KASTEEL DE HAAR
KAPEL, FRANSE POORT EN MIDDENPOORT

Kasteel De Haar, Kapel, Franse Poort en Middenpoort
Bouwhistorische restauratiebegeleiding

Datum: februari 2003

Opdrachtgever: RGD/Stichting Kasteel De Haar

Uitvoering: BBA, Bureau voor Bouwhistorie en
Architectuurgeschiedenis v.o.f.
Julianaweg 1
3525 VA Utrecht
afdeling Bouwhistorie, Boomstraat 28,
3582 KS Utrecht
tel. 030 263 02 70, fax 030 263 01 81,
mobiel 06 26 170 727

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

KASTEEL DE HAAR
KAPEL, FRANSE POORT EN MIDDENPOORT

BOUWHISTORISCHE RESTAURATIEBEGELEIDING

BUREAU
VOOR
BOUWHISTORIE
EN
ARCHITECTUURGESCHIEDENIS
V.O.F.

INHOUD

VOORWOORD 6

DE KAPEL 7

- EXTERIEUR 7
  Funderingen 7
  Opgaand werk 8

- INTERIEUR 9
  Torenportaal 9
  Eerste verdieping toren 10
  Tweede verdieping toren 10
  Oostmuur toren (westwand van het schip) 11
  De gewelfconstructie 11
  Gewelf-en muurschildering 14
  De wanden 15
  Ankers 16
  Kap 16

BIJLAGE 1: DE BEELDEN 17

BIJLAGE 2: DE GRAFTOMBES 21

DE FRANSE POORT 24

- EXTERIEUR 24

- INTERIEUR 25
  Spantconstructie 25

- KADEMUUR 26

DE MIDDENPOORT 27

- EXTERIEUR 27

- INTERIEUR 29

AFBEELDINGEN 30

VOORWOORD

Voorafgaand aan de restauratie in 2002 van de kapel, Franse poort en de Middenpoort zijn er, in opdracht van de Stichting Kasteel De Haar / Rijksgebouwendienst, directie 's-Gravenhage, cultuurhistorische waardestellingen gemaakt.[1] Het was te voorzien dat bij de restauratie van deze gebouwen aanvullende informatie aan het licht zou komen. Derhalve heeft het BBA (Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis) opdracht gekregen om deze sporen vast te leggen en te interpreteren. Het onderliggende rapport moet worden beschouwd als een aanvulling op de reeds eerder geschreven rapporten. Het onderzoek is uitgevoerd door ondergetekende samen met drs. B. Olde Meierink. De redactie van het rapport berustte bij drs. J. Meijman.

Bij het onderzoek kon gebruik worden gemaakt van het door 'De Fabryck' verzamelde archiefmateriaal. Bij het opstellen van dit rapport is gebruik gemaakt van de door architectenbureau Van Vliet vervaardigde tekeningen.

Op deze plaats willen we de uitvoerder, de heer Chr. Gresnigt, hartelijk danken voor de verleende medewerking.

Ir. A. Viersen
Utrecht, februari 2003

[1] De drie rapporten, die betrekking hebben op de cultuurhistorische waardestelling zijn:
"Middenpoort" Kasteel De Haar te Haarzuilens, Bouwhistorische opname & waardestelling, C. Boels en L. Wevers, Bureau Vlaardingerbroek & Wevers (Utrecht 2001);
"Franse Poort" Kasteel De Haar te Haarzuilens, Bouwhistorische opname & waardestelling, Claire Boels en Leo Wevers, Bureau Vlaardingerbroek & Wevers (Utrecht 2001);
"Kapel" Kasteel De Haar te Haarzuilens, Bouwhistorische opname & waardestelling, B. Olde Meierink, BBA, Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis (Utrecht 2001).

DE KAPEL

EXTERIEUR

Funderingen

Tijdens de restauratie zijn de funderingen van de kapel aan de buitenzijde ontgraven. Hierdoor was het mogelijk om een beeld te krijgen van de opbouw hiervan. Het bleek dat een groot deel van de funderingen nog toebehoorde aan de oorspronkelijke 16de-eeuwse kapel. Alleen de funderingen van het schip zijn bij de herbouw van 1894-1898 opnieuw aangelegd.[2] Hierbij is echter wel gebruik gemaakt van hergebruikte bakstenen (afb. 12). Deze zullen na de sloop van het niet gehandhaafde deel van het metselwerk ruim voorhanden zijn geweest. In tegenstelling tot de oude funderingen heeft men de in het begin van de 20ste eeuw opnieuw opgetrokken fundering in ieder geval aan de buitenzijde voorzien van een vertinlaag.

De fundering van de toren is in vrijwel hetzelfde formaat stenen opgetrokken als het opgaande werk en zal tot dezelfde bouwfase behoren.[3]

De fundering van het transept en het koor waren tot het maaiveld nog 16de-eeuws. Voor zover na te gaan zijn de funderingen van het transept en het koor in één keer opgetrokken.[4] Alleen kon bij de westmuren van het transept een afwijkende bouw van

---

[2] Gaande het onderzoek is duidelijk geworden dat de 19de-eeuwse restauratie van de kapel in twee fasen tot stand is gekomen. In het bouwdagboek 1892-1895 (NAi, HAAR d35, Dagboek met verslagen van het dagelijkse verloop van de werkzaamheden, 1892-1895) is te lezen dat op 16 november 1893 Jos Cuypers zijn 'onderhanden' tekening van de kerk voortzette en deze meenam ter afwerking.
In 1894 wordt een begin gemaakt met de feitelijke restauratie:

12 maart:	begin bouw tijdelijke wagenschuur i.v.m. herbouw kerk;
15 april:	er kan worden begonnen met de afbraak van de kerk, voor zover nodig;
24 april:	begonnen met de afbraak schuur kerk;
18 mei:	begonnen met enige bijwerkingen aan bet transept van de kerk;
19 mei:	aanvoer van 2000 Vechtse klinkers voor bijwerking van het transept;
21 mei:	bezig met de fundamenten van de kerk;
25 mei:	order tot wegname van de noordelijke zijmuur van de kerk, als zijnde te dun en van veel latere daarstelling etc;
28 mei:	verder met fundamenten kerk;
5 juni:	bezoek Jos Cuypers; bepaling asfaltering kerkmuren;
11 juni:	begonnen met asfaltering kerkmuren;
18 juni:	trasraam kerk;
25 juni:	trasraam en plintaanmetseling kerk;
26 juni:	trasraam kerk gereed; blijft liggen tot nieuwe steen uit de oven voldoende verhard is;
23 juli:	begonnen met de aanleg sacristie kerk;
3 augustus:	plechtige eerste-steenlegging kerk; daarna diner; uitgebreid verslag.

Het bestek van Joseph Th. J. Cuypers voor de reconstructie van de kapel dateert van 3 maart 1898. Hierin is bepaald dat in mei 1898 het werk begint en dat het op 1 december van dat jaar gereed dient te zijn.

Zie ook rapport: *"Kapel" Kasteel De Haar te Haarzuilens, Bouwhistorische opname & waardestelling*, B. Olde Meierink, BBA, Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis (Utrecht 2001), noot 15.

Nieuw archiefmateriaal: Travaux de Restauration; Comptes divers; Architectes, Entrepreneurs Etc.Etc. [1896] 1897-1903 [1904]. NAi, (nog) ongenummerd (aangetroffen in het Châtelet): 57 1899 doodskist van eikenhout en lood voor de kapel (zie afbeelding 6 van dit rapport).

[3] De steenformaten zijn: 29/29,5 x 13,5/14,5 x 7 cm.

[4] De baksteenformaten van de fundering zijn: 25/27 x 10,5 x 5/6 cm, acht lagen metselwerk is 54 cm hoog (gemeten bij de koorsluiting.). Bij de noordzijde van het koor zijn de bakstenen 21 x 10,5/11 x 5 cm. Bij de noordwand van het transept: 28/29 x 10,5/11 x 6 cm. De verschillen zijn vermoedelijk te wijten aan verschillende gebruikte partijen stenen.

de fundering worden vastgesteld. Hier kon ook de onderzijde van de fundering worden bepaald. Deze bleek op 267 cm onder de natuurstenen waterlijst te zijn aangelegd. Dit is aanzienlijk minder dan de andere funderingen, waarvan de onderzijde niet kon worden vastgesteld. Dit deel van de fundering was met een veel zandiger mortel opgetrokken dan het in de 16de eeuw toegevoegde deel. Goed te zien is dat de opbouw van de fundering sterk afwijkt ten opzichte van het elders aangetroffen beeld. Zo is in het onderste deel van de fundering een grote diversiteit aan steenformaten aangetroffen.[5] Mogelijk waren de funderingen van het oorspronkelijke koor en transept relatief ondiep aangelegd en zijn bij de herbouw in het midden van de 16de eeuw de bestaande funderingen grotendeels vervangen en alleen gehandhaafd op de plaatsen waar het transept aansloot op het schip. Een andere mogelijkheid is dat men bij de bouw van het koor en transept de bestaande fundering van het kerkschip niet heeft willen ondermijnen en derhalve ervoor heeft gekozen om de fundering minder diep aan te leggen. Gezien de grote diversiteit in de steenformaten is het niet mogelijk om een datering voor het metselwerk te geven. Aan te nemen is dat bij de bouw gebruik is gemaakt van het sloopmateriaal van de voorganger.

Opvallend is dat de funderingen van de transeptsteunberen niet recht onder het opgaande werk liggen. Vermoedelijk is in eerste instantie de vorm van de plattegrond globaal uitgezet om in een tweede fase het opgaande werk nauwkeurig uit te zetten (afb. 13, 14 en 15).

De fundering van de sacristie is in zijn geheel bij de herbouw onder leiding van Cuypers tot stand gekomen, waarbij de fundering koud tegen die van kapel is gemetseld. Sporen van een eventuele voorganger zijn niet aangetroffen. Wel was te zien dat ten behoeve van de aanleg van de achtergelegen grafkelder (1956) een deel van de fundering is verwijderd. De oostgevel van de sacristie rust sindsdien op het beton van de grafkelder. De walmuur aan de zuidzijde van het kerkterrein bleek te zijn verankerd aan de betonnen grafkelder (afb. 16).

Opgaand werk

Op de herstelde fundering is bij de herbouw in 1898 met nieuwe bakstenen verder gemetseld. Op de grens met het maaiveld is een laag bitumen als lintvoeg zichtbaar (afb. 17). Deze laag is aangebracht in 1894, bij de eerste fase van de herbouw van de kapel.[6] Hoewel de laag vrijwel overal vlak boven het maaiveld zit is de laag bij het koor op een aanzienlijk grotere hoogte aangebracht dan bij de rest van de kapel. Ter plaatse van de noordmuur van het noordertransept was te zien dat de bitumenlaag trapsgewijs naar beneden afliep. Tevens verspringen in het metselwerk op deze plaats de koppen- en strekkenlagen. Op grond hiervan kan vermoed worden dat het besluit om een laag bitumen aan te brengen pas is genomen toen het metselwerk van het koor al ten dele boven het maaiveld was opgetrokken. Gezien het relatief hoge niveau van de laag bij het koor kan betwijfeld worden of de maatregel effectief was tegen optrekkend vocht.

[5] In de fundering is een grote diversiteit aan steenformaten aangetroffen. De grootste stenen (30/31,5 x 14,5/15 x 7,5/8 cm) zullen op grond van hun afmeting uit de 14de eeuw stammen. Deze stenen zullen zich hier in een secundaire context bevinden.

[6] Nai, d35, bouwdagboek 1894: 5 juni: bezoek Jos Cuypers; bepaling asfaltering kerkmuren. 11 juni:begonnen met asfaltering kerkmuren.

Waarschijnlijker is dat deze laag is aangebracht als barrière tegen inwatering, met het oog op de conservering van het metselwerk vanwege het feit dat de bouw voor langere tijd zou worden onderbroken: de bouw heeft vier jaar stilgelegen (zie bouwfasering).

Bij de restauratie zijn de ingrepen aan het exterieur boven het maaiveld beperkt gebleven. Alleen plaatselijke heeft er inboetwerk plaatsgevonden en is een deel van de gevels opnieuw gevoegd.

Bij het metselwerk van het zuidelijke transept is geen duidelijke overgang waarneembaar tussen het in 1894 en 1898 nieuw opgetrokken metselwerk en het oude, laat-middeleeuwse werk. Dit in tegenstelling tot hetgeen in het interieur waarneembaar is. Daar is een duidelijke scheidslijn tussen oud en nieuw werk waarneembaar. Vermoedelijk is bij de herbouw getracht om door het toepassen van hergebruikte stenen in het deel van het metselwerk direct boven het 16de-eeuwse werk de overgang minder contrasterend maken.

In de hoek tussen het zuidelijke transept en het koor is bij de vernieuwing van de gewelven in 1914-‘17 een stookhok voor een verwarmingsketel toegevoegd (zie rapport kapel BBA 2001. afb. 84).[7] Het metselwerk hiervan is in een groter steenformaat opgetrokken. De bijbehorende, getordeerd gemetselde schoorsteen is uitgevoerd met stenen die naderhand in vorm zijn gehakt. Dit in tegenstelling tot de schoorsteen van de sacristie die tot de oorspronkelijke opzet (1898) behoort: deze is opgetrokken met speciaal daarvoor gebakken vormstenen.

INTERIEUR

Torenportaal

Het torenportaal heeft een in baksteen uitgevoerd kruisribgewelf. Bij het onderzoek waren de gewelfvelden ontpleisterd, waardoor kon worden vastgesteld dat het gewelf nog tot de oorspronkelijke opzet behoort. Ook het metselwerk van de wanden is nog middeleeuws. Alleen is aan de westzijde het gotische venster vervangen bij de herbouw van 1898.

De gewelfribben zijn eveneens in baksteen uitgevoerd, echter de bakstenen worden door een dikke pleisterlaag aan het oog onttrokken (afb. 18). Het pleisterwerk is grijs geschilderd geweest, daarmee natuursteenwerk suggererend.

De in het midden van het gewelf opgenomen natuurstenen sluitsteen behoort, voor zover was na te gaan, eveneens nog tot de oorspronkelijke opzet (afb. 18). Onder de

---

[7] De datering is gebaseerd op:
- de ontwerptekeningen uit 1914 (afb. 9 en 10), waarop behalve het ontwerp van nieuwe gewelven ook verwarmingskanalen en het stookhok zijn te zien.
- *‘… als de slotheer op zijn kasteel verblijft (wat vóór den oorlog in de maanden Augustus en September het geval was) alsmede over de in de onmiddellijke nabijheid gelegen slotkapel (welke reeds gerestaureerd was, maar thans opnieuw – en nu rijker – wordt ingericht.’* (uit: Mr. A. Loosjes, ‘Het kasteel De Haar’, in: Buiten 11, nr. 22, 2 juni 1917, p. 256-257).
- *‘Bij den wederopbouw van het kasteel de Haer is ook de kapel herrezen. Deze was tijdens mijn verblijf te Utrecht (1917/8) niet te bezoeken wegens allerlei verbouwingen en ook wegens het vervaardigen van een graftombe voor den in België verongelukten baron Van Zuylen van Nyevelt’* (uit: P.C. Bloys van Treslong Prins, Genealogische en heraldische gedenkwaardigheden in en uit de kerken der provincie Utrecht, Utrecht 1919).

huidige grijze afwerking zijn de sporen van een andere, kleurrijke afwerking zichtbaar. De kraagstenen zijn, voor zover na te gaan, in tufsteen uitgevoerd en hebben vermoedelijk in 1898 door het aanbrengen van een dikke pleisterlaag hun huidige vorm gekregen (afb. 19). Mogelijk hebben de oorspronkelijke consoles een andere vorm gehad.

In het gewelf van de toren is aan de noordwestzijde een opening uitgespaard. In deze opening is een holle houten koker opgenomen, die fungeerde als doorvoer voor het klokkentouw (afb. 20). De houten uitvoering zorgde ervoor dat het klokkentouw niet te snel sleet. Deze klokkentouw-doorvoer is ook te zien op de door G. Lamberts in 1832 gemaakte tekening (zie rapport bouwhistorische opname kapel [BBA, 2001], afbeelding 11). De juiste weergave van dit soort details geeft aan dat de tekening een hoge mate van betrouwbaarheid zal bezitten.

In het zuidelijke gewelfveld was naast de boog een houten klos opgenomen. Aangezien deze klos in het gewelf is meegemetseld zal deze tot de oorspronkelijke opzet behoren. De klos zal hebben gediend voor de bevestiging van iets. Wat dit is geweest, was niet te achterhalen.

Eerste verdieping toren

De verdieping van de toren is alleen toegankelijk door een kleine opening, die in de oostmuur van de toren is opgenomen. Deze opening is vanuit het kerkschip bereikbaar. De opening zelf wordt beschreven bij het interieur van het schip. De toegang heeft bij de restauratie van 1898 het huidige uiterlijk verkregen. Ook in het verleden was de toren al op deze wijze toegankelijk, zoals te zien op de door G. Lamberts in 1832 gemaakte tekening (zie rapport bouwhistorische opname kapel [BBA, 2001], afbeelding 11).

In de oostwand van de toren zijn boven de torentoegang twee spitsboognissen zichtbaar, die nog tot de oorspronkelijke opzet van de toren zullen behoren. Aan de andere zijde van de muur (in de kap van het schip) is te zien dat beide vensters opgenomen waren in een groter spitsboogvormig spaarveld (afb. 21). De opzet is vergelijkbaar met die van de andere drie gevels van de toren.

De wanden van de toren zijn ter plaatse van de verdieping gepleisterd. Een deel van het pleisterwerk was al verdwenen. Hier kon worden geconstateerd dat het oorspronkelijke middeleeuwse metselwerk reikte tot een hoogte van 88 cm onder de balklaag van de derde verdieping van de toren.

Tweede verdieping toren

De tweede verdieping zal, gezien de grote galmgaten, bedoeld zijn geweest voor het ophangen van de klokken. De galmborden in de galmgaten rustten op een ijzeren strip van 46 x 8 mm en op balkjes van ongeveer 10,5/11 x 6,2 cm (afb. 22). Herstellingen in het metselwerk ter plaatse van de oplegging van deze balkjes in de muur geven aan dat de balkjes in het verleden al een keer zijn vervangen. Spijkergaten in het hout van de galmborden vormen een aanwijzing dat deze voorheen met leien waren bekleed.

Aan de west- en zuidzijde van de toren duidt het onzorgvuldig uitgevoerde metselwerk (met afgehakte stenen) van de montant in de galmgaten erop dat deze bij een eerdere restauratie vervangen zijn, met uitzondering van het bovenste gedeelte (afb. 23). Ook de dagkanten van de galmgaten vertonen sporen van eerdere herstellingen.

De torenspits zelf is door middel van vier lange trekankers aan het metselwerk van de toren verankerd (afb. 24). Op de tweede verdieping zijn de muurankers onder een natuurstenen blok bevestigd (afb. 25).

Oostmuur toren *(de westwand van het schip)*

In het metselwerk van de toren tekende zich op de scheiding van de eerste en tweede gelding duidelijk het restant van een in baksteen uitgevoerde waterlijst af (afb. 26). Deze lijst is ook nog -in gereconstrueerde vorm- aanwezig bij de buitengevels van de toren. Ter plaatse van de aansluiting van de schipmuren op de toren is een klein deel van de oorspronkelijke profilering bewaard gebleven. Uit de aangetroffen restanten is af te leiden dat de bij de herbouw van de kapel toegepaste profilering overeenkomt met de aangetroffen middeleeuwse restanten. Het feit dat de waterlijst vrijwel geheel rondgaand was uitgevoerd geeft aan dat de oorspronkelijke 14de-eeuwse kap aanzienlijk lager was dan de huidige.

De ontlastingsboog boven de grote doorgang tussen schip en torenportaal is vermoedelijk oorspronkelijk (afb. 26). Hierboven bevindt zich de muuropening die de hoger gelegen verdiepingen van de toren vanuit het schip ontsluit. Hoewel de dagkanten oorspronkelijk zijn is de doorgang in zijn huidige vorm niet oorspronkelijk (afb. 27). Op foto's van vóór de herbouw is zichtbaar dat de onderdorpel oorspronkelijk lager lag (afb. 2). De verhoging van de onderdorpel zal plaatsgevonden hebben tijdens de herbouw.

Boven de doorgang zijn de sporen van twee dichtgezette openingen zichtbaar (afb. 27). De vorm van de openingen komt overeen met die van de gekoppelde vensters in de noord-, west- en zuidmuur van de tweede torengeleding. Echter uit de locatie van de oorspronkelijke onderzijde van deze openingen is af te leiden dat deze oorspronkelijk hoger lag dan die van de andere vensteropeningen. Dit zal verband houden met de aansluiting van de kap van het middeleeuwse schip. Bij de restauratie van 1898 heeft men de onderdorpel verhoogd om het huidige houten tongewelf te kunnen plaatsten.

