

² = een beëdigd vertegenwoordiger van een ambacht.

³ een rasphuis is een tuchthuis waar landlopers en misdadigers onderdak vinden en verfhout (Braziliëhout) moeten raspen.

Komvest 43 : de pakhuizen

Open van 10u00 tot 18u00
(enkel onder begeleiding)

In de 17de eeuw worden nieuwe initiatieven ontplooid om Brugge met de zee te verbinden. Tijdens het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) wordt Oostende gekozen om als eerste in- en uitvoerhaven voor de Zuidelijke Nederlanden te fungeren.

Door de uitdieping in de jaren 1618-1623 van de Ieperlee (die liep tot Plassendale en via Snaaskerke en Leffinge tot aan de IJzer in Nieuwpoort) komt een kanaalverbinding tot stand met Oostende. Deze wordt in 1638-1641 met extra kanalen tot Nieuwpoort, Veurne en Duinkerke verlengd. Het kanaal naar Oostende was verbonden met dit naar Gent, dat in 1613-1624 is gegraven. Het Vlaamse binnenland beschikt daardoor over nieuwe zeeverbindingen, die over Brugge lopen. Duinkerke gaat in 1658 verloren aan Engeland en komt in 1662 definitief aan Frankrijk, zodat Oostende als belangrijkste haven overblijft. In 1664 worden extra kredieten vrij gemaakt voor het uitdiepen van zowel de Oostendse als de Gentse vaart.

In 1665 wordt in Brugge een *handelskom* gegraven nabij de Dampoort, die omwille van de kwetsbare ligging (juist buiten de wallen) met een gebastioneerde versterking (het Fort Lapin) wordt beschermd. In 1669-1675 wordt een zeelsluis gebouwd in Oostende/Slijkens : daardoor komt een volwaardige zeeverbinding met Brugge tot stand en laat de handelskom het aanmeren van zeeschepen toe.

Eveneens in 1665 wordt de Brugse Kamer van Koophandel opgericht, die vooral tijdens de 18de eeuw een rol zal spelen in het economische leven van Brugge. Ze is o.m. betrokken bij de oprichting van de Oostendse Compagnie in 1723 en slaagt er in Brugge als verkoopplaats van de aangevoerde waren te laten aanduiden.

De handelskom wordt pas in 1751-1752 door het graven van de Coupure verbonden (via de Langerei en de vestinggrachten) met het Minnewater en beschikt zo over een volwaardig doorvoertraject naar de Gentse vaart (voordien moesten de goederen met kleinere boten naar het Minnewater worden gebracht). Het graven van de Coupure in Brugge was een onderdeel van een groots opgezet plan om de ontsluiting van de zeevaart voor zowel Vlaanderen als Brabant mogelijk te maken. Daarvoor wordt ook in Gent een Coupure gegraven en de Gentse vaart wordt uitgediept. Sas Slijkens krijgt in 1753-1758 een grote zeelsluis.

Deze initiatieven blazen duidelijk nieuw leven in de *Brugse handelskom*. De aangroei van de aangevoerde handelswaar is aanzienlijk en geschikte stapelruimte ontbreekt. Op initiatief van de Kamer van Koophandel wordt in 1757 een *eerste pakhuis* gebouwd aan de zuidkant van de kom. Dit pakhuis wordt in 1772 aanzienlijk *uitgebreid* en in 1781 wordt een *tweede stapelhuis* gebouwd.

Talrijke bedrijven en scheepswerven zijn actief aan de noordkant van de kom en dit duurt tot op het einde van de Oostenrijkse tijd (1794).

De handelsbedrijvigheid wordt door de oorlog met Frankrijk stil gelegd. Wel wordt onder impuls van Napoleon in 1811-1814 het kanaal Brugge-Damme gegraven dat in de Hollandse Tijd wordt doorgetrokken

tot Sluis. Dit gaf een positieve impuls aan de handelsbedrijvigheid.

De moeilijkheden met de Belgische Omwenteling betekenen de definitieve doodsteek voor de handelskom. Brugge bereikt rond het midden van de 19de eeuw een nieuw economisch dieptepunt. Nieuwe dromen kunnen pas met de plannen voor Brugge-Zeehaven ontstaan op het einde van de eeuw.

De 18de eeuwse pakhuizen zijn tijdens de 19de eeuw eigendom van de Stad Brugge geworden en bleven dit tot 1949, waarna ze verkocht werden voor de uitbreiding van de Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek. In 1961 wordt een groot gedeelte gesloopt in functie van de fabriek en voor het bouwen van de stedelijke brandweerkazerne (nu stadsadministratie). In de 19de eeuw zijn de gebouwen nog als opslagplaats gebruikt voor o.m. hout en zout.

De nu nog resterende pakhuizen zijn gebouwd in baksteenmetselwerk in een eenvoudige classicistische stijl. Alhoewel de gebouwen functioneel geconcepieerd zijn, is toch aan versiering gedacht. Imitatiebanden versieren de bepleisterde rondboogingen. De middenrisalieten zijn bekroond met een fronton, doorbroken door een rond zoldervenster. De leien dakbedekking wijst op een rijke en verzorgde afwerking. Inwendig zijn de vloerconstructies met robuuste eiken moerbalken bewaard gebleven. Op bepaalde plaatsen zijn de 19de eeuwse aanpassingen nog op te merken.

De pakhuizen hebben voor de Stad Brugge een belangrijke historische waarde, dit ook door hun zeldzaamheid en als getuige van het economisch verleden.

In 1980 werden de pakhuizen gerestaureerd en ze bevinden zich nu in een goede bouwfysische toestand. De huidige eigenaar, de N.V. Gist-Brocades Bio-Specialties¹, gebruikt de gebouwen nu als opslagplaats. In de 19de eeuw had de familie Verstraete een gist- en alcoholfabriek aan de Wulpenstraat. Dit familiebedrijf is in 1897 overgenomen door de *Koninklijke Nederlandsche Gist- en Spiritusfabriek* uit Delft. De productie en de commercialisatie van gist en alcohol is door die grotere firma opgedreven. In 1924-1926 is naar ontwerp van ir. V. Jockin uit Delft een grote fabriek opgetrokken op de plaats van de 19de eeuwse stokerij. Dit gebouw is in 1985 gesloopt. In 1961-1963 was reeds een nieuw fabrieksgebouw opgetrokken met een gistingsafdeling, een ketelhuis en een stokerij. In 1967 fusioneert de N.V. KNGSF met de N.V. Gist-Brocades. Gist en alcohol worden nog geproduceerd. Vanaf oktober 1969 is de productie overgeschakeld op enzymen (als basisproduct voor waspoeders). Er zijn ongeveer 300 personen tewerkgesteld in het bedrijf.

De 18de eeuwse pakhuizen zijn beschermd als monument bij K.B. van 22 november 1974.

¹ De huidige fabriek blijft in Brugge nog steeds bekend onder de naam *Gistfabriek*.

Inleiding

In Brugge waren zeker reeds in de 13de eeuw windmolens aanwezig.

Op het beroemde stadsplan van Marcus Gerards uit 1562 staan 25 staak- of standaardmolens afgebeeld. De namen van deze windmolens zijn bekend door archiefteksten en werden gepubliceerd. Op de kaart van Jan Lobberecht (1690 en 1714) zijn er 29 molens getekend. Op kadasterplannen uit het begin van de 19de eeuw staan er 30 molens op de stadsvestingen.

In een prachtig overzichtswerk over molens van Paul Bauters (*Kracht van wind en water. Molens in Vlaanderen*, Leuven, 1989) wordt een groot deel van de sluier gelicht die rond de ontwikkelingsgeschiedenis van de molens hangt. Molens van diverse types komen tot ontwikkeling in alle grote culturen die op akkerbouw en graanteelt zijn gebaseerd, en waar de mens graan als voedsel gebruikt.

In het boek Deuteronomium, de laatste toespraak van Mozes (13de eeuw voor Christus) wordt reeds duidelijk het belang van de molen beklemtoond : *Men mag geen beslag leggen op de (hand-)molen, noch op de bovenste molensteen, want dan legt men beslag op het leven zelf* (24,6).

In Vlaanderen worden vanaf het einde van de 12de eeuw

veelvuldig vermeldingen van molens aangetroffen. De bewaarde akten wijzen op het economische en fiscale belang. Aan molens wordt automatisch het windrecht gekoppeld : de regerende overheid (meestal in feodaal verband) heeft het exclusief recht op het gebruik van de wind (eventueel water). Als gevolg daarvan kan de overheid het oprichten van molens reglementeren en belasten.

Volgens Bauters ligt het epicentrum van de molensverspreiding in Vlaanderen. Tijdens de 13de eeuw rijzen de molens als paddestoelen uit de grond¹. Er zouden in de loop der eeuwen in Vlaanderen één molen per 500 tot 1.000 inwoners geweest zijn, en dit blijft waarschijnlijk zo tot rond het midden van de 19de eeuw, d.i. tot zolang gebruik wordt gemaakt van de natuurlijke energiebronnen. In de tweede helft van de 19de eeuw is de opgang van de stoommachines niet meer te stuiten en verdwijnen systematisch vele molens. Bovendien worden tijdens W.O. I nog vele molens vernield door de vijand, omdat ze door de weerstand gebruikt worden als observatiepost of voor het doorseinen van berichten.

Momenteel zijn er in Vlaanderen nog 157 windmolens bewaard. *Daarvan bezit Brugge er 3, en binnenkort 4.* Deze zijn belangrijk als relict van de pre-industriële archeologie.

Het meest voorkomende type windmolen is de houten standaard- of staakmolen die op vier houten teerlingen rust. De staakmolen evolueert in de loop der tijden nagenoeg niet, met uitzondering van de dakvorm. De *Bonne Chiere* en de *Sint-Janshuismolen* zijn open staakmolens. De *Nieuwe Papegaai* is een gesloten staakmolen of een molen met gesloten voet.

Op de Open Monumentendag 1994 zijn de drie molens toegankelijk. In de Sint-Janshuismolen zorgt de stadsmolenaar voor de begeleiding. In de Bonne Chiere en de

Nieuwe Papegaai wijzen tekeningen op de oorspronkelijke werking.

Zoals hiervoor reeds vermeld komt binnenkort een vierde molen op de Kruisvest. In september 1991 verwierf het Stadsbestuur de gewezen Bosterhoutmolen uit Meulebeke voor de prijs van één symbolische frank. Die molen moest daar verdwijnen voor de aanleg van de provinciale weg Tielt-Ingelmunster. Vanaf 1971 werkte het gemeentebestuur van Meulebeke voorstellen uit om de molen te verplaatsen naar het domein Ter Borch of hem in zijn vertrouwde omgeving te herbouwen. De molen werd reeds in 1980 ontmanteld, maar van heropbouw was geen sprake wegens gebrek aan financiële middelen. Er werd aan gedacht om de molen naar Bokrijk of naar Torhout over te brengen. De Stad Brugge bracht tenslotte de ultieme redding. De 17 ton wegende molenkast werd op 6 februari 1992 overgebracht naar het atelier van de gebroeders Peel uit Gistel. De molen zal worden heropgericht op de daartoe speciaal aangelegde molenwal, op de plaats waar tot in 1822 de houten graanmolen de Koelewey stond. De voormalige Bosterhoutmolen zal na de heropbouw de Nieuwe Koelewey worden genoemd.

