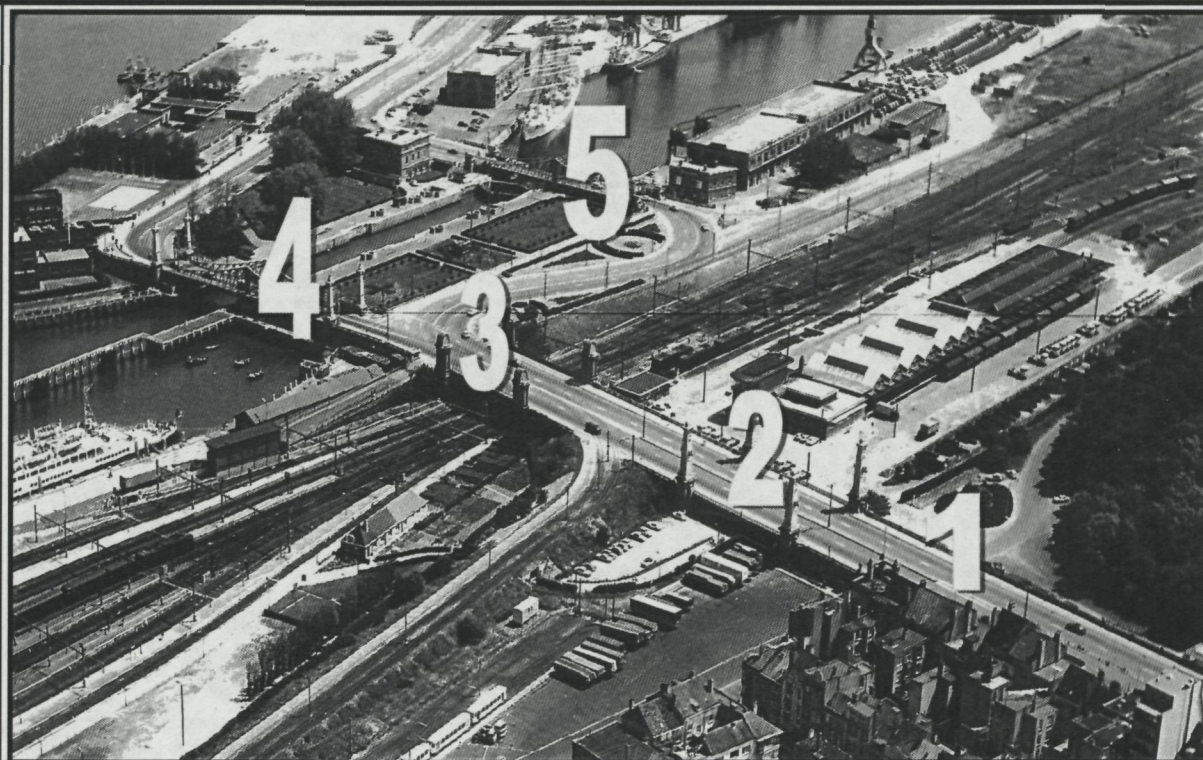


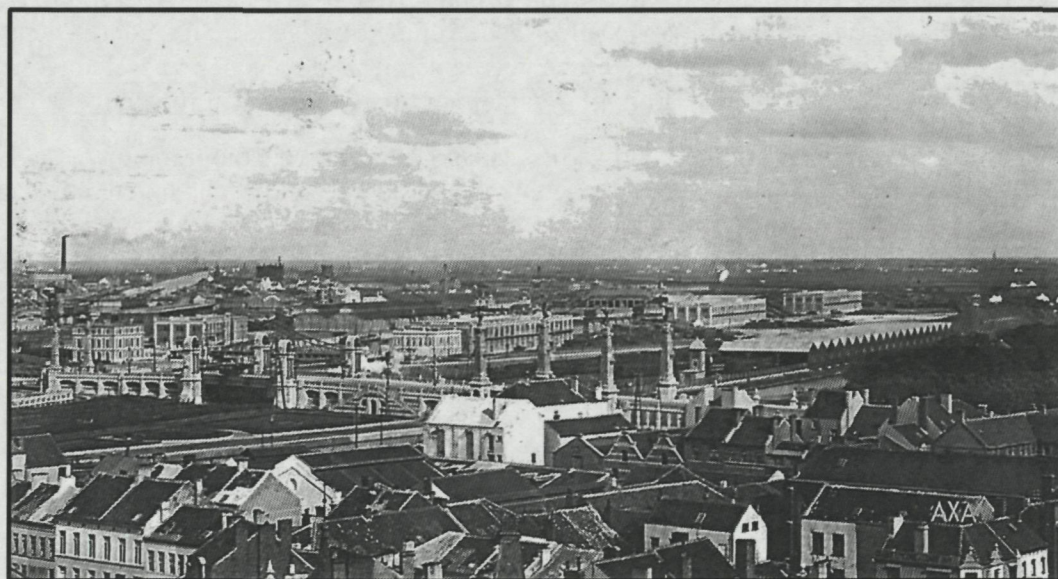
HET GRAAF DE SMET DE NAEYERBRUGGENCOMPLEX EN DE ECHTE 'TETTENBRUG'

Dirk Beirens

(overname toegestaan mits duidelijke bronvermelding)



De Graaf de Smet de Naeyerbruggen liggen er sedert de aanleg van de graatparkeerplaats, de afsluiting van de 'Demeybruggen' voor het autoverkeer (2002), het opgeschorte (?) ferryverkeer, het beperkte sluisverkeer naar vlot- en houtdok wat zielloos bij. Wel kunnen we nog richting spuiikom openbaar vervoerd worden of kunnen we ons fietswiegend laten afglijden naar de drukke kustbaan. **Brug, bruggen, bruggencomplex? That's the question.** Hoewel er argumenten zijn om slechts de eerste drie bruggen tot het DSDN-complex te rekenen, blijf ik bij een **complex van vijf bruggen** in het verlengde van de Graaf de Smet de Naeyerlaan, dat Oostende verbond en verbindt met de maritieme installaties, Brugge en de oostkust.



Dat van die “Tettenbrug” werd in 2001 nog artistiek-actueel ingevuld tijdens het evenement ‘Kama Sutra’ (30.03>30.04), een onderdeel van de cultureel-toeristische programmatie ‘Lentekriebels in Oostende’, gelanceerd door Toerisme Oostende. Marc Bogaerts werkte toen samen met Toon Van Ishoven om enkele befaamde monumenten en bekende zeezichten met pikante figuren te versieren. Zo kreeg de Graaf de Smet de Naeyerbrug (die over de gedempte vaart) vier geplastificeerd uitzierende vrouwenborsten. Op de zwartwit foto ontwaart je er alvast twee, ... gecontesteerde. En er doen al lang geruchten de ronde dat als de stedelijke overheid de juiste afmetingen en info van de weggehaalde vrouwenbeelden terugvindt, ze wel eens zouden kunnen verrijzen op hun sokkels.