Op het metselwerk van de toren tekenen zich twee gewelf- c.q. dakmoeten. De ene aftekening is zichtbaar op zowel het torenmuurwerk als op het aangrenzende muurwerk van 1898. Deze behoort dus tot de meer recente geschiedenis van de kapel en wordt in het volgende hoofdstuk beschreven.

De andere moet is alleen zichtbaar op het torenmuurwerk (afb. 28). Deze aftekening is nog duidelijker te zien op foto's van vóór de herbouw van de kapel (afb. 2 en 3). Hieruit kunnen we afleiden dat deze lijn behoort bij de laat-middeleeuwse kap.

De gewelfconstructie

De kapelruimte heeft een houten tongewelf, zoals ook is te zien op de vóór 1910 gemaakte foto's van de kapel (afb. 7 en 8). Bij nauwkeurige bestudering van deze foto's blijkt echter dat de spantconstructie onder het houten gewelf slanker is uitgevoerd. Tijdens de huidige restauratie zijn er aanwijzingen aangetroffen, die erop duiden dat de gewelfconstructie in ieder geval twee maal ingrijpend is gewijzigd.

Op de torenwand aan de westzijde is, zoals hiervoor reeds aangegeven de aftekening van een steens zwaar gewelf te zien. Deze aftekening bevindt zich echter niet alleen

op het oude muurwerk, maar ook op het metselwerk uit 1898 aan weerszijden van de torenwand, namelijk het zuidelijke en noordelijke deel van de schipwand. Deze aftekening behoort dus niet tot de middeleeuwse bouwsubstantie. De aftekening sluit aan op twee afgehakte, in kalksteen uitgevoerde 27/28 cm hoge consoles, die oorspronkelijk 70 x 26 cm uit de hoek staken (afb. 29). De bovenzijde ervan bevindt zich 4,00 m boven de vloer van de kapel. Echter op de vóór 1910 gemaakte foto's (afb. 7 en 8) is te zien dat de kapel voorzien was van een houten tongewelf, net als in de huidige situatie. Dit geeft aan dat de stenen gewelven naderhand zijn toegevoegd. Dit blijkt ook uit het feit dat de kalkstenen consoles in een latere fase in het bestaande metselwerk zijn ingehakt.

Behalve op de eindmuur van het schip is de aftekening ook teruggevonden op de langswanden van het schip (afb. 30). Plaatselijk waren zelfs de kraslijnen te zien waarmee het gewelf op de muur is uitgezet. Op grond van de breedte van de aftekening kan worden geconcludeerd dat de gewelfconstructie steens zwaar was uitgevoerd.

De bovenzijde van de gewelfbogen stak uit boven de voorlijst van het houten gewelf, dat in zijn geheel tot de oorspronkelijke (1898) opzet behoort. Hoe de gewelfconstructie eruit heeft gezien is te zien op de uit 1914 stammende bouwtekening (afb. 9 en 10). Hierop is te zien dat elke travee was overspannen door een koepelgewelf dat rustte op gemetselde gordelbogen en muuraalbogen op muurpijlers. Van deze laatste bogen is de aftekening bewaard gebleven. De boogconstructie droeg de dun uitgevoerde koepelgewelven. De geringe dikte van de koepelgewelven doet vermoeden dat deze in stuc waren uitgevoerd op een drager van tengels. De zware gemetselde bogen geven ook de verklaring waarom de kruin van de muraalbogen boven de voorlijst van het houten gewelf uitsteekt terwijl het houten tongewelf nog uit de eerste herbouwfase van 1898 dateert: de bogen zijn zo massief dat deze zonder problemen om de voorlijst van het houten tongewelf konden worden gemetseld.

De zware gordel- en muurbogen rustten op gemetselde muurpijlers. De aftekening van deze pijlers waren tijdens de restauratie zichtbaar onder de consoles aan weerszijden van het schip (afb. 31).

De koepelgewelven waren van elkaar gescheiden door gemetselde gordelbogen, die onder de spanten waren geplaatst. Omdat door deze constructie de trekbalken en makelaars van de spanten grotendeels verwijderd/afgezaagd moesten worden (deze zouden het beeld van de gewelfconstructie te zeer verstoren) was men genoodzaakt om trekstangen aan te brengen. Om te voorkomen dat deze trekstangen in het zicht zouden komen zijn ze diagonaal aangebracht (afb. 9). Het restant van de trekbalk werd met het ertegenover liggende spantbeen verbonden. De trekankers waren in het metselwerk van de gordelbogen opgenomen, waardoor ze aan het zicht waren onttrokken.

Dat de hiervoor beschreven gewelfconstructie ook daadwerkelijk is uitgevoerd bleek uit de aangetroffen sporen. Behalve de al genoemde aftekening op de wanden van het kerkschip en de constructie van de trekbalken in het schip zijn in de kapspanten de gaten teruggevonden van de verbinding van de trekankers met de spantbenen. Plaatselijk was zelfs nog het ijzeren volgplaatje voor de moer aanwezig (afb. 31). Ook aan de aanheling in het houten tongewelf is te zien dat trekankers ook daadwerkelijk waren geplaatst. Deze aanhelingen bevinden zich steeds aan de oostzijde van de spanten (afb.

33). Hier werden de ankers door de houten gewelven gevoerd. Deze sporen vormen tevens het bewijs dat bij het slaan van de gewelven de oude houten tongewelven zijn gehandhaafd. Dit komt ook overeen met hetgeen op de ontwerptekeningen is te zien. Naar de reden om in 1914-'17 het houten tongewelf niet te verwijderen kunnen we alleen maar gissen. Mogelijk vanwege de grote hoeveelheid bouwafval, die dit zou opleveren: op de houten gewelven ligt een ongeveer twee cm dikke, met stro gemengde leemlaag (afb. 34).

In koor en transept bleef de situatie uit 1898 beter bewaard. De eikenhouten trekbalken zijn hier nog oorspronkelijk, maar ze zijn wel van een (latere) omtimmering voorzien en ook hier zijn de oorspronkelijke korbelen vervangen. Op de wanden zijn echter geen sporen aangetroffen die duiden op een gewelfconstructie. Wel zitten hier sporen (gaten voor de bouten van de trekankers) die aangeven dat er trekankers waren geplaatst (afb. 35). Ook in het koor en transept zijn in het houten tongewelf de herstellingen zichtbaar. Dit geeft ondubbelzinnig aan dat hier trekankers waren aangebracht. Dit duidt erop dat in het koor (en in beide transepten) de gewelven wel gepland zijn, vervolgens de ankers zijn geplaatst, maar uiteindelijk zijn de gewelven niet geslagen. Waarom uiteindelijk is afgezien van het aanbrengen van de gewelven is niet bekend.

Het is op niet exact bekend wanneer de hiervoor beschreven gewelven in het schip zijn aangebracht en wanneer ze weer zijn verwijderd. In ieder geval zijn de gewelven na 1910 (ze staan nog niet afgebeeld in het boek van Cuypers en Luyten uit 1910) aangebracht. Gezien de bouwtekeningen uit 1914 en literatuurgegevens is de bouw te plaatsen in de periode 1914-'17.[8] Mogelijk heeft e.e.a. te maken met het tragisch overlijden van de zoon van de baron in 1912, waarna plannen zijn ontwikkeld om de kapel tot grafkapel in te richten.

In ieder geval zijn de gewelven weer verwijderd bij de restauratie van 1926 (het aanbrengen van de schildering op het houten tongewelf) weer verwijderd. Een dergelijke korte levensduur, in combinatie met het ontbreken van aanwijzingen dat de gewelven in het koor en transept zijn aangebracht, duidt erop dat men reeds tijdens de uitvoering besloot af te zien van de voltooiing van de gewelven.

Bij de restauratie van 1926 zijn in het schip de oorspronkelijke (1898) trekbalken grotendeels vervangen door met staalstrips versterkte baddingen (afb. 36). Deze zullen in de eerste plaats tot doel hebben om de baddingen met de nog resterende delen van de trekbalken te verbinden (afb. 37). Ook zijn de korbelen verwijderd. De baddingen zijn met eiken delen omtimmerd en versierd met schilderingen in art-déco-trant.[9] Met het omtimmeren van de constructie is getracht om het oorspronkelijke beeld te herstellen. Van de oorspronkelijke constructie resten alleen nog de muurstijlen en delen van de trekbalken en sleutelstukken.

Zowel bij de muurstijlen als de sleutelstukken zijn de afgezaagde pennen van het in 1914-'17 verwijderde korbeel zichtbaar achter de badding, die sinds de restauratie van 1926 dienst doet als korbeel. Tevens is aan de onderzijde van het bij de trekbalk behorende sleutelstuk een vulplankje zichtbaar. Vermoedelijk dekt dit plankje de

[8] Zie noot 7.

[9] *"Kapel" Kasteel De Haar te Haarzuilens, Bouwhistorische opname & waardestelling*, B. Olde Meierink, BBA, Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis (Utrecht 2001), noot 36.

bevestigingspunten van het sleutelstuk af. Aangezien dit plankje bij alle trekbalken is aangetroffen (dus ook bij die trekbalken die in 1914-'17 niet zijn gewijzigd) zal het vulplankje waarschijnlijk bij de oorspronkelijke opzet van de constructie behoren. Ook de sleutelstukken zijn opgedikt om dezelfde zwaarte te bereiken. Opvallend is dat ook in het transept de korbelen zijn verwijderd en vervangen door ongeschaafde badding, die met eikenhout werd bekleed.

Zoals gezegd waren de trekbalken in het transept niet verwijderd in 1914-'17. Wel zijn bij de restauratie van 1926 aan weerszijden van deze trekbalken twee eiken planken bevestigd. Dit is vermoedelijk gebeurd om de trekbalk dezelfde zwaarte te geven als de samengestelde trekbalken in het schip.

De schenkels (tevens deel uitmakend van de kapspanten) van het houten tongewelf zijn door middel van een ingelaten hiel op de eiken trekbalken geplaatst. Bij de strijkspanten in het transept was te zien dat het onderste en het bovenste deel van de schenkels in het metselwerk waren ingelaten, terwijl het middelste deel tegen het metselwerk was geplaatst. Deze wijze van uitvoeren maakt duidelijk dat de schenkels en het metselwerk tot één en dezelfde bouwfase behoren. Op grond hiervan kunnen we aannemen dat de huidige houten tongewelven bij de herbouw van 1898 tot stand zijn gekomen. Bij het slaan van de stenen gewelven zullen de houten tongewelven tijdelijk uit het zicht zijn geraakt.

Gewelf- en muurschildering

Het houten tongewelf en de omtimmerde balken van de kapconstructie zijn voorzien van een schildering in art-déco-stijl (afb. 33, 36, 38-43). Deze schilderingen zijn bij de restauratie van 1926 aangebracht. De schildering is grotendeels als sjabloonschildering uitgevoerd. Bij de schildering is zichtbaar dat de nog natte verf deels met de vinger is verwijderd zodat het geverfde oppervlak niet egaal gekleurd is (afb. 41). De schildering kreeg hierdoor een meer expressionistisch aanzien.

De schildering was vermoedelijk ook bedoeld om de sporen van de herstellingen boven in de gewelven te camoufleren (afb. 33).

Op de makelaarstijl van de spanten in het koor staat een aantal initialen geschilderd: 'IHS' (In Hoc Signo = in dit teken [zult gij overwinnen]; of Grieks: de eerste drie letters van de naam Jezus), 'α' (alpha) en 'Ω' (omega) (het begin en eind), alsmede 'St Stephanus', de heilige aan wie de kapel is gewijd (afb. 42 en 43).

In de viering is op het rozet het wapen van de familie van Zuylen van Nyevelt geschilderd (afb. 40).

Op het pleisterwerk van de triomfboog is door middel van een schildering een opbouw met natuursteenblokken geïmiteerd (afb. 43).

Bij een deel van de dagkanten van de vensters is de schildering met florale motieven bewaard gebleven (afb. 44-46).[10] Deze schildering is net als die op de gewelven bij de restauratie van 1926 tot stand gekomen. Deze schildering was ten gevolge van vochtproblemen reeds gedeeltelijk verdwenen. Bij de huidige restauratie is het geheel vervangen door kopieën.

[10] Bij de restauratie is de gehele schildering vervangen door een replica.

In het transept werd onder de consoles in de hoeken de kleur overeenkomstig Remmers Funcosil Farbtonkollektion 04-6 Goldbraun aangetroffen. In de triomfboog werd geen kleurafwerking aangetroffen. In het torenportaal vonden we Remmers Funcosil Farbtonkollektion 11-6 Rostbraun.

De wanden

Het metselwerk van de langswanden van het schip is in halfsteens verband uitgevoerd. In het metselwerk waren de dichtzettingen zichtbaar van steigergaten.[11] Bij een aantal ontbrak de dichtzetting, zodat kon worden geconstateerd dat de wanden als spouwmuur waren uitgevoerd. De spouw is slechts twee á drie centimeter breed. Bij het openhakken van het metselwerk ter plaatse van de muurstijlen was zichtbaar dat de spouw niet was doorgetrokken achter de muurstijlen. Ter plaatse van de muurstijlen was het metselwerk massief uitgevoerd.

Bij het koor kon aan de binnenzijde worden vastgesteld dat het metselwerk van de koorwanden in kruisverband is opgetrokken, hetgeen betekent dat deze wanden vermoedelijk massief zijn. De muren van de koorsluiting daarentegen waren wel in halfsteens verband opgetrokken, op grond waarvan vermoed kan worden dat daar wel een spouwmuur is toegepast.

Het metselwerk van het zuidelijke transept is grotendeels nog 16de-eeuws. Het bij de restauratie van 1894-1899 toegevoegde metselwerk is massief uitgevoerd. Dit is waarschijnlijk gedaan om problemen op de overgang van de spouwmuur op het massieve metselwerk te voorkomen. In tegenstelling tot wat bij het exterieur zichtbaar is, is hier wel een strak afgebakende overgang op ongeveer 88 cm onder de voorlijst zichtbaar tussen het 16de- en het 19de-eeuwse metselwerk. Hetgeen voor de hand liggend is, aangezien het metselwerk hier toch zou worden gepleisterd.

Het toepassen van een spouw is ook elders op het kasteelcomplex toegepast. Zo is bij het bestek voor de bouw van de Middenpoort voorgeschreven dat de aldaar toegepaste spouw ter plaatse van de kozijnen en ter plaatse van de oplegging van de balken dichtgezet moest worden. Een vergelijkbare opzet is dus aangetroffen bij het metselwerk van de kapel.

Dat de spouw reeds bij de bouw is aangebracht blijkt ook uit het feit dat in de spouw de buitenmuur niet is gepleisterd en dat de baarden van het voegwerk zichtbaar zijn. Dit geeft aan dat men de spouw reeds bij de bouw heeft voorzien.

Het aanbrengen van een spouw houdt vermoedelijk verband met verwachte vochtproblemen. Ook de omstreeks 1928 tegen de muren gemonteerde marmeren lambriseringplaten zijn voorzien van een spouw. Dat de kapel met vochtproblemen kampte bewijzen ook de zogenaamde ‘Knapensifons’, die omstreeks 1928 in het muurwerk van de toren zijn aangebracht (afb. 19 en 26).[12]

Het metselwerk ter plaatse van de consoles is verstoord, hetgeen erop duidt dat de consoles naderhand zijn toegevoegd. Dit komt overeen met hetgeen te zien is op de oudste foto’s. De consoles zullen in 1926 bij het in ere stellen van de oorspronkelijke

[11] De steigergaten zijn ongeveer 10 cm in het vierkant. Ook is een aantal 10 x 7 cm groot. Een tweede laag van steigergaten is op 147 cm onder de bovenste laag aangetroffen.

[12] *“Kapel” Kasteel De Haar te Haarzuilens, Bouwhistorische opname & waardestelling*, B. Olde Meierink, BBA, Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis (Utrecht 2001), noot 37.

(1898) houten gewelf zijn aangebracht.

Ankers

Ter hoogte van de boogaanzet is in het metselwerk een kettinganker opgenomen.[13] Dit betekent dat de ankers ter plaatse van het schip en het koor zich op dezelfde hoogte bevinden, terwijl de ankers in beide kopgevels van de transepten op een hoger niveau zitten. De reden waarom indertijd de ankers zijn aangebracht is onduidelijk. De geopperde mogelijkheid dat de ankers, naar analogie van het kasteel, dienden om het oude en nieuwe metselwerk te verbinden moet als onjuist worden gezien, omdat het anker in de zuidmuur van het zuidertransept op ruim één meter boven het oude metselwerk zit. Ook het op verschillende hoogte aanbrengen van de ankers is hiermee in tegenspraak.

Een andere mogelijkheid is dat de men reeds bij de bouw rekening hield met het slaan van gewelven. Hiertegen pleit eveneens de hoge plaatsing van het anker in het transept (ruim boven de aanzet van het gewelf). Meer waarschijnlijk is dat men door het plaatsen van de ankers heeft getracht het metselwerk stabieler te maken. Dit verklaart de plaatsing ter hoogte van de boogaanzet van de vensters.

Bij de muurstijlen is het anker zichtbaar dat de stijl met het metselwerk verankert. Opvallend is dat de trekbalken van de spanten niet verankerd zijn aan het metselwerk.

De trekankers zijn ter plaatse van de steunberen met elkaar verbonden. De verbinding bestaat uit twee ogen waardoor een verticale staaf is gestoken (afb. 46). De schoot van het anker dat de muurstijl verankert steekt soms achter dit anker, doch dit is niet altijd het geval.

Kap

De kap bestaat uit in gezaagd eiken uitgevoerde A-spanten (afb. 47). De samenstellende onderdelen zijn geheel traditioneel met pen- en gat aan elkaar gekoppeld. Aan de bovenzijde van de koningsstijl zijn gehakte merken aangetroffen.[14] Tevens is op een aantal onderdelen met blauw potlood aangebrachte teksten aangetroffen (afb. 48). Deze teksten zijn in de meeste gevallen moeilijk leesbaar. Op de meeste plaatsen staat: '*schip*' gevolgd door een cijfer, soms met de toevoeging van bijvoorbeeld '*1/480*', of '*1/546*', Deze getallen zullen betrekking hebben op lengtematen. Een herkenbaar systeem is echter niet aangetroffen.

Aan de onderzijde zijn de spantbenen, korbelen en tussenbalken voorzien van een profiel ten behoeve van het gewelfbeschot.

Op de spanten rusten met een cirkelzaag gezaagde grenen gordingen, die het verticaal geplaatste dakbeschot dragen.

Op het gewelfbeschot ligt een ongeveer 2 cm dikke, met stro versterkte leemlaag. Deze laag is grotendeels nog aanwezig (afb. 34). De aangetroffen leemlaag komt overeen met de beschrijving in paragraaf 21 van het bestek van 1898.[15] Alleen de laagdikte is geringer: in het bestek is sprake van een laag van ca. 4 cm dikke.

---

[13] Bij de thans uitgevoerde restauratie zijn de trekankers verwijderd in verband met schade de door corrosie aan het metselwerk veroorzaakte schade.

[14] Bij het meest westelijke spant geen merk, bij het tweede spant een gehakte II aan beide zijden van de stijl, bij het derde spant aan de westzijde een gehakte X op de stijl. Bij het vierde spant een gehakte X aan de westzijde.

[15] *Kapel Kasteel De Haar te Haarzuilens, Bouwhistorische opname & waardestelling, B. Olde Meierink*, BBA, Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis (Utrecht 2001), p. 37.

BIJLAGE 1:

DE BEELDEN

In de kapel bevinden zich onder de korbeelstellen vergulde gesneden houten baldakijnen boven vrijstaande sculpturen. De sculpturen zijn geplaatst op ongeschilderde natuurstenen (Franse kalksteen) consoles tegen de achtergrond van een groenblauw in goud afgebiesd achtervlak.

Deze afwerking dateert waarschijnlijk pas uit 1928. De afstand tussen consoles en baldakijnen is overal gelijk, ondanks het feit dat de beelden onderling sterk in hoogte verschillen. Kortom er is bij de keuze van de sculpturen geen uniform beeld ("einheitliches Bild") nagestreefd.

Tijdens de restauratie zijn de beelden verwijderd.

De volgende beelden zijn in mei 2001 aangetroffen (N.B. de lege console nr. 8 is wel meegenomen in deze rapportage) en in 2002 herplaatst na restauratie (evenwel niet alle op dezelfde plaats; de onderstaande beschrijvingen zijn zoveel mogelijk geactualiseerd):

No. 1

Plaats:	zuidwand van het schip; onder het eerste korbeelstel vanaf het westen.
Voorstelling:	Engel (?) met kandelaar in beide handen.
Stijl:	gotiek, Mechelen
Afwerking:	bruin overschilderd, met resten oorspronkelijke polychromie: wit kleed gele of gouden mantel rood gevoerd..
Datering:	waarschijnlijk eerste helft 16de eeuw.
Opmerking:	Pendant van nr. 5 (zie hieronder); het beeld reikt tot de helft van de hoogte.

