De zestiende-eeuwse bouwcampagnes aan de Weerter Martinuskerk

De geschiedenis van de bouw van de Weerter Martinuskerk in de vijftiende en zestiende eeuw is al eerder in grote lijnen beschreven. Nauwkeurig onderzoek van bouwsporen in het westelijke deel van de kerk en exacte opmeting daarvan hebben nu echter details aan het licht gebracht die een genuanceerder beschouwing van de zestiende-eeuwse bouwactiviteiten mogelijk maken. Tot nu toe werd aangenomen dat de schepen van de kerk in twee fasen tot stand zijn gekomen. Het blijkt echter dat de schepen niet in twee maar in drie fasen gebouwd zijn, waarbij ook de derde fase in twee opeenvolgende delen opgetrokken is. De oude aanname, op grond van bronnen, dat de huidige toren pas werd gebouwd na afbraak van een oudere toren wordt door bouwsporen bevestigd. Verder wordt verklaard waarom de zijwanden van de meest westelijke traveeën plaats bieden aan een breder venster dan in de andere traveeën en waarom in de zijwanden van de altaarnissen van diezelfde traveeën respectievelijk een spitsboog en een latei is opgenomen.

Beschrijving

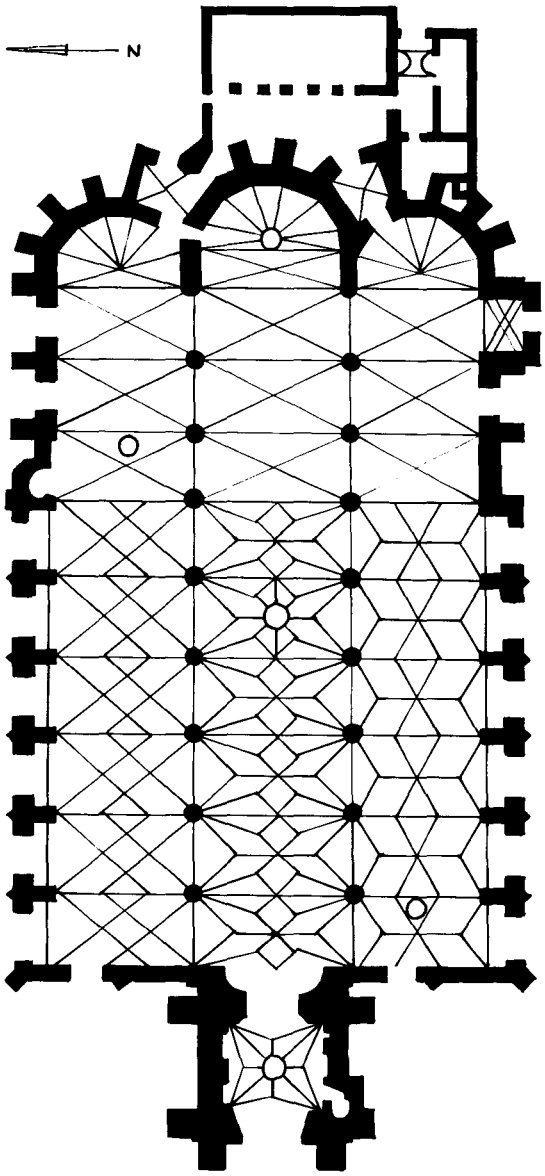
Het trotse, laat-gotische Martinusmonument is een georiënteerde hallenkerk (afb.1). De uit donkerrode baksteen opgetrokken kerk heeft drie, voor het oog even brede en even hoge schepen met negen traveeën (afb.2). De schepen hebben ieder een absis, gevormd door zeven zijden van een twaalfhoek. Het middenschip is, voor de hoogkoor-absis, verlengd met een halve travee. De zijschepen worden naar het westen afgesloten door een rechte wand. Buiten staat, in de lengteas van de kerk, een rijzige toren van dezelfde breedte als het middenschip op vierkante grondslag.