Op 31 maart 1898 riep Koning Leopold II in Oostende de ‘Bijzondere Dienst der Kust’ in het leven onder de benaming ‘**Ministère de l’Agriculture et des Travaux Publics – Ponts et Chaussées – Service Spécial de la Côte**’. Voordien was in Oostende al een dienst gevestigd die de openbare werken aan de kust onder haar bevoegdheid had. **Ir. Pierre Demey**, hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen, was sinds 1886 hoofd van deze dienst. In zijn functie werd ir. Demey stilaan de vertrouwenspersoon van Koning Leopold II voor kust- en havenwerken. Kort na Demey’s overlijden in februari 1898, installeerde de koning officieel de Bijzondere Dienst der Kust. Onder opvolger ingenieur Van Gansberghe voerde de dienst de plannen voor de nieuwe havens van Oostende en Zeebrugge uit. (Bron: <http://afdelingkust.be/over-ons/mijlpalen>)

Inzake het bruggencomplex is architect-ontwerper **Alban Chambon** (zie biografie op het einde) terecht DE geciteerde naam, maar meestal vergeten worden de overheidsambtenaren, i.c. de ingenieurs. Volgens de nog bestaande bronzen (?) inhuldigingsplaten van 1905 werkten zij onder – een hele mondvol – het ministerie van Financiën (tiens ... en Landbouw?) en Openbare Werken, Afdeling Bruggen & Wegen – Speciale dienst van de kust. De heer P.J. Troost was directeur-generaal van de Dienst van de Kust; L. Van Gansberghe was de leidinggevende ingenieur-directeur; P. Van der Schueren was hoofdingenieur en de heer Cadola, conducteur of werfleider.

De bruggen waren onderdeel van de herinrichting van de Oostendse haven **tussen 1894 en 1914**. Staat & stad ondertekenden daartoe een conventie of verdrag op 10 oktober 1894. Erwin Mahieu vertelt bondig het verhaal van de herinrichting van de Oostendse haven in zijn bijdrage in het boek ‘Oostende in de belle époque – 1905, het wonderjaar van Leopold II’, 2005, pp.129-133.

Naast het optrekken van heel wat Oostendse bouwwerken en de aanleg van parken en lanen, werden de havenwerken zwaar gestuurd door Leopold II en zijn entourage. Dat moest het nageslacht blijven onthouden via zijn monogram, de L in spiegelbeeld, op de zuilen (zie pijl) over de gedempte afleidingsvaart, de Koninklijke Stallingen (= het sportcentrum) en de Venetiaanse Gaanderijen in Oostende. Alle plannen in gehele land wilde Leopold II gerealiseerd zien tegen 1905 om 75 jaar België te kunnen vieren.

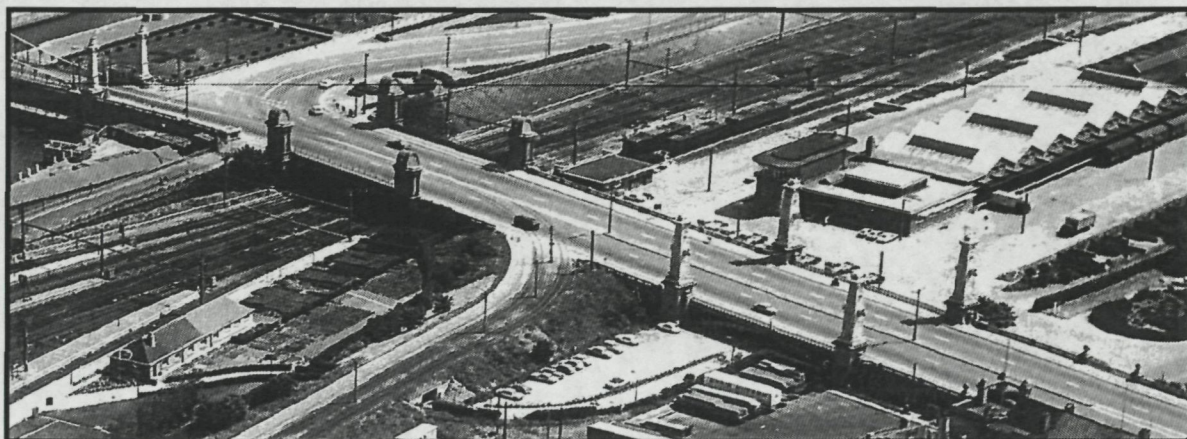


Daarbij moest hij maar één man overtuigen: **Paul de Smet de Naeyer** (1843-1913) die achtereenvolgens minister van Financiën (1894-1896 & 1896-1899), van **Financiën en Openbare Werken** (1899-1907) was, maar ook **eerste minister** van 1896 tot 1907. In 1900 werd de trouwe katholieke politicus voor zijn verdiensten tot graaf verheven. Bruggen, lanen, en een plein werden naar hem genoemd in Antwerpen (nu Noorderlaan), Blankenberge, Wenduine, Gent, Jette, Kortrijk, Middelkerke, Namen en Oostende. Ook de alleereerste voorganger van het opleidingsschip 'Mercator' kreeg zijn naam. In Wenduine werd het eerste hommagebeeld van Graaf de Smet de Naeyer door De Kesel opgericht in 1911 maar in 1916 werd het door de Duitsers ontmanteld en hersmolten voor de oorlogsindustrie. In 1930 ontwierp Hippolyte Le Roy een nieuw beeld op basis van het oude. Het beeld stond eerst meer westwaarts met de rug naar de zee opgesteld. Bij de aanleg van een ondergrondse parking in 1984 verhuisde het beeld naar de huidige plaats nu met de blik gericht naar de zee. Bron Wenduine: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/214216>

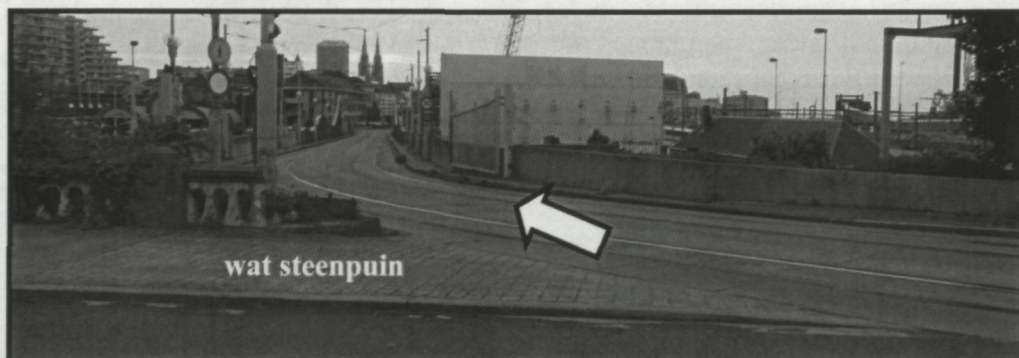
Ik concentreer me op het heel speciale bruggencomplex dat op **22 september 1981 beschermd monument werd**. Het complex komt voor op de lijst van het recente 'Besluit van de administrateur-generaal (mevrouw Sonja Vanblaere) houdende vaststelling van de inventaris van het bouwkundig erfgoed, d.d. 28 november 2014':

ID = R 56829 Graaf de Smet de Naeyerbruggen en **draaibrug** over de Demeysluis, Graaf de Smet de Naeyerlaan zonder nummer (Lambertcoördinaten = 49428.374 213794.306)

De zuidelijke Demeybrug is een heel nieuwe versie van na WOII en daarom niet beschermd!!