No. 2

Plaats:	zuidwand van het schip; onder het tweede korbeelstel vanaf het westen.
Voorstelling:	Maria met kind.
Stijl:	late barok/classicisme.
Afwerking:	grotendeels afgeloogd en bruin gebeitst.
Datering:	eerste helft 19de eeuw.
Opmerking:	het vernieuwde voetstuk sluit qua grootte uitstekend bij de console aan.

No. 3

Plaats:	zuidwand van het schip onder het derde korbeelstel vanaf het westen.
Voorstelling:	St. Antonius van Padua met Christuskind.

Stijl:
Datering: midden 19de eeuw.
Opmerking: het rechthoekige voetstuk is te groot voor de console.

No. 4
Plaats: zuidwand van het schip onder het vierde korbeelstel vanaf het westen.
Voorstelling: beeld van de apostel Johannes (baardloos met boek en zegenend gebaar).
Stijl: neogotisch (?) mogelijk laat gotische beeld dat werd bijgesneden.
Afwerking: neogotische polychromie, metalen mandorla.
Datering: tweede helft 19de eeuw.
Opmerking: In mei 2001 ontbrak hier het vergulde houten baldakijn.

No. 5
Plaats: noordwand van het schip onder het eerste korbeelstel vanaf het westen.
Voorstelling: Engel (?) met kandelaar in rechterhand.
Stijl: late gotiek, Mechelen (?)
Afwerking: bruingebeitst. Veel resten van oorspronkelijke polychromie en plamuur.
Datering: eerste helft 16de eeuw (?)
Opmerking: Tegenhanger van nr. 1

No. 6
Plaats: noordwand van het schip onder het tweede korbeelstel vanaf het westen.
Voorstelling: Anonieme Heilige (Abt ?).
Afwerking: lindenhout, bruin gebeitst.
Datering: 18de eeuw.

No. 7
Plaats: noordwand van het schip onder het derde korbeelstel vanaf het westen.
Voorstelling: beeld van een priester(?) in kazuifel.
Stijl: barok.
Afwerking: het beeld heeft nog de oorspronkelijke polychromie in geel en rood.
Datering: waarschijnlijk 18de eeuw.
Opmerking: schoeisel en voetstuk vernieuwd. Het voetstuk is te groot voor de console.

No. 8
Plaats : noordwand van het schip onder het vierde korbeelstel vanaf het westen.
Opmerking: Hier ontbrak in 2001 de sculptuur. Getuige de afbeelding in het boek van Cuypers en Luyten[16] stond hier in 1910 hier het beeld van St.Franciscus (nr. 4). De afstand tussen console en baldakijn was veel kleiner.

[16] P.J.H. Cuypers en F. Luyten, *Le Château de Haar à Haarzuylens*, Utrecht 1910.

No. 9

Plaats:	oostwand noordertransept onder eerste korbeelstel (noordoosthoek).
Voorstelling:	St. Jacobus de Meerdere met reisstaf.
Stijl:	barok.
Afwerking:	Lindenhout, de polychromie is neogotisch.
Datering:	Gezien het schoeisel is het beeld mogelijk te dateren in de 17de eeuw.
Opmerking:	

No. 10

Plaats :	noordertransept oostwand onder tweede korbeelstel.
Voorstelling:	Sedes Majesta (tronende maagd Maria met staand Christuskind).
Stijl:	neogotisch. Naar 14de-eeuws voorbeeld.
Afwerking:	ongepolychromeerd en gebeitst.
Datering:	tweede helft 19de eeuw.
Opmerking:	Dit beeld was in 1910 hier waarschijnlijk aanwezig, boven het in 1917? verwijderde zijaltaar. De bekroning van het baldakijn ontbrak in 1910.[17]

No. 11

Plaats:	zuidertransept oostwand onder eerste korbeelstel (zuidoosthoek).
Voorstelling:	onbekende vrouwelijke heilige (Maria Magdalena?) met boek.
Stijl:	laat-gotisch.
Afwerking:	afgeloogd en naderhand gebeitst.
Datering:	het beeld is gezien de kledij en schoeisel in de eerste helft van de 16de eeuw te dateren.
Opmerking:	vrij rijk geklede vrouwelijke heilige; exacte identificatie moeilijk.

No. 12

Plaats:	zuidertransept oostwand onder tweede korbeelstel vanaf het zuiden.
Voorstelling:	St. Franciscus met als attributen boek en vogels.
Stijl:	neogotisch
Afwerking:	neogotische polychromie
Datering:	tweede helft 19de eeuw?
Opmerking:	ter plaatse van het voormalige altaar.

No. 13

Plaats :	torenportaal
Voorstelling:	St. Nicolaas van Myra met aan zijn linkervoet de drie kinderen in de kuip. Voorstelling op een console gedragen door gevleugeld engelen kopje.
Stijl:	barok?
Afwerking:	gebeitst.
Datering:	18de eeuw.?
Opmerking:	naderhand bevestigd op twee paneeltjes.

[17] P.J.H. Cuypers en F. Luyten, *Le Château de Haar à Haarzuylens*, Utrecht 1910.

De sculpturen met uitzondering van enkele exemplaren (nrs.10 en 12) zijn niet speciaal voor de kapel van De Haar vervaardigd. Ze zijn bij de verfraaiing van de kapel omstreeks 1927 geplaatst samen met nieuw vervaardigde consoles en baldakijnen.[18] Op een foto te dateren tussen 1903 en 1910 (afb. 4) ziet men enkel een beeld van St. Franciscus alsmede de tronende madonna boven het linker zijaltaar en een niet nader te identificeren heilige boven het rechter altaar. Aan de plaatsing van de beelden ligt geen specifiek programma ten grondslag. De beelden zijn herplaatst na het verwijderen van het naderhand aangebrachte stenen gewelf.

Wijzigingen 2002:

1 Niet aanwezig: volgens Helicon zo goed als vergaan
2 Van deze beelden het enige Cuypers-ontwerp. In Frans 13de-eeuwse trant. Gaat over in de architectuur.
3 Intact.
4 Hand (op)nieuw aangezet. Hoofd bijgewerkt? Voetstuk vernieuwd
5 Pink rechterhand ontbreekt. Teen linkervoet nieuw?
6 Voetstuk vernieuwd. Apostel.
7 Oorspronkelijke polychromie: goud, brons. Voetstuk oorspronkelijk? Duim linkerhand ontbreekt.
8 Voetstuk vernieuwd. Antonie van Padua.
9 Een van de twee kerkvaders? Onderzijde beeld beschadigd. Lindehout.
10 Nieuwe lijst op voetstuk.
11/12 Uit dezelfde serie; Frans 14de eeuw? Oorspronkelijke polychromie. Rood en wit. Mogelijk lindehout.

[18] NAi, De Haar, t 707, Details van een baldakijn, 1926, schaal ware grootte. Tekeningen: 2 bladen.
NAi, De Haar , d 33, Geschreven stukken, 1925-1931, Correspondentie over kasteel de Haar in Haarzuilens (met name over de kerk) tussen J.Th.J. Cuypers en baron de Zuylen de Nyevelt de Haar.

BIJLAGE 2:

DE GRAFTOMBES

In de kapel staan twee tombes, waarvan die in het zuidertransept is bestemd voor de in 1912 verongelukte Hélin baron van Zuylen van Nyevelt, en die in het noordertransept voor diens vader en wederopbouwer van Kasteel De Haar, Etienne Gustave baron van Zuylen van Nyevelt (overleden 1934).

De tombe in het zuidertransept

Rechthoekig blokvormige, kalkstenen tombe, bedekt met een zwartmarmeren dekplaat. De korte zijde is gericht naar het middenpad.

Op de dekplaat met opgelegde bronzen letters de tekst:

C’EST·ICI
QU’ABOUTISSEN*
TOUS·LES·*EVES
*E·GLOI*E·ET·DE·BONHEUR

De ontbrekende letters zijn hier aangegeven met een sterretje. De meeste van deze letters zijn als een vage afdruk op de marmeren plaat zichtbaar. De volledige tekst luidt waarschijnlijk als volgt:

C’EST·ICI
QU’ABOUTISSENT
TOUS·LES·REVES
DE·GLOIRE·ET·DE·BONHEUR

De zijkanten en hoeken zijn uitgevoerd in witte natuursteen. Op elke hoek een gehouwen, knielende engel.

De rechter zijkant (de westzijde): een blanco, wit-kalkstenen plaat.

De achterzijde (de zuidzijde): het wapen van De Haar met de spreuk “NON TITUBANS”.

De linker zijkant (de oostzijde): een blanco, wit-kalkstenen plaat.

De voorzijde (de noordzijde): inschrift in goud:

+
ICI·REPOSE
HELIN·SALOMON·GUSTAVE·MARIE·CHISLAIN
BARON·DE·ZUYLEN·DE·NYEVELT
SECRETAIRE·D'AMBASSADE
DE·S·M·LE·ROI·DES·BELGES·A·S^{T}PETERSBOURG
NE·A·PARIS·LE 1ER AOUT 1888
DECEDE·ACCIDENTELLEMENT·A·RUMPST· (BELGIQUE)
LE·18·DECEMBRE·1912
FILS·AINE·D'ETIENNE·GUSTAVE·FREDERIC
BARON·DE·ZUYLEN·DE·NYEVELT·DE·HAAR
ET
D'HELENE·LOUISE·CAROLINE·BETTY·DE·ROTHSCHILD
R·I·P·

Voor zover bekend is de tombe in 1917/18 geplaatst.[19]

De tombe in het noordertransept

Rechthoekig blokvormige, kalkstenen tombe, bedekt met een blanco, zwartmarmeren dekplaat. De korte zijde is gericht naar het middenpad.

De zijkanten en hoeken zijn uitgevoerd in witte natuursteen. Op elke hoek een gehouwen, knielende engel.

De rechter zijkant (de oostzijde): gehouwen wit-kalkstenen plaat, met centraal onderaan een staande rechthoek waarin het jaartal 1895 (in elke hoek 1 cijfer en centraal het monogram ACF (= L'Automobile-Club de France). Links en rechts hiervan een banderol met inschrift in goud "creator" en "liberator", waarboven paarden onder een boom.

De achterzijde (de noordzijde): combinatie van het wapen van De Haar met het wapen van Van Zuylen van Nyevelt met spreuk "NON TITUBANS", in kleur uitgevoerd.

De linker zijkant (de westzijde): afbeelding met op de gehele achtergrond een boom met daarvóór een afbeelding van kasteel De Haar. Tussendoor lopen twee banderollen

[19] *'Bij den wederopbouw van het kasteel de Haer is ook de kapel herrezen. Deze was tijdens mijn verblijf te Utrecht (1917/8) niet te bezoeken wegens allerlei verbouwingen en ook wegens het vervaardigen van een graftombe voor den in België verongelukten baron Van Zuylen van Nyevelt'* (uit: P.C. Bloys van Treslong Prins, *Genealogische en heraldische gedenkwaardigheden in en uit de kerken der provincie Utrecht*, Utrecht 1919).

met inschrift, in goud, “PROTECTOR 1860 + 1934” en “1890 1910 AEDIFICATOR”.
De voorzijde (de zuidzijde) inscriptie in goud:

+
ICI REPOSE
ETIENNE GUSTAVE FRÉDÉRIQUE
BARON DE ZUYLEN DE NYEVELT DE HAAR
FIDÈLE RÉÉDIFICATEUR DU HAAR
SON XXIVme SEIGNEUR
CHEVALIER DE L’ORDRE SOUVERAIN
ET MILITAIRE DE MALTE
PRÉSIDENT-FONDATEUR DE L’AUTO-
MOBILE-CLUB DE FRANCE ET DE
L’ASSOCIATION INTERNATIONALE
DES AUTOMOBILE-CLUBS RECONNUS
NÉ LE 16 OCTOBRE 1860
DÉCÉDÉ LE 8 MAI 1934
FILS DE GUSTAVE-ADOLPHE HYACINTHE
BARON DE ZUYLEN DE NYEVELT DE HAAR
ET DE JULIE-ALEXANDRINE-MARIE
COMTESSE VISART DE BOCARME
EPOUX DE HÉLÈNE-LOUISE-CAROLINE-BETTY
DE ROTHSCHILD
R·I·P·

DE FRANSE POORT

EXTERIEUR

De gevels van de Franse poort zijn in kruisverband opgetrokken. Het voegwerk is, zoals beschreven in het bouwhistorische rapport uit 2001[20], in het verleden meerdere malen hersteld. Het metselwerk wordt opgesierd met in Bremer zandsteen uitgevoerde accenten voor de muurafdekkingen en de omlijsting van de nis voor het beeld van St. Michael (afb. 50 en 54 [en afb. 3 in rapport 2001]). Het is echter zeer twijfelachtig of het beeld ook inderdaad ooit is geplaatst, aangezien op foto's van vlak na de bouw geen beeld in de nis zichtbaar is (afb. 51). Ook op latere foto's staat er geen beeld opgesteld.

De poort is uitgebouwd ten opzichte van de kademuur. De onderbouw bestaat uit een bakstenen pijler, die door middel van een bakstenen tongewelf met de kademuur is verbonden.

Bij het gewelf dat zich onder de poort bevindt, kon worden vastgesteld dat men bij de bouw van het gewelf aan de buitenzijden hetzelfde grote formaat stenen heeft toegepast als bij het opgaande werk, terwijl het middelste deel was opgetrokken met stenen van een aanzienlijk kleiner formaat (afb. 52).

Bij het metselwerk van de poort kon worden vastgesteld dat het muurwerk niet massief was uitgevoerd, maar bestond uit steens zware muren met daartussen een holte (afb. 55 en 56). In deze holte was de katrol van de ophaalbrug opgenomen.

Aan de binnenzijde van de poort is het gat te zien waardoor de ketting verder werd geleid. Opvallend is dat er verder geen sporen zijn aangetroffen van het feitelijke takelmechanisme.

Aan de veldzijde van de poort zijn onder de katrolgaten slijtsporen in het metselwerk zichtbaar (afb. 56). Dit zou erop kunnen duiden dat de brug meerdere malen geopend en gesloten is geweest. In het metselwerk van de noord- en zuidmuur zijn echter geen sporen aangetroffen, die erop duiden dat de poort voorzien was van een brug-ophaalmechanisme. Ook zijn bij de aansluiting van het brugdek op de poort geen sporen aangetroffen van een scharnierconstructie. Dit duidt erop dat het niet mogelijk was om de brug te openen. De kettingen waren waarschijnlijk alleen ter decoratie aangebracht. Deze conclusie wordt onderschreven door de oudste foto's van de poort, waarop geen sporen zijn te zien van kettingen of kabels. Mogelijk zijn de kettingen pas in een later stadium toegevoegd.

Ook moet er rekening mee worden gehouden dat de foto's niet scherp genoeg zijn om de kabels of kettingen te zien.

---

[20] *"Franse Poort" Kasteel De Haar te Haarzuilens, Bouwhistorische opname & waardestelling*, Claire Boels en Leo Wevers, Bureau Vlaardingerbroek & Wevers (Utrecht 2001).

Bij het begin van de restauratie was het brugdek door middel van kettingen met de poort verbonden. Deze ketting was voor zover na te gaan gefixeerd aan zowel het brugdek als het metselwerk van de poort. Sporen van een ophaalmechanisme zijn niet aangetroffen. Dit duidt erop dat het niet de bedoeling was om de brug te kunnen ophalen. In tegenstelling hiermee is dat ter plaatse van de doorvoeren van de brugketting in het metselwerk van de poort wel duidelijke slijtsporen zichtbaar zijn. Deze sporen zouden erop kunnen duiden dat de brug wel als ophaalburg heeft gefunctioneerd. Opvallend is echter dat ter plaatse van de oplegging van het brugdek op de poort geen sporen zijn aangetroffen van een scharnierconstructie. Dit zou een aanwijzing kunnen zijn dat de brug oorspronkelijk niet over de mogelijkheid bezat om hem op te halen. De hiervoor genoemde slijtsporen zouden ook het gevolg kunnen zijn van het door de wind heen en weer bewegen van de brugketting. Mogelijk kan nader archiefonderzoek hierover meer duidelijkheid verschaffen.

De brug zelf rust op een bakstenen pijler en op een landhoofd. Beide zijn bij de restauratie grotendeels ontmanteld. Hierbij zijn in het metselwerk geen sporen van een middeleeuwse fundering aangetroffen, zodat het niet duidelijk is of deze er werkelijk op deze plaats heeft gestaan (afb. 53).

INTERIEUR

Spantconstructie

De spantconstructie van de poort bestaat uit één strijkspant tegen het muurwerk van de voorgevel en een spant dat rust op de zijmuren. De twee benen van het laatste spant zijn door twee hooggeplaatste trekplaten met elkaar worden verbonden (afb. 60 en 61). Deze platen zijn met kepen in de spantbenen ingelaten. In het midden is de constructie versterkt door een nokstijl, die naar beide spantbenen is afgeschoord. Aan de onderzijde zijn twee schenkels tussen de spantbenen en de blokkeels aangebracht.

Met uitzondering van de reeds genoemde trekplaten zijn de verbindingen tussen de samenstellende onderdelen door middel van een pen en gatverbinding uitgevoerd. Bij de trekplaat is de verbinding gespijkerd.

Het strijkspant dat tegen de poort zelf is geplaatst is eenvoudiger uitgevoerd (afb. 58 en 59). Het spant bestaat uit twee spantbenen, die aan de onderzijde rusten op blokkeels.

Bij het blokkeel van de standzoon is, bij het “volledige” spant een schuin uitgevoerde en met een ijzeren strip versterkte las, zichtbaar dat het binnenste deel van het blokkeel, inclusief de detaillering in het verleden al een keer is vervangen. Bij deze vervanging is de detaillering van het blokkeel versoberd. Bij de thans in uitvoering zijnde restauratie is de oorspronkelijke detaillering gereconstrueerd aan de hand van de bewaard gebleven detaillering van het strijkspant.

Ten aanzien van de exacte bouwdatum van de poort kon aan de hand van oude prentbriefkaarten iets meer duidelijkheid worden verkregen. Op een prentbriefkaart, met het

poststempel van mei 1904, is de poort al te zien, hetgeen betekent dat de bouwdatum van de poort vermoedelijk in 1903 of 1904 is te plaatsen (afb. 51).

KADEMUUR

Tijdens de restauratie is ook een klein deel van de kademuur aan de noordzijde van de Franse poort hersteld. Hiertoe werd het metselwerk aan de binnenzijde ontgraven (afb. 62a, 62b en 63). Aan deze zijde was zichtbaar dat de noordelijke muur koud was geplaatst tegen de andere muur. Tevens bleek dat het onderste deel van de fundering van de oostelijke muur met een afwijkend formaat baksteen[21] is opgetrokken. Ook was de toegepaste mortel veel zandiger dan die van het overige metselwerk. Gezien de afwijkingen in het metselwerk is het aannemelijk dat bij de bouw van de kademuur gebruik is gemaakt van de oude, middeleeuwse muren. Het verschil in metselwerk is niet geconstateerd bij het aansluitende metselwerk van noordelijke kademuur. Dit komt overeen met het feit dat tijdens de herbouw besloten heeft om de slotgracht tussen beide voorpleinen breder uit te voeren, waardoor het fundament van de oorspronkelijke kademuur, dat ongeveer 10 m meter noordelijk was gelegen, niet meer kon worden benut.

Bij de oostelijke muur kon worden vastgesteld dat zowel het middeleeuwse als het 19de-eeuwse metselwerk tegen een talud waren gemetseld. Dit in tegenstelling tot het metselwerk van de noordelijke muur dat was voorzien van twee grote versnijdingen (afb. 62b). Dit grote verschil kan erop duiden dat tijdens de uitvoering het plan is gewijzigd. De oostelijke muur behoort nog bij de eerste opzet van de Cour d'Honneur, terwijl de noordelijke muur zal zijn aangelegd nadat besloten was om de gracht tussen de beide binnenpleinen breder uit te voeren. Uit de bijbehorende tekening (afb. 62c) blijkt dat het metselwerk van de oorspronkelijke kademuur werd afgebroken.

[21] Ongeveer 7 cm dik, de lengte en breedte konden niet worden vastgesteld.