de Bonne Chiere

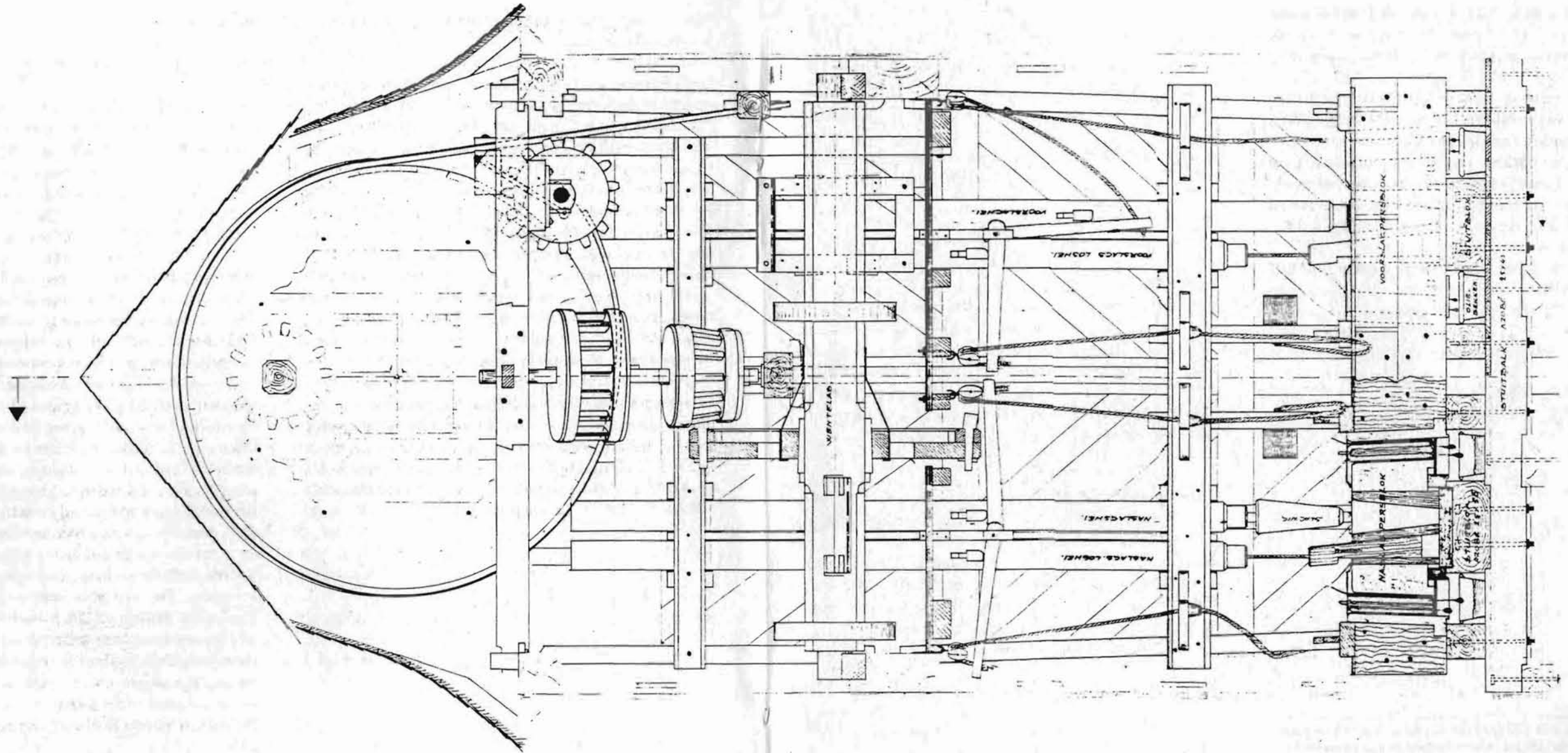
Open van 10u00 tot 18u00

In de onmiddellijke omgeving van de Kruispoort staat de grijs geschilderde Bonne Chiere hoog op de molenwal (of molenberg, molendam, en in het Westvlaams : mote). De Bonne Chiere is een staakmolen op vier teerlingen. Dergelijke molens bestaan uit twee delen : het staande werk (het gebouw) en het gaande of draaiende werk (de mechanische inrichting met wielen, schijflopen, assen en werktuigen). De vier teerlingen zijn gemetseld op de molenwal. In noordelijke en zuidelijke richting liggen de teerlingen hoger dan in oostelijke en westelijke richting. Op de teerlingen liggen houten blokken waarop kruiselings boven elkaar gelegen balken, de zgn. kruisplaten rusten. Het molenhuis draait op en rond een zware staak die recht gehouden wordt door schuine schoorstukken die op de kruisplaten rusten.

Op de kop van de staak draait een zware steenbalk waarop op de uiteinden de steenlijsten rusten. Het ganse molenhuis met stijlen, balken en weegbarden is daaraan opgehangen. De wanden van het molenhuis zijn met hout bekleed. De kant die naar de windrichting wordt gekeerd is de windveeg. Deze wordt ter bescherming tegen regen en wind extra met eternieten leien bekleed. De wand waarin zich de ingang tot de molen bevindt, is de voorveeg. De ingang bevindt zich ter hoogte van de maalzolder. De Bonne Chiere heeft in tegenstelling tot de meeste andere molens drie zolders : de steenzolder, waar de maalstoelen liggen, de maalzolder waar het meel wordt opgevangen en de onderste zolder die gebruikt wordt om zakken te stapelen.

De wieken van de Bonne Chiere hebben een vlucht van 25 m.

Deze molen is nooit in bedrijf geweest in Brugge. Hij is



afkomstig uit Olsene en is in 1911 met de financiële hulp van aannemer E. De Cloedt heropgebouwd op de Kruisvest ter vervanging van een in 1903 omgewaaide molen.

In deze 19de eeuwse molen zijn twee inschriften bewaard : *V. Leeuwen/1842 - Bruno De Paepe 1888*. Zonder twijfel namen van vroegere molenaars.

In 1992 werden delen van het timmerwerk met carbolineum behandeld en werd de versierde borstnaald van de windveeg gekopieerd. Dit werk werd uitgevoerd door de bekende molenbouwers H. & G. Peel uit Gistel.

De Bonne Chiere is beschermd als monument bij M.B. van 27 april 1993.

¹ De oudste iconografische afbeelding van een windmolen komt voor in een Vlaams renteboek uit 1270 van de heer van Pamel, nl. een staakmolen op de Edclareberg.

13

Kruisvest : de Sint-Janshuismolen

Open van 10u00 tot 18u00

In de Sint-Janshuismolen zal de stadsmolenaar, de Heer Felix Laroy, de bezoekers begeleiden en de nodige uitleg verstrekken.

De Sint-Janshuismolen is evenals de Bonne Chiere een staakmolen op vier teerlingen. De algemene beschrijving stemt overeen met die van de Bonne Chiere. In 1744 wordt de Sint-Janshuismolen vernield door een storm. In 1769 koopt het bakkersambacht de molenwal om er een nieuwe molen op te richten, die officieel de Bakkersmolen genoemd wordt. Niettemin blijft de naam Sint-Janshuismolen voortleven. In tegenstelling tot de Bonne Chiere heeft de Sint-Janshuismolen maar twee zolders : een maal- en een steenzolder. De teerlingen bestaan hier grotendeels uit Brabantse zandsteen, aangevuld met baksteen.

Deze molen is wel maalvaardig.

De voorveeg en de gebroken bekapping (mansardedak) zijn bekleed met eiken leien. De onderste trede van de trap, waaronder de staart loopt, met twee stijlen (de zgn. papen) is verbonden met de staart. Aan het uiteinde van de staart hangen loopschoren die schuin tegen de grond steunen om de molen in de wind te houden. Aan de staart is het kruiwerk en het kruiwiel bevestigd. Door opwinden van de ketting wordt de molen in de gewenste positie gebracht.

In deze molen zijn meerdere inschriften te ontdekken. De oudste zijn *FSK/1788, A. Roose/1790, Frans/Verriest/1805* en *J.V./1809*. Op de ijzerbalk staat de bouwdatum : 1770.

De Sint-Janshuismolen werd in de laatste jaren meerdere

malen hersteld om de veiligheid van de bezoekers te verzekeren.

In 1990 werden de kruiklossen en de halslager (staak) hersteld. Ook de kruipalen werden vervangen en de molenzeilen vernieuwd.

In 1991 is het timmerwerk behandeld met carbolineum en de wieken werden met een rode en blauwe kleur opgefraaid. De koppen van de kruisplaten werden met een beplanking in cederhout afgedekt om waterinsijpeling te voorkomen in de houtverbindingen die op de teerlingen rusten.

In 1992 tenslotte werden de daklijsten en de hoekverbindingen hersteld met epoxyharsen in combinatie met de ambachtelijke restauratie van het houtwerk. Een nieuwe steunbalk verstevigde tevens de balk waarin de molenas zit.

Al deze werken werden uitgevoerd door de gebroeders H. & G. Peel uit Gistel.

De Sint-Janshuismolen is beschermd als monument bij K.B. van 7 februari 1943.

Kruisvest : de Nieuwe Papegaai

Open van 10u00 tot 18u00

De derde molen op de Brugse vestingen is daar in 1970 geplaatst. Hij is afkomstig uit Beveren-aan-de-IJzer, waar hij Hoge-Seinemolen werd genoemd. De Nieuwe Papegaai is een staakmolen met gesloten voet en dateert uit 1709. Het is een oliestampmolen maar is momenteel niet maalvaardig. Dit type molen is zeldzaam. De overbrenging van de molen uit Beveren-aan-de-IJzer was zeer spectaculair. Hij werd in drie grote stukken, nl. gebint, kot en kap, overgebracht om ter plaatse opnieuw in elkaar getimmerd te worden en uitgerust om later als oliemolen te dienen. Het was de eerste maal dat een staakmolen op die manier over een lange afstand werd vervoerd. Bij de plaatsing werden veel originele stukken vervangen.

Zichtbaar verschillend van de andere twee molens is de gesloten bakstenen voet die rond de teerlingen gebouwd is. Zo zijn de kruisplaten en de schoren beschermd tegen de slechtere weersomstandigheden en beschikt de molen over een extra bergruimte. Naast de ingang bevindt zich hier een kombuis waarin een buil kan opgesteld worden. Een buil is een werktuig dat bestaat uit een grote cilindervormige zeef waardoor de molenaar bloem en zemelen uit het meel kan scheiden. Boven de ingang zit op de zgn. steenzolder een luikopening waardoor zakken graan naar boven kunnen getrokken worden.

De windveeg is hier zoals bij de Bonne Chiëre bekleed met eternieten leien. Op de staak (of standaard) staat *Ghemackt/door/C.-L./Buldeel/het/iaer/MDCCXC*, op de steenlijst 1811.

In 1992 werden enkele kleine herstellingswerken uit-

gevoerd aan de kruipalen. Zeer opvallend is de robijnrode beschrijving van de molen. Over het vroegere uitzicht van molens is geweten dat zij tot in de 19de eeuw veelal asgrauw zijn geverfd met witte lijsten en stijlen. Nederlandse molens hebben soms een groene of steenrode stelling. In die visie werd geopteerd om ook de Nieuwe Papegaai in het rood te schilderen. Het lijstwerk (hoekstijlen, kroonlijsten, daklijst op de windveeg, naald op de windveeg), delen van de wieken, delen van de trap, het kruiwerk in roomwit. Enkele details op de wieken en het inschrift zijn in hemelsblauw gekleurd. Het windvaantje - in de vorm van een papegaai - is met bladgoud verguld. De schilderwerken zijn uitgevoerd door André Demeulenaere (een passende naam !) uit Maldegem.

De Nieuwe Papegaai is beschermd als monument bij K.B. van 14 april 1944.

Markt 7 : hallezalen (verdieping)

Open van 14u00 tot 18u00

Het openstellen van de hallezalen kadert perfect in het thema *vervoer*. De hallen en het belfort waren drukke commerciële en administratieve centra die als handels- en opslagruimten fungeerden en waar de stadsschepenen zetelden voor de brand van 1280. Het *laken* was de waar die er bij uitstek werd verkocht en waarvoor Vlaanderen een wereldfaam genoot. Hier ging hoofdzakelijk de groothandel door, terwijl in de Waterhalle (aan de Oostkant van de Markt) eerder de kleinhandelaars actief waren. In de hallen waren meer dan 384 kramen opgesteld, waarvan 70 voor lakens, 19 voor kousenmakers, 21 voor hoedenmakers (waarvan 12 voor *papenhoeden*, d.i. hoofddeksele voor priesters, eveneens een Brugs exportprodukt), 24 voor handschoenmakers, 28 voor beurzenmakers, 49 voor meerseniers, 12 voor riemenmakers, 8 voor tapijthandelaars, 50 voor lijnwaadhandelaars, 8 voor pijlenmakers, 17 voor (houten) schoenmakers, 25 voor messenmakers en 53 voor kruidenhandelaars. De kramen waren volgens de aard van koopwaar gegroepeerd. Afzonderlijke delen van de hallen kregen de naam van het aangeboden produkt : de *kruidhalle*, de *handschoenmakershalle*, de *lijnwaadhalle*, de *meerserniershalle*. De kwaliteit en de juiste maat of gewicht van de verschillende produkten werden door de Stadsmagistraat gecontroleerd. In de hallen voorzag men o.m. de plaatselijke lakens van een *keurlood*. Quality Control avant la lettre !

Hallen en belfort vormen in Brugge één geheel. De hallen vormen een massieve bakstenen constructie op een onregelmatige vierhoekige plattegrond rond een ruime binnenkoer. De korte vleugels meten ca. 43 m, de lange vleugels zijn 83,80 m en 74,60 m lang. Het 83 m hoge belfort staat centraal in de gevel die op de Markt uitziert (de halletoren werd onder nr. 4 uitvoerig beschreven in de brochure van de Open Monumentendag 1992). De Brugse hallen en belfort zijn zonder twijfel een architecturale uitdrukking van de middeleeuwse samenleving.

De hallen zijn drie geledingen hoog. Tegen de zuidgevel (kant Oude Burg) is een galerij uitgewerkt. De overige gevels zijn bijna over de volledige lengte doorbroken met spitsboogvensters die vroeger fungeerden als portaaltjes of als uitstalramen voor kleine handelszaken. Centraal in de gevels zitten korfboogopeningen die toegang tot de binnenkoer geven.