Geschiedenis

Het staat vast dat Weert al rond 1200 en waarschijnlijk al eeuwen daarvoor een kerk bezat.[1] Over dat verdwenen gebouw, ter plekke van de huidige kerk, weten we echter nagenoeg niets. De geschiedenis van de bouw van de 'nieuwe' Martinuskerk in de vijftiende en zestiende eeuw, is wél in hoofdlijnen bekend.[2]
Volgens een in afschrift bewaard gebleven brief uit 1456 van de Weerter notabelen aan het kapittel van Sint-Servaas hebben deze kort daarvoor een nieuw koor aan het oude schip gebouwd.[3] Hierbij ging het om de huidige drie absiden met westelijk daarvan elk drie traveeën. Op de grens tussen deze traveeën en de later gebouwde is in de gewelven een bouwnaad zichtbaar.[4] Pas ruim veertig jaar later, in 1500, werd het oude schip afgebroken om plaats te maken voor de resterende zes traveeën van de schepen.[5] De bouw hiervan is rond 1512 voltooid. De kerk werd toen geconsacreerd.[6] De oude toren werd pas in 1528/29 afgebroken.[7] Men beschouwt het tot nu toe als waarschijnlijk dat men hierna met de bouw van de nieuwe toren begonnen is. Deze toren is destijds niet afgebouwd. Slechts het eer-

Afb. 1: de Martinuskerk gezien vanuit het noordwesten. (Alle foto's en tekeningen door de auteurs.)

Afb. 2: plattegrond van de Martinuskerk.



ste segment werd voltooid. Dit vormt nu nog het eerste lid van de in de negentiende en twintigste eeuw verder opgetrokken toren zoals die nu de stad siert.

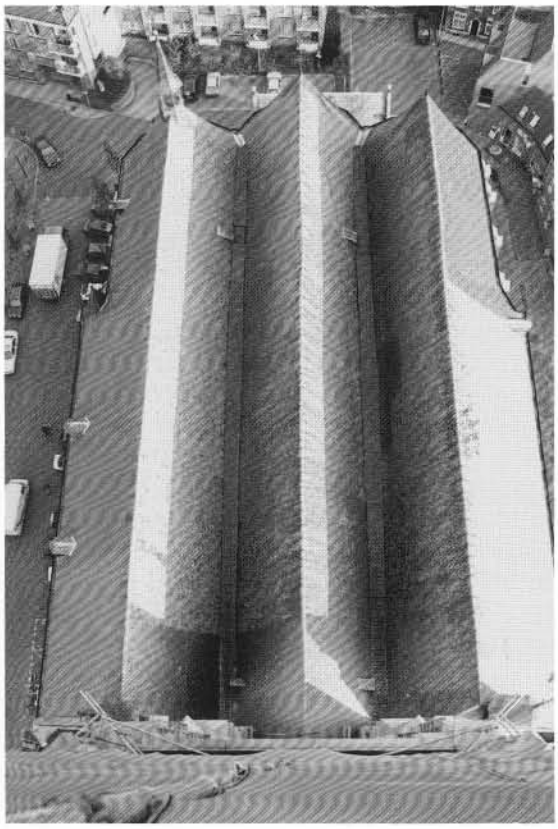
Afb. 3: de noordelijke zijgevel.

Structurele verschillen tussen de opeenvolgende bouwfasen.

De vijftiende- en zestiende-eeuwse bouwfasen vertonen behalve een aantal stilistische verschillen, zich uitende in de pijlerkapitelen en de gewelven, een aantal structurele verschillen. Deze tonen zich al bij een vrij oppervlakkige beschouwing van de plattegrond van het kerkgebouw (afb.2). In beide bouwfasen staan de steunberen in één lijn. De wanden daartussen hebben echter verschillende posities. De buitenmuren van de drie oudste oostelijke traveeën zijn zover mogelijk naar binnen tussen de steunberen geplaatst. Hierdoor ontstaan buiten nissen terwijl binnen in de kerk de wand vlak is, enkel geleed door schalken. De buitenmuren van de jongere, westelijke traveeën staan daarentegen zover mogelijk naar buiten, waardoor in het interieur tussen de steunberen plaats ontstaat voor altaren. De vlakke buitenwand wordt hier geleed door driehoekige uitmetselingen tegen de beren (afb.3). Dit verschil in plaatsing van de buitenwanden heeft een direct gevolg voor de kapconstructie (afb.4). De daken boven de drie oudste traveeën van het noordelijke en het zuidelijke zijschip hebben de nok precies in het midden tussen de buitenmuren en de scheimuren tussen deze schepen en het middenschip. Hierdoor hebben de dakschilden boven deze traveeën een gelijke helling. Boven de na 1500 gebouwde westelijke traveeën heeft men de daknokken en de daklijsten boven de gevels in dezelfde lijn doorgezet als boven de oostelijke traveeën (afb.4,5). Doordat de buitenwanden hier verder naar buiten kwamen te staan werd het noodzakelijk om de buitenste dakschilden een flauwere helling te geven. De nok van de daken boven de westelijke traveeën van de beide zijschepen bevindt zich dus niet in het midden tussen de buitenwanden en de scheimuren. Welk gevolg dit heeft voor de opbouw van de westelijke gevels zal in de loop van het volgende hoofdstuk blijken.