DE MIDDENPOORT

EXTERIEUR

Zoals in de bouwhistorische opname over de Middenpoort reeds geconcludeerd werd heeft de bouw in twee fasen plaatsgevonden, waarbij bij de uiteindelijke voltooiing van de poort het bestaande metselwerk vrijwel geheel werd gesloopt. Bij het onderzoek kon worden vastgesteld dat het metselwerk van de eerste fase (1896-1908) met nieuw gebakken kloostermoppen was opgetrokken, terwijl het metselwerk van de tweede fase (1909) met aanzienlijk kleinere steenformaten was opgetrokken.[22] Dit maakt dat het vrij eenvoudig om de grens tussen de beide bouwfasen vast te stellen (afb. 73 tot en met 75). Het blijkt dat de beide torens vrijwel tot op de funderingen zijn gesloopt. Ter plaatse van de brug zelf heeft men bij de tweede bouwfase in 1909 meer van het metselwerk uit de eerste herbouwfase gehandhaafd.

Onder de huidige poort zijn de sporen zichtbaar van de brug uit de eerste herbouwfase (afb. 76). Aan de bovenzijde was een aantal taps uitgevoerde sparingen te zien, waar vermoedelijk oorspronkelijk de oplegging voor de brug was geplaatst. Deze sporen duiden erop dat de huidige brug bij de tweede herbouwfase is geplaatst. Echter, in het bestek voor de herbouw van de poort uit 1906 (zie "bijlage bestek 1906" in het eerste bouwhistorische rapport uit 2001) wordt geen melding gemaakt van de bouw van een nieuwe brug, zodat we ervan uit moeten gaan dat oorspronkelijk voorzien was om de oude brug te handhaven. Dat is ook af te leiden uit de bestektekening uit 1906. Hierop is een bredere brug te zien dan de huidige. Ook zijn op deze tekening geen sporen te zien van een ophaalconstructie voor de brug. Het feit dat men een ophaalbrug wou bouwen behoort dus niet tot het oorspronkelijke concept. In de periode tussen het schrijven van het bestek en de uitvoering in 1909 heeft men dus besloten om de brug toch te vervangen. Mogelijk houdt dit verband met de wens om de poort te voorzien van een ophaalbrug.

Het brugdek was opgebouwd uit I-profielen, waarop de houten delen waren aangebracht (afb. 77 en 78). Aan de zijde van de poort waren de I-profielen van het brugdek tegen een I-profiel gemonteerd, dat evenwijdig aan de poort was geplaatst. Aan dit profiel was met bouten een hoekijzer bevestigd waaraan het rondijzer was gelast dat het draaipunt vormde van de brug. Zichtbaar was dat het brugdek in gesloten toestand niet op deze assen steunde, maar iets vrij erboven lag. Dit zal gedaan zijn om de draaipunten van de brug in gesloten toestand te ontlasten (aan te nemen is dat het gewicht van bijvoorbeeld een auto een te grote belasting vormde voor de niet zwaar gedimensioneerde draaipunten van de brug). De "vrije" oplegging werd bereikt door de hiervoor genoemde I-balk op steunen te laten rusten. De huidige steunen zullen de oorspronkelijke steunen vervangen. Derhalve kan bij de hier beschreven brug niet worden vastgesteld hoe dit exact was gedetailleerd, aangezien de oorspronkelijke steunconstructie in

[22] Het onderste deel van de poort is in Vlaams verband opgetrokken met stenen van 29,5/31 x 13,5/14 x 7 cm met een tienlagenmaat van 83 cm. Het hogere deel (uit 1909) is in Vlaams verband opgetrokken met stenen van 21 x 10 x 5,5 cm, met een tienlagenmaat van 63 cm.

het verleden reeds was vervangen door twee stukken I-profiel.

Of de brug daadwerkelijk ooit is geopend kon niet worden vastgesteld. Aan de binnenzijde van de poort ontbreken de sporen, die op een mechanisme duiden waarmee de poort zou kunnen worden geopend. Tevens is het opvallend dat in het metselwerk geen slijtsporen van een ketting zijn te herkennen. De hiervoor genoemde sporen wijzen erop dat de ophaalkettingen zuiver decoratief waren.

Op een in 1904 verzonden prentbriefkaart is te zien dat de brugleuningen oorspronkelijk monochroom in een donkere kleur waren geschilderd (afb. 51). Alleen de bovenzijde van de stijlen was wit geschilderd. Deze kleurstelling heeft men niet lang gehandhaafd, aangezien op een foto uit ca. 1909 is te zien is dat de brugleuning van een geschilderd kepermotief is voorzien (afb. 70). Deze decoratie heeft men niet lang gehandhaafd, aangezien op latere prentbriefkaarten de oorspronkelijke kleurstelling weer is te zien.

Bij het landhoofd aan de overzijde is te zien dat in de onderbouw nog een deel van het oorspronkelijke, laatmiddeleeuwse bruggenhoofd is opgenomen. Dit bruggenhoofd is ook te zien op een tijdens de bouw genomen foto (afb. 71). Aangezien het metselwerk ervan met bakstenen van zeer verschillende afmetingen is opgetrokken is het niet mogelijk om een goede datering te geven. Het thans zichtbare metselwerk is vermoedelijk het resultaat van vele herstellingen, die het zich op de waterlijn bevindende metselwerk in de loop der eeuwen heeft ondergaan. De lengte van het bruggenhoofd is 8,64 m.[23]

Het metselwerk aan weerszijden van het bruggenhoofd is opgetrokken met laat 19de-eeuwse kloostermoppen. Alleen de beide consoles aan weerszijden van de poort, waar de stenen leeuwen op zijn geplaatst zijn met kleinere stenen opgetrokken. Deze beide zijn zeer waarschijnlijk toegevoegd bij de tweede fase.

Bij aanvang van de restauratie-werkzaamheden waren de leuningen al van de brug verwijderd. Slechts de plaats van de stijlen tekende zich af in de rollaag van het metselwerk. Gaten in het metselwerk van de poort geven tevens de plaats aan waar de leuningen aansloten op te poort. Op oude foto's is te zien dat de balustradestijlen op een horizontale houten dwarsligger waren geplaatst (afb. 67 en 68). Een schoor zorgde daarbij voor de stabiliteit. Deze constructie is op zichzelf niet stabiel genoeg om zonder meer op het metselwerk te blijven staan. Een van de vragen die zich bij de brug aandienen is dan ook de vraag hoe de houten leuning oorspronkelijk aan het metselwerk was verankerd. Tijdens het onderzoek zijn geen sporen aangetroffen, die duiden op een verankering. Op oude foto's is helaas niet eenduidig te zien hoe de verankering was geregeld. Op de foto's is wel met enige moeite aan de binnenzijde een verdikking te zien (afb. 67). Deze verdikking zou op een ijzeren strip kunnen duiden, waarmee de leuning aan het metselwerk van de brug was verankerd.

De beide zijmuren van de brug waren aan het begin ernstig verzakt. Om te voorkomen dat de samenhang van de brug verloren zou gaan heeft men beide delen door middel van zware ankers aan elkaar verbonden. Op grond van de in de loop der jaren gemaakte foto's kan worden aangenomen dat de ankers vermoedelijk in de jaren zestig

[23] De afstand tot de oostelijke hoek van de kademuur van het voorplein bedraagt 6,24 m.

van de 20ste eeuw zijn aangebracht. De zware ankers, die beide zijkanten van de brug bijeenhouden zijn waarschijnlijk aangebracht op het moment dat deze beide delen zijn gaan verzakken.

De laatste boog van de brug ten zuiden van poort is anderhalfsteens zwaar uitgevoerd, dit in tegenstelling tot de andere bogen, die steens zwaar zijn uitgevoerd.

De pirons, die de twee torenspitsen van de Middenpoort bekronen, bleken een bijzondere afwerking te hebben: laagsgewijs verguld en vertind (afb. 85). Waarschijnlijk was een schittering in het zonlicht voorzien. In de voorbeeldboeken van de Fa. F.W. Braat uit Delft zijn geen voorbeelden van pirons met een vergelijkbare uitvoering aangetroffen.

Cuypers sloot waarschijnlijk aan op de vergulding van lood zoals die sinds de 16de eeuw gebruikelijk werd (zie C.F. Janssen, Behoud en herstel. Restauratie-technieken en monumentenzorg, Bussum 1980). Vergelijkbare voorbeelden van loden pirons met afwisselend vergulde en vertinde lagen zijn in de literatuur niet aangetroffen. De afwerking zal daarom moeten worden vergeleken met de pirons op de torens van het kasteel en het châtelet (wanneer de steigers aanwezig zijn).

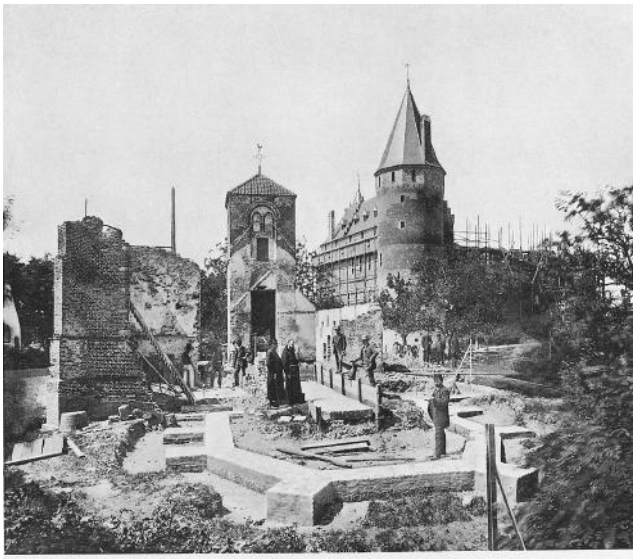
INTERIEUR

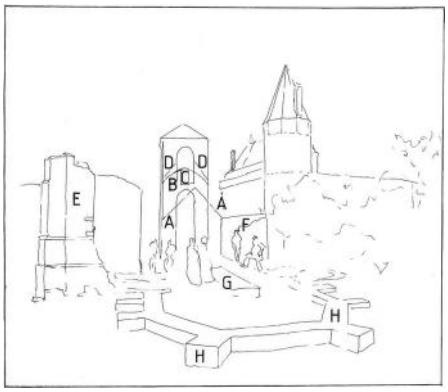
Bij de thans in uitvoering zijnde restauratie zijn vrijwel geen werkzaamheden in het interieur van de middenpoort uitgevoerd. Bij het interieur is alleen gekeken naar de kleurafwerking van de ruimten. Zo kon worden vastgesteld dat het plafond van het vertrek boven de poort voorzien was van een op riet aangebracht stucplafond. Bij een beschadiging in het plafond was te zien dat daar geen sporen zaten van een eventuele decoratieve afwerking, hetgeen ook niet te verwachten is bij een ruimte zonder representatieve functie. Verder onderzoek zal nodig zijn om e.e.a. te verifiëren.

AFBEELDINGEN

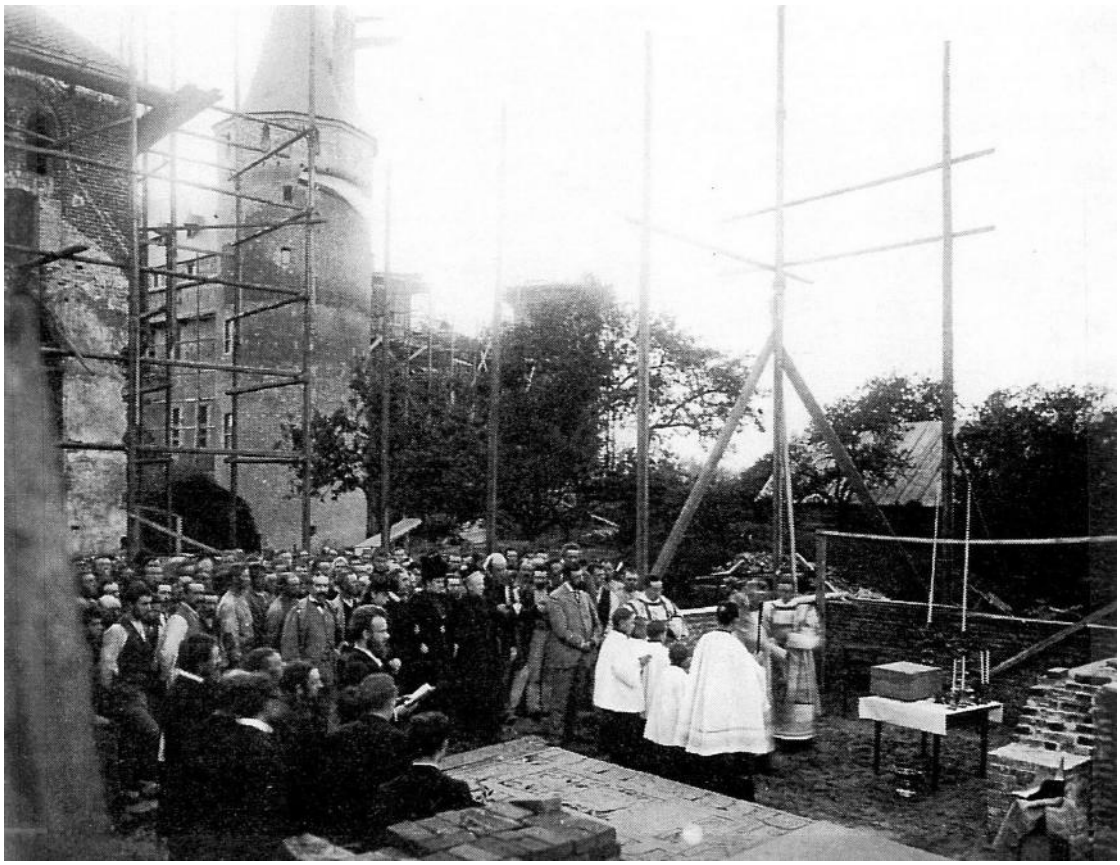


Afb. 1 De kapel vóór de restauratie van 1894-1898, met de toren, het restant van het zuidertransept en een schuur ter plaatse van het schip. (Herkomst: Cuypers en Luyten 1910, pl. I 'Chapelle avant la restauration')

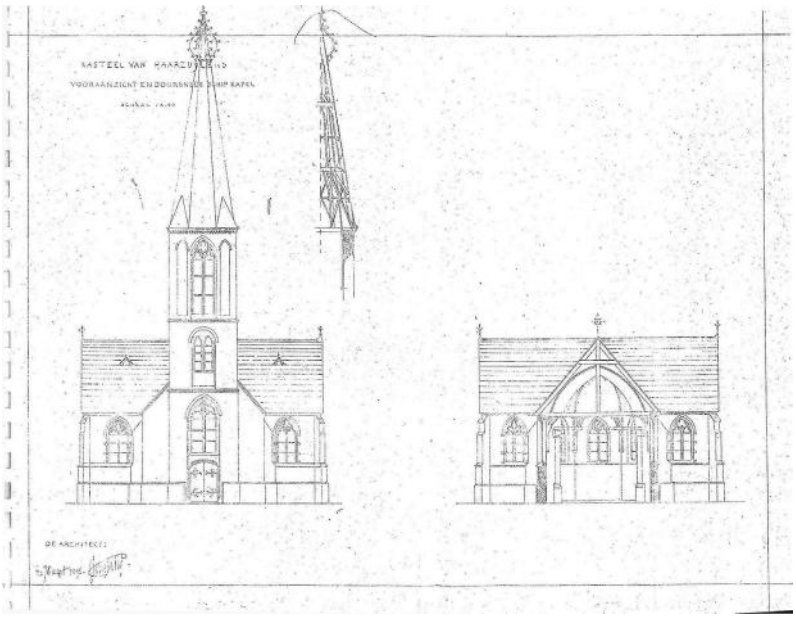




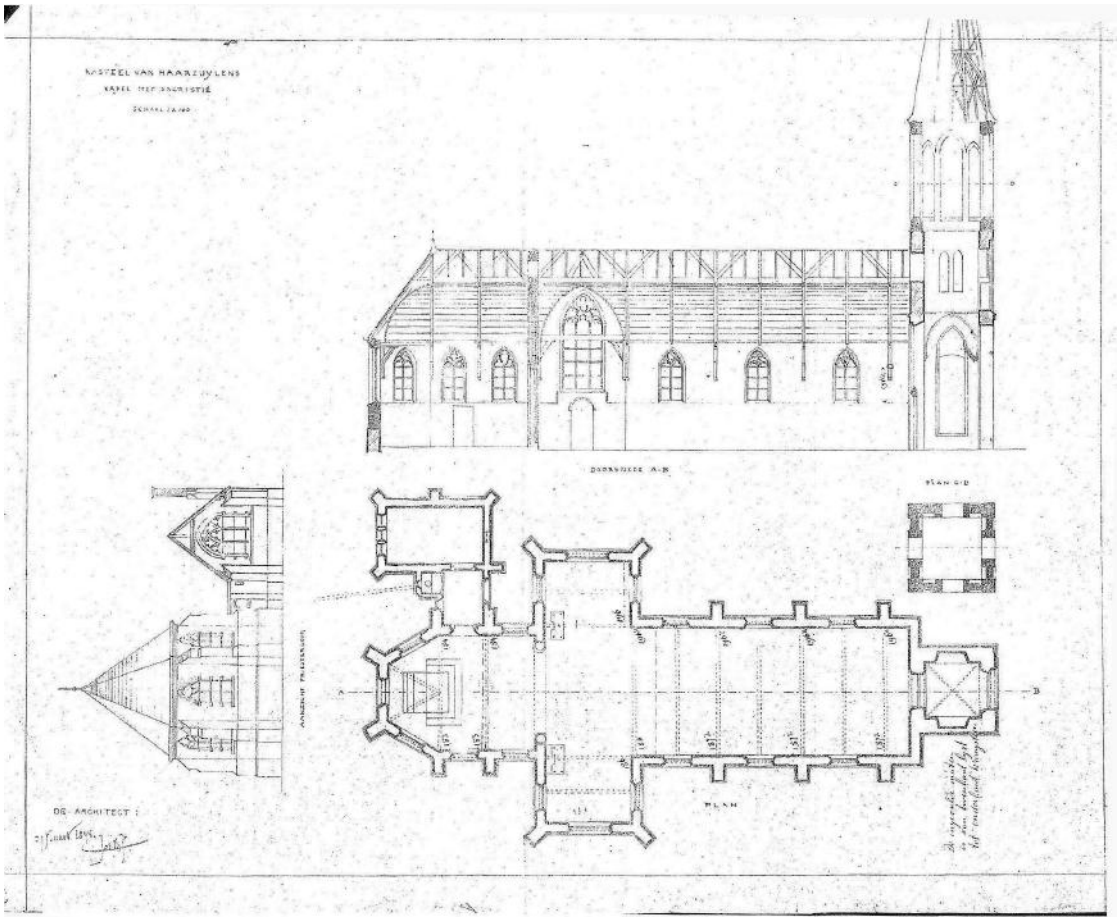
Afb. 2 De kapel bij het begin van de restauratie in mei 1894 (bron: bouwdagboek 1894). Links op de foto de van steigers voorziene toren. De hier zichtbare sporen zijn bij de ontpleistering van de kapel weer aan het daglicht gekomen. Bij (A) is een oude daklijn zichtbaar (van de schuur op afb. 1). Bij (B) is de aftekening van een tongewelf te zien. (C) is de toegang tot de hoger gelegen verdiepingen van de toren. De kleine gekoppelde openingen zijn bij de herbouw (1898) door Cuypers verkleind (zie afb. 21) ten behoeve van het houten tongewelf. (D) is de oorspronkelijke daklijn. Links (E) op de foto is het herstelwerk (o.m. linksonder) aan het gehandhaafde deel van het transept te zien. De herstelling is dusdanig zorgvuldig uitgevoerd dat het vrijwel onmogelijk is om de inboeting in het metselwerk aan te wijzen. Aan de rechterzijde (F) is nog een deel oud muurwerk te zien. Dat dit metselwerk in eerste instantie gehandhaafd werd lijkt erop te duiden dat men het in de herbouw had willen integreren. Op 25 mei 1894 wordt evenwel opdracht gegeven tot sloop omdat de muur te dun en van veel latere 'daarstelling' was (bron: bouwdagboek 1894). Bij (G) zijn de oude grafzerken zichtbaar. (H) is de aangeheelde fundering van het koor. (Herkomst: Cuypers en Luyten 1910, pl. I 'Reconstruction de la chapelle')



Afb. 3 Plechtigheid ter plaatse van het noordertransept, waarschijnlijk ter gelegenheid van de eerste-steenlegging op 3 augustus 1894 (bron: bouwdagboek 1894). Links op de foto is de van steigers voorziene toren zichtbaar. De hier zichtbare sporen zijn bij de actuele ontpleistering van de kapel weer aan het daglicht gekomen. De oude muur aan de noordzijde van het schip is inmiddels afgebroken. (Herkomst: Cuypers en Luyten 1910)