De eerste verdieping heeft eveneens spitsboogvensters (op uitzondering van de gevel in de Hallestraat waar de verdieping blind is). Enkel deze aan de kant van de Markt hebben nog maaswerkversieringen. Daarboven zitten nogmaals kleinere vierkante vensters.

De noord- en zuidgevels zijn afgewerkt met een overkragende gootmuur met kantelen. Elke hoek is nog steeds geaccentueerd door een rijk versierde halfronde erker. De binnenkoer van de hallen heeft een meer gesloten karakter. Zowel aan de noord- als aan de zuidgevel zijn galerijen in renaissancestijl aangebouwd. De vier vleugels zijn afgedekt met hoge met leien beklede zadeldaken.

De juiste bouwdatum van de huidige hallen is niet met zekerheid bekend. Meestal wordt 1240 als begindatum

van de werken aangehouden. Vóór die periode waren de hallen waarschijnlijk eenvoudige houten gebouwen. Ook het oudste belfort zal een houten constructie geweest zijn. Een brand in 1280 heeft het gebouw niet vernield (zoals meermaals werd geschreven) maar enkel beschadigd.

Op de Open Monumentendag 1994 kunnen de *bovenzalen* (de Hendrik Pickeryzaal en de Georges Rodenbachzaal) bezocht worden, die bereikbaar zijn via de trap op de binnenkoer. In de loop van de 14de eeuw komen in de stadsrekeningen vermeldingen voor over onderhoud aan de hallezalen. Een grote ingreep was nodig in 1420, toen de noordoostelijke hoek verstevigd moest worden. In 1436-1438 wordt ook de noordwestelijke hoek hersteld.

Bijzonder de houten gebinten van deze ruimten zijn indrukwekkend en zijn te dateren op het einde van de 13de en in het begin van de 14de eeuw. De gebinten bestaan uit een sporenkap (bovenaan), waarbij twee kepers (of sporen) verbonden door twee horizontale balkjes (de hanebalkjes) het dragend gebint vormen. De verschillende gebinten staan onafhankelijk van elkaar op de muurbalken, zonder zijdelingse bevestiging (de zgn. windverbanden). Na een hevige storm in 1389, die grote schade aan de bedakingen veroorzaakte, wordt hoogstwaarschijnlijk beslist om schaargebinten onder de nokgebinten aan te brengen. Ook de windverbanden zijn toen geplaatst, want de houtleveringen staan vermeld in de stadsrekeningen. De juiste datering van het gebint blijft tot op heden moeilijk. Moderne technieken zoals dendrochronologisch onderzoek (d.i. het registreren en vergelijken van de jaarringen in het hout) zouden nuttige gegevens kunnen aanreiken. Deze techniek wordt in ons land nog maar sporadisch toegepast bij bouwhistorisch

onderzoek. Dit gebeurde wel in Gent tijdens de recente restauraties in de ziekenzaal van de Bijlokeabdij en het klooster van de geschoeide karmelieten. Een houten gebint wordt voor het plaatsen steeds op de werf of zelfs in het atelier vergaard. De verschillende samenstellende balken (elk stuk) worden voorzien van een nummer-teken, een telmerk, zodat later bij de definitieve opstelling de verschillende onderdelen gemakkelijker bij elkaar geplaatst kunnen worden. Deze stukken worden met elkaar verbonden met een pen-en-gat-verbinding, waarbij het versmalde einde van een element (de pen of pin) in een gat in een ander element wordt ingelaten en doorgaans wordt opgesloten met houten nagels (= toognagels).

In 1975 moest in allerijl een noodsteiger in de hallezalen worden geplaatst voor het ondersteunen van twee moerbalken (kant Wollestraat). Twee zware natuurstenen consoles, die de moerbalken ondersteunden, waren gebarsten. Er was duidelijk beweging in de dakconstructie en de kans op instorting was niet irreëel. De Stad besliste dringend herstellingswerken te laten uitvoeren. Door de Dienst voor Monumentenzorg werd eerste een rolsteiger geplaatst zodat een restauratiedossier kon worden voorbereid. De laagste balken bevinden zich inderdaad op 6,5 m en de nok op 16 m boven de vloer. Dit eerste onderzoek leverde alarmerende gegevens op: de muurplaten zijn op vele plaatsen weggerot en daardoor verzakken de kepers. De verdeling van het gewicht van de spant is volledig gewijzigd en een groot deel rust enkel op de moerbalken. Deze zijn overbelast en veroorzaken barsten in de consoles. Ook de balkkoppen zijn door indringend vocht aangetast. Zwammen tasten het hout aan en maken het zeer gevoelig voor een aanval door houtwretende insecten. Enkele balkkoppen zijn daardoor gewoon tot bruin

poeder herleid. Architect L. Vermeersch stelt na deze bevindingen een restauratiedossier samen. Pas op 1 juni 1981 starten de werken (aannemer Gustave Vandendorpe). Om de balken te kunnen bereiken en waar nodig te ondersteunen, wordt eerst een werkvloer gebouwd die tot aan de moerbalken reikt. In de kapconstructie zelf worden drie vloeren aangebracht. Zo kunnen alle onderdelen worden nagezien. Meerdere moerbalken van meer dan 7 m lengte worden volledig vervangen in Franse eik, van andere worden enkel de balkkoppen vervangen. Om nieuwe biologische aantasting te vermijden worden alle balkkoppen met een produkt beschermd en met lood bekleed. Nagenoeg alle muurplaten, korbelen en blokkelen zijn vernieuwd. De houtverbindingen zijn gecontroleerd en waar nodig vastgezet met spieën en smeedijzeren verankeringen (het totaal gewicht van die nieuwe ankering is geraamd op 2,5 ton!). Om een te groot kleurverschil tussen oud en nieuw hout te vermijden, zijn de nieuwe stukken lichtjes bijgekleurd.

Op de twee hoeken van de Oude Burg stonden oorspronkelijk houten stijlen, die de trekbalken in het midden ondersteunden. Deze stijlen zijn in de loop der tijd weggesloopt en de constructie was verstevigd door een ingewikkeld netwerk van metalen trekkers. De gehele constructie op de hoeken was door deze ingreep sterk verzwakt zodat die delen van het gebint totaal verzakt waren. Daarom zijn nieuwe (imposante) stijlen geplaatst die steunen op sokkels in Doornikse hardsteen. Op deze sokkels staat 'restauratie 1982' om duidelijk aan te geven dat deze elementen niet meer de oorspronkelijke zijn.

De herstellingswerken zijn uitgevoerd zonder het dak open te leggen. Dit was geen kleine opgave! Einde 1982 is de restauratie beëindigd. De kostprijs bedraagt 29

miljoen Fr. De gebinten kunnen nu opnieuw de tijd trotseren. Het zou interessant zijn te berekenen hoeveel hout gebruikt is voor deze voor Brugge unieke dakconstructie. Waarschijnlijk is daarvoor een gans bos geveld.

Belfort en hallen zijn als monument beschermd bij K.B. van 25 maart 1938.

Potterierei 78-79 : hospitaal O.-L.-Vrouw van de Potterie

Open van 10u00 tot 12u00 en van 12u45 tot 17u00

O.-L.-Vrouw van de Potterie (in Brugge kortweg de *Potterie* genoemd) heeft een complexe, tot op heden niet exact achterhaalbare, ontstaansgeschiedenis.

Uit 1276 blijven twee documenten bewaard die laten vermoeden dat het voormalige passantenhuis en het ziekenhuis reeds functioneren. In een oorkonde van 11 oktober 1276 verbinden Lambrecht de Wulf en Colaert de Makelare er zich toe, voor Robbesoet Kartstianssoene en Jan Bachterhallen, schepenen van Brugge, om jaarlijks zes pond te schenken aan de Potterie. Op 22 december van het zelfde jaar vraagt de deken van het Sint-Donaaskapittel aan Philippus Mouskes, bisschop van Doornik, om zijn goedkeuring te verlenen aan de instelling. Er wordt erkenning gevraagd voor een kerk met een kerkhof en twee klokjes. In dit tweede verzoek worden noch de stichters, noch de functie, noch het vermogen van de instelling vermeld¹. De goedkeuring volgt pas in 1289. Toen zou een kerk gebouwd zijn en een kerkhof aangelegd. Er wordt eveneens een priester aangesteld, zodat de instelling als een afzonderlijke parochie kan werken.

De zusters die instaan voor de verzorging van de passanten en de zieken hebben het financieel moeilijk. De Stadsmagistraat beslist daarom de Potterie te laten samensmelten met een stedelijke instelling, het H.-Geesthuis, dat sinds de 12de eeuw functioneert en gelegen is in de Gozeputstraat. Deze caritatieve instelling verleent hulp aan thuisblijvende armen, de *scamele huusweken*,

en staat onder rechtstreeks toezicht van de Stadsmagistraat. De diswerking van het H.-Geesthuis wordt overgenomen door de Potterie. De broeders van het H.-Geesthuis vormen samen met de zusters van de Potterie een *dubbelgemeenschap*. De naam wijzigt naar *hospitaal van de H.-Geest, dat men heet ter Potterie*. In de loop van de 14de eeuw ontwikkelt de Potterie zich. Er wordt druk gebouwd en talrijke schenkingen verrijken het patrimonium. In 1410-1411 evolueert de instelling naar een bejaardentehuis, maar passanten kunnen er nog steeds onderdak vinden. Medio 15de eeuw leggen de zusters en broeders professiegeloften af en dragen een habijt. In 1529-1530 wordt de hospitaalvleugel gewijzigd en de kerk van de zaal gescheiden. Op het einde van de 16de eeuw verdwijnt de broedergemeenschap uit de Potterie. Het zijn van dan af uitsluitend zusters Augustijnessen (cfr. Sint-Janshospitaal) die instaan voor de verzorging van de bejaarden. In 1623-1625 wordt de kerk uitgebreid met een Mariakapel, speciaal opgericht ter ere van de devotie van het 14de eeuwse beeld dat in de Potterie bewaard wordt.

Met de Franse Revolutie gaat het beheer van de instelling over naar de Commissie voor Burgerlijke Godshuizen. Het bejaardentehuis wordt uitgebouwd en de middel-eeuwse gebouwen worden niet meer voor hun oorspronkelijke functie gebruikt. In 1880 worden de gebouwen gerestaureerd naar een ontwerp van Charles Verschelde, een typisch tijdgebonden ingreep. Onder pastoor A. Maertens worden in 1934-1937 de museumgebouwen heringericht en een kunstgalerij bijgebouwd. Kunstwerken zijn reeds in de 19de eeuw verzameld onder impuls van commissaris Frenelet. In 1976 zijn nieuwe ruimere vleugels bijgebouwd in functie van het bejaardentehuis. Meer dan 220 bewoners vinden hier onderdak. De zusters Augustijnessen zijn nog steeds betrokken bij de instelling die onder het beheer van het

O.C.M.W. staat.

De Potterie is gelegen aan een rei zoals het voor dergelijke instellingen gebruikelijk is. De nabijheid van water is essentieel om de werking ervan te verzekeren. Voor de passanten en pelgrims is de ligging nabij een stadspoort de meest aangewezen plaats. Aan de Potterierei zijn voornamelijk pottenbakkers actief, zoals verschillende archeologische opgravingen hebben aangetoond. Aan de overkant van de reie (het vroegere havengebied de Wyc) zijn scheepswerven gevestigd.

De historische gebouwen die bewaard gebleven zijn, dateren uit het einde van de 13de eeuw tot de 18de eeuw. Er zijn duidelijk drie dwarsvleugels te onderscheiden. Het linker dwarspand is de voormalige ziekenzaal met op de verdieping de slaapzaal voor de zusters (13de-14de eeuw), het middelste dwarspand is de kerk (1359) en het rechter is de zgn. Mariakapel (1623).

De voorgevel van de ziekenzaal is een bakstenen puntgevel afgedekt met een natuurstenen lijst. De ingang is rondboogvormig en heeft natuurstenen geprofileerde omlijstingen, met erboven een bovenlicht met natuurstenen latei en dorpel. Links daarvan zit een rechthoekig venster dat met diefijzers is afgesloten. De verdieping is doorbroken door een groot spitsboogvenster en een kleinere spitsboogopening met gedeeld venster. Het gebouw is afgedekt met een zadeldak en bekleed met rode gegolfde pannen; de hoekgebouwen met leiendaken. Links van de vleugel bevindt zich een monumentale bakstenen schoorsteen, rijkelijk met maaswerk versierd, die mogelijkwerwijs uit de 16de eeuw dateert. De zolder (niet te bezoeken op de Open Monumentendag) heeft een merkwaardig gebint. Stilistisch is dit te dateren op het einde van de 13de eeuw. Het is een sporenkap bestaande uit 34 paren bovenaan gekoppeld door 2 hanebalken. Later zijn daar

nog vier schaargebinten als versteviging onder gebracht (dit gebint is te vergelijken met dit van Begijnhof 30 dat eveneens in de 13de eeuw wordt gedateerd).