Verder onderzoek

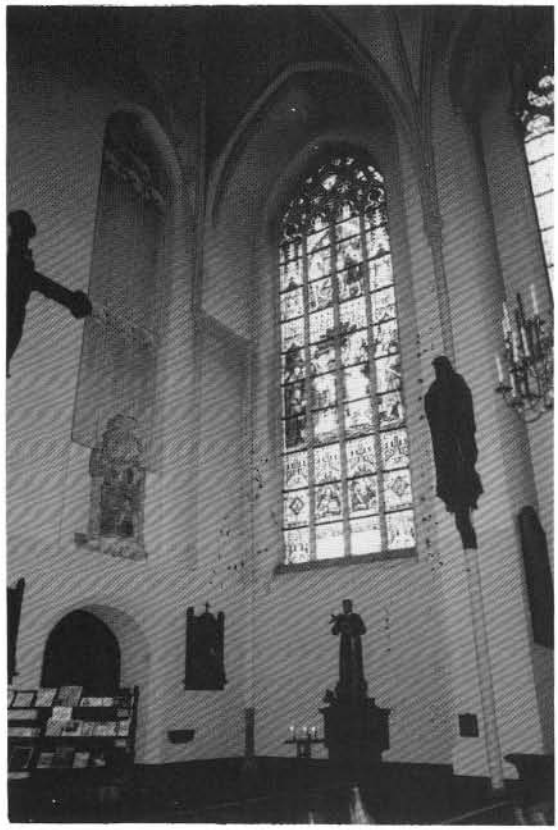
De eerste aanleiding om de bouwactiviteiten aan de kerk in de zestiende eeuw nader te onderzoeken vormde de schijnbaar grotere diepte van de meest westelijke traveeën. De vensters in de zijgevels van deze traveeën zijn breder dan die in de andere traveeën en hebben drie in plaats van twee monelen (afb.3). Hierdoor lijkt het alsof deze traveeën dieper zijn dan de andere. De westelijke traveeën hebben echter (ongeveer) dezelfde afmetingen als de verder oostelijke. De verklaring voor het dieper lijken van deze traveeën kan worden gevonden in het feit dat de laatste steunbeer niet binnen maar buiten staat en overhoeks geplaatst is en dus niet in de westelijke voorgevel is opgenomen. Hierdoor worden weliswaar de traveeën niet dieper maar de altaarnissen wel breder. Dit is duidelijk te zien doordat



Afb. 4 links: de kappen.

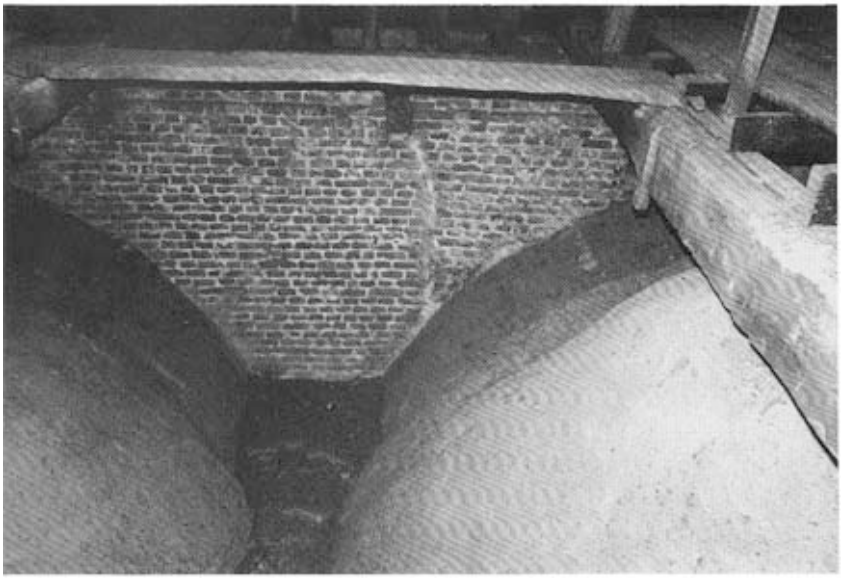
Afb. 5: de overgang tussen het vijftiende- en het zestiende-eeuwse deel van de kap van het zuidelijke zijschip.