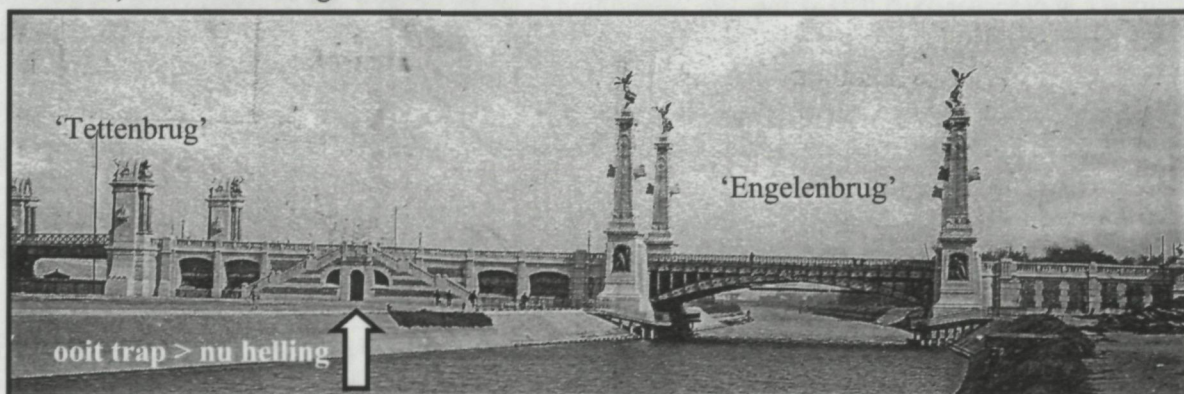


Als je van de kazerne naar de haven loopt, is de eerste brug die je ontmoet een bescheiden viaduct over een verkeersweg, vervolgens zie je na het ondersteuningsstuk aan de bootmotieven op de zuilen dat je via brug twee – de ‘Engelenbrug’ - over het gedempte afleidingskanaal wandelt. Dan volgt een lange ondersteuningsmuur waarvan nogal slordig een deel van de borstwering weggenomen werd om de Goedewindhelling, die beneden aan de Brandariskaai met het tramstation start, te laten aansluiten op de Graaf de Smet de Naeyerlaan.

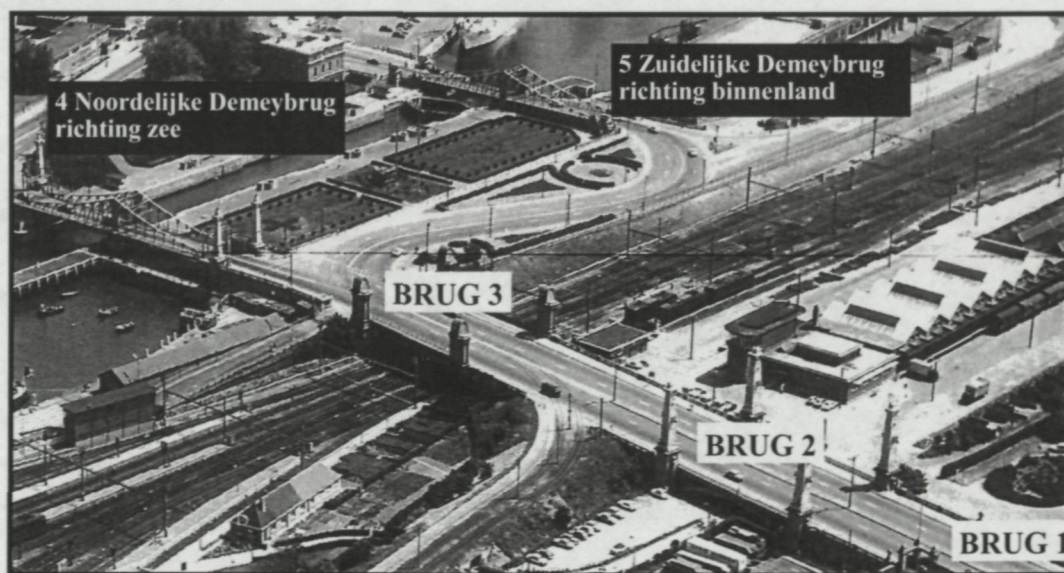


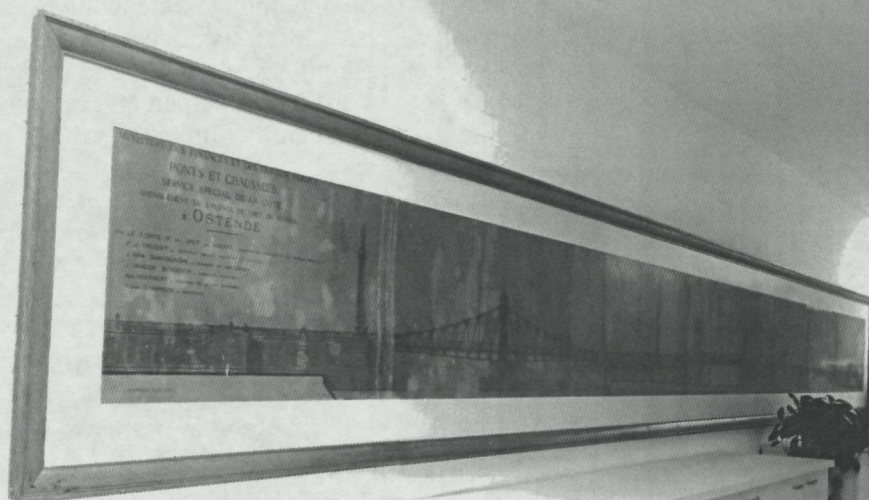
De helling voor trams en bussen werd aangelegd in 1946 en kreeg zijn naam in 1971.

Van 1990 tot 1992 werd ze heraangelegd. Op die plaats stond oorspronkelijk een stenen trap (zie hieronder) die naar de brug leidde.



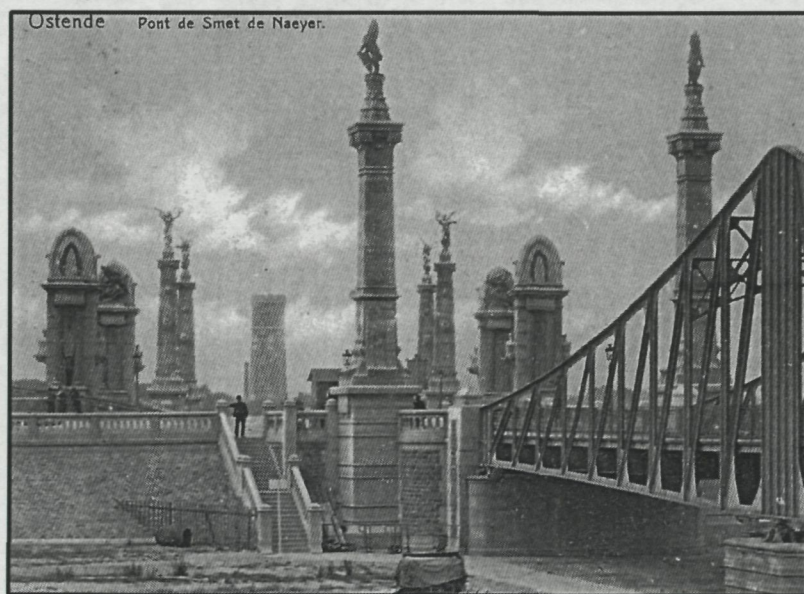
Volgende is de spoorwegbrug, de ECHTE 'Tettenbrug', waar nog steeds treinen onderdoor denderen. De eerste drie bruggen hebben een breedte van ongeveer 25m en werden geconstrueerd **tussen 1903 en 1905**. Ten slotte zie je de draaibruggen, bruggen vier (hersteld na WOII) en vijf (volledig nieuw na WOII), oorspronkelijk uit **1902-1903**, ook Leeuwenbruggen of Demeybruggen genoemd, aan weerszijden van de Demeysluis.