De voorgevel van de 14de eeuwse kerkbeuk is een bakstenen puntgevel. De hoge spitsboogingang is met natuurstenen profileringen en maaswerk verfraaid. Voor de gevel is in 1880 een houten luifel geplaatst voor de verering van het Mariabeeld. De kerkruimte wordt verlicht door een groot spitsboogvenster. Aan de rechterzijde van deze gevel valt een traptoren op, die met een bakstenen tentdak is afgewerkt. Via deze traptoren is het doksaal bereikbaar. De nok van het dak is bekroond door een dakruiter die volledig met leien bekleed is.

De voorgevel van de Mariakapel is in 1623 gebouwd. Het is een tuitgevel met vlechtingen in een typisch 17de eeuwse rode baksteen opgetrokken. Een groot spitsboogvenster verlicht de kerkbeuk. De zijgevel is doorbroken door drie spitsboogvensters.

In het museum en de kerk zorgen gidsen voor de begeleiding. Het bezoek begint in het voorhospitaal waar informatieve panelen de geschiedenis van de instelling toelichten. In de voormalige ziekenzaal of slaapzaal zijn enkele merkwaardige kunstwerken opgesteld. De meer dan 8 m lange reftertafel, in 1424 gedateerd, is voor de Potterie gemaakt. Aan de muren zijn zusterportretten opgehangen die meestal uit de 16de eeuw dateren. Ook enkele waardevolle meubels zijn opgesteld. Deze ziekenzaal is afgedekt met moer- en kinderbalken die in de 19de eeuw opnieuw bekleed werden met houten plankjes.

In de jaren '30 werd onder impuls van pastoor Maertens het museum met een pandgang uitgebreid. De opstelling is in 1980 gewijzigd. In de eerste kamer worden meubilair en huisraad uit de barokperiode tentoongesteld. In de tweede kamer illustreren meubels, tin en

schilderijen meer het huishoudelijke leven. Het bed is niet afkomstig van de Potterie. Op een merkwaardig 16de eeuws schilderij op leder is de H. Magdalena afgebeeld. Misschien is dit afkomstig van de Magdalenaleprozerie (zie nr. 10 van deze brochure). Er hangt ook een schilderij met de H. Brandaan. Brandaan van Clonfert is een Ierse monnik die vele kloosters stichtte. Hij stierf ca. 580. Brandaan gaat samen met veertien monniken per schip op zoek naar het door God beloofde paradijselijke eiland. Ze zwerven daarvoor zeven jaar rond op zee maar komen na wonderlijke avonturen op de plaats van bestemming aan. Brandaan beschermt alle ambachtslieden die met vuur hebben te maken en behoedt hen voor brand. Brandaan wordt ook soms afgebeeld met Nicolaas, de beschermer van de schippers.

Verder op de gang is de indrukwekkende zilvercollectie van de Potterie tentoongesteld. De meeste (religieuze) voorwerpen dateren uit de 17de en 18de eeuw en zijn meestal van Brugse makelij. Een pronkstuk is de kelk uit 1556 afkomstig van de Magdalenaleprozerie.

Via het voorhospitaal wordt de kerk bereikt. In dit gedeelte van het museum worden voorwerpen getoond die de devotie in de kerk belichten. Ook zijn hier talrijke mooie kinderportretten opgehangen.

De oudste kerkbeuk, ingewijd in 1359, is overwelfd met een houten spitsbooggewelf versierd met smalle ribben. Drie moerbalken, waarvan één met korbelen, ondersteunen het gewelf. De ribben van het vijfhoekig koor, eveneens met een houten gewelf, worden opgevangen door sluitstenen waarvan vier met figuratieve versiering nog oorspronkelijk zijn. De ziekenafdeling stond tot in de 15de eeuw rechtstreeks in contact met de kerk (zoals dat ook in het Sint-Janshospitaal het geval was). Na de functiewijziging in bejaardentehuis is geen rechtstreeks contact meer nodig.

De drie scheibogen zijn toen dichtgemetseld. De kolommen met haakkapitelen zijn nog duidelijk zichtbaar. Opvallend is het barokke marmeren koordoksaal dat in 1644-1645 door Jacob Cocx is vervaardigd. De drie bogen zijn gedragen door dubbele zuilen. In een nis van de zwaar gesculpteerde balustrade zit een beeld van de H. Augustinus. De deur die toegang geeft tot het koor is 1645 gedateerd, evenals de koperen balusters. Onder de bogen zijn twee altaren opgesteld. Links het vrij sobere altaar toegewijd aan Sint-Antonius. Rechts het altaar van Sint-Brandaan in een rijkere barokstijl. Brandaan is ook vereerd als patroon van de scheepstimmerlieden (die aan de overkant van de Potterierei werven hadden). Zij hebben dat altaar bekostigd. Het altaarschilderij is van J.B. van Meuninckhove. Voor beide altaren zijn prachtige antependia opgehangen die uit de 15de en de 16de eeuw dateren en in Brugge zijn vervaardigd.

De eikehouten preekstoel dateert uit 1639 maar is nog volledig in renaissancestijl. De kuip is zeshoekig en versierd met beeldhouwwerk. Deze preekstoel was tot in de 19de eeuw opgesteld in de Mariabeuk.

Twee Brugse wandtapijten hangen tegenaan de scheidingswand met de Mariabeuk. Ze zijn 1638 gedateerd en stellen de *Boodschap aan Maria* en de *Presentatie van Maria in de tempel* voor.

Het hoogaltaar in het koor dateert uit 1673. De marmeren zuilen dragen een fronton waarin God de Vader met een wereldbol is voorgesteld. Op het schilderij is de aanbidding van de herders afgebeeld.

Twee praalgraven in renaissancestijl trekken de aandacht. Rechts is Nikolaas Despars begraven, voogd van het hospitaal en de burgemeester van Brugge in de 16de eeuw. Hij blijft bekend als kroniek- en geschiedschrijver (*De Cronyncke van de lande en de Graefscape van Vlaenderen 405-1492*, dat pas in 1840 is

gepubliceerd). Het grafmonument werd door Joos Wittebroodt gehouwen.

Links is het graf van Joannes de Beer en zijn vrouw Roberta d'Aubermont dat rond 1613 werd gehouwen.

De glasramen in de koorvensters dateren uit 1931 en werden vervaardigd door het atelier Peene-De Lodder dat gevestigd was in het Hof van Gistel in de Naaldenstraat. Ze stellen de geschiedenis voor van de overbrenging van de relieken van de Zalige Idesbald Van der Gracht.

In de Mariabeuk is het marmeren hoogaltaar in een uitgesproken barokstijl gehouwen en kadert perfect in de door de Contrareformatie voorgeschreven iconografie (zie brochure Open Monumentendag 1993). Het dateert uit 1692. Boven zijn de vier evangelisten symbolisch afgebeeld. Het altaarschilderij dat aan de Brugse schilder Nicolaas Vleys wordt toegeschreven, stelt de *Hemelvaart van Onze-Lieve-Vrouw* voor. Het belangrijkste kunstwerk dat voor het altaar is geplaatst is het mirakelbeeld van *Onze-Lieve-Vrouw van de Potterie* dat omstreeks 1300 wordt gedateerd. De staande Madonna in witte natuursteen, houdt het kind op haar linkerheup. Deze Madonna is vanaf de 14de eeuw vereerd door de Brugse bevolking en verschillende mirakels worden aan haar toegeschreven. Het is een van de belangrijkste gotische sculpturen in Brugge.

De wandtapijten of mirakeltapijten die aan de muur zijn opgehangen verwijzen naar de speciale devotie. In de drie tapijten worden telkens zes mirakels uitgebeeld die door tussenkomst van O.-L.-Vrouw van de Potterie zouden zijn gebeurd. Ze zijn rond 1630 in Brugse ateliers vervaardigd en voor het ontwerp inspireerden de wevers zich op een uit 1520 daterend mirakelboekje dat eveneens in de Potterie wordt bewaard. De afbeeldingen worden als een stripverhaal aan de kijker voorgesteld.

Tenslotte verdient het praalgraf van de Zalige Idesbald van der Gracht de aandacht. Het kapelletje werd speciaal

in 1896 gebouwd naar ontwerp van Jean Bethune om er het gebeente van Idesbald te herbergen. Idesbald van der Gracht (ca. 1100-1167) was cisterciënzermonnik en derde abt van de abdij Ter Duinen in Koksijde. De Duinenabdij is in 1627 naar Brugge verhuisd (nu bisschoppelijk Seminarie aan de Potterierei, eveneens toegankelijk op deze Open Monumentendag).

Nikolaas de Roovere, de laatste abt van de abdij, heeft de stoffelijke resten van Idesbald in 1832 aan de zusters van de Potterie geschonken. Het houten reliekschrijn is in een zuivere neogotische stijl gerealiseerd. Nog talrijke schilderijen en kunstwerken sieren deze prachtige kerk.

De kerk en het Museum O.-L.-Vrouw van de Potterie zijn bij vele Bruggelingen nog onvoldoende bekend, nochtans zijn ze een uitgebreid bezoek meer dan waard. Zowel het architecturale aspect als het kunstpatrimonium zijn voor de Brugse cultuurgeschiedenis van groot belang.

O.-L.-Vrouw ter Potterie is beschermd als monument bij M.B. van 16 december 1991.

¹ G. Maréchal, *De sociale en politieke geschiedenis an het Brugse hospitaalwezen in de middeleeuwen*, Kortrijk, 1978, pp. 43-46.

Sint-Jakobsstraat 41 : het voormalige *Grand Hôtel du Commerce*

Open van 10u00 tot 18u00 (enkel onder begeleiding)

Volgens het *Groot Woordenboek der Nederlandse Taal* van van Dale betekent hotel (in de spreektaal) *het gewone woord voor logement, inrichting waar men als reiziger onderdak vindt*.

In Brugge wordt sinds de middeleeuwen aan vreemdelingen onderdak verleend. Naast de passantenhuizen, die meer bedoeld zijn voor arme reizigers, pelgrims en daklozen, zorgen de hosteliërs-makelaars voor passend onderdak voor de buitenlandse kooplieden. Deze herbergen 'specialiseren' zich in één nationaliteit. Het is ongebruikelijk dat Spanjaarden samen met Engelsen slapen en kamers voor één persoon zijn een zeldzaamheid. De rol van de hostelier is uitgebreider dan die van de huidige hotelhouder. Hij treedt tevens op als vertrouwensman en helper van de koopman. In de herberg kan de reiziger maaltijden gebruiken, maar het is niet uitzonderlijk dat hij zijn eigen mondvoorraad meebrengt. Er is steeds plaats voorzien voor het stallen van paarden en meestal is er ook een ruime stapelplaats voor de koopwaar. De waarden moeten Vlamingen zijn. Hun functie als makelaar (regelen van het betalingsverkeer) zorgt ervoor dat de hosteliërs tot de rijkste families van de stad behoren. Ze zetelen dikwijls in de schepbank en bekleden hoge stadsambten. In de 14de eeuw zijn hier zeker meer dan 450 makelaars actief geweest. Zouden er toen al te veel hotels geweest zijn in Brugge?

Reizen om te reizen is pas in de 19de eeuw als maatschappelijk fenomeen bekend geworden. Diverse historici hebben zich gebogen over het belang van de opkomst van het toerisme in Brugge bij het begin van de 19de eeuw. Het zijn vooral Engelse en Franse romanciers die met hun reisbeschrijvingen Brugge bij het internationale publiek bekend hebben gemaakt: Lord Byron (1816, reisherinneringen), Thomas Grattan (1828, *The Heiress of Bruges*), Victor Hugo (1837), Henry Longfellow (1843, beschrijvingen van het belfort), Walter Scott (1815), Robert Southey (1815, beschrijft de middeleeuwse pracht van Brugge), William Thackeray (1848, beschrijft eveneens de charmes van het middeleeuwse Brugge), Leopold Warnkönig (tussen 1817 en 1836, interesse voor de middeleeuwse geschiedenis van de stad), William Wordsworth (1820, hemelt vooral het mystieke karakter van Brugge op). Deze brieven, gedichten en reisbeschrijvingen betekenen een eerste belangrijke internationale promotie voor de stad en zetten er velen toe aan die mooie, historische, mystieke stad een bezoek te brengen. Tijdens de tweede helft van de eeuw zijn het vooral Guido Gezelle en Georges Rodenbach die belangrijk geweest zijn voor de verspreiding van Brugge's faam op vele gebieden. Daarnaast geeft de komst van de spoorweg in 1838 een belangrijke impuls aan het toerisme.

Waar logeren de 19de eeuwse toeristen?

De toeristische infrastructuur van het begin van de 19de eeuw is niet bestudeerd. Gegevens over de periode 1890-1914 zijn wel bekend. Rond het einde van de 19de eeuw worden in Engelse brochures 600 appartementen te huur aangeboden in Brugge, meestal op jaarbasis. Er zijn in het totaal 43 hotels en pensions. Deze kleinschalige hotels worden meestal door vrouwen uitgebaat en voor een kwart door buitenlanders (Duitsers). De meeste

hotels zullen reeds vanaf de aanleg van de spoorweg in Brugge in bedrijf geweest zijn.