Afb. 4 Ontwerptekening voor de herbouw van de kapel, gedateerd 21 maart 1898, gesigneerd Jos.Th.J. Cuypers, 'Kasteel van Haarzuylens / vooraanzicht en doorsnede schip kapel'. Voor zover na te gaan is het plan conform het ontwerp uitgevoerd, alleen voor de kleine dakkapellen op de transepten zijn geen sporen aangetroffen. (NAi Rotterdam, HAAR t701)



Afb. 5 Ontwerptekening voor de herbouw van de kapel, gedateerd 21 maart 1898, gesigneerd Jos.Th.J. Cuypers, 'Kasteel van Haarzuylens / kapel met sacristie'. (NAi Rotterdam, HAAR t701)



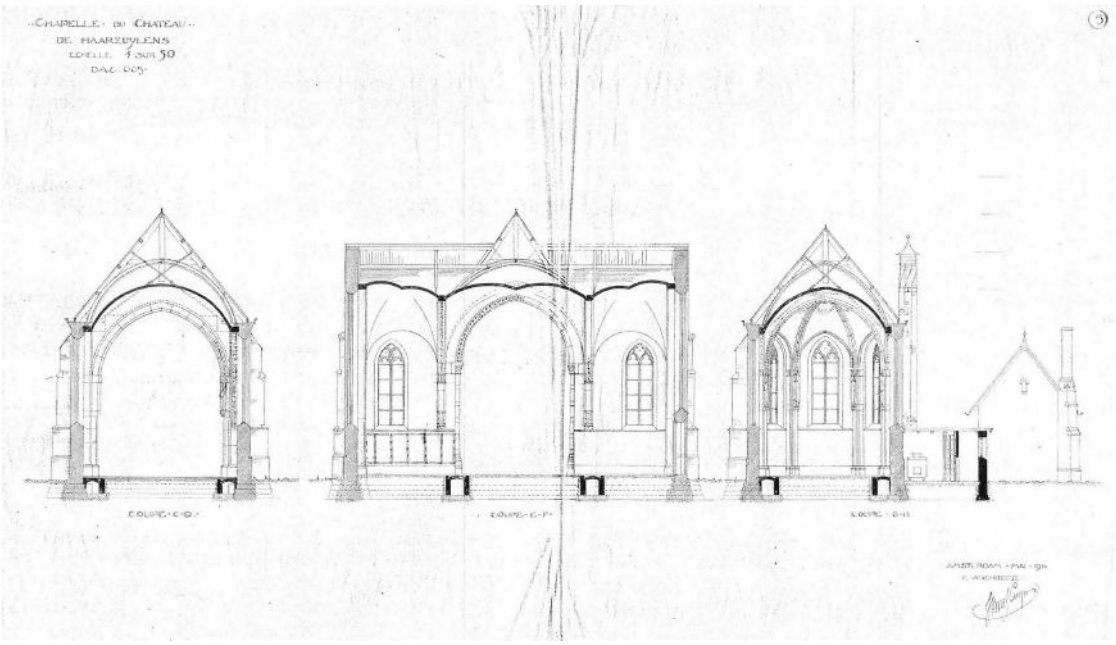
Afb. 6 Interieur van de kapel in de laatste fase van de herbouw, nog vóór de inrichting, met geopende crypte en knekelkist. Waarschijnlijk betreft het hier de plaatsing in 1899 in de grafkelder van de kist met schedels en beenderen van de voorouders van de baron 1899 (zie noot 2). (Nai Rotterdam, HAAR ph 873, fotograaf: E.A. van Blitz [Utrecht])



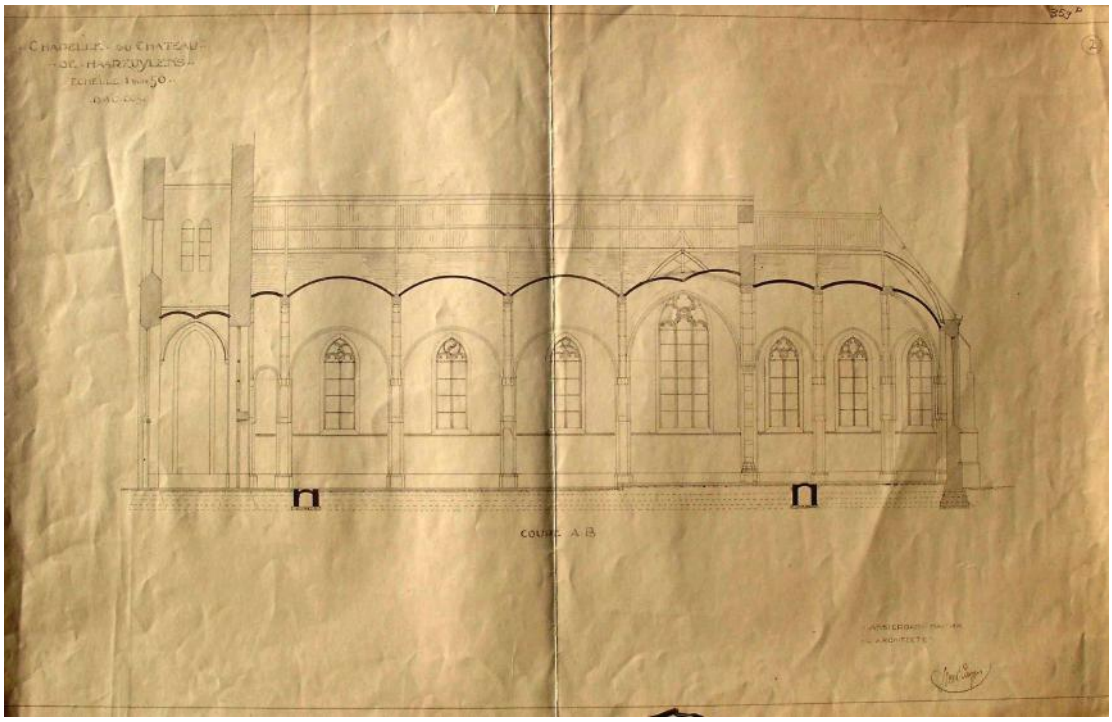
Afb. 7 Interieur van de kapel, met zicht op het altaar, kort na de voltooiing van de herbouw en inrichting in 1899. (Nai Rotterdam, HAAR ph 876, fotograaf: G. Jochmann [Utrecht], datering: 1899)



Afb. 8 Het interieur van de kapel vóór 1910. Op dat moment was de oorspronkelijke kapconstructie nog intact. Bij nauwkeurige bestudering is te zien dat de trekbalken slanker zijn uitgevoerd dan de huidige, samengestelde balken. Ook is te zien dat de aansluiting van de middenstijl op de trekbalk anders uitgevoerd is als thans het geval is. (Herkomst: Cuypers en Luyten 1910).



Afb. 9 Ontwerptekening, met doorsneden over schip, transept en koor, voor de verbouwing van de kapel tot grafkapel voor de in 1912 overleden Hélin van Zuylen van Nyevelt. Gesigneerd: Jos Cuypers; gedateerd mei 1914.
De hier getekende situatie van de gewelven en de verwarmingsruimte komt grotendeels overeen met de in de kapel aangetroffen bouwsporen. Zowel de verwarmingskanalen, de verwarmingsruimte, alsmede de gewelven van het schip zijn conform dit plan uitgevoerd. Voor het slaan van de gewelven in het koor en het transept werden wel de voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd, maar de gewelven zijn niet gerealiseerd. (NAi Rotterdam, HAAR t701)



Afb. 10 Ontwerptekening, met doorsneden over lengteas, voor de verbouwing van de kapel tot grafkapel voor de in december 1912 overleden Hélin van Zuylen van Nyevelt. Gesigneerd: Jos Cuypers; gedateerd mei 1914.
De hier getekende situatie van de gewelven komt grotendeels overeen met de in de kapel aangetroffen bouwsporen. Zowel de verwarmingskanalen als de gewelven van het schip zijn conform dit plan uitgevoerd. Voor het slaan van de gewelven in het koor en het transept werden wel de voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd, maar de gewelven zijn niet gerealiseerd. Ook het gewelf van het torenportaal werd niet vervangen. (NAi Rotterdam, HAAR t701)



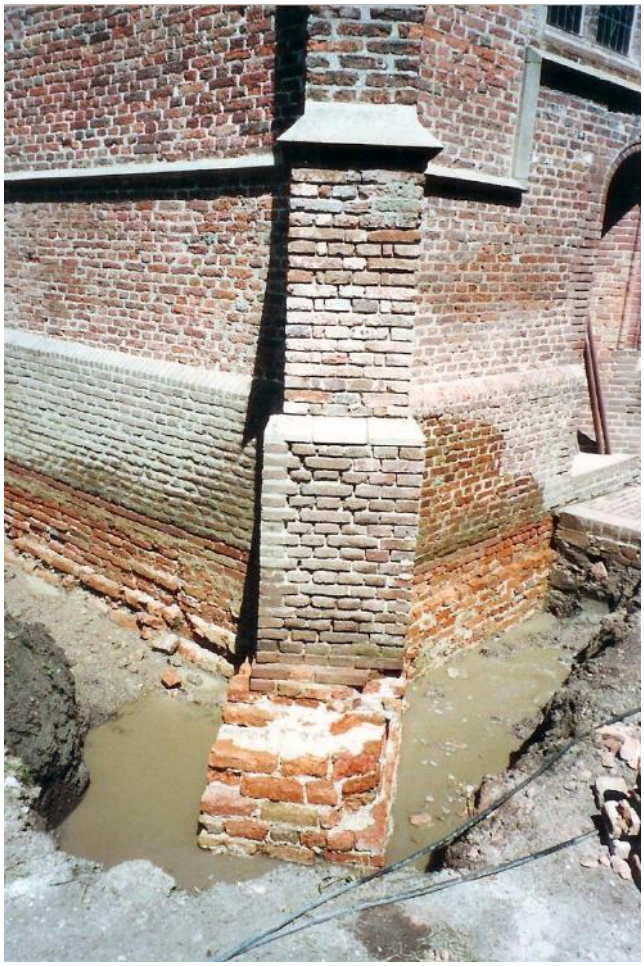
Afb. 11 De zuidwestelijke hoek van de torenfundering



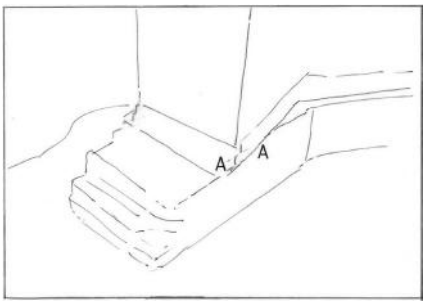
Afb. 12 Bij de herbouw in 1898 is de fundering van het schip in zijn geheel vervangen met gebruikmaking van oude stenen.



Afb. 13 Detail van de fundering van de koorsluiting. Te zien is dat het opgaande werk niet recht boven de fundering is geplaatst.

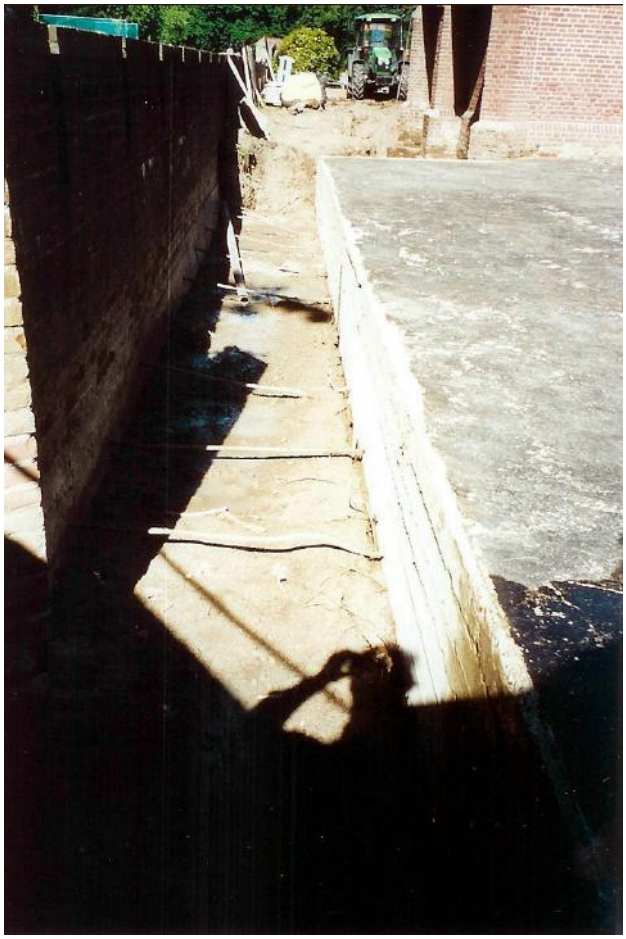


Afb. 14 Bij de zuidwestelijke hoek van het zuidertransept was goed te zien dat bij de bouw in het midden van de 16de eeuw de funderingen in eerste instantie globaal zijn aangelegd, om vervolgens het opgaande werk nauwkeurig uit te zetten, waardoor het opgaande werk niet exact op de fundering staat.



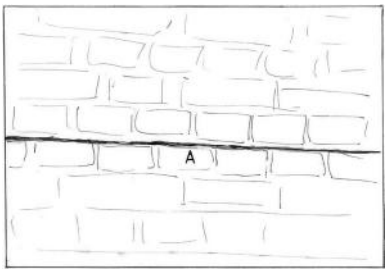


Afb. 15 Detail van de vorige afbeelding. Bij (A) is het verschil in richting te zien.



Afb. 16 Aan de zuidzijde is de walmuur met trekstangen aan de betonnen grafkelder verankerd.



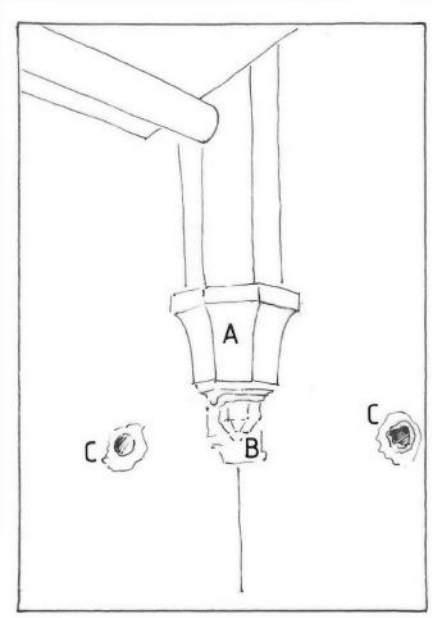


Afb. 17 Bij de eerste fase van de herbouw is in 1894 op het toen gereed zijnde muurwerk als vochtwering een laag bitumen (A) aangebracht.



Afb. 18 De sluitsteen in het torengewelf. De gewelfribben zijn in baksteen uitgevoerd en van een dikke laag pleisterwerk voorzien, daarmee suggererend dat deze van natuursteen zijn.





Afb. 19 Detailopname van één van de consoles van het kruisribgewelf in de toren. Bij (A) is de van een dikke laag pleister voorziene console zichtbaar. Bij (B) ontbreekt het pleisterwerk en is de oorspronkelijke in tufsteen uitgevoerde console zichtbaar. Bij (C) zijn de resten van 'Knapensifons' zichtbaar; met deze aardewerken buisjes trachtte men de muren droog te houden.



Afb. 20 Detail van het gewelf, met de houten doorvoer-koker van het klokkentouw.

Afb. 21 Zicht vanuit de kap van het schip in de richting van de toren. De beide spitsboogvensters, die in een spaarnis zijn geplaatst, behoren nog tot de oorspronkelijke opzet van de toren. Beide vensters zijn oorspronkelijk groter geweest. Ze zullen verkleind zijn bij de herbouw in 1898. Het hier zichtbare pleisterwerk is aangebracht bij de restauratie van Cuypers.





Afb. 22 De plaats waar een galmbord op het metselwerk aansloot.

Afb. 23 Detail van een van de galmgaten. Goed zichtbaar is dat in het verleden al een deel van de montant is vervangen.

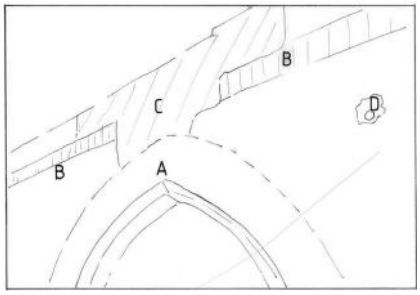




Afb. 24 Zicht op de onderzijde van de torenzoldervloer. Bij de hoeken zijn de ankers zichtbaar waarmee de torenspits aan het lager gelegen metselwerk is verankerd (zie volgende afbeelding).



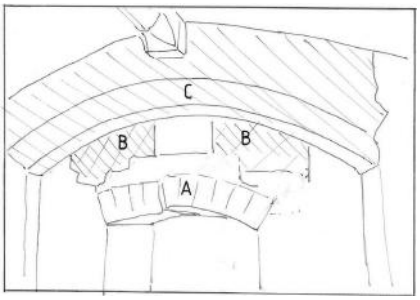
Afb. 25 De torenspits is ter hoogte van de tweede verdieping met lange ijzeren stangen verankerd aan het metselwerk. Om de krachten beter te verdelen is boven het muuranker een hardstenen blok geplaatst.



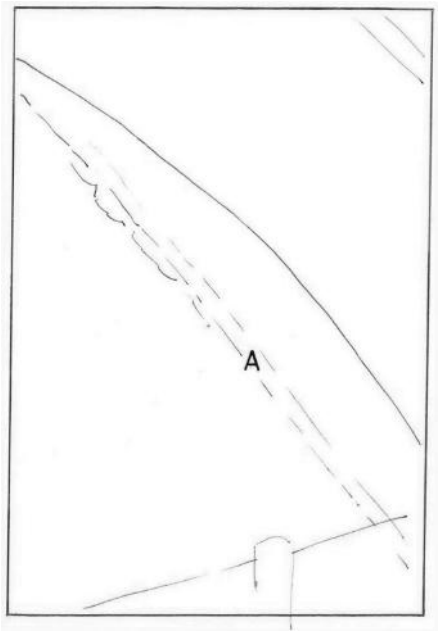


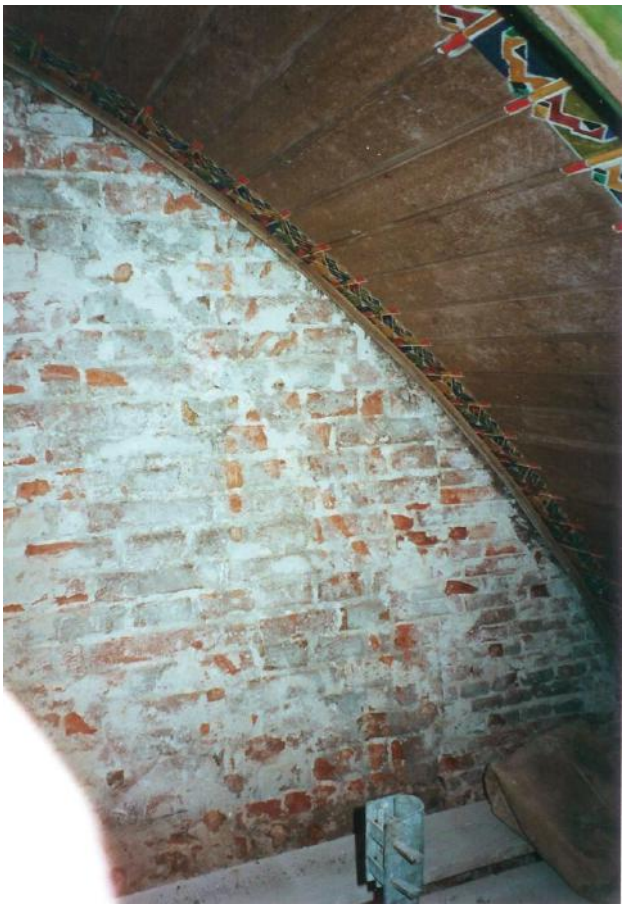
Afb. 26 Het bovenste deel van de doorgang in de oostmuur van de toren, gezien vanuit het schip. (A) is de boog van de doorgang. Bij (B) is het afgehakte restant van de in baksteen uitgevoerde waterlijst zichtbaar. Het metselwerk (C) is bij een latere bouwfase vervangen. Bij (D) is nog een zogenaamd 'Knapen-sifon' zichtbaar.



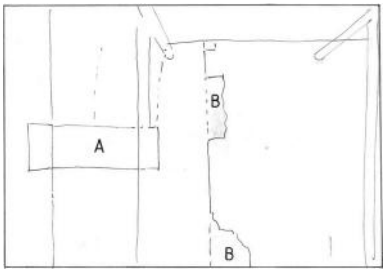


Afb. 27 Het bovenste deel van de muur tussen schip en toren. (A) is de niet meer oorspronkelijke ontlastingsboog van de opening boven de doorgang tussen schip en toren. Bij (B) zijn twee dichtgezette openingen zichtbaar. Deze openingen hebben deel uitgemaakt van de ter plaatse van de kap nog aanwezige vensters (afb. 21). Bij de herbouw in 1898 is boog (C) toegevoegd, waardoor het spaarveld is verkleind.