Op de 8,5 meter lange ontwerptekening van de Graaf de Smet de Naeyerlaan die de Brugse Administratie Wegen en Verkeer in 2004 aan Oostende schonk, staan vier van de vijf bruggen afgebeeld. De enorme tekening dateert volgens het persbericht van 1904 (maar ik denk dat die veel vroeger tot stand kwam) en was bedoeld als ‘artistieke impressie’ (= ‘architectural rendering’) om te tonen hoe het bruggencomplex eruit zou zien. Om het beter te bewaren is het plan op een houten paneel gekleefd en gevernist. Het nog niet gerestaureerde paneel werd opgehangen (zie foto) in een gang van de Oostendse Stedelijke werkhuizen. Merkwaardig is wel dat op het plan ‘1900 & 1904’ als realisatiejaren vermeld staan, terwijl je op de nog bestaande brugplaat ‘1903-1905’ kunt lezen.

In ‘La Saison d’Ostende’ van **2 juli 1903** lezen we een fragment uit ‘La Chronique des Travaux Publics’ (bron die ik nog niet kon raadplegen): de werken voor de aanleg van de Graaf de Smet de Naeyerlaan die de oude stad met de nieuwe haven verbindt, zullen volgende week beginnen.



Aanvankelijk was het laanproject erg bescheiden, maar “de hautes influences – même une très haute influence, ... (= Leopold II) – se sont manifestées en na vele aarzelingen en twijfels werd een grandioos plan opgesteld met een kostprijs van 3,25 à 4 miljoen francs.

De overheid sloot met de aannemers een akkoord om alles (laan en de drie eerste bruggen) klaar te krijgen in één werkjaar, wat onmogelijk bleek.



De eerste brug, een viaductbrug, is een kleine **BALKBRUG** op I-profielen die de (huidige) Slachthuiskaai van de rotonde op het einde van de Konterdamkaai naar het station toe, overspant.

De pijlers zijn bekroond met vazen, versierd met schelpen en zeemonsters. Er is ook een monumentale trap voor voetgangers.

De decoratieve gietijzeren leuningselementen zijn typisch voor Chambon: gedetailleerd uitgewerkt, schelpen, overkrullende spiralen,

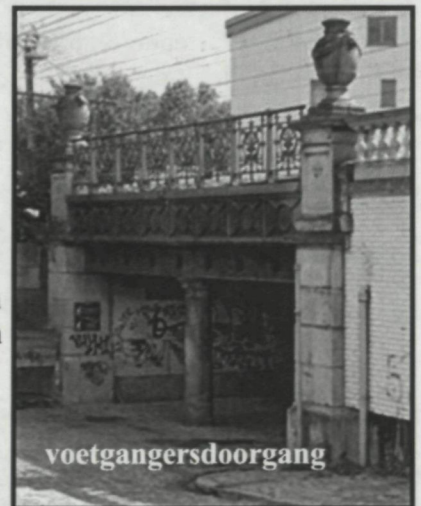


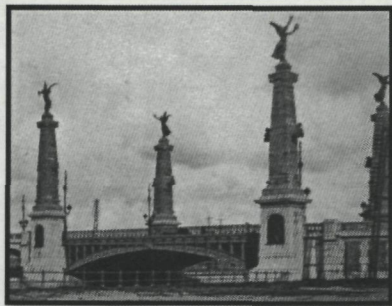
Foto links kant park - Foto rechts kant centrum, met trap: uitleg over het bruggencomplex tijdens kroefwandeling 2 'Van Park tot Kaai', activiteit 'Lange Nelle' op vrijdag 12 juni 1998.

Een gelijkaardige brug van Chambon is de nog steeds bestaande voetgangersdoorgang onder de spoorweg in de nabijheid van de Koninklijke kerk van Laken, gebouwd tussen 1911 en 1913. De doorgang verbindt de Koninginnelaan met de Hubert Stiermetstraat. Het verschil met Oostende is dat de tunnel, beschermd sedert 2007, geschaagd wordt door zeven zuilen in graniet. Overeenkomsten met Oostende zijn de in blauwe steen gebeeldhouwde vazen en leuning met gietijzeren versieringen.

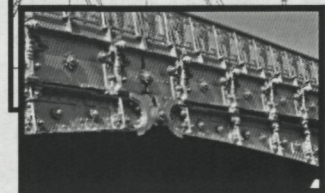


Chambon is ook de auteur van de nog bestaande koloniale brug uit 1906 aan de Sobieskilaan in Laken. Opvallend zijn de fijne steunkolommen en zichtbare balken. Op de steunberen staat de dubbele L en oorspronkelijk stonden er Congosterren op de roze marmeren sierzuilen. Ze werden na de onafhankelijkheid van Congo verwijderd.





De **tweede** is een grote vaste **BOOGBRUG**, type Alexanderbrug (Parijs), in ronde boog van fraai gedecoreerd gietijzer met klinknagels over het nu verdwenen afleidingskanaal. Die **afleidingsvaart** verbond vanaf 1821 het kanaal Brugge-Oostende met het eerste handelsdok voor het station en werd gedempt in 1936 (zie tekening F. Gevaert hiernaast). De straatnaam Konterdamkaai verwijst ernaartoe.



De vier hoge natuurstenen brugpijlers met beeldhouwde versieringen van scheepsboegen, golven en schelpen werden bekroond met bronzen (deftig geklede – zie foto H. Permeke) **renommées** of 'engelenbeelden als **symbool van de roem**' van de hand van Julien Dillens (1849– dec.1904). Ze

meten met sokkel 3,3m. Eigenlijk zijn het geen 'engelen' (= geslachtsloos) in religieuze zin, maar allegorieën van de roem, gesymboliseerd door gevleugelde vrouwenfiguren met attributen, zoals de lauwerkrans (=eeuwig leven, roem, overwinning), de bazuin (= de loftrompet) en een palmtak (= overwinning) Een vrouw met bazuin en krans vind je vaak op bv. fanfarediploma's.

(een **allegorie** is een symbolische voorstelling van een abstract begrip, bijvoorbeeld van de dood)



Op onze 'Engelenbrug' stonden 2 vrouwenbeelden met bazuin en lauwerkrans richting centrum en 2 vrouwenbeelden met lauwerkrans en (vermoedelijk) palmtak richting binnenland.