Volgens de historicus A. Duclos stond op de plaats van het huidige hotel Navarra in 1600 het huis van Don Juan de Peralta, consul van Navarra. In 1720 zou het gebouw omgevormd zijn tot een *Hôtel des Courtiers*. Dezelfde bron vermeldt dat Keizer Jozef II er logeert van 13 tot 15 juni 1781 en de aartshertogen Albert-Casimir en Marie-Augustine (Gouverneurs-Generaal van de Zuidelijke Nederlanden) op 29 augustus 1781.

In de bevolkingsregisters voor de periode 1793-1812 staat het gebouw als *Hof van Commerce* vermeld, met als uitbater Jean van der Steene, die naast hotelier ook als *posthouder* optreedt (een gebruikelijke combinatie). Na 1809 wordt het *Hôtel du Commerce* uitgebaat door Jeanne De Pauw en Charles Dumortier, die in 1818 overlijdt. Zijn dochter Jeanette huwt in 1833 met Cornelis Vanden Berghe, afkomstig uit Tienen. De familie Vanden Berghe baat het hotel uit tot na W.O. II. In 1951 koopt de Stad Brugge het gebouw aan om als residentie te fungeren voor de buitenlandse studenten van het pas opgerichte Europacollege. In 1983 wordt het gebouw verkocht en wordt nu uitgebaat als Hotel Navarra, verwijzend naar de bouwheer uit 1600.

Het *Grand Hôtel du Commerce* is op het einde van de 19de eeuw een comfortabel hotel dat over 60 kamers beschikt en zo het grootste is van de stad. Het is vooral populair bij Engelse toeristen die ten volle *het elektrisch licht, de centrale verwarming, de mooie tuin, de garages voor auto's en de speciale dienst van station naar hotel* appreciëren. De prijs voor volpension bedraagt in 1905 tussen 9 en 11 Fr.

E. Trips verhaalt dat het *Grand Hôtel* van 31 oktober tot 21 november 1918 de zetel is van de Belgische regering¹. Tijdens W.O. I verblijft de regering in ballingschap in

Ste-Adresse (Le Havre) en komt pas na de wapenstilstand naar België terug. Om dicht bij Koning Albert te zijn, die logeert in het kasteel van Loppem, kiezen de politiciërs voor een Brugse standplaats. Aan de katholieke volksvertegenwoordiger Delacroix wordt opdracht gegeven een nieuwe regering samen te stellen. Alle kandidaat-ministers verblijven in het *Grand Hôtel*. Op 21 november 1918 wordt de benoeming van de nieuwe ministers betekend: zes katholieke, drie liberale en drie socialistische ministers worden aangesteld. Toch een belangrijke anekdote in de geschiedenis van dit hotel.

De gebouwen van het huidige hotel Navarra dateren uit verschillende periodes (van de 17de tot de 20ste eeuw). Het voorhuis dat aan de Sint-Jakobsstraat paalt, bezit nog een oude kern, maar de buitengevels, de plafonds en de wanden kregen in 1842 een face-lift. De gepleisterde gevels zijn typisch voor de architectuur uit die periode. Alle vensteropeningen hebben geprofileerde omlijstingen en zijn versierd met gietijzeren balustrades.

Het achterhuis, met het voorhuis verbonden door een drie bouwlagen hoog dwarsgebouw, is gebouwd op een L-vormige plattegrond en dateert waarschijnlijk nog gedeeltelijk uit 1600. Het werd wel in de daarop volgende eeuwen aangepast aan de smaak van de tijd. Kenmerkend voor de 18de eeuw is de blauwe hardstenen omlijsting van de ingang, in Lodewijk XV stijl, waarop het steenhoudersmerk *PN* voorkomt (de familie Paternotte of Nikolaas Paternotte, steenhouders uit Arquennes in de 18de eeuw). Ook de schuiframen zijn typisch voor deze periode. Anderzijds verwijzen de duidelijke aflijning in traveeën en de aanwezige ankers dat het om een ouder pand gaat.

Het hotel kan op de Open Monumentendag gedeeltelijk bezocht worden. Er zijn nog verschillende interessante

bouwhistorische elementen bewaard. Links van de inkomhal leidt een trap naar de eigenlijke trapzaal. Opmerkelijk zijn de kariatiden (in de vorm van vrouwenfiguren) die bekroond zijn met een kapiteel in de vorm van papyrusbladeren. De trap is een voor Brugge zeldzaam voorbeeld van Second Empirestijl (de regering van Napoleon III). De stijlen van deze houten wenteltrap zijn met palmetten en zwaantjes gedecoreerd. In de kleine lounge, in renaissancestijl, zijn foto's opgehangen die het verleden van het *Grand Hôtel* verhalen.

Rechts in de inkomhal bevindt zich de bar. Balkwerk verradert de hoge ouderdom van dit deel van het gebouw. Hier is een marmeren schouwte in Lodewijk Filipsstijl bewaard. Achteraan kan nog de vroegere feestzaal, nu vergaderzaal, bezocht worden. De plafonddecoratie dateert uit de 19de eeuw.

Vanuit de tuin van het hotel kunnen de achtergevels bekeken worden en een blik geworpen op het zwembad dat in een oude kelder is ingericht. In de tuin zelf blijft nog een oude ruime ijskelder bewaard (19de eeuw?).

Het hotel beschikt nu over 80 kamers en over een privé-parking voor 40 wagens. Het is uitgerust met een restaurant en een bar, en diverse vergaderzalen voor seminaries (tot maximum 120 personen).

Voor Sint-Jakobsstraat 41 werd een vraag tot bescherming als monument ingediend bij het Bestuur voor Monumenten en Landschappen.

¹ E. Trips, *Belgische regering in het Brugse "Grand Hôtel"*, in: *Brugge die Scone*, herfst 1993, nr. 3.

18

Sint-Jorisstraat 20 : huis Memling

Open van 10u00 tot 18u00 (enkel onder begeleiding)

*Hier woonde en werkte
Meester Hans Memling
een der grootste schilders van zijn tijd
† 1494*

Deze tekst op een gedenkplaat in de voorgevel van het nu bestaande 19de eeuwse huis herinnert de voorbij-ganger eraan dat de schilder Hans Memling hier in de 15de eeuw woonde en er zijn meesterwerken penseelde. Van deze 15de eeuwse constructie blijft niets bewaard. Uit archiefteksten is bekend dat Hans Memling in 1466 huurder was van een grote stenen woning in de Sint-Jorisstraat die hij in 1480 kon aankopen. Na 1480 is er sprake van twee aan elkaar palende huizen waarvan een de huisnaam *den Inghel* draagt. Mogelijkerwijze bewoont Hans Memling beide huizen reeds in 1466. Achter de huizen is waarschijnlijk een kleine dwarsvleugel aangebouwd en via een tuin kon een kleiner huisje in de Jan Miraelstraat bereikt worden, dat eveneens tot het eigendom behoort. De Jan Miraelstraat kon ook via een poortje in de tuinmuur worden bereikt.

In het Sint-Gilliskwartier en vooral in de Sint-Jorisstraat en de Jan Miraelstraat wonen vanaf de middeleeuwen tot op het einde van de 16de eeuw vele schilders en miniaturisten. Het was typisch voor die periode dat beroepsgenoten zich in een zelfde wijk vestigen.

Het huis waar nu *De Streekkrant* en *Het Brugsch Handelsblad* gevestigd zijn, is gebouwd in 1862-1863 in opdracht van Dr. Auguste Verbaere-Devaux naar een

ontwerp van architect Isidoor Alleweireldt. Het oeuvre van Alleweireldt werd reeds op de Open Monumenten-dag 1990 uitvoerig belicht: *De 19de eeuwse architectuur in de binnenstad*. Het is ook hier niet uitzonderlijk dat hij de opdracht in de wacht sleepte als familielid van de echtgenote van de opdrachtgever. Isidoor Alleweireldt (Brugge 1824 - Oostende 1892) krijgt zijn architectenopleiding in Brussel en werkt vanaf 1848 in Brugge. Hij huwt in 1859 met Marie Devaux, dochter van de provinciegriffier Charles Devaux en Emily Chantrell. Isidoor is ook de halfbroer van Paul Devaux, de grondlegger van het Belgisch Unionisme. Familierelaties die gunstig zijn bij de uitbouw van zijn carrière. Belangrijke ontwerpen in de Brugse binnenstad: het 19de eeuwse Sint-Janshospitaal, Wapenmakersstraat 14, Kuipersstraat 21, Boomgaardstraat 13, Hoefijzerlaan 21, Wollestraat 16, ... Alleweireldt is in Brugge een van de laatste architecten die bouwt in een neoclassicistische stijl. Hij verhuist in 1869 naar Brussel en op dat ogenblik wordt Louis Delacenserie hier stadsarchitect. De voorkeur gaat van dan af uit naar neogotische of neo-Brugse architectuurstijlen.

Het huis is een voorbeeld van de rijke neoclassicistische architectuur en is typisch voor de tijdsgeest waarin het werd gerealiseerd. De bouwheren behoorden tot de franssprekende burgerij die in de tweede helft van de 19de eeuw hun sociale status graag ook naar de buitenwereld tentoon spreidden. De architectuur vertoont gelijkenissen met deze uit Brussel en Parijs en de huizen worden als *hôtels particuliers* bestempeld. Om een statige residentie te realiseren sloopt Alleweireldt laatmiddeleeuwse of 17de eeuwse huizen die ook tot de Jan Miraelstraat reikten.

Het pand telt twee bouwlagen en is afgedekt met een mansardedak. Oorspronkelijk was links van het huis een

wintertuin gebouwd en was het huis van de straten afgeschermd door hoge tuinenmuren, die de privacy verzekerden. De gepleisterde lijstgevel telt twee traveeën en een poorttravee. Links bevindt zich nog een eenlaagse aanbouw van een travee. De gevel wordt horizontaal en verticaal geritmeerd door cordonlijsten en lijsten met bossage. De travee met de koetspoort is extra geaccentueerd door het (licht vooruitspringende) risaliet. Voor de segmentboogvensters zijn fraaie smeedijzeren balustrades geplaatst. De kroonlijst boven de gevel wordt om de hoek opgesmukt met een siermotief dat typisch is voor Alleweireldt (een soort handtekening).

De vroegere koetspoort geeft toegang tot de vestibule. Ter hoogte van de toegang tot het woongedeelte bevinden zich rechts twee zuilen met marmerbeschildering. Links wordt via een trap de monumentale trapzaal bereikt. Deze trap is typisch voor het werk van Alleweireldt: kolommen versierd met kapitelen, ruim bordes, balusters. Ook deze trap is met imitatie marmer-schildering verfraaid.

Op de verhoogde benedenverdieping bevindt zich het grote salon. De vormen van deur en ramen zijn karakteristiek. Deze ruimte was oorspronkelijk veel rijker versierd (zoals de tentoongestelde foto's verduidelijken). De ruïneuze toestand waarin het gebouw zich bevond voor de recente verbouwing, is oorzaak van deze verarming. Sinds 1969 stond het gebouw leeg. De schouwen werden gestolen, de pleisteren plafonds brokelden af, de wintertuin was ingestort... In 1990 werd het omschreven als een waar spookhuis!

Het huis was in de 19de eeuw bewoond door de erfgenamen van de familie Verbaere, de familie Verbaere-Chantrell. In 1901 werd het aangekocht door Jules Vanden Poel die het in 1906 doorverkoopt aan de Engelsman William Page-Pope. In 1923 komt het in

handen van A.J. Blondeel en door erfenis en verkoop aan de familie Muylle-Schramme, een naam die in Brugge lang met het huis verbonden bleef. Advocaat J. Muylle (1886-1945) was stichter van het blad *La Flandre Maritime*. Zijn vrouw was jarenlang gemeenteraadslid in Brugge.

De Stad Brugge heeft het pand in de jaren zeventig aangekocht en in 1977 doorverkocht aan het O.C.M.W., dat zinnens was er een dienstencentrum in te richten. Gelukkig werden vrij snel dakwerken uitgevoerd. Maar tot effectieve restauratieplannen kwam het niet. Het pand werd in 1991 verkocht aan Roularta die de nodige renovatiewerken liet uitvoeren. Jammer genoeg was reeds veel verloren gegaan. De inspanningen van de nieuwe eigenaar zijn niettemin lovenswaardig. Een volledige sloop was immers niet uitgesloten.

Het huis is niet als monument beschermd.

19

Station Brugge

Open van 10u00 tot 18u00

"De aanleg van het continentale spoorwegnet is Europa's grootste onderneming sinds de kruisvaarten" schrijft Johan Struye in 1980¹. En als de geschiedenis van de spoorweg wat wordt onderzocht, lijkt die uitspraak niet eens overdreven.