de gewelfribben naar het westen rusten op schalken tegen de voorgevel en niet tegen een steunbeer. Door deze grotere breedte is men met de spitsbogen boven de nissen blijkbaar in de problemen geraakt waardoor boven de boogaanzetten tegen de voorgevels een wandverdikking noodzakelijk werd. In de zuidelijke travee rust deze wandverdikking op een spitsboog, in de noordelijke travee op een geprofileerde latei (afb.6,7). De schalken onder de spitsboog en de latei zijn in de loop der tijd vanaf de vloer ingekort. Ze rusten nu ter halve wandhoogte op als kraagsteentjes dienstdoende basementjes.
Uitgaande van het uit de gemeenterekeningen af



Afb. 6 links: de meest westelijke travee van het zuidelijke zijschip.

Afb. 7: de meest westelijke travee van het noordelijke zijschip.

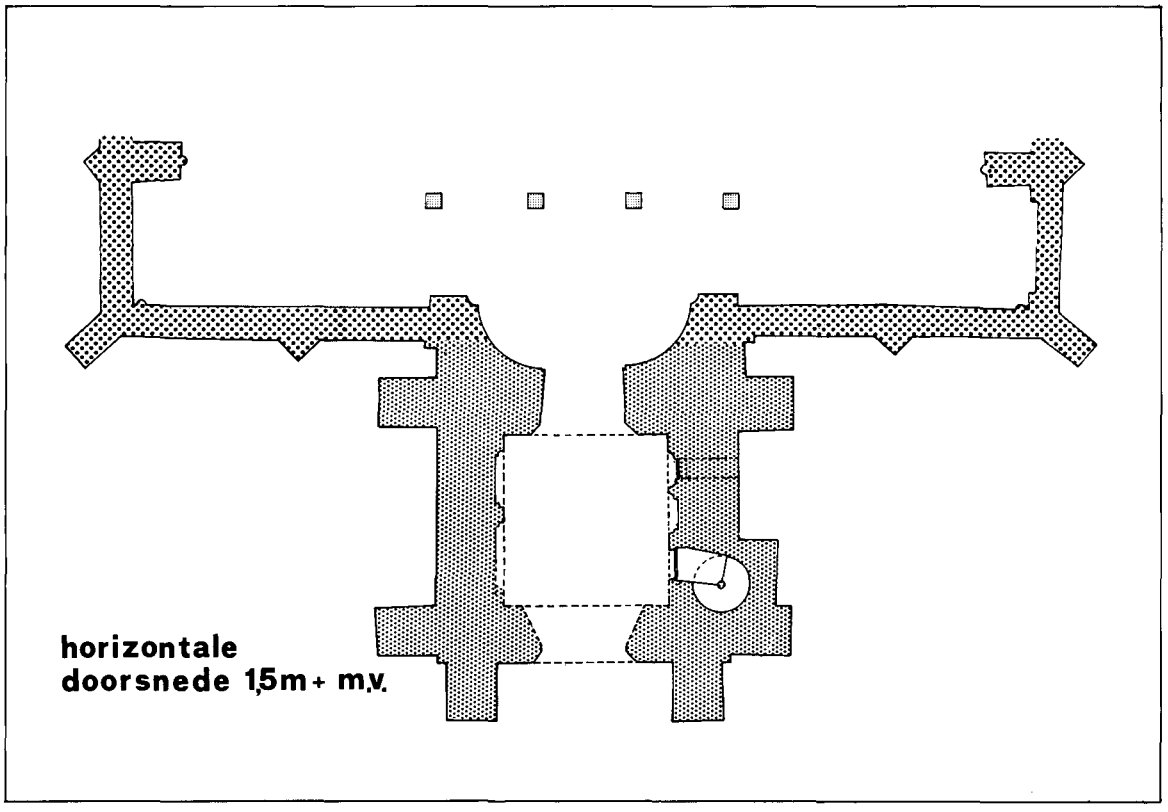


Afb. 8: een verticale bouwnaad boven het gewelf.