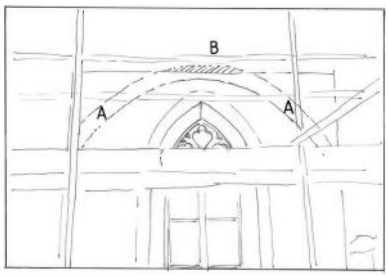


Afb. 28 Vlak onder het houten tongewelf is op het metselwerk van de toren de aftekening van een oudere kap zichtbaar (A). Deze lijn is ook te zien op de foto uit mei 1894 (lijn (D) op afb. 2).



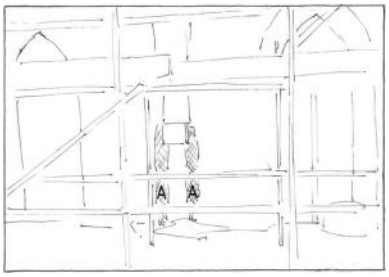


Afb. 29 De zuidwesthoek van het schip met in de hoek het afgehakte restant van de natuurstenen console (A) waarop de bogen van de gewelven waren geplaatst. Bij (B) is de naad zichtbaar waar het metselwerk van het schip in dat van de toren is ingekast.



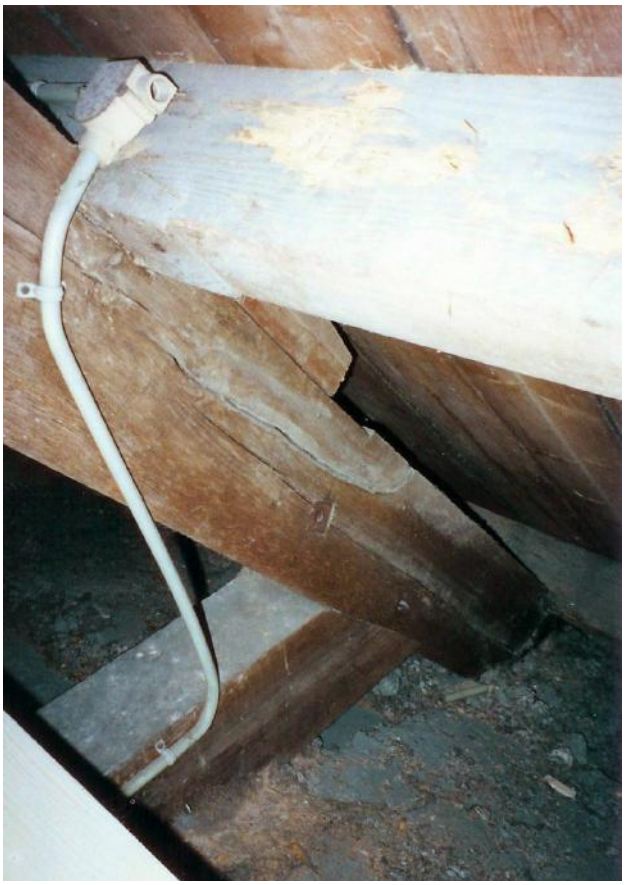


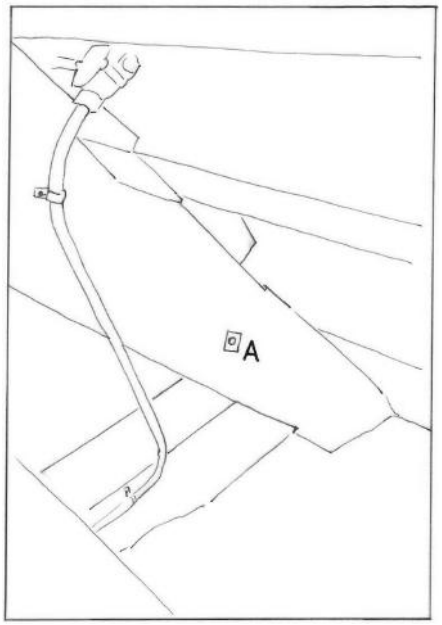
Afb. 30 Zicht op de noordwand van het schip. Bij (A) is de aftekening zichtbaar van een steens zwaar uitgevoerde muraalboog. De bovenkant van de boog (B) ligt hoger dan de voorlijst van het houten tongewelf.



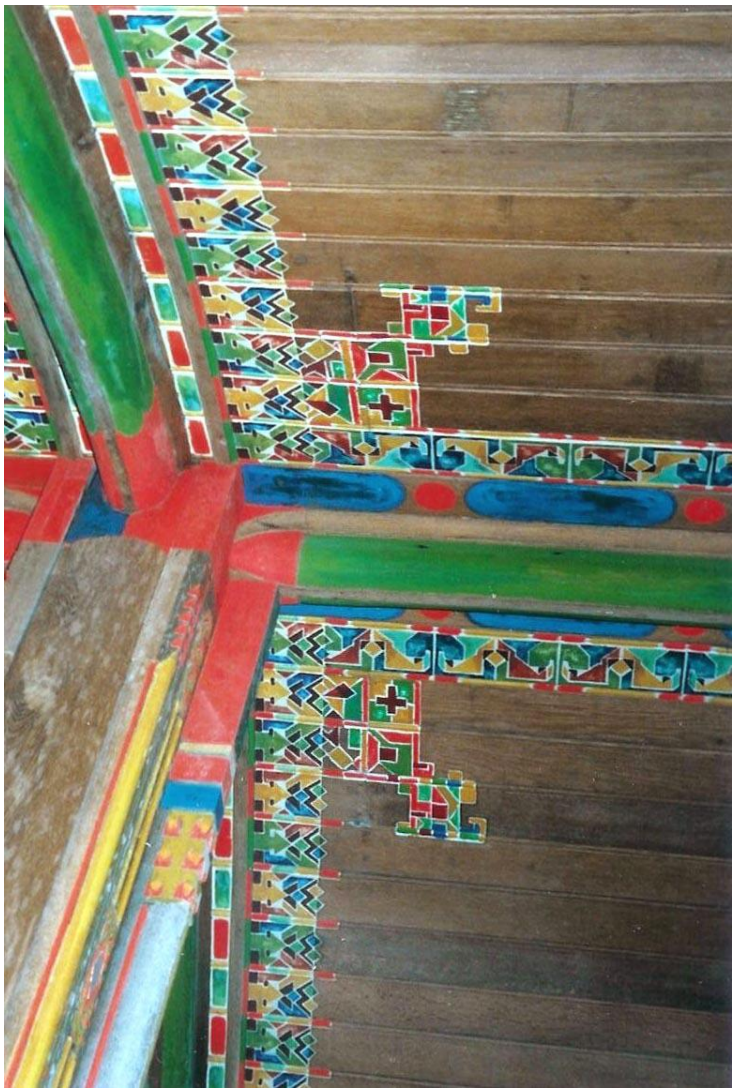


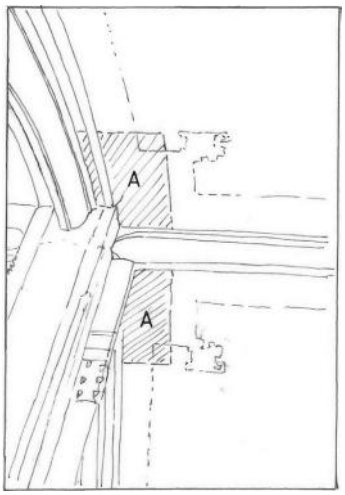
Afb. 31 In de muren van het schip zijn de sporen van de in 1926 gesloopte muurpijlers t.b.v. de gewelven nog zichtbaar (A).





Afb. 32 Ook in de kapconstructie zijn de aanhechtingspunten voor de trekankers teruggevonden. Bij het hier zichtbare spant is zelfs de vierkante volgplaat nog bewaard gebleven.

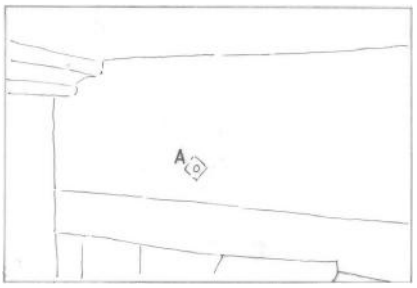




Afb. 33 Het houten tongewelf ter plaatse van een spant. Bij (A) is nog vaag de aanheling van de gaten te zien. De gaten waren bedoeld om de trekstangen door te voeren. De aanheling dateert van de reconstructie in 1926 van de oorspronkelijke situatie (1898).

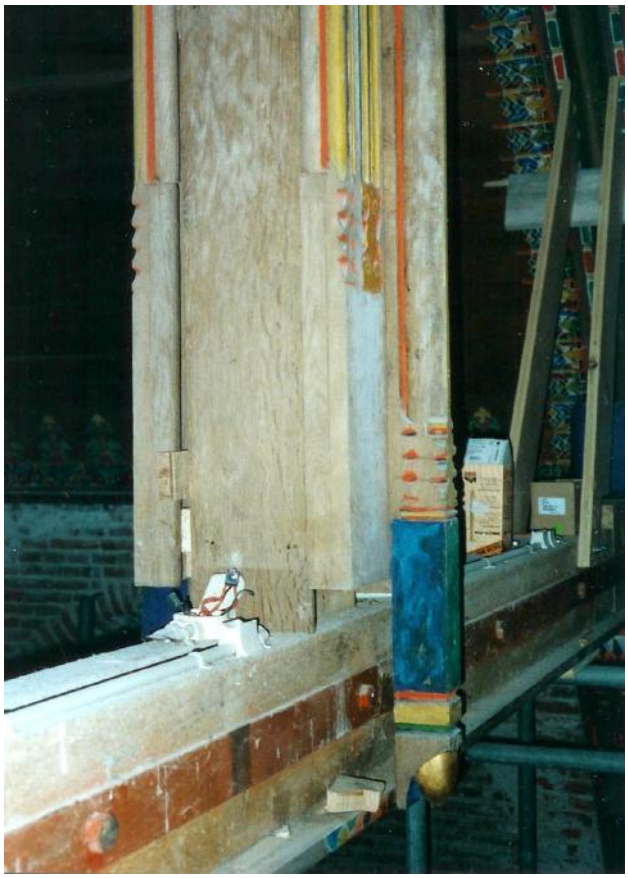


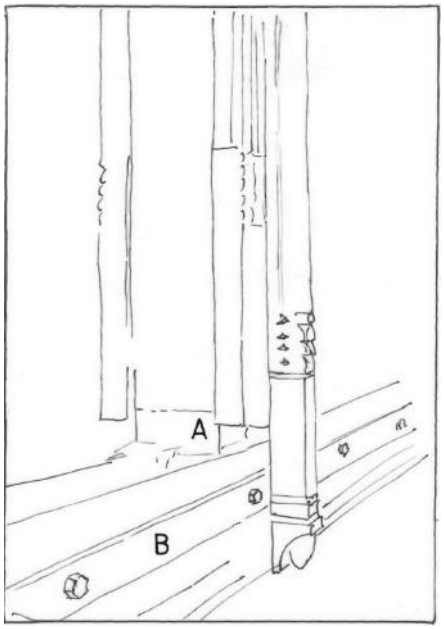
Afb. 34 Op de houten tongewelven is een ongeveer 2 cm dikke, met stro gemengde leemlaag aangetroffen. Dit komt overeen met de omschrijving in het bestek van 1898.





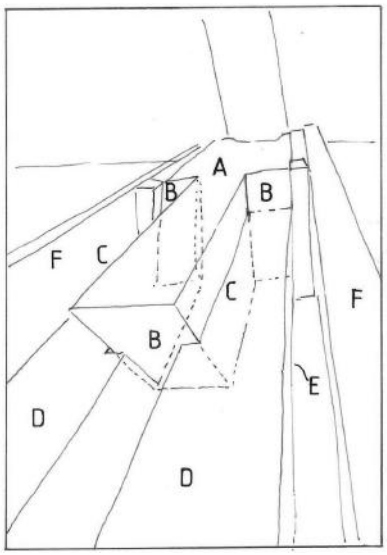
Afb. 35 Bij de trekbalken in het koor was de plaats te herkennen waar de trekankers met de balken waren verbonden (A).





Afb. 36 De aansluiting van de makelaar op de trekbalk. Bij (A) is te zien dat de stijl met eiken delen is omtimmerd. (B) is de met staalstrips versterkte trekbalk.

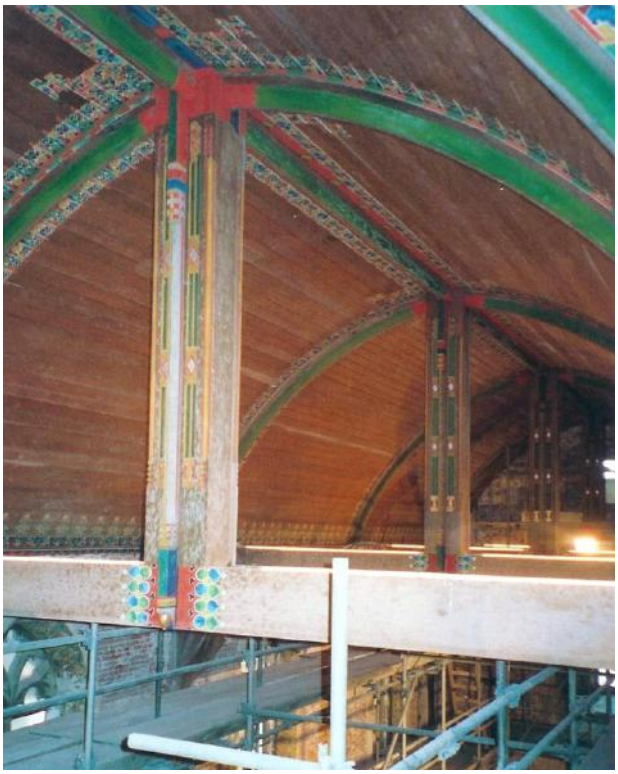
Afb. 37 Aan de bovenzijde van de trekbalken is de opbouw van de constructie goed te zien. Bij (A) is het restant van de eiken trekbalk te zien. Deze zal bij de plaatsing van de stucgewelven in 1914-'17 schuin zijn afgezaagd (B). Toen men in 1926 de oorspronkelijke uitvoering (1898) wilde reconstrueren, moesten de trekbalken worden hersteld. Vermoedelijk is daarbij nog een deel van de balken verwijderd (C) om een goede aanhechting te garanderen van de baddingen (D). Deze baddingen zijn met ijzeren strippen versterkt (E). Om het geheel er, van onderaf gezien, toch uit te laten zien als een massieve eiken balk is de constructie aan de onderzijde en aan de zijkanten betimmerd met eiken planken (F).



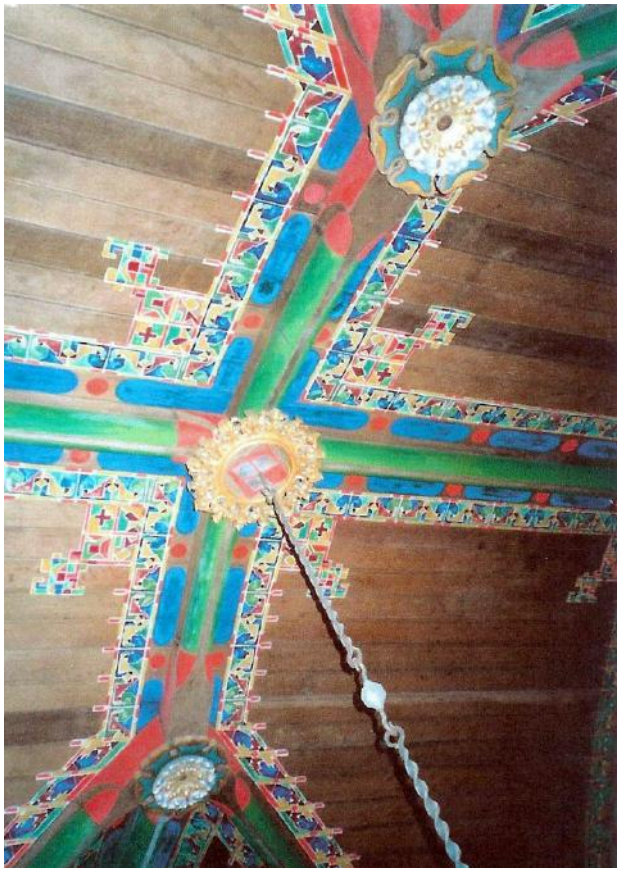




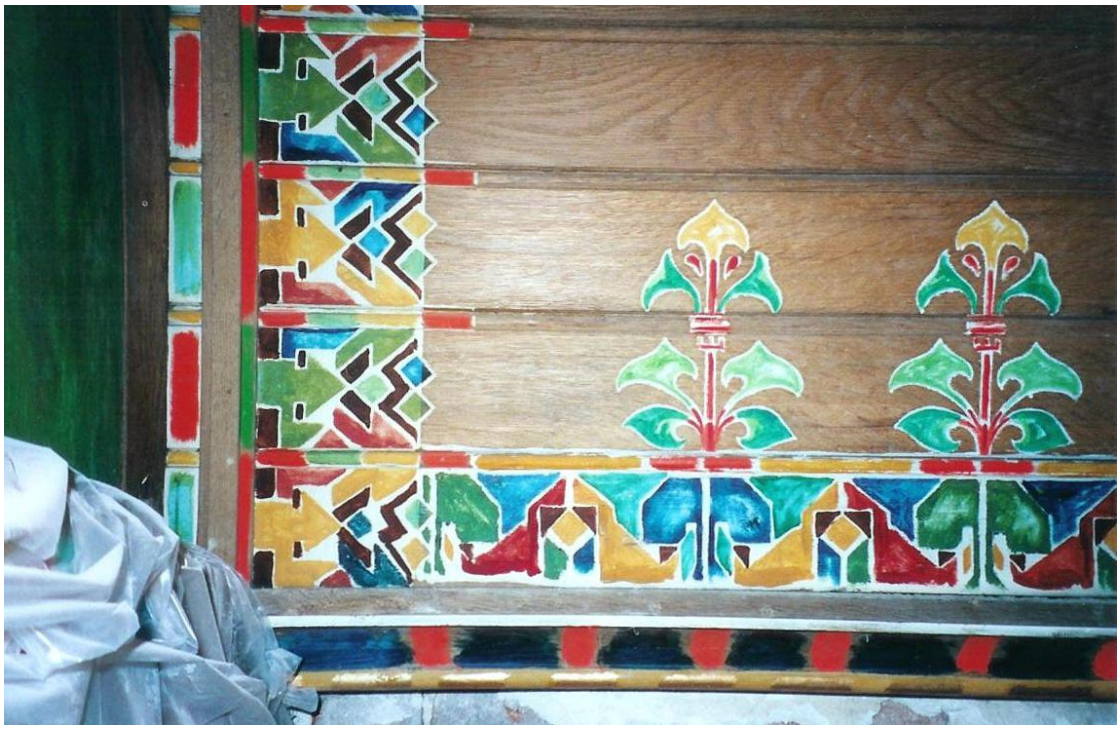
Afb. 38 Overzicht van de gewelfconstructie ten tijde van de restauratie. Op de omtimmerde trekbalken is t.l.-verlichting aangebracht.



Afb. 39 Overzicht van het houten tongewelf. De trekbalken en makelaars worden gevormd door met eikenhout omtimmerde balken. De balken en de beschildering zijn aangebracht bij de restauratie van 1926.



Afb. 40 De gewelfschildering ter plaatse van de viering. In het rozet is het wapen van Van Zuylen van Nyevelt geschilderd.



Afb. 41 Detailopname van de schildering aan de voet van het tongewelf. Op delen van het plafond is een sjabloonschildering met geometrische patronen aangebracht. Deze schildering heeft een nabewerking ondergaan: aan vingerafdrukken is te zien dat een deel van de verf is verwijderd waardoor lichtere vlekken in de schildering ontstonden.



Afb. 42 Het houten tongewelf met het eindspant boven het koor.



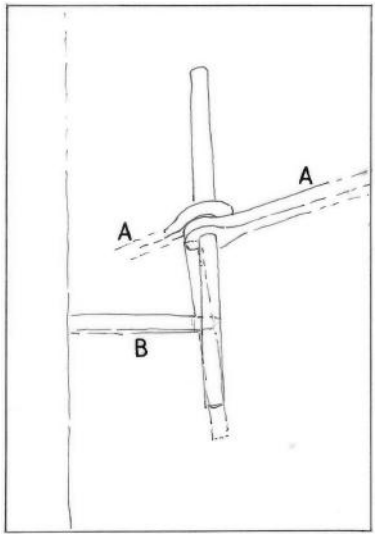
Afb. 43 Detailopname van de makelaar van het eindspant. Bovenaan staat geschilderd 'IHS' (In Hoc Signo), in het midden 'Α' en 'Ω' (Alpha en Omega), en onderaan 'S. Stephanus', de heilige aan wie de kapel is gewijd.



Afb. 44 Detail van de schildering op een vensterdagkant.



Afb. 45 De dagkanten waren voorzien van verschillende typen van schildering.



Afb. 46 De aansluiting van de in het metselwerk opgenomen kettingankers ter plaatse van de muurstijlen. Bij (A) zijn de kettingankers zichtbaar. Muuranker (B) verankert de muurstijl aan het metselwerk en haakt hier deels achter het kettinganker. Elders is dat niet het geval.

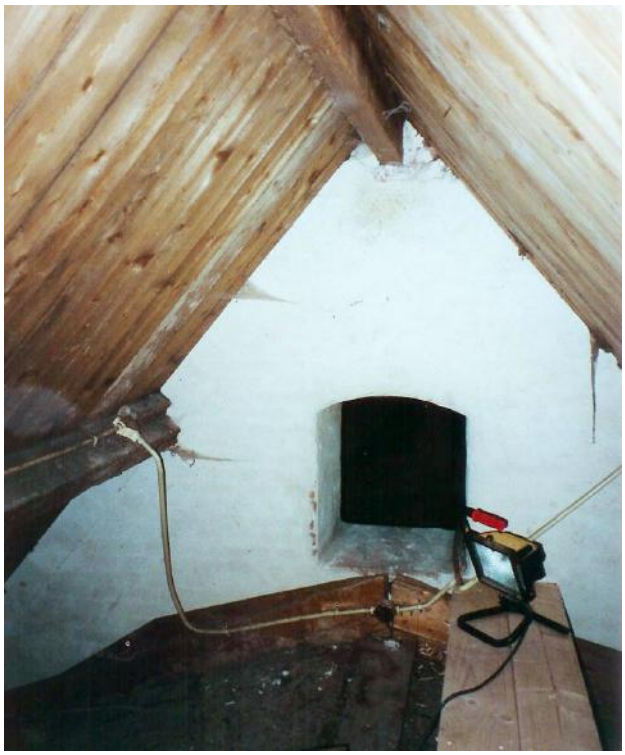




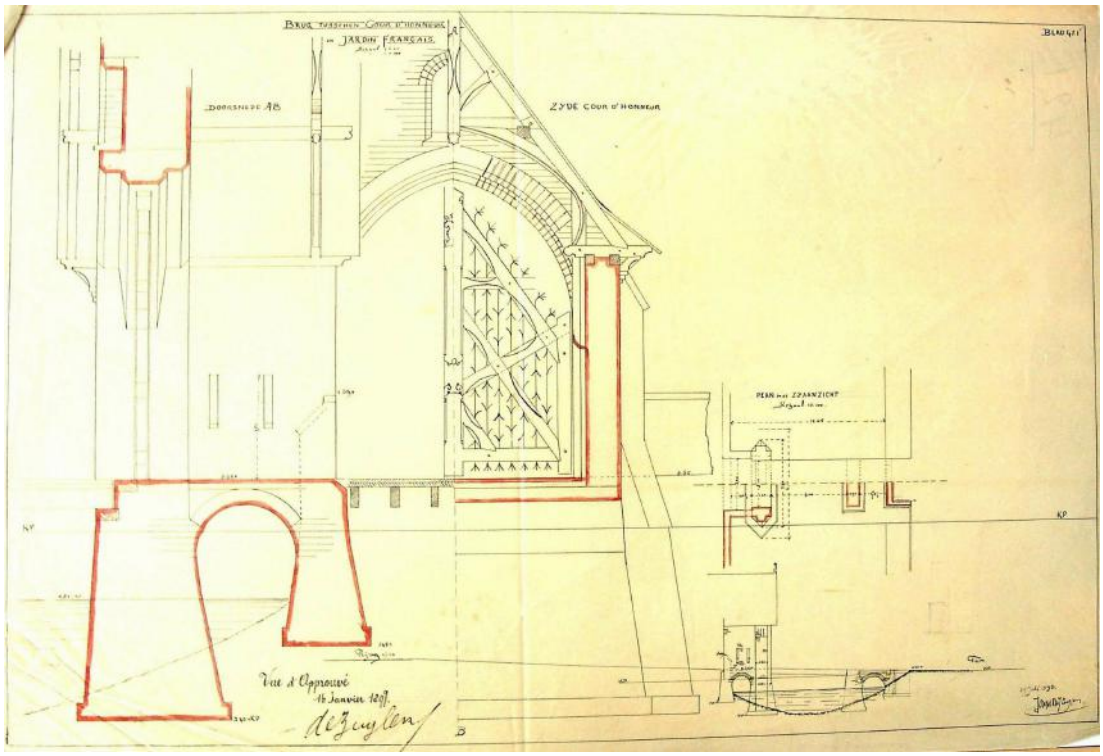
Afb. 47 Gezicht op de kapconstructie boven het houten tongewelf. De gehele constructie is bij de herbouw in 1898 tot stand gekomen.



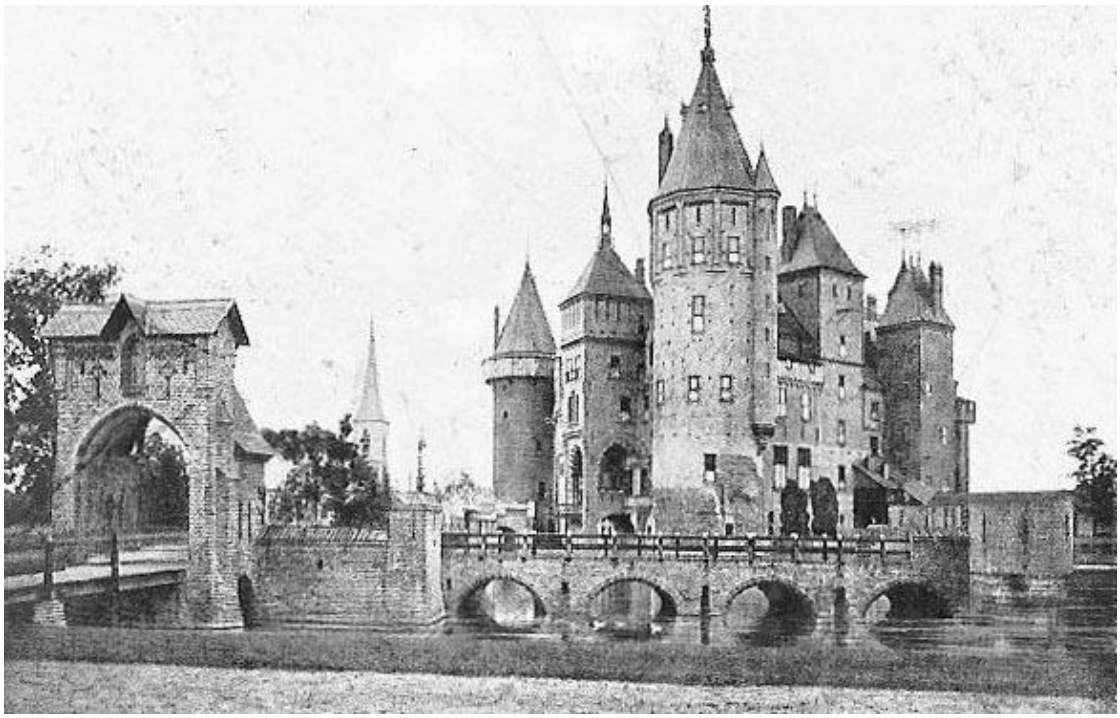
Afb. 48 Op de kapconstructie zijn met blauw krijt teksten aangebracht. Hier staat geschreven: “schip 2”. Elders staat ook de lengte van het hout vermeld (o.a. “1/4,80” m).



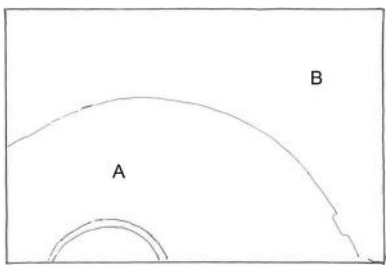
Afb. 49 De muur met opening tussen de schip- en koorzolder.



Afb. 50 Tekening met doorsnede en aanzichten Franse Poort, 'Brug tusschen Cour d'Honneur en Jardin Français', gesigneerd door Jos Th.J. Cuypers, 24 juli 1896, 'Vue et approuvé 16 Janvier 1897. (met signatuur) de Zuylen'. (Herkomst: NAi, HAAR t 421.1.)



Afb. 51 De Franse poort gezien vanuit het noorden op een prentbriefkaart uit het begin van de 20ste eeuw (poststempel mei 1904). Te zien is dat de poort is gedekt met leien - met afgeronde onderzijde - in Maasdekking. Ook is het opvallend dat op de foto geen sporen zijn te zien van een brugketting. De nis boven de poort is leeg.





Afb. 52 Het middelste deel (A) van de onderzijde van de brugboog is met een aanzienlijk kleiner formaat stenen gemetseld dan de buitenste, in het zicht komende delen (B).



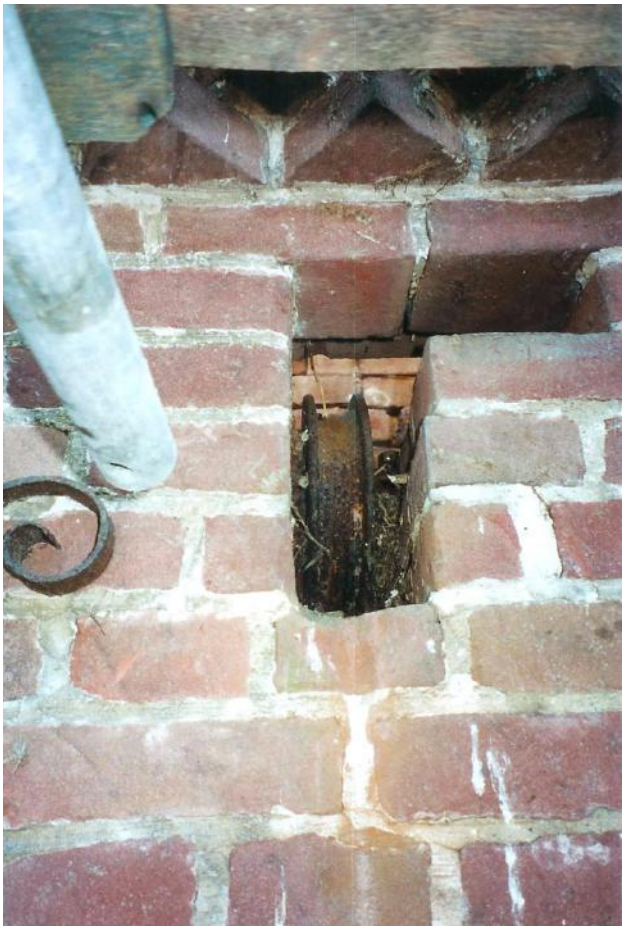
Afb. 53 Overzicht van de beide brugpijlers. Tijdens het onderzoek zijn er geen aanwijzingen aangetroffen, die erop duiden dat de huidige brug een oudere voorganger heeft gehad.

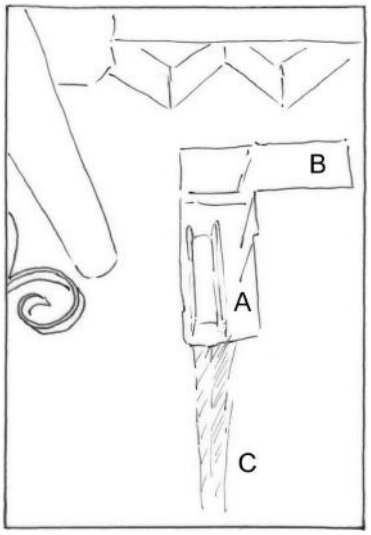


Afb. 54 Detail van de voorgevel. In de nis is Bremer zandsteen verwerkt. Het beeld van St. Michael, waarvan de ontwerptekening bewaard is gebleven, is vermoedelijk nooit geplaatst. Er zijn geen foto's met beeld bekend.

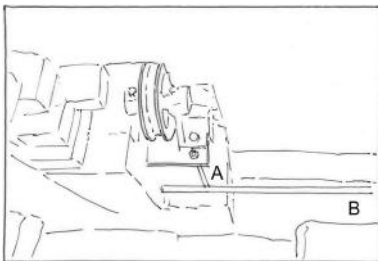


Afb. 55 Bovenaanzicht van het metselwerk van de poort. Goed te zien is dat het metselwerk van de poort hol is uitgevoerd.



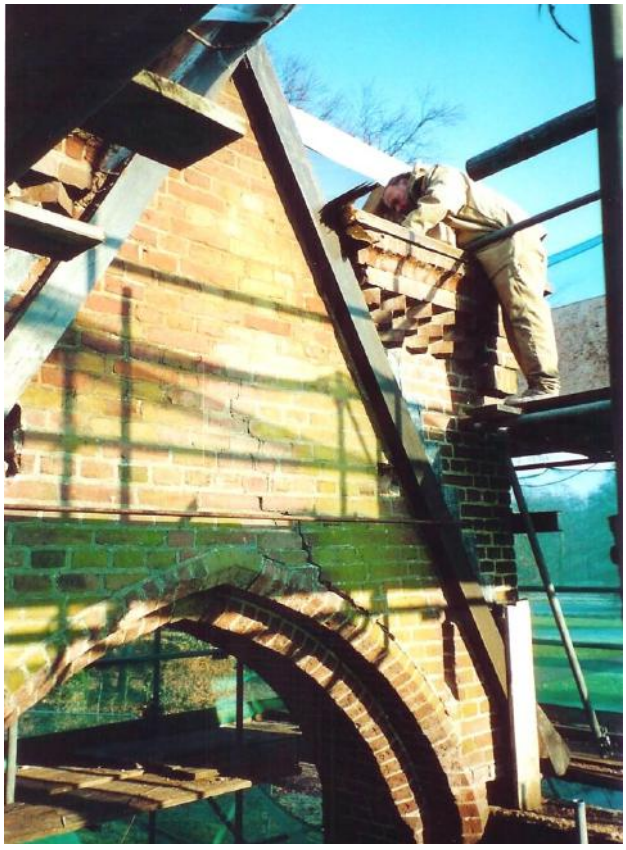


Afb. 56 Detail van de doorvoeropening van de ketting. Bij (A) is de katrol zichtbaar. Waarom bij (B) een horizontale verbreding is toegepast is niet meer te achterhalen. Bij (C) is met enige moeite het slijtspoor te zien die de brugketting in het metselwerk heeft achtergelaten. Dit slijtspoor is vermoedelijk ontstaan door het slingeren van de ketting onder invloed van de wind. Er is geen spoor aangetroffen van een ophaalmechanisme, zodat we moeten aannemen dat de brug niet kon worden opgehaald.

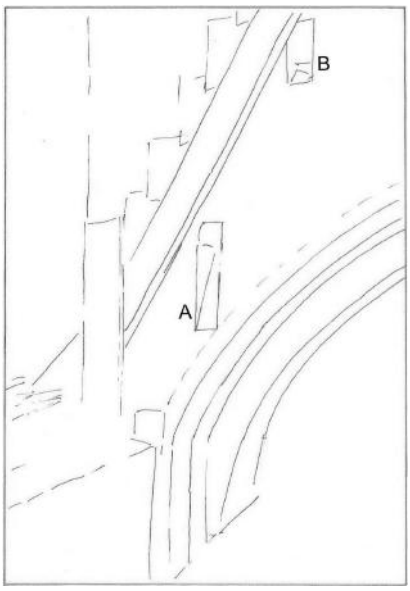




Afb. 57 Detailopname van de katrol. Bij (A) is te zien dat de katrol door middel van ankers aan het metselwerk was verankerd. De zwaarte van de verankering doet vermoeden dat het plan bestond om de brug van de mogelijkheid tot openen te voorzien. Het anker (B) is bij de laatste restauratie aangebracht en dient ervoor om het metselwerk van de poort te koppelen.

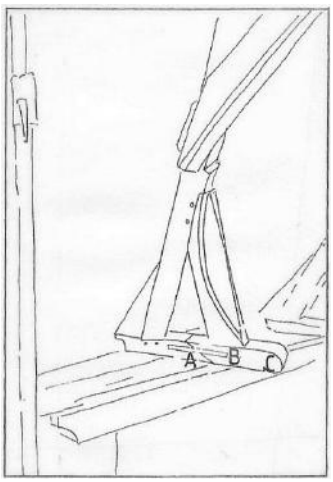


Afb. 58 Overzicht van het strijkspant tijdens de restauratie. Het blokkeel met de oorspronkelijke detaillering is al verwijderd.



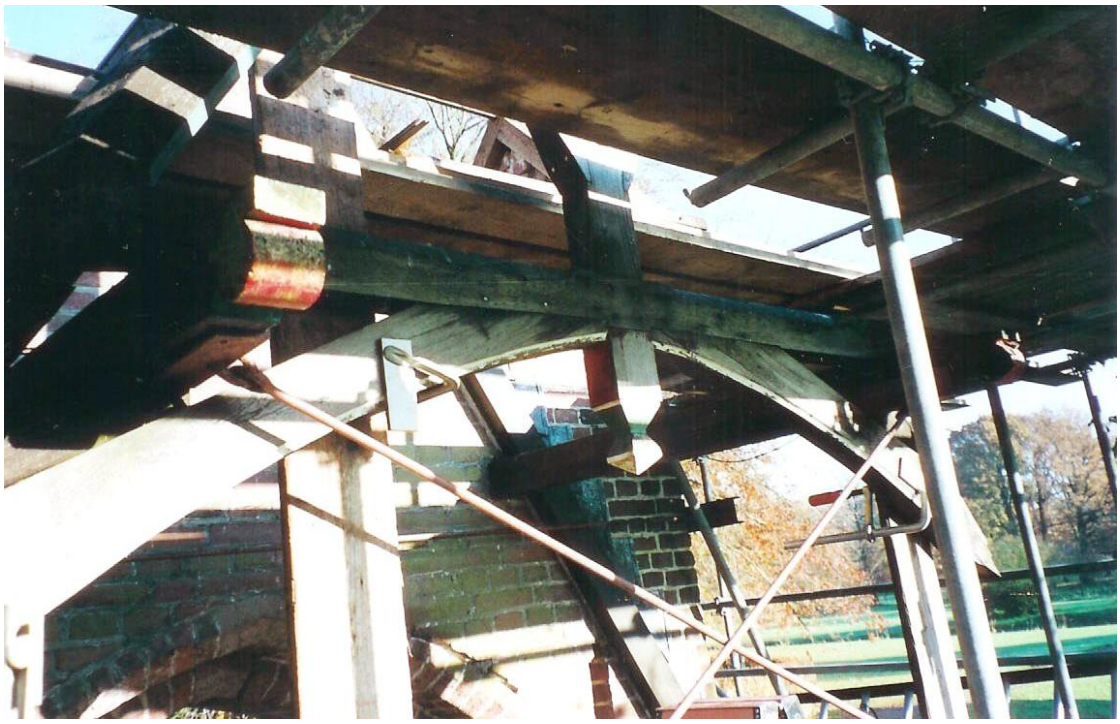


Afb. 59 Het noordelijke deel van het strijkspant, met bij (A) de plaats waar de ketting door het metselwerk van de poort werd gevoerd. Bij (B) is het balkgat zichtbaar van de verwijderde gording, die onder het spant was geplaatst.

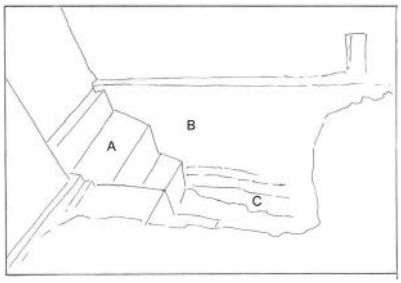




Afb. 60 Opname van de onderzijde van het zuidelijke spant tijdens de demontage. Bij (A) geeft een schuine liplas in het blokkeel, die is versterkt met een metalen strip, aan dat het spant in het verleden al een keer is hersteld. Hierbij is het blokkeel-deel aan de binnenzijde van het spant vervangen. Dit blijkt ook uit het ontbreken van de houten toognagels bij (B). Bij dit herstel is de afwerking van de blokkeels vereenvoudigd (C).

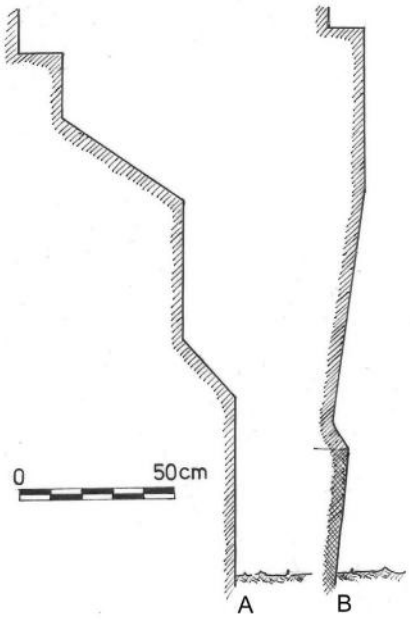


Afb. 61 Detail van de kapconstructie met het sierlijk bewerkte uiteinde van de koningsstijl.

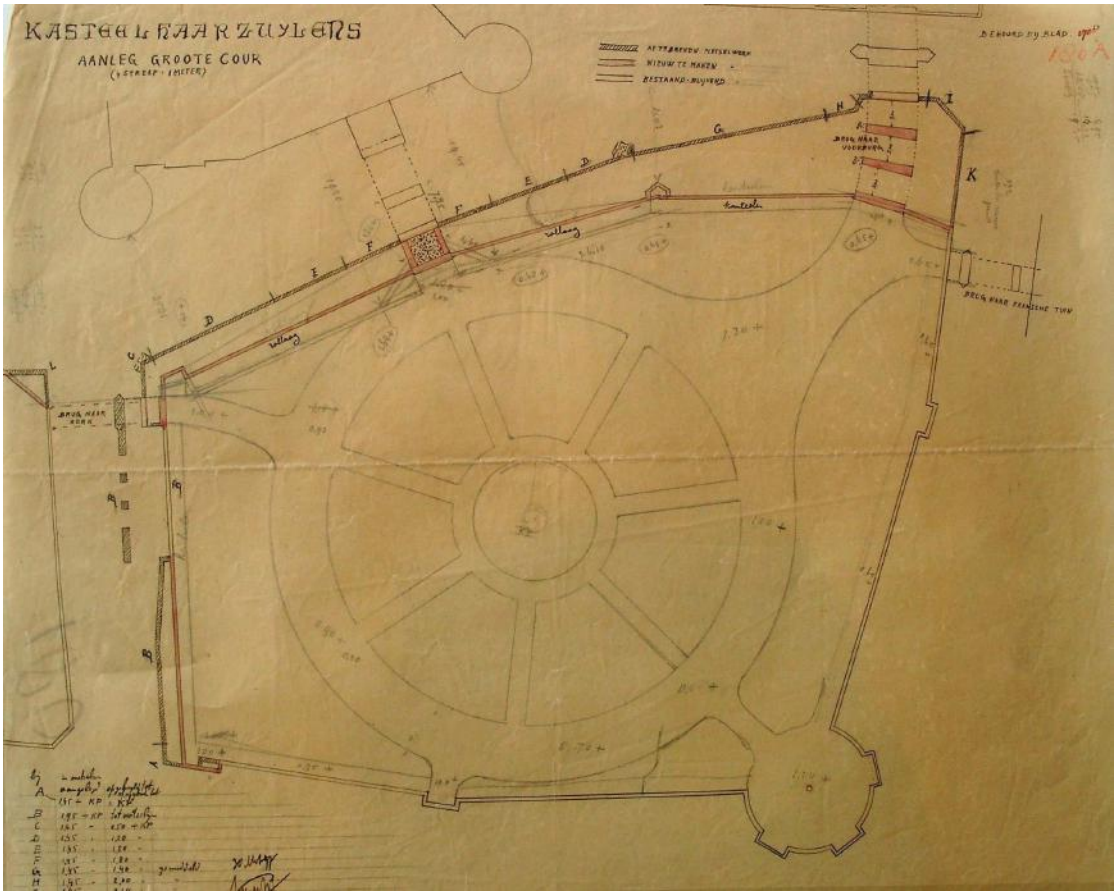




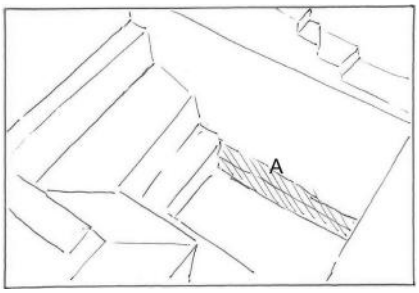
Afb. 62a Overzicht van de fundering van de kademuur, zoals deze ten noorden van de Franse Poort is ontgraven. Bij (A) het noordelijke deel van de fundering. Dit deel is in zijn geheel rond 1900 gebouwd. Deel (B) stamt uit dezelfde periode, terwijl het onderste deel (C) nog het restant zal zijn van een middeleeuwse muur. Links van de foto bevindt zich de brug naar de Middenpoort, en rechts de Franse Poort.



Afb. 62b Doorsneden van de muurdelen (A) en (B).

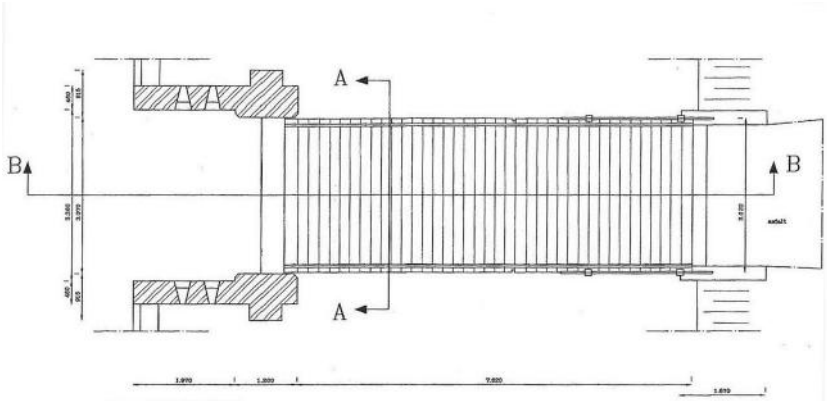


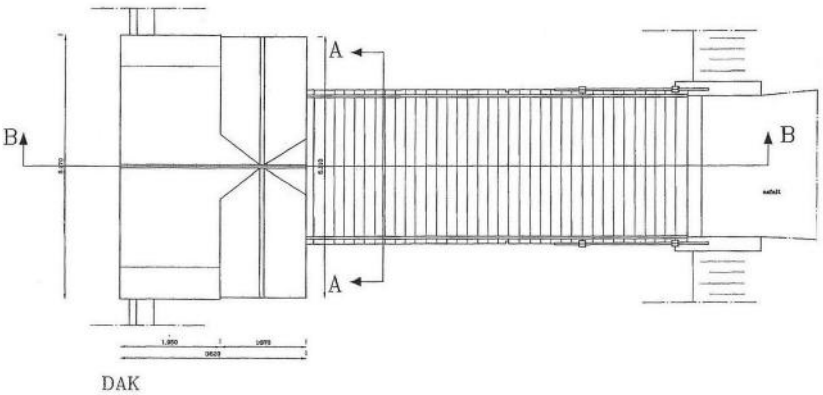
Afb. 62c Tekening 'Kasteel Haarzuylens / aanleg groote cour', met signatuur en datum 3 maart 1897 (akkoord baron?). (Herkomst: NAi, t 180.2)



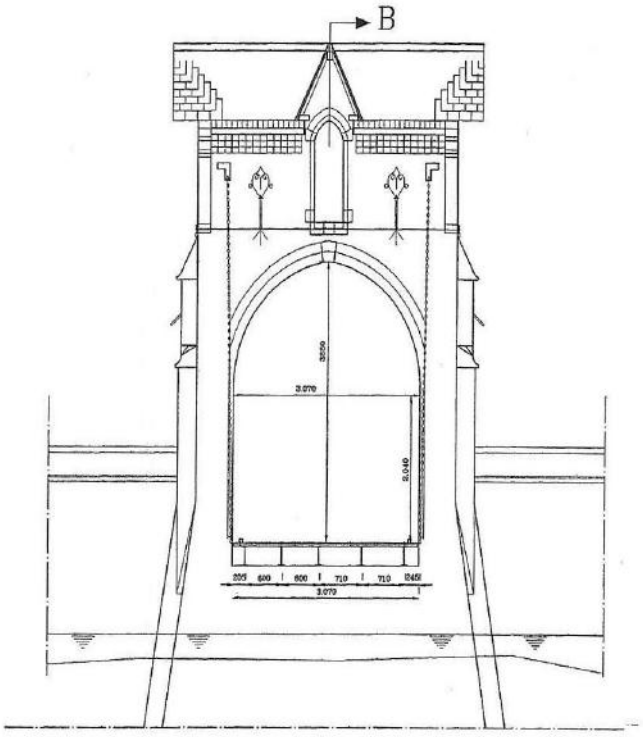


Afb. 63 Detail van de vorige afbeelding, met bij (A) het restant van het middeleeuwse metselwerk.

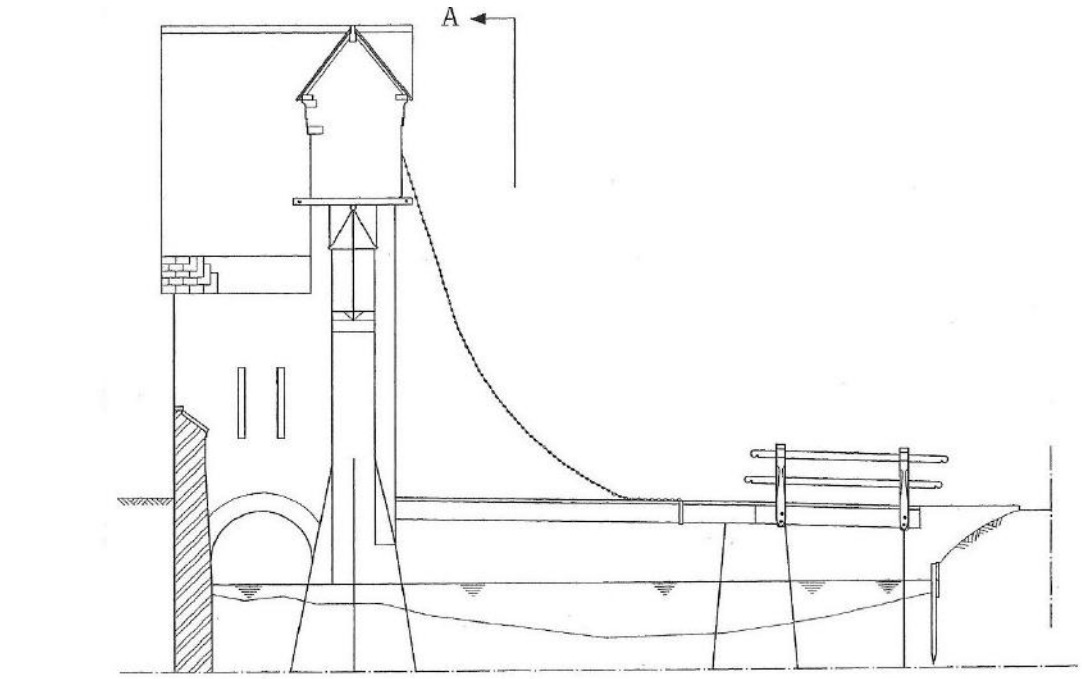




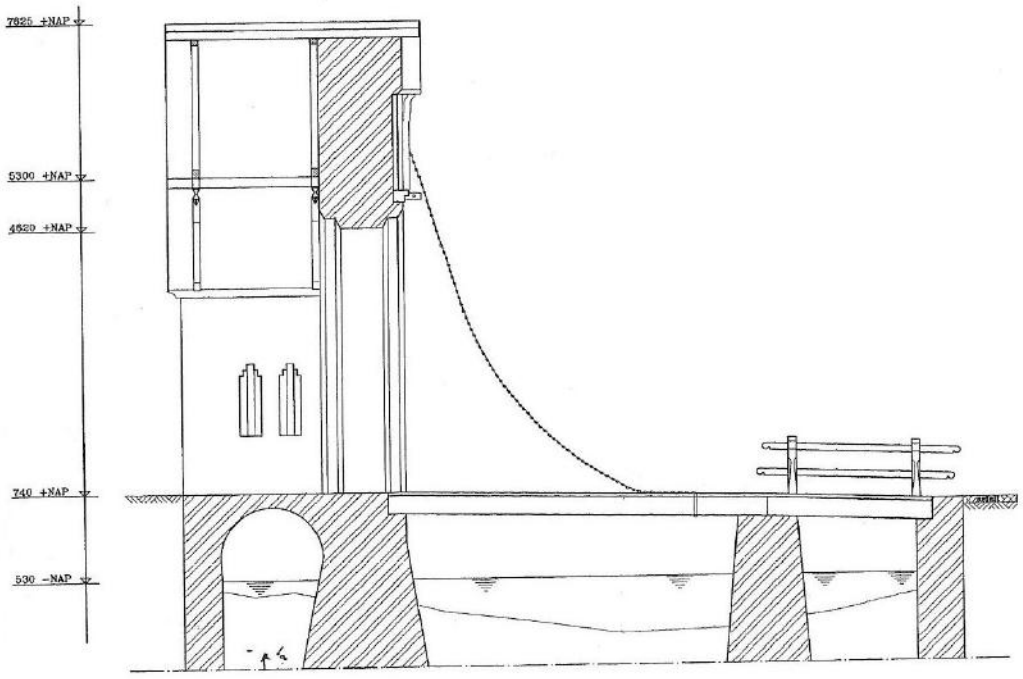
Afb. 64a Bestaande toestand plattegrond en dak bij het begin van de restauratie. Tekening architect P.D. van Vliet te Loosdrecht, 2001.



Afb. 64b Noord- en zuidaanzicht van de bestaande toestand. Tekening architect P.D. van Vliet te Loosdrecht, 2001.

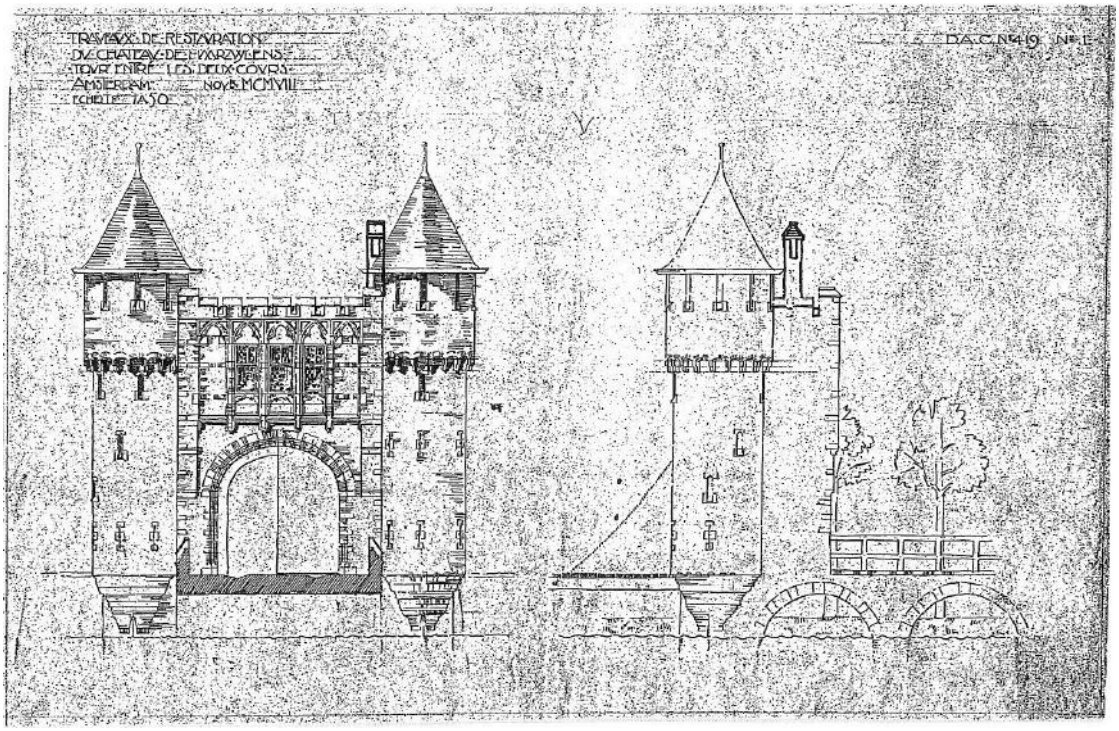


OOST AANZICHT

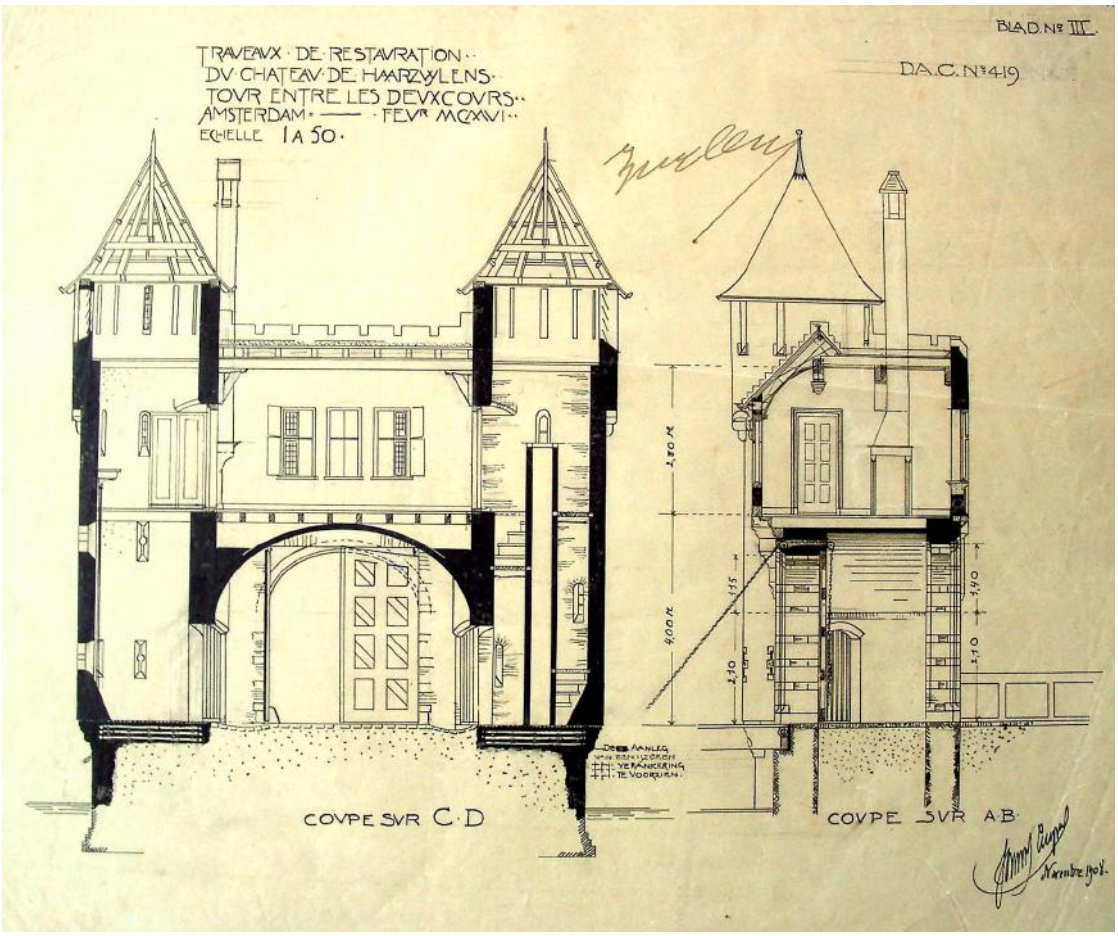


DOORSNEDE B–B

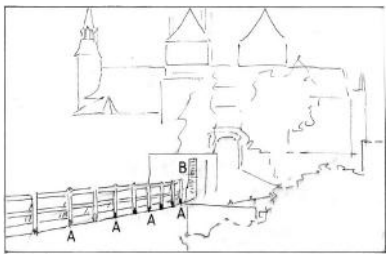
Afb. 64c Doorsnede en oostaanzicht van de bestaande toestand. Tekening architect P.D. van Vliet te Loosdrecht, 2001.



Afb. 65 Ontwerptekening voor de Middenpoort (‘Travaux de restauration du chateau de Haarzuylens – Tour entre les deux cours – Amsterdam - novr MCMVIII – echelle 1 a 50 / D.A.C. no 419 – no i’), blad 1 met gevels, definitief ontwerp uit 1908, waarbij de schoorsteen op de blauwdruk is bijgetekend. Tekening Collectie NAi.