De rol van België is op dit gebied essentieel geweest. Na 17 verhitte debatten in de Kamer, waarin de leden de grootste vrees uitten voor de kostwinning van paardenfokkers, hoteliers en postmeesters, ondertekent Koning Leopold I op 1 mei 1834 de wet die de aanleg van de eerste spoorweg op het continent mogelijk maakt. Op 5 mei 1835 rijden de eerste treinen, getrokken door locomotieven met beloftevolle namen als de *Pijl*, de *Stephenson* en de *Olifant*, in 45 minuten van Brussel naar Mechelen. Nog in het eerste jaar worden een half miljoen reizigers vervoerd. Transport is in ons land, aangewezen op handel, een essentieel element. Andere landen hebben vlug het belang van de spoorweg ingezien en het voorbeeld van België gevolgd. Nog steeds blijft België het land met het dichtste spoorwegnet ter wereld.

In 1837 worden initiatieven genomen om de spoorwegverbinding Brussel-Gent tot Brugge en Oostende door te trekken. Het Brugse stadsbestuur verkiest, met de hoop op een belangrijke economische heropleving, om een station in het stadscentrum (op het Zand) in te planten. Het aanleggen van de spoorweg en het bouwen van het eerste station betekenen een metamorfose voor dit Brugse plein. Het kapucijnenklooster op de Vrijdagmarkt

moet gesloopt worden en de Smedenrei overwelfd. Het station in neoclassicistische stijl (dat nu heropgebouwd is in Ronse) is waarschijnlijk door de *ingenieurs van Bruggen en Wegen* Peter Simons en Gustaaf De Ridder ontworpen. Op *zondag 12 augustus 1838* wordt de spoorlijn Gent-Oostende plechtig ingehuldigd. De locomotief die Brugge binnenstroomt, draagt de (passende) naam Jan Van Eyck. De stadsbewoners zijn in feeststemming. De koninklijke familie woont de plechtigheid bij die wordt afgesloten met een uitgebreid banket in het gouvernementspaleis en een dansfeest in de stadshallen. Burgemeester Coppieters 't Wallant drukt zich lovend uit over de technische verwezenlijking en prijst de vooraanstaande positie van België op dit gebied: *la Belgique à toutes les époques s'est placée à la tête de la civilisation de l'Europe*. Hij ziet in de spoorweg het efficiënt middel om Europa één te maken: *la section du chemin de fer dont nous célébrons l'inauguration, est peut-être la plus importante, car elle est l'anneau de jonction de l'immense chaîne qui liera dorénavant l'Angleterre à la France, à l'Allemagne et même à la Russie. Par là Bruges verra en quelque sorte renaître pour elle les mêmes conjonctions qui la rendirent au moyen âge la métropole de l'industrie et des arts*². Brugge moet dus zijn vroegere positie herwinnen, dat was de droom van de toenmalige politici.

Vanaf 1 oktober 1838 rijden dagelijks drie treinen naar Oostende en twee naar Gent, Brussel, Antwerpen, Leuven en Ans (Luik). De bijval is buitengewoon. Langs de spoorlijnen worden nieuwe huizen opgetrokken, en de weg er naast wordt een geliefkoosde zondagse wandeling waarbij het heen en weer rijden van de treinen als een attractie wordt ervaren. Ondernemende herbergiers op het Zand bouwen echte uitkijkposten de zgn. *belvédères*, waarvan er nu nog een bestaat aan het huis 't Zand 21 (de Boudewijn).

Reeds in 1877 wordt de Antwerpse architect Joseph Schadde (1818-1894) belast met het ontwerpen van een nieuw ruimer station. Hij ontwerpt een monumentaal gebouw in neogotische stijl dat de architecturale versieringselementen ontleent aan de lokale Brugse bouwkunst. Voor de hal boven de perrons gebruikt hij moderne constructiemethoden en ontwerpt hij een grote gietijzeren overspanning. Een groots gebouw voor een belangrijke functie.

Vrij vroeg (in 1899) rijpt de gedachte om het neogotische station te slopen en een nieuw station buiten de vestingen aan te leggen. De druk op de binnenstad wordt het toenemende treinverkeer te groot. Het duurt tot 1936 voor een derde station wordt gebouwd naar een ontwerp van de architecten Josse en Maurits Van Krieking uit Brussel¹. Het station van Schadde wordt in 1948 - niet zonder protest! - gesloopt en 't Zand heraangelegd.

Het huidige station van de gebroeders Van Krieking is in een modernistische stijl opgetrokken. De gele baksteen wordt afgewisseld met verticale natuurstenen omlijstingen. Het gebouw heeft een plattegrond in de vorm van een winkelhaak. Het hoofdgebouw is evenwijdig aan de sporen ingeplant. De inkomhal heeft imposante afmetingen en staat in verbinding met de bagageafdeling. Het inlichtingenkantoor en het buffet (vroeger de wachtzalen) zijn errond gegroepeerd. In de rechtervleugel bevindt zich het postkantoor Brugge X. De bagageafdeling en het postkantoor zijn verbonden met de goederentunnel die de vijf perrons langs liften kan bereiken. In de hoofdvleugel zijn op de verdieping de burelen van de technische diensten en een woning voor de stationschef ondergebracht. In de zijvleugel huist het commercieel agentschap en is onlangs een videoshop geopend op de plaats van het vroegere telegraafkantoor.

Deze linkervleugel verbergt het achterliggende goederenstation.

Opmerkelijk in de inkomhal/lokettenzaal is de muurschildering van 18 m lang. Door de muren van dit modernistische gebouw met dit fresco te laten beschilderen, grijpt de ontwerper terug naar een oude traditie. Het stationsgebouw moet immers bepaalde waarden uitdrukken. De fresco's in alle stations ter wereld zijn steeds maatschappelijk-moraliserend geweest. Het nationale gevoel wordt erin aangeprezen. De muurschildering in het Brugse station is van de hand van René De Pauw (Pittem 1888 - Brussel 1946) die in Brugge een kunstopleiding heeft gevolgd. Hij blijft vooral bekend als portretschilder en de schilder van het vissersleven. Hij werkt ruim een jaar aan de verwezenlijking. In bruinrode tinten penseelt hij Brugge en de omliggende Westvlaamse gemeenten die voorgesteld worden door karakteristieke eigenschappen en kenschetsende bijzonderheden: Veurne met de Boeteprocessie, Damme met Tijl en Nele, Poperinge met hop,... Op de zijpanelen worden de overige Vlaamse en Waalse steden uitgebeeld.

De wachtplaatsen voor de reizigers zijn nu in de grote inkomhal ingericht. Onlangs hebben ook het buffet en het café een klantvriendelijker aankleding gekregen.

Het station van Brugge is niet als monument beschermd.

¹ J. Struye & K. van Deuren, *De reizigers worden verzocht om in te stappen*, Tielt, 1980.

² Journal de Bruges, 12-13 augustus 1838.

³ Frans Waeyaert, *Sprekend door Noordwest-Vlaanderen*, Brugge, 1988 (het ganse spoorwegverhaal in en rond Brugge wordt in dit boek grondig beschreven).

20

Station Lissewege

Enkel het perron is toegankelijk van 10u00 tot 18u00

Wie zin heeft om op de Open Monumentendag te trainen, kan voor 110 F heen en terug van Brugge naar Lissewege en Zeebrugge om daar de stationsgebouwen te bekijken.

Het station van Lissewege is één van die talrijke laat 19de eeuwse stationsgebouwen die in België werden ingeplant (1898). De laatste jaren zijn er reeds meerdere uit die tijd gesloopt omdat zoveel kleine stopplaatsen werden afgeschaft. Ze zijn nochtans interessante getuigen van ons industrieel verleden en zouden, zelfs als hun oorspronkelijke functie wordt opgeheven, perfect herbruikbaar zijn voor een nieuwe functie. Dit station hier is als kunsthistorisch waardevol geëvalueerd en zou zo een veilige toekomst moeten kennen.

Het is een bakstenen gebouw van een en twee bouwlagen afgedekt met zadeldaken. De baksteen wordt afgewisseld met natuurstenen elementen voor de dorpels en de omlijstingen. De vormgeving van voor- en achtergevel is identiek. Rondboogvormige deuren en ramen ritmeren de gevels. De twee eindgevels zijn blind, op uitzondering van een oculus ter hoogte van de nok. De gevels worden horizontaal beëindigd met een muizetandlijst. Oorspronkelijk was het gebouw gedeeltelijk voorzien van een luifel om de reizigers op het perron te beschermen. Het gebouw verwerkt nu geen reizigers meer maar wordt wel nog gebruikt als kantoor.

Aan de overkant van de spoorweg (in de richting van de dorpskern) is de *wachtwoning* nog bewaard. Deze dateert misschien uit het begin van deze eeuw. De spoorwachter

had als taak het normale verkeer op de lijn te regelen. De NMBS heeft onlangs het huis verkocht. Het wordt nu als woonhuis gebruikt.

Het station van Lissewege is niet als monument beschermd.

Station Zeebrugge

Open van 10u00 tot 18u00

Het stationsgebouw van Zeebrugge is op 7 september 1937 plechtig ingehuldigd. Sinds 1902 werden voorbereidende werken uitgevoerd om een rechtstreekse treinverbinding tussen Brugge en de nieuwe haven tot stand te brengen. De lijn Brugge-Zeebrugge is vanaf 1 mei 1906 operationeel. Het eerste stationsgebouw wordt in hout opgetrokken en ligt langs de Baron de Maerelaan. De lijn is 9,316 km lang en omvat daarnaast 8,282 km industrieel spoor. Vanaf het station vertrekt nog een lijn tot aan de havendam met een lengte van 2,166 km¹.

De treinlijn is uiteraard van groot belang voor de industriële vestigingen in Zeebrugge. Reeds in 1904 is de cokesfabriek opgericht langs het zeekanaal en in 1925 vestigt er zich een glasfabriek (een bijhuis van de Verreries de Damprémy). De treinlijn is ook belangrijk voor het visvervoer. Vanaf de jaren '30 wordt dagelijks een vistrein ingelegd die iedere avond de vis vanuit Zeebrugge naar de plaatsen van bestemming brengt (de 'vislijn' functioneert tot 1987; nu gebeurt het transport per vrachtwagen). Vanaf 1970 wordt de haven van Zeebrugge uitgebouwd. In de loop van de jaren vestigen er zich talrijke bedrijven en spoorlijnen worden in functie daarvan aangelegd. Ook in functie van de Ferrydiensten worden de lijnen uitgebreid. Het containervervoer gebeurt voor een groot deel via het spoor. Tijdens de inhuldiging van het station op 7 september 1937 wordt door de vishandelaars van Zeebrugge op ludieke wijze geprotesteerd. Met voorop de plaatselijke fanfare, die treurmarsen speelt, en

gevolgd door een grote groep belangstellenden, wordt gevraagd om veel meer treinen in Zeebrugge te laten stoppen, ter bevordering van het visvervoer. Dit verzoek wordt ingewilligd in 1939.

Het stationsgebouw in Zeebrugge is opgetrokken in een modernistische stijl. Het ontwerp zal door ambtenaren van de NMBS zijn opgemaakt. De baksteen is typisch voor de kuststreek. Het gebouw is één en twee bouwlagen hoog. In het tweelaagsgebouw is de woning van de dienstleider ingericht. Centraal zit de lokettenzaal en daarnaast een magazijn. De architectuur is tijdgebonden en niet uitgesproken waardevol. In de lokettenzaal zijn de gekleurde muurtegels kenmerkend. In de zone Zeebrugge werken momenteel 89 ambtenaren, 159 werklieden en 22 bestuurders (270 man).

Het station van Zeebrugge is niet beschermd als monument.

¹ Door Frans Waeyaert, stationschef van Zeebrugge, is een uitgebreide brochure samengesteld over *Zeebrugge, een spoorweg in de haven*, s.d.

Vaartdijkstraat 5-7 : BN, Divisie van Bombardier-Eurorail

Open van 10u00 tot 18u00 (onder begeleiding).

De opengestelde vroegere electriciteitscentrale is te bereiken
via parking B langs de Vaartdijkstraat.

In de 19de eeuw komt door gebrek aan initiatiefrijke ondernemers de industriële revolutie in Brugge moeilijk op gang. De stad dompelt na 1830 in een diepe economische crisis door het nagenoeg volledig verdwijnen van de lijnwaadindustrie. De katoenspinnerij van Felix Dujardin stelt wel nog een aanzienlijk aantal arbeiders te werk en het aantal thuiswerkende kantklossters wordt in de eerste helft van de eeuw op 10.000 geraamd.

Omwille van de geringe vraag naar deze afgewerkte producten leidt dit vlug naar een overproductie. De armoede neemt toe na de mislukte graanoogsten en aardappelschimmel van 1846 en 1847, en de huisnijverheid verdwijnt definitief.