te leiden gegeven dat de schepen in 1512 voltooid werden en de aanname dat de bouw van de huidige toren pas na de afbraak van de oude toren in 1528/29 begon en dat de nieuwe toren op de plaats van de oude werd gebouwd, kan men concluderen dat de schepen tegen de oude toren aangebouwd werden. Tijdens het zoeken naar een verklaring voor de schijnbaar grotere diepte van de westelijke traveeën werden verdere bouwsporen gevonden die de aanleiding vormden deze conclusie nog eens tegen het licht te houden. Onderzoek van de buitenmuren en de scheimuren boven de gewelven toonde ons iets westelijk van de scheiding tussen de eerste en de tweede westelijke traveeën verticale bouwnaden (afb.8). Deze naden wijzen erop dat hier over de gehele breedte van de kerk een wand heeft gestaan. Deze wand kan ertoe gediend hebben de kerk af te sluiten voordat de huidige meest westelijke traveeën voltooid werden. Hieruit volgt dan dat na 1500 in elk schip eerst vijf nieuwe traveeën aan de al in 1456 voltooide drie traveeën gebouwd werden en later nog eens een om de verbinding tot stand te brengen met de toren. In dit geval kan deze laatste travee ook tegen de nieuwe toren aangebouwd zijn. Dit is echter onwaarschijnlijk. Het bleek namelijk dat de beide westelijke gevels, in tegenstelling met de meest westelijke pijlers, niet in één lijn staan (afb.9). Hoewel het op het oog lijkt alsof de beide voorgevels van de zijschepen in elkaars verlengde zijn opgetrokken bleek bij nauwkeurige meting dat de zuidelijke voorgevel 35 centimeter oostelijker staat dan de noordelijke voorgevel.[8]

Dit verschil wordt gecompenseerd door een grotere lengte van de zuidelijke steunbeer tussen de toren en het schip. Hierdoor blijft de toren parallel aan de lengte-as van de kerk. Er is daarom geen enkele reden waarom de afwijking in de plaatsing van de westelijke gevels gezien moet worden als een aanpassing aan de positie van de nieuwe toren. Veel aannemelijker is het dat het verschil in lengte tussen de beide steunberen tussen de toren en de gevels geïnterpreteerd moet worden als een aanpassing aan de positie van de al eerder gebouwde gevels. De gevels zijn dus tegen de oude toren gebouwd en deze heeft de afwijking in de plaatsing veroorzaakt. De verschillende positionering van de beide gevels wijst op een in fasen tot stand komen van de westelijke traveeën.

Een volgende aanleiding om de westelijke tra-



Afb. 9: opmeettekening van de meest westelijke traveeën en de toren op de begane grond.

Afb. 10 links: de westelijke gevel van het noordelijke zijschip.