N. Hostyn herinnert hierbij aan de de architectuur van het grote paviljoen op de Wereldtentoonstelling in Antwerpen in 1894: scheepsboegen die uit het muurvlak schijnen te komen. Ook aan de hoofdingang van de voormalige Oostendse schouwburg (1906-1965) in de Van Iseghemlaan stonden twee (deftig geklede) renommées op meer bescheiden zuilen. Ze droegen een lauwerkrans in de ene hand en ... misschien een veer (= taal & letterkunde) in de andere (niet te onderscheiden).



Beeldje 40cm H genoemd (deftig geklede) 'La Renommée' van Louis Ernest Barrias, 1889.



De brug van Fragnée in Luik werd gebouwd voor de wereldtentoonstelling van **1905**. Er zijn bronzen kandelaberpylonen en gietijzeren pilasters; de reling is van smeedijzer. Net zoals op de DSDN-brug over de gedempte afleidingsvaart staan aan elke toegang twee monumentale zuilen met daarop een **renommée** in verguld brons. Twee Poseidons en twee allegorieën van de Maas, ook in brons, sieren de voet van de zuilen. Het monument werd gerestaureerd tussen 1993 en 2001 en geklasseerd in 1994. (<http://www.belgie-toerisme.nl/accueil/nl/index.html>)



Beneden aan de vaartbrug werden twee 3m hoge bronzen bas-reliëfs van K. De Kesel aangebracht, eveneens met de scheepvaart als thema, de **scheepstimmerman** en de **stuurman**. De twee jaren, elk onder één figuur, 1903 en 1905, nu onder de lege nissen wegens uitgebroken in WOI, verwijzen respectievelijk naar de eerstesteenlegging en de afwerking van de brug. Karel De Kesel woonde van ca. 1900 tot 1909 in Oostende. Hij hielp mee bij het ontwerpen van de decoratie van een aantal gebouwen in Oostende.



De **gipsmodellen op ware grootte** van onder andere de siervaas (brug 1), de stappende heraldische leeuw (brug 4), de renommée (brug 2), de reliëfs van de scheepstimmerman en de roerganger (brug 2) stonden in het Museum Liebaert, het eerste heemmuseum (tot 1914). Dat was een loods in het Maria-Hendrikapark, genoemd naar de toenmalige schepen van Cultuur. Dankzij scherpe foto's van Hendrik Permeke, vader van Constant, kunnen we wat van de collectie zien.



N. Hostyn, 100 jaar Museum voor Schone Kunsten in Oostende (1893-1993), foto's Museum Liebaert dr. H. Permeke, pp.35-36



De 'echte Tettenbrug'

De **derde**, een 28m lange, stalen, vaste **KRUKBRUG** (pont à bequilles), overspant de spoorweg. Een krukbrug is een tussenoplossing tussen de balk- en de boogbrug. Je ziet duidelijk de steunen of krukken op de foto hieronder.



De opdracht van Chambon om 8 allegorische bronzen haut-reliëfs voor de pylonen van de spoorwegbrug te vervaardigen werd aan Julien Dillens (1849–dec.1904) en Karel De Kesel (1849–1922) toevertrouwd. Dillens werkte de thema's 'Wind/Lucht' en 'Elektriciteit' uit en koos voor vrouwelijke allegorieën. De Kesel koos voor mannelijke exemplaren om 'Zee/Water' en 'Stoom' uit te beelden. Hij presenteerde enerzijds de heersende zeegod Neptunus/Poseidon met drietand, omringd door zeepaardjes en nautische attributen en anderzijds een 'aardse' mecanicien die een raderboot bestuurt, stoomtoepassing op vaartuigen. MAAR zijn beelden bleken te groot te zijn voor het voorziene plaatsingskader en hij moest opnieuw beginnen, niettegenstaande de hoge kostprijs van de kunstwerken.

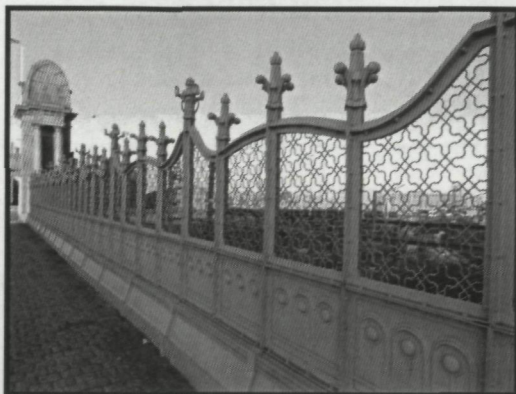
De Kesel koos dan net als zijn collega Dillens voor een vrouwelijke uitvoering. Poseidon werd vervangen door zijn vrouw Amphitrite. De zeegodin wordt door dolfijnen boven de golven gedragen en houdt in haar rechterhand de hoorn des overvloeds waarvan zij de weldaden uitstrooit over de aarde die ze in haar linkerhand klemt.

Ook de mecanicien wordt een vrouw; ze zit vooraan in een schuit terwijl ze in de rechterhand een hefboom vasthoudt van een stoommachine waarvan ook de ketel te zien is.

Dillens was nog voor zijn dood in 1904 klaar met de beelden die in Berlijn gegoten werden en al in 1905 geplaatst werden. Door hogervermelde reden kende De Kesel veel vertraging en konden zijn beelden ten vroegste in 1907 op hun sokkels gehesen worden.

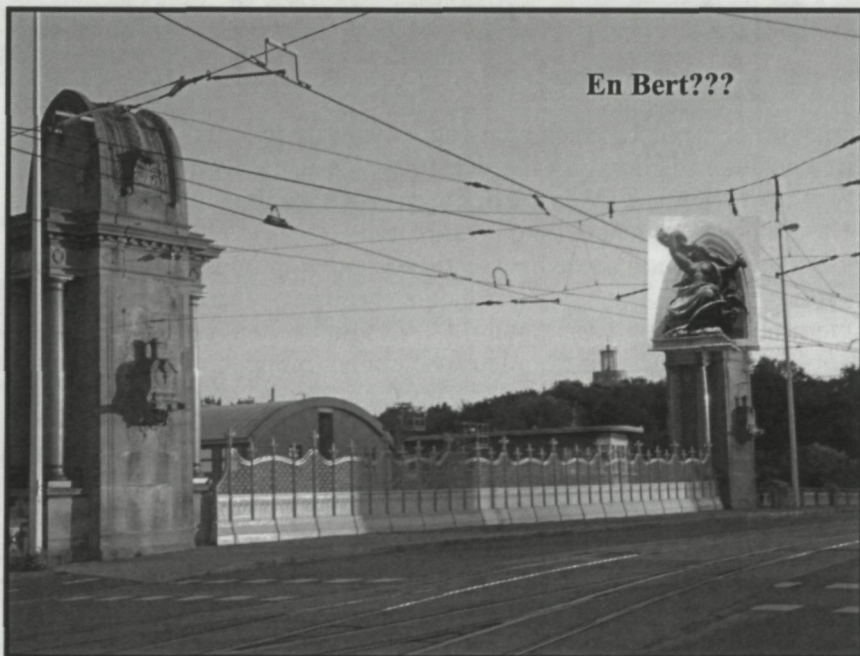
Alle allegorieën werden als halfnaakte vrouwen voorgesteld (... nu jusqu'à la ceinture ...). Van elk thema waren er twee exemplaren, per zuil, twee beelden. Vier allegorieën waren naar de binnenkant van de brug gericht, de andere vier naar de buitenkant. De pijlers zijn versierd met gebeeldhouwde treinlocomotieven die uit de pilaren stomen. Zou al die stoom een rookgordijn opgetrokken hebben voor die toen toch pikante beelden, hihi?





Eind 1906 was de spoorwegbrug nog steeds afgeboord met een voorlopige houten balustrade, terwijl de kanaalbrug en de viaductbrug al lang voorzien waren van een gietijzeren balustrade. De brugversieringen hier zijn van verguld en gebronsd gietijzer. In diezelfde tijd waren nog maar twee van de vier zuilen versierd met allegorische beelden, die van Dillens (+1904), die in Brussel werkte. De Kesel werkte in een speciaal gebouwde atelier in het MH-park. Hiernaast zie je de afgewerkte en ondertussen gerestaureerde en geschilderde afsluiting met neogotische inslag tussen de zuilen.

Vanaf juli 1907 plaatste men palen met bronzen versieringen om de rijdraden van de tram te dragen; ze dienden ook voor de elektrische verlichting. De brugpijlers dragen nog steeds de rijdraden.



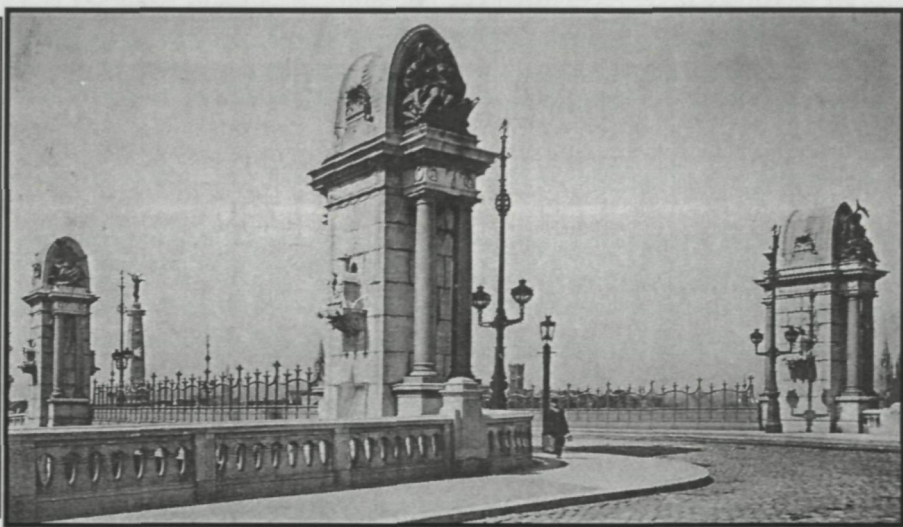
'De Graaf de Smet de Naeyerbrug is een beschermd monument. Het zou mooi zijn om dat stukje onvervalste Oostendse overlevering in zijn oude glorie te herstellen in het vooruitzicht van de herdenkingen. Mijn voorstel, waarvoor ik trouwens een concept heb uitgewerkt, is om **waarheidsgetrouwe replica's van de beelden te plaatsen**. Dat hoeft echt niet in dure materialen te zijn', aldus nog **Bert Gunst**.

(D. Van Loo in Het Nieuwsblad 6 maart 2012)

De T-brug in volle glorie met alle geplaatste halfnaakte bronzen allegorische beelden:

De Wind,
De Elektriciteit,
De Zee
&
De Stoom

Spoorwegbrug
Omstreeks 1908-1910

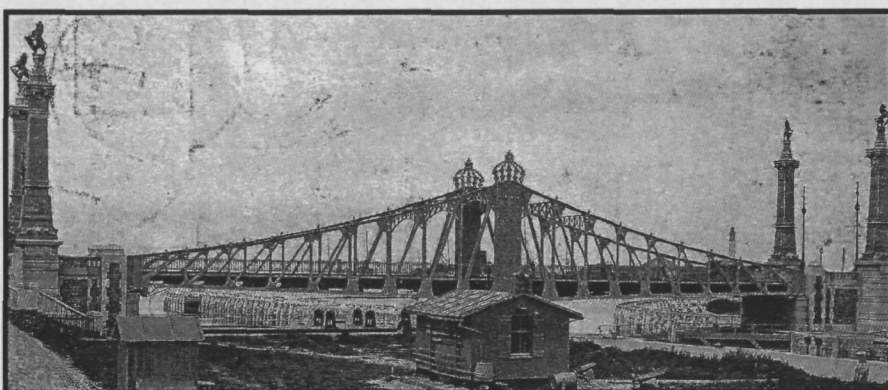


Aanvullende bruggen, brug vier en vijf



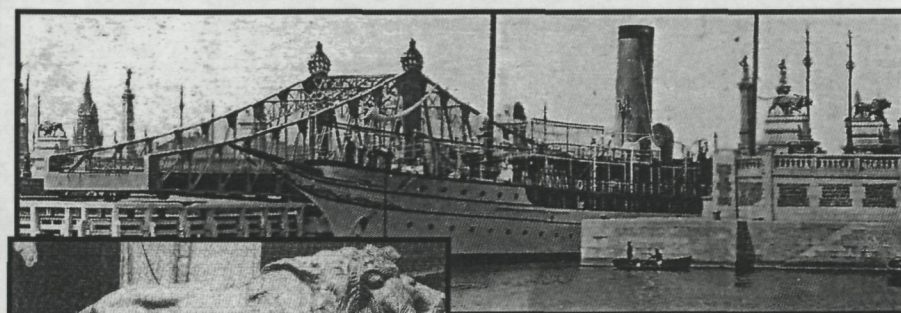
Over de 120m lange en 18m brede 'Zeesluis Demey' leverde Ferdinand Gevaert een gedetailleerde bijdrage in de 1994-OMD-stadsbrochure 'Transport', pp. 51-58. Koning Leopold II legde de **eerste steen** van de zeesluis op 19 juni 1898 en die steen ligt nog altijd in de ramp kant Hazegras tussen de twee Demeybruggen. In de loop van 1903 werden de sluisdeuren aangebracht. Eind 1904 werd voor het eerst zeewater toegelaten in de nieuwe sluiskom; de hele infrastructuur werd getest. SS Dawdon was op 16 juni 1905 het eerste zeeschip dat de sluis passeerde.

De **BALKBRUGGEN** van de Demeysluis zijn van het type 'Cantilever', maar ik kan niet uitmaken of het een vakwerkbrug (drieh. el.) of vierendeelbrug (vierh. el.) is. De eenvoudigste vorm van de 'cantileverbrug' wordt gevormd door twee uitkragende liggers aan elke oever en waarbij de armen elkaar in het midden, boven het water, ontmoeten, zoals bij deze bruggen.

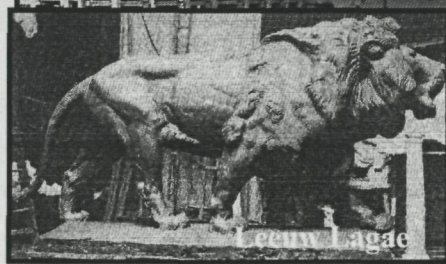


De decoratie van de bruggen, bestaande uit smeedijzeren lantarens

en grote koninklijke kronen op de hoogste brugpunten, werd aangebracht vanaf september 1906. De vier 20m hoge pijlers van **de noordelijke** Demeybrug werden gemaakt van harde Peuronsteen (witte steen met gele toets uit Chauvigny op 23km van Poitiers). Op elke pijler stond een heraldische (met schild) bronzen leeuwenfiguur, 2,5m hoog en rechtstaande op zijn achterste poten. Het leeuwenontwerp was van Dillens, de uitvoering gebeurde door De Kesel.

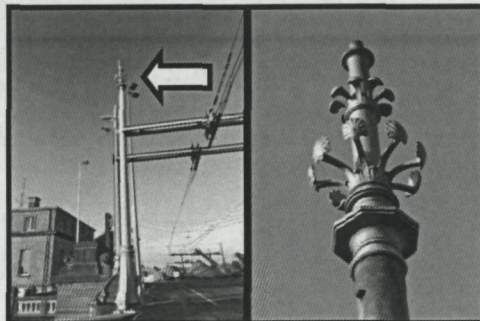


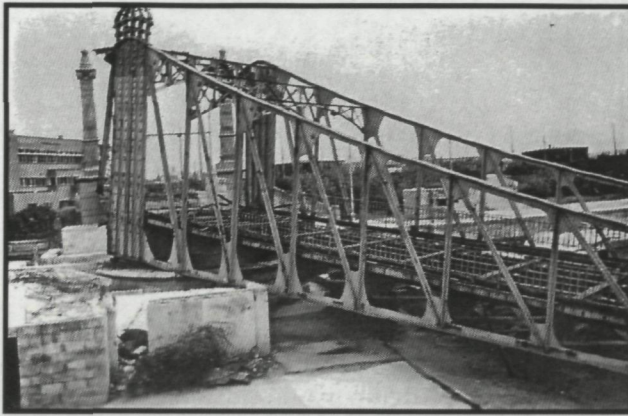
Tegen de **zuidelijke brug** stonden vier leeuwen op vier poten op een lage sokkel. De auteur van deze leeuwen is de Roeselarenaar **Jules Lagae**. Bekend van hem zijn ook het vierspan op de tri-



omfboog van het Jubelpark in Brussel en de vrouwenbeelden van het postgebouw Oost-

ende (1906-1944), waarvan er nu vier opgesteld staan in de Koninginnelaan, kant park. De Demeybruggen worden om de evidente reden de **Leeuwenbruggen** genoemd. Ook deze leeuwenbronzen werden weggenomen door de Duitse bezetter tijdens WOII (behalve 2 buiten de brug?)

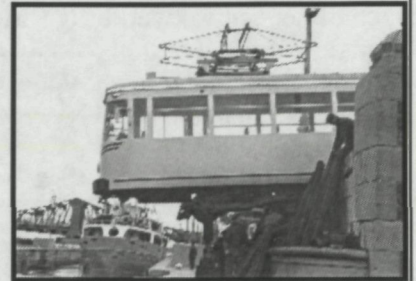




Net voor de Canadezen Oostende bevrijdden in september 1944 vernielden de Duitsers onder meer de Demeysbruggen. De noordelijke (zie foto 1944 - fotograaf onbekend?) over het bovenhoofd van de Demeysluis kon nog hersteld worden en werd op 25 juni 1946 voor tram- en wegverkeer vrijgegeven. De zuidelijke over het benedenhoofd moest volledig vervangen worden en kon pas functioneren op 14 augustus 1951. Deze stalen draaibrug van 60m lang en 8,50m breed is van hetzelfde type als de noordelijke brug.

Omdat ze volledig nieuw is, werd ze ook niet beschermd. Ze werd nog eens volledig vernieuwd in 1995. Tussen 2004 en 2009 werden de acht houten deuren van de sluis vervangen door zware stalen puntdeuren en ze werden anderhalve meter verhoogd omdat ze deel uitmaken van de stormkering. Een nieuw hydraulisch aandrijvingsysteem verving het oude systeem. (<http://www.maritiemetoegang.be/> totaalrenovatie-demeysluis-oostende)

Bruggen verbinden maar als de verbinding tijdelijk onderbroken wordt, kan je pech hebben. **Onfortuinlijke tram** aan een Demeysluisbrug. (Foto Beeldbank Oostende via schenking Diane Coene - S2013/)



Wat is de toekomst van het bruggencomplex??

Bij de heraanleg van de publieke ruimte van de Brandariskaai -Slachthuiskaai spelen de eerste twee GSDN-bruggen een prominente rol. Zij vormen de link tussen het Maria Hendrikapark en het Mercatordok. Om deze link te versterken worden groenelementen en waterrelementen in het ontwerp van deze immense publieke ruimte geïntegreerd. Ontwerpmatig moet nog een en ander verfijnd worden en zal er rekening gehouden worden met een aantal klimatologische elementen zoals windklimaat, zon en schaduw, etc. Zeker bij het werken met waterpartijen zal er over gewaakt worden dat deze niet degraderen door algen, vuilophoping etc. In deze context zullen nog een aantal ontwerp oefeningen gebeuren die een verdere detaillering zijn van de basisideeën die in het **masterplan van 2009** aanwezig waren. Eens het parkeergebouw van het stationsproject operationeel is, kan het parkeren op de GSDN-bruggen sterk gereduceerd worden en biedt dit mogelijkheden om dit brugdek te vergroenen als link met de GSDN-laan. Doel is dit deel van het bruggencomplex te heroriënteren van een parking naar een aangename verblijfsplek als schakel tussen het Maria Hendrikapark en het stationsproject van waaruit een doorzicht naar de stad aanwezig is. (antwoord van schepen Jean Vandecasteele, o.a. bevoegd voor Openbare Werken, projecten AGSO Openbaar Domein, ...)

BRONNEN (behalve die in de tekst vermeld)

- R. Van Craeynest, **De tram maakte de kust, geschiedenis van de kusttram 1885-1985, 1985.**
- **Bruggen**, door verschillende auteurs, in Openbaar Kunstbezit in Vlaanderen, jg. 33, december 1995, nr. 4.
- **Brussel, in de voetsporen van de bouwkundig ingenieurs**, diverse auteurs o.l.v. D. Attas & M. Provost, 2011.
- Daniel Deschacht, **Straatnamen van Oostende van A tot Z**, 1998.
- John Goddeeris, **Jules Lagae, een biografie**, 1998.
- Norbert Hostyn, **100 jaar Museum voor Schone Kunsten in Oostende**, 1993
- de bladen **Le Carillon**, **La Saison d'Ostende** en **L'Echo d'Ostende** (1900—1910)
- erfgoed: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/56829>

Aanvulling: Alban Chambon (Varzy, 13 juni 1847 - Brussel, februari 1928) was een Frans-Belgische architect die vooral bekend is door zijn eclectische, exuberante, sprookjesachtige interieurs. Hij was een autodidact die onder meer gewerkt heeft in Parijs, Brussel, Amsterdam, Antwerpen, Londen, Wenen, Boedapest, Oostende en Spa.