Ten laatste in 1855 start de familie De Jaegher een ijzergieterij in de Raamstraat : de *Ateliers J. De Jaegher*. Joseph de Jaegher baat vanaf 1851 een ijzerwinkel uit op de Burg, waar nu de *Steeghere* is gebouwd. De

ijzergieterij is in de tweede helft van de eeuw vrij succesvol en geeft een nieuwe impuls aan het industriële leven in de stad. In 1896 zijn er 522 werklieden in dienst en de *Ateliers* behoren daardoor tot de grootste metaalbedrijven van het land.

In 1891 fusioneren ze met een zusterbedrijf *Usines Ferdinand Feldhaus* dat in de Gieterijstraat is gesitueerd. De *Ateliers J. De Jaegher* zoeken rond de eeuwwisseling naar een geschikte vestigingsplaats buiten de oude stad en vinden die op het industrieterrein langs de Gentse vaart in Sint-Michiels. Het bedrijf is dan reeds gekend onder de naam *NV La Brugeoise*. In 1905 zijn de nieuwe bedrijfsgebouwen klaar voor de ongeveer 1500 arbeiders die er zijn tewerkgesteld. In 1913 volgt de fusie met *Parmentier, Nicaise en Delcuve* uit La Louvière en verandert de naam van het bedrijf in *La Brugeoise, Nicaise en Delcuve*. Een nieuwe fusie komt er in 1956 met de *Ateliers de Nivelles* en de *Brugeoise & Nivelles* is geboren.

Dit betekent niet het einde van de historiek van het bedrijf. In 1977 fusioneert BN met de *Constructions Ferroviaires du Centre*. In 1986 verwerft de Canadese firma *Bombardier Inc.* 45% van de BN-aandelen en in 1988 wordt Bombardier de voornaamste aandeelhouder met 90% van de aandelen. Sinds 1991 is BN een afdeling van *Bombardier Eurorail*. Zij telt twee fabrieken : een in Brugge en een in Manage. In Brugge zijn 1100 personen tewerkgesteld.

Bombardier Eurorail is **wereldbekaamd** voor de vervaardiging van spoorwegmaterieel. In de beginfase is de firma in Brugge gespecialiseerd in de produktie van goederenwagons, maar reeds na W.O. I worden diverse wagontypes geproduceerd, die over de ganse wereld verkocht worden. De eerste trams worden vanaf 1885 geproduceerd en rond 1970 volgt de produktie van metrostellen.

In België is de NMBS steeds een belangrijke afnemer van BN geweest. Maar de bestellingen voor het buitenland zijn aanzienlijk (Korea, Thailand, Angola, Zuid-Afrika, Hongarije, Brazilië, India, Duitsland, Frankrijk, Nederland, ...). En dit vanaf het begin van de 20ste eeuw. Naast spoorwagematerieel produceert BN-containers, kamionkasten, kranen en brugkranen voor containers, bruggen, sluizen, liften, gespecialiseerd ketelwerk (voor de kernindustrie, suikerindustrie) en precisiemechaniek voor de autoindustrie.

Nu wordt hier koortsachtig gewerkt aan de pendelrijtuigen voor de kanaaltunnel. De uitvoering van de rijtuigen voor transport van auto's, bussen en hun passagiers is toevertrouwd aan Bombardier. De speciale rijtuigen zijn gebouwd naar maat van de kanaaltunnel.

Op de Open Monumentendag kan een stukje geschiedenis van BN bezocht worden. De zgn. electriciteitscentrale of turbinezaal, gebouwd in 1912, wordt opengesteld voor het publiek. Deze electriciteitscentrale was eertijds het paradepaardje van het bedrijf. In de reclameboeken uitgegeven door *La Brugeoise, Nicaise en Delcluve* wordt stevast een foto van de grote centrale en haar machines afgebeeld met de volgende tekst : *une grande centrale électrique comprend trois turbines à condensation, deux de 2400 KW et la troisième de 3500 KW; ainsi que deux compresseurs d'air de 620 chevaux pour les presses à forger. Le générateur de vapeur est constitué par un groupe de dix chaudières à foyer intérieur avec surchauffeurs et économiseurs Green, travaillant à une pression de 14 kilos. Les installations sont prévues pour pouvoir doubler la production d'énergie.*

De centrale is opgetrokken in baksteen en afgedekt met

een zadeldak bedekt met platen (opp. : 30 x 23 m). Industrieel-archeologen omschrijven het als een industriële kathedraal. De versieringselementen aan de voorgevel verwijzen naar de Brugse architectuur. Toch overheerst het eclecticisme. De voorgevel is afgewerkt met kantelen. De gevelvlakken zijn doorbroken door segment- en rondboogopeningen over de drie bouwlagen. In het gebouw zijn echter maar twee niveaus te onderscheiden.

Op de gelijkvloerse verdieping is de ruimte grotendeels dichtgebouwd. Een gietijzeren trap leidt de bezoeker naar het grote plateau waar nog een gedeelte van de technische installatie bewaard is. Dit plateau rust op gietijzeren kolommen, later met cement versterkt. Opmerkelijk is dat ook de binnenwanden van het gebouw versierd zijn. De bepleisterde wanden zijn gedecoreerd met spitsboogfriezen van diverse grootte. Gedeelten van de wanden zijn bezet met geglazuurde tegeltjes. De bevloering is op de verdieping nog origineel.

Het ijzeren spant draagt een dakbedekking bestaande uit platen. Het verhoogde centrale gedeelte is met doorzichtige platen afgedekt (origineel waarschijnlijk in glas). Het spant lijkt een afgeleide van het in de 19de eeuw populaire Polonceautype. De Franse ingenieur Camille Polonceau (1813-1859) ontwierp in 1836 een zeer economisch spanttype dat in de ganse wereld is toegepast. Mogelijkerwijs is dit het zgn. Belgisch spant.

De bouwplannen van de centrale zijn niet teruggevonden. Waarschijnlijk is het gebouw ontworpen door een Brugs architect. Verdere opzoekingen zijn aangewezen.

Speciaal voor de Open Monumentendag is het gebouw ontruimd en opgekuist om het bezoek mogelijk te maken.

Een inspanning die naar waarde zal worden geschat. Het ligt in de bedoeling van BN het gebouw te restaureren. Zowel industrieel-archeologisch als kunsthistorisch is dit een waardevol gebouw. Misschien fungeert het binnenkort opnieuw als paradepaardje van de firma waar vandaag hypermoderne pendeltreinen en sneltrams worden geproduceerd. Een firma die kan bogen op bijna 140 jaar geschiedenis.

De electriciteitscentrale is niet beschermd als monument.

Vlamingstraat 78 : De Gouden Poort (Generale Bank)

Open van 10u00 tot 18u00 (enkel onder begeleiding)

In 1856 laat burggraaf Goupy de Beauvolers, arrondissementscommissaris en later gouverneur van de Provincie Limburg, een statig herenhuis bouwen. Daarvoor laat hij middeleeuwse panden slopen die in 1592 omschreven werden als *een huus en de ghecalseyde plaetse ende poorte vooren ter stratewaarts, welcke een hostellerie was, ghenempt De Goude Poorte*. Op het einde van de 18de eeuw is het hotel bewoond door Jacques Van Zuylen die het ombouwt tot een woonhuis. In 1785 wordt het aangekocht door Albert Coppieters, burgemeester van Brugge, die gehuwd is met Sabine Van Zuylen-Van Nyevelt. Het pand wordt uitgebreid met een huis aan de zuidzijde en twee huizen aan de noordzijde. In 1854 wordt het grote complexe huis eigendom van Goupy de Beauvolers-Rotsaert de Hertaing. Architect Isidoor Alleweireldt (zie ook nr.18) maakt plannen op voor een nieuwe woonst waarvan de ontwerp-tekening bewaard is gebleven (S.A.B. 1856/89).

Het huis staat op de plaats van het middeleeuwse pand achteraan op het terrein. Het is een langshuis van twee bouwlagen afgedekt met een mansardedak. De voorgevel telt vijf traveeën (onder het hoofdvolume) aan beide zijden geflankeerd door een poorttravee. De gevel is bekroond door een natuurstenen balustrade die oorspronkelijk met siervazen was opgesmukt. De ingangstravee wordt beklemtoond door pilasters, die op de begane grond vlak zijn en bekroond door Corinthische kapitelen. De gevel wordt ook links en rechts met

identieke dubbele pilasters afgewerkt. De twee poorttraveeën worden daardoor duidelijk van de hoofd-gevel gescheiden. Alle openingen zijn segmentboogvormig en versierd met een natuurstenen sluitstuk. De waterlijsten en de pilasters zorgen voor de horizontale en verticale verdeling van de voorgevel. Het dakvlak is doorbroken door vijf houten dakkapellen die met een fronton zijn afgewerkt.

Het oorspronkelijke ontwerp van Alleweireldt is, sinds het woonhuis omgevormd werd tot bank, licht gewijzigd. De toegang werd vroeger bereikt via een dubbele trap met bords afgewerkt met een natuurstenen balustrade. Voor de ingang waren twee kleine fonteinën voorzien. Het ontwerp plande eveneens een bredere gevel (van 7 + 2 traveeën), wat niet werd uitgevoerd. Aan de straatkant staan twee lagere zijvleugels, gebouwd in 1857, die grenzen aan de koermuur. Een van deze neoclassicistische gebouwtjes werd omgebouwd in functie van de bank, het andere is in gebruik als stapelplaats maar was oorspronkelijk conciërgewoning.

Van het 19de eeuwse interieur is nog een groot salon bewaard te bereiken links in de inkomhal. Het is een rechthoekige ruimte die nu als vergaderzaal gebruikt wordt. Het lijstwerk aan het plafond met rozetten is nog origineel. Deze vergaderzaal is aangekleed met enkele kunstwerken. O.m. een eikehouten bahut (buffetkas) in renaissancestijl en een wandtapijt uit Oudenaarde (ca. 1700 gedateerd). Rechts in de inkomhal is er door een glazen deurtje zicht op een bureau gedecoreerd in een zuivere Vlaamse renaissancestijl uit 1863. De muren zijn bekleed met Mechels goudleder en de schouw is in zwart en wit marmer. Naast de schouw zitten muurkasten die als klasseermeubelen kunnen gebruikt worden. Deze bureau-ruimte werd in het verleden gebruikt door de beheerder van de bank.

Het woonhuis van burggraaf Goupy de Beauvolers is in 1881 omgevormd tot *Banque de la Flandre Occidentale*. De burggraaf werd als beheerder van de bank opgenomen in ruil voor de inbreng van het eigendom.

In 1920 werd aan het bestaande pand een ruime loketzaal bijgebouwd in een eclectische stijl (een mengeling van neo-classicisme, art nouveau en zelfs art deco). Het ontwerp is van de Brugse architect Alphonse De Pauw (S.A.B. 1920/341). Deze loketzaal is volgens Dr. Valentin Vermeersch geïnspireerd op de nu verdwenen zaal van de Generale Bank te Brussel, die ontworpen was door de architecten Ghysels en Van Hansfeld. De Brugse loketzaal (gerenoveerd in 1987) is een prachtige ruimte die enigszins als wintertuin is geconcipieerd. De werkruimten situeren zich op twee niveaus. Enkel de benedenverdieping was oorspronkelijk toegankelijk voor de klanten. De centrale ruimte voor het publiek wordt van de werkruimte gescheiden door een zuilengalerij over de twee niveaus. Deze ruimte is overkoepeld door een beglaasde dakstructuur. Deze gekleurde brandramen zorgen voor een warm licht in de ruimte. Verder zijn de bovenmuren versierd met wapenschilden van de gemeenten waar de Westvlaamse Bank op dat ogenblik filialen had: Sijsele, Moerkerke, Klemskerke, Dudzele ... In aanvang had het interieur een meer gesloten karakter. De loketten waren met nagenoeg volledig houten wanden gescheiden van de middenruimte. Dit werd reeds na W.O. II gewijzigd. De renovatie van 1987 beoogde een volledige open lokettenstructuur. Een nieuwe trap en een (panoramische) lift ontsluit nu ook de bovengalerij voor het publiek. Nieuw is ook het bijna zes meter hoge kunstwerk *Elan* dat door Roger Bonduel (°1930) speciaal voor dit interieur is ontworpen. Deze inox fontein is het nieuwe boegbeeld voor de Generale Bank van Brugge: *bankieren met meer elan*.

Het is interessant nog even in het kort de historiek van de voormalige Bank van West-Vlaanderen te schetsen. In 1924 fusioneert ze met de *Banque Générale d'Ostende* en in 1933 wordt de *Banque de Courtrai* overgenomen. Reeds in 1934 wordt de bank opgenomen in de *Generale Bank van België*, die niettemin het oorspronkelijk werkgebied van de Brugse bank respecteert. In 1953 wordt de onafhankelijke Administratieve Zetel Brugge opgericht, die belast is om de specifieke financiële noden van het werkgebied kust, de Westhoek, Groot-Brugge, Damme en Houtland, te behartigen.