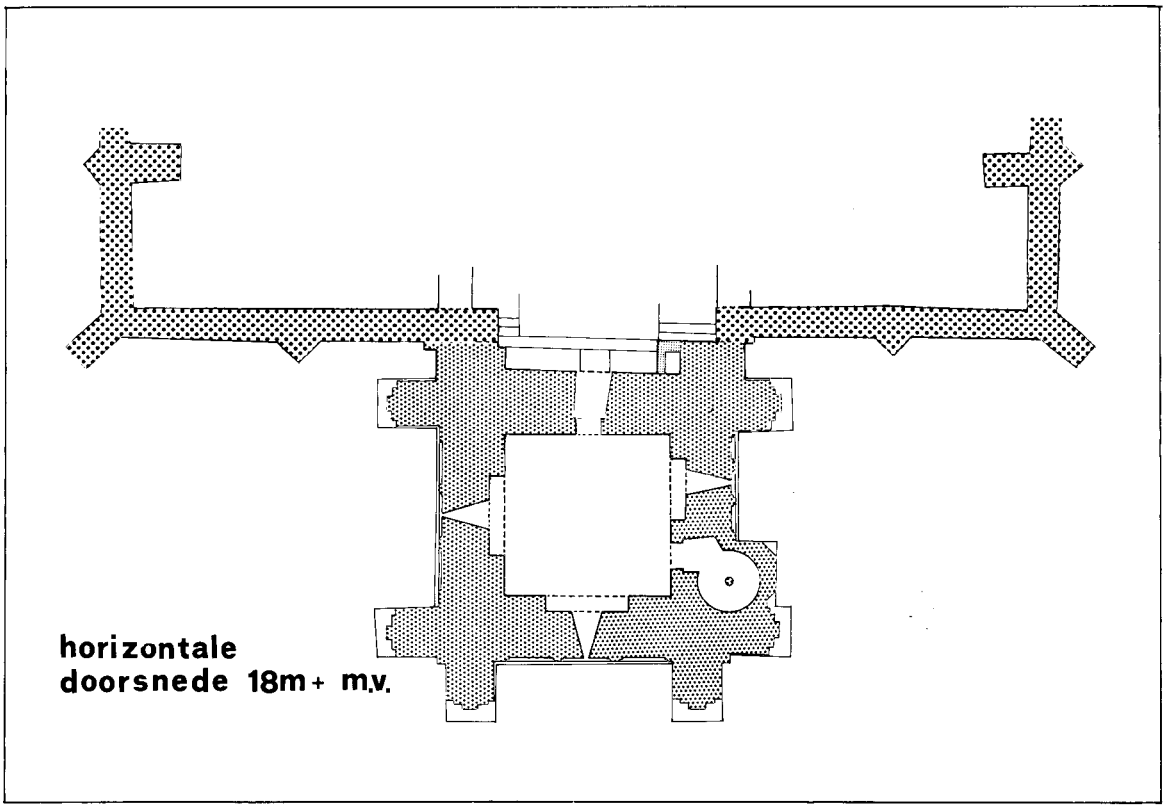
Afb. 11: de westelijke gevel van het zuidelijke zijschip.

veeën eens nader te bekijken vormde de driehoekige uitmetseling met daarop een spietoren tegen de westelijke gevel van het zuidelijke zijschip. Waarom bevindt deze zich niet recht onder de daknok (afb.11)? Tegen de gevel van het noordelijke zijschip is dit wél het geval (afb.10). Zoals we al eerder zagen bevindt zich de daknok door de wijziging in de plaats van de zijmuren niet meer in het midden tussen de zijmuren en de scheimuren. De driehoekige uitmetseling tegen de voorgevel van het zuidelijke zijschip bevindt zich in het midden tussen de buitenzijde van de steunbeer van de toren tegen de gevel en de binnenzijde van de steunbeer op de gevelhoek (afb.9). Hier is kennelijk bij het maken van de fundamenten de denkfout gemaakt dat het midden van de gevel overeen zou komen met de positie van de daknok. Middels de toepassing van een wolfseind is deze fout hersteld. Bij het maken van de fundamenten van de voorgevel van het noordelijke zijschip is de fout geheel vermeden. Doordat de driehoekige uitmetseling met daarop een spietoren hier niet in het midden van de gevel staat maar zuidelijk daarvan, sluit de daknok hier goed aan achter de spietoren. Het is dus aan te nemen dat de fundamenten voor de gevel van het noordelijke zijschip pas werden gegraven nadat de fout bij het zuidelijke zijschip geconstateerd was. Ook de gevelopbouw wijst dus op een in fasen tot stand komen van de westelijke traveeën. Tot zover bleef de mogelijkheid open dat de oude toren niet op de plaats van de nieuwe heeft gestaan waardoor de gevels noch tegen de oude noch tegen de nieuwe toren gebouwd zijn. Dat de gevels tégen de oude toren zijn gebouwd en niet vrij hebben gestaan, kan echter afgeleid worden uit het feit dat het middenschip boven de gewelven niet door een gevel maar door de iets verder naar het westen geplaatste torenwand wordt afgesloten (afb.12). Omdat het niet aan te nemen is dat het middenschip hier ooit open geweest is kunnen we veronderstellen dat de oude toren het gat gedicht heeft. Tegen de koppen van de gevelmuren zijn geen sporen van metselwerk aangetroffen. Hieruit kunnen we concluderen dat ook de zijgevels of de steunberen van de oude toren, net als de steunberen van de nieuwe toren, haaks tegen de westelijke zijden van de gevelmuren gestaan hebben.

Eindconclusie

Historische bronnen, of eigenlijk het ontbreken daarvan, hebben ons tot nu toe doen aannemen dat de schepen van de Martinuskerk in twee bouwfasen tot stand zijn gekomen. De oostelijke drie traveeën zouden zijn voltooid in 1456 en de zes westelijke in 1512. Verder wordt aangenomen dat men pas met de bouw van de nieuwe toren begonnen is nadat men in 1528/29 de oude toren gesloopt had. Nauwkeurige beschouwing en opmeting van de toren en het westelijk deel van de kerk leiden echter tot de conclusie dat de schepen niet in twee maar in drie fasen gebouwd werden. De tweede fase omvatte vijf traveeën die naar het westen werden afgesloten met een sluitwand. Sporen boven de gewelven in de zij- en de scheiwanden wijzen hierop. De derde bouwfase wordt gevormd door de meest westelijke traveeën van de schepen. Onduidelijk blijft of in 1512,

Afb. 12: opmeettekening van de meest westelijke traveeën en de toren boven het gewelf.



toen de kerk geconsacreerd werd, de schepen nog slechts vijf of al zes traveeën bezaten. Wel is het aan te nemen dat de oude toren na de afbraak van de schepen in 1500 en voltooiing van de tweede bouwfase een tijdlang los heeft gestaan van de kerk. Later brachten de huidige meest westelijke traveeën de verbinding tot stand tussen de schepen en de oude toren. Ook is het zeer waarschijnlijk dat deze traveeën niet tegelijkertijd opgetrokken zijn. De verschillende posities van de westelijke gevels en de fout in de gevel van het zuidelijke schip maken dit aannemelijk. De travee van het zuidelijke zijschip is ouder dan die van het noordelijke zijschip, waar de fout vermeden werd. De voltooiing van de westelijke traveeën vóór 1528/29, toen de oude toren werd gesloopt, blijkt uit de bouwsporen, die het zeer aannemelijk maken dat de westelijke wanden tegen de oude toren gebouwd werden. De lengte van de steunberen van de nieuwe toren werd aan de positie van die wanden aangepast. Het ontbreken van een geveltop of de sporen daarvan boven de gewelven van het middenschip toont aan dat deze gevel altijd afgesloten is geweest door de oostelijke wand van de oude en later van de nieuwe toren. Hieruit blijkt ook dat de nieuwe toren op de plaats van de oude toren is gebouwd. De oude stelling, dat de bouw van de nieuwe toren waarschijnlijk na de afbraak van de oude in 1528/29 begonnen is, wordt daarmee bevestigd.

Ondanks dat de meest westelijke traveeën in de zijwanden bredere vensters hebben dan de andere traveeën, blijken deze traveeën niet dieper te zijn dan de andere. Wel zijn hier de altaarnissen breder doordat naar het westen een steunbeer ontbreekt. In plaats van binnen staat hier buiten een, overhoekse, steunbeer. Als gevolg van deze grotere breedte van de altaarnissen is boven de boogaanzetten tegen de voorgevels een wandverdikking noodzakelijk geworden.

W. Beelen en E. Caris

NOTEN

1. E. Caris, 'De bouwgeschiedenis van de St.-Martinuskerk te Weert', *De Maasgouw* 112 (1993) 1 - 4 en E.Caris, 'Het Sint Martinuspatrocinium in Limburg', in: Cat. tent. Weert, Gemeentelijk Museum Jacob van Horne, *Martinus in Limburg* (Weert 1991) 7 e.v.
2. Caris, 'Bouwgeschiedenis', 1 - 26.
3. RAL, archief kapittel St.-Servaas: *Variorum decem volumina*, dl. IX.
4. Caris, 'Bouwgeschiedenis', 5.
5. Volgens een gedenksteen in de zuidelijke buitenwand van de kerk.
6. GAW, Oud-Archief Weert, inv. nr. 616.
7. GAW, Oud-Archief Weert, inv. nr. 621.
8. De metingen werden uitgevoerd met een infrarood 'Distomat Wild T 1600' theodoliet door de heren T. Hoefnagels en J. Schouten, landmeters van de gemeente Weert.