Hij begon als leerjongen en toonde zich in verschillende ateliers bekwaam om alle soorten werk te doen (stukadoor, ornamentist, plafondwerker, ciseleerder, beeldhouwer, tapijtwerker, meubelmaker...). Hij behaalde in 1864 het diploma van beeldhouwer aan de *Ecole des Beaux-Arts* van Parijs. Daarvan zou men steeds de sporen kunnen terugvinden in zijn latere bouwwerken: zijn constructies waren steeds verzorgd afgewerkt, als waren het gedetailleerde bibelots. De wellicht door hem ontworpen sculpturen werden door praticiens uitgevoerd.

Vier jaar later, in 1868, vertrok hij naar Brussel. Aanvankelijk was hij er tekenaar bij verschillende architecten. In 1870 trad hij in het huwelijk. Hij zou twee dochters en drie zonen krijgen. In datzelfde jaar 1873 begon Chambon voor zichzelf. In zijn atelier aan de Elsense Livornostraat maakte hij zijn ontwerpen niet alleen op papier, maar ook als gipsmodel op ware grootte. Daardoor kon hij de verhoudingen en lichtwerking beter beoordelen. De methode liet ook toe om zijn ideeën beter over te brengen op uitvoerders en opdrachtgevers, desnoods door hen er foto's van op te sturen.

Van tekenaar tot (interieur)architect-urbanist

De plannen die hij maakte voor zijn architecten, gingen door als constructies van zijn werkgevers, zo o. a. het Eden-(variété)Theater in Brussel, 1880. Met Wilhelm Kuhnen ontwierp hij een sprookjespaleis in Moorse stijl. Toen hij zich zelfstandig vestigde werd hij –als vreemdelingeerder jaloers bejegend door zijn minder succesrijke collega's. Chambon vestigde zijn naam met de plannen van het Beurstheater te Brussel, een gebouw dat binnen het half jaar klaar kwam (1880) en met de plannen voor de Parkschouwburg te Amsterdam (1883). In de jaren 1885-1888 was Chambon in Londen werkzaam en kreeg er opdrachten voor de bouw van niet minder dan vijf theaters: de "Tivoli", de "Frascati", de "Garrick", het "Gaiety Theatre" en het "Sloan Square Theatre".

Terug in Brussel maakte hij de plannen voor het 'Hôtel Métropole' (1892-1893) en voor de herbouw van de eerder afgebrande music-hall "Pôle-Nord". In de "Pôle-Nord" begon hij met de systematische aanwending van ijzergebinten en keramische klei.

In 1896 nam Chambon de titel van architect aan en begon hij complete architecturale en urbanistische projecten te aanvaarden. In zijn Elsense ateliers werkten tot 200 mensen. Hij ging ook samenwerken met zijn zonen: vanaf 1898 met Fernand, later ook met Gaston en Alfred. Zijn prestaties vielen zeer in de smaak van Leopold II die hem in 1898 opdracht gaf voor werken aan het Koninklijk Kasteel te Ardenne en in het Park van Laken. Hij maakte ook grote plannen voor de omgeving van de Congreskolom, het Troonplein en de Kunstberg in Brussel. Door de dood van de vorst zou er echter niets van in huis komen.

In 1894 had Edouard Otlet hem gevraagd om een compleet masterplan te maken voor de aanleg van Westende als badplaats. Tussen 1894-1900 bouwde Chambon een twintigtal villa's te Westende. Daaronder ook zijn eigen villa *La Westendaise*. Het was in feite Chambon die de typologie van de Zeedijkvilla voorgoed vastlegde. Deze Westendse villa's waren een bezienswaardigheid die in vele toeristische folders werd vermeld.

Hij stierf, vrijwel onopgemerkt, in 1928.

Realisaties Oostende (behalve de DSDN-bruggen)

Van Iseghemlaan/hoek Louisastraat: La Terrasse

Langs een Westendse onderneming om (La Westendaise), kreeg hij de opdracht voor de café-brasserie en dancing "La Terrasse". In dit eigenaardig gebouw met plat dak werkte hij veel met ijzer en keramiek maar hij hield de decoratie eerder sober.

Verbouwingen van Naerts Kursaal (1898-1907)

Eerst verbouwde hij de lokalen van de Cercle: het resultaat was discreet en luxueus tegelijk. Leopold II was er van onder de indruk en het was de vorst zelf die Chambon inspireerde tot de grote monumentale trap. Alles samen was de verbouwing van het Kursaal een moeilijke opgave: Naert had een –in zijn soort- perfect bouwwerk geleverd en dat moest overtroffen worden. Daarenboven diende Chambon rekening te houden met de funderingen van Naerts gebouw. Dit drukte uiteraard een stempel op zijn realisatie. Ook in het Kursaalgebouw sprong Chambon gul om met keramiek, ook in het exterieur: de blinkende tegels gaven het gebouw een feestelijk uitzicht. En ook de vormtaal in de decoratie van balusters, pilaren... was iets zeer eigen.

Van Iseghemlaan: Stadsschouwburg (1903-1905)

Toen, door de wet op de kansspelen, de bron van inkomsten waarmee de bouw van het theater gefinancierd diende te worden, opdroogde, zou Chambon aan het Stadsbestuur hebben voorgesteld alvast met de funderingswerken te beginnen en dit op zijn eigen kosten en risico's. (Hier is hij duidelijk stroman voor Leopold II) Hij creëerde gevels met grote bogen, guirlandes, nissen, gevelbeelden... Maar juist die "chaos" maakte het een schattig bouwwerk, vol lijnvoeringen, in een niet te definiëren stijl. Toch merken we duidelijke verwantschappen op met het Kursaal: zo waren de twee kolommen links en rechts van de hoofdingang van het theater duidelijk verwant met de 2 fonteinzoulen in de hovingen van het Kursaal. Ook de koepelconstructies in beide gebouwen vertoonden van buiten treffende overeenkomsten.

Drie paviljoentjes van de riooldiensten 1907

Langs de oostzijde van het Leopoldpark ter hoogte van de Jozef II-straat- Groentemarkt - Petit Paris. Elk paviljoentje was geconstrueerd op een polygonaal grondplan, met natuursteen als basis en daarboven geglazuurd tegelwerk waarop de grote ramen rustten die gevat waren in gietijzeren vensteromramingen. Bovenop was een veelzijdig koepelachtig dak dat rustte op een met smeedijzeren motieven versierde kroonlijst. Chambon werkte graag en veel met keramiek en keramische klei: het verving de dure uitheemse marmersoorten.

(niet uitgevoerd) Project voor de omgeving centrale handelsdokken

(niet uitgevoerd) Project 'Pont Transbordeur' over de havengeul 1906-1907

BRONNEN aanvulling Alban Chambon

1 <http://www.oostende.be/product.aspx?id=5070> met vooral: Norbert HOSTYN. **Architectuur en urbanisatie in Oostende tijdens belle époque**, Oostende, onuitgegeven manuscript, 2006
2 Norbert Hostyn, **Nota betreffende de architect Alban Chambon**, De Plate, jg.5, November 1976, pp.3-6.

3 https://nl.wikipedia.org/wiki/Alban_Chambon

4 Jean-Paul MIDANT, **La fantastique architecture d'Alban Chambon**, Brussel, éditions Archives d'Architecture Moderne, 2010, 272 blz.

Met speciale dank aan de heer Norbert Hostyn voor de overnametoelating, de feedback en de suggesties.