De Generale Bank nam ook uitbreiding qua ruimte. Aan de kant van de Spanjaardstraat zijn in 1962 nieuwe gebouwen opgetrokken waar voordien de 16de eeuwse *Casa Negra* en *Violette* stonden. In 1961 is ook Vlamingstraat 37 aangekocht en in 1978 tenslotte is de Saaihal (Open Monumentendag 1992, nr. 11) aangekocht en gerestaureerd.

In totaal zijn 62 personen tewerkgesteld in de Zetel Brugge, waaronder 18 agenten dagelijks in dit gebouw aanwezig zijn.

Vlamingstraat 78 is niet beschermd als monument, maar is kunsthistorisch belangrijk voor de Brugse architectuurgeschiedenis. Een officiële bescherming zou verantwoord zijn.

Verklarende woordenlijst

antependium (mv. antependia)

voorhangsel voor een altaartafel

balksleutel

langwerpig plat stuk hout ter ondersteuning van een balkeinde om het draagvlak onder de (moer)balk te vergroten, rustend op een (muur)stijl en een korbeel, op een (natuurstenen) console of direct opgelegd in de muur; meestal geprofileerd; soms voorzien van wapenschilden, spreuken of figuratief beeldhouwwerk

blokkeel

horizontaal houten element aan de voet van een kaponderdeel, dat de voet van een kapschoor kan verbinden met een muurplaat

bossage

bewerking waarbij blokken natuursteen aan de voorzijde ruw behakt worden om een muurvlak een fors, rustiek karakter te geven, daarom vooral veel gebruikt in de onderbouw van gevels, aan poort-, stal- en tuingebouwen, kunstmatige grotten, versterkingswerken, ook op banden en boogstenen

cassette

verdiept paneel; vulling van de vakken tussen elkaar kruisende balken van een zoldering, hetzij beschilderd, hetzij geprofileerd, hetzij met ornament besneden; ook een koepel- of tongewelf en een zware gordel- of scheiboog kunnen van cassetten voorzien zijn

cordonlijst

uitspringende, meestal geprofileerde, lijst langs een gevel om verdiepingen te markeren of als verlenging van de

dorpels, teneinde door schaduwwerking de horizontale geleding van de gevel te onderstrepen

Corinthische orde

derde van de drie klassieke bouwtranten, waarbij de kapitelen van zuilen of pilasters versierd zijn met acanthusbladmotief

dagkant

thans bijna altijd loodrecht op de muur of het kozijnvlak staande kant van een venster, poort, ingang of boog; in de romaanse en gotische architectuur meestal afgeschuind of geprofileerd; schuine kant aan een houten of stenen bouwonderdeel ter bevordering van de afwatering of het binnenkomende daglicht

diefijzer

metalen tralie- of hekwerk, in de dag van een houten raamkozijn of in de steendag van een raamopening in kelders of op de begane grond, bestaande uit vierkante, rechthoekige of ronde staven, soms getorst, zowel recht als gebogen van vorm

driepas

gotisch geometrisch motief van maaswerk : drie elkaar rakende cirkels beschreven uit de hoekpunten van een gelijkzijdige driehoek en omschreven door één grote cirkel, terwijl de segmenten tussen de raakpunten zijn weggenomen

gording

houten ligger, aangebracht in de lengterichting van een kap, waarvan twee zijden evenwijdig zijn aan het dakvlak

graatgewelf

gewelf waarvan de schelpen elkaar ontmoeten op een smalle graat

haakkapiteel

kopstuk van een zuil, pijler, pilaster, waarvan het lijf met haken is versierd

iconografie

wetenschap die zich bezighoudt met de beschrijving van beelden, tekeningen, gravures e.d.; studie van het historisch portret; beschrijving van prenten enz. die op een bepaald onderwerp betrekking hebben, bv. iconografie van de christelijke kunst, iconografie van Brugge

kariatide

vrouwenbeeld als schoorzuil of pilaster

keper

in dakconstructie : een rib die steunt en vastgenageld is op gordingen en loopt van nok tot voet

kinderbalk

elk van de dunnere en kortere evenwijdige balken, ingelaten in (of opgelegd op) de zwaardere (moer)balken van een baklaag, waarover de houten vloer is aangebracht

koordendriehoek

een driehoek waarvan de zijden cirkelsegmenten zijn

korbeel

schoor tussen een vertikaal en een horizontaal onderdeel van een houtconstructie

kruisbloem

gotische beëindiging, versiering in de vorm van een stam, ter halve hoogte uitbottend in hogels of bladeren

kruisribgewelf

gewelf dat ontstaat uit de interpenetratie van twee halve cilindervlakken waardoor boven een vierhoekige plattegrond snijdingslijnen ontstaan die elkaar in het middelpunt ontmoeten; de snijdingslijnen kunnen uit ribben bestaan waarop de kappen steunen

kruiwerk

het geheel der inrichtingen waardoor een molen verkruid, d.i. naar de wind gezet, kan worden

latei

balkvormig element van hout, steen of ijzer, dat een venster, ingang of andere opening van enige breedte overspant en het bovenliggende muurwerk draagt, tenzij er een ontlastingsboog over is geslagen

maaswerk

tracering of vlechting van metselwerk of natuursteen als decoratieve vulling; opengewerkt (in vensterkoppen, roosvensters, borstweringen, frontalen en torenspitsen) of gesloten (in nissen, muurvlakken, gewelfzwikken, boogvelden)

moerbalk

balk waarin of waarop kinderbalken zijn opgelegd

moerboog (of muraalboog)

boog die in verband en evenwijdig met een muur geslagen wordt ter ondersteuning van een last, bv. van een gewelfkap

moerbuis

hoofdbuis van een water- of gasleiding

muizetandlijst

bakstenen lijst bestaande uit een laag koppen die onder een uitkraging onder een hoek van 45° uitsteken zodat een reeks spitse tanden ontstaat; siermotief afkomstig uit de romaanse bouwkunst dat zeer populair is tijdens de 19de eeuw; nu vooral toegepast bij de voor België zo typische fermette-architectuur

neg(ge)

schuin ingesneden dagkant van een deur- of vensteropening; vaak met profilering

negblok

natuurstenen blok aangebracht ter verlevendiging van deur- en vensterneggen, typisch voor baksteenarchitectuur

noria

een werktuig bestaande uit een ketting zonder einde waaraan op gelijke afstanden emmers of bakjes bevestigd zijn tot het ophalen van water

oculus (mv. oculi)

kleine ronde opening in een (gotische) gevel, meestal als lichtbron in zolderingen

parement

stenen buitenbekleding van muren, gevels

pilaster

een weinig uitspringende muurpijler bestaande uit basement, schacht en kapiteel, die meestal een dragende functie heeft

risaliet

gevelvoorsprong : vooruitspringend deel van een gevel; midden-, zij- of hoekrisaliet

rustica

bouwtrant die gebruik maakt van on- en ruw behouwen materiaal, hetzij om de schijn van landelijkheid op te wekken, hetzij om een sprekend contrast tegenover vlakke delen te scheppen, vooral in de sokkel van gevels, poortomlijstingen, cordons

schaargebint

kapgebint bestaande uit twee schuinstaande stijlen met een balk eroverheen, ter ondersteuning van gordingen en kepers

scheiboog

boog gevat tussen zuilen of pijlers, gewoonlijk onderdeel van een arcade, die de scheiding vormt tussen het middenschip en de zijbeuken van een kerk, hal of enig ander meerbeukig gebouw

schijfloop

bij een molen : een kamwiel dat uit twee ronde schijven bestaat die door pinnen verbonden zijn

spitsboog

boog gevormd door twee elkaar snijdende bogen met gelijke straal

transept

dwarsschip van een middeleeuwse kerk; noorder en zuider kruisarmen aangebouwd aan het middenschip

travee

afstand tussen twee opeenvolgende steunpuntassen in de lengterichting van een gebouw of bouwdeel; indeling van de ruimte van een kerkgebouw die overeenkomt met één gewelfvlak; indeling van en gevelvlak volgens de ordonnantie van de gevelopeningen

viering

kruising van schip en dwarsbeuk van een kruiskerk; vierkante ruimte waar het koor en het langschip elkaar kruisen; verhoudingsstelsel verkregen door een reeks vierkanten telkens in te schrijven in een groter vierkant door de middens van de zijden van dit grotere vierkant te verbinden

vieringtoren

toren op de kruising of viering van een kerk gebouwd; ook kruisingtoren genoemd

voluut

spiraalvormige versiering van Ionische en Corinthische kapitelen; in eenvoudiger vorm als krul in vleugel- en aanzetstukken van topgevels en deur- en vensteromlijstingen

waterlijst

lijst met een hellend bovenvlak en een holle onderkant om het regenwater vrij van een muur te laten neerdruipen

Voor verdere lectuur

B. BEERNAERT, e.a., *De Brugse gevelgids*, Brugge, 1982

P. BAUTERS, *Kracht van wind en water. Molens in Vlaanderen*, Leuven, 1989

F. BRAUDEL, *Beschaving. Economie en Kapitalisme (15de -18de eeuw). Het spel van de Handel* (dl. II), Amsterdam, 1989

N. DUMON en N. BLONTROCK, *In de Vieux Bruges*, Brugge, z.d. [1993]

J. HALL, *Hall's Iconografisch woordenboek*, Leiden, 1993

G. MARÉCHAL, *De sociale en politieke gebondenheid van het Brugse hospitaalwezen in de middeleeuwen*, Kortrijk, 1978 (Standen en Landen, 73)

P. ROUSSEAU, *Histoire des transports*, Parijs, 1961

J. STRUYE en K. VAN DEUREN, *De reizigers worden verzocht van in te stappen*, Tielt, 1980

E. VANDEVYVERE, *Watervoorziening te Brugge van de 13de tot de 20ste eeuw*, Brugge, 1983

J.A. VAN HOUTTE, *De geschiedenis van Brugge*, Tielt-Bussem, 1982

V. VERMEERSCH, *Brugges Kunstbezit*, dl. 2, Brugge, 1973

F. WAEYAERT, *Sporend door Noordwest-Vlaanderen*, Brugge, 1988

F. WELVAERT, *Het toerisme te Brugge 1890-1914*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, RUG, 1981-1982

Belangrijke wenken

1. Open monumenten en begeleide bezoeken

De **open monumenten** worden met de Europese **monumentenvlag** bevestigd en zijn aldus herkenbaar. Op het stadsplannetje in deze wandelgids zijn de **open monumenten genummerd** in de volgorde van de beschrijving in de tekst.

In de meeste opengestelde monumenten zorgen **gespecialiseerde gidsen**, waarbij ook medewerkers van het stadsarchief, voor begeleiding en bijkomende informatie.

2. Centraal informatiepunt

Alle informatie over de Open Monumentendag in Brugge kan verkregen worden :

- **vóór 11 september** : op de Dienst voor Monumentenzorg en Stadsvernieuwing, Oostmeers 17, 8000 Brugge (tel. : 050/44 85 82)
- **op 11 september** :
 - in de Dienst voor Toerisme Burg van 10u00 tot 18u00
 - op de speciale infostand tel : 050/44 86 13
- in verschillende opengestelde monumenten zullen medewerkers aan de Open Monumentendag brochures te koop aanbieden en bijkomende informatie verstrekken

3. Busvervoer met de Monumentenbus

De Lijn legt een speciale **monumentenbus** in, zodat de verplaatsing tussen de verschillende monumenten met het openbaar vervoer mogelijk is. Een ticket kost 50 BF

en kan de hele dag worden gebruikt. De bus vertrekt op het uur aan het station. De laatste bus vertrekt om 18u. Het uurrooster is beschikbaar op de bus.

Deze monumentenbus biedt eveneens de mogelijkheid de monumenten op Brugs grondgebied opengesteld door van het Provinciebestuur van West-Vlaanderen te bezoeken :

- De Sint-Salvatorskathedraal (en uitzonderlijk de Sint-Jacobskapel)
- Het Provinciaal Hof op de Markt
- De Schouw van het Brugse Vrije op de Burg
- Het Bisschoppelijk Seminarie aan de Potterierei
- Het Kasteel van Tillegem te Sint-Michiels

4. Jongerenproject - Open Monumentendag

Sinds 1992 zijn Brugse jongeren actief betrokken bij het gebeuren rond de Open Monumentendag. Op 6 Januari 1994 werd een V.Z.W. opgericht met adres op de Dienst voor Monumentenzorg Oostmeers 17 8000 Brugge. Uitstappen, lezingen, bezoeken,... maken de jongeren die in Brugge wonen of in Brugge schoollopen wegwijs in de wereld van de cultuur en de monumenten. In 1993 waren de jongeren manifest aanwezig op de Burg waar ze op een originele manier een 17de eeuws heksenproces reconstrueerden. Ook op 11 september 1994 zullen ze aanwezig zijn.

Deze wandelgids werd samengesteld door Brigitte Beernaert van de Dienst voor Monumentenzorg en Stadsvernieuwing van de Stad Brugge. Met dank aan Carry Corné van het Jongerenproject voor het taalkundig advies.

v.u. F. Devriese, Stadssecretaris.

Prijs : 50 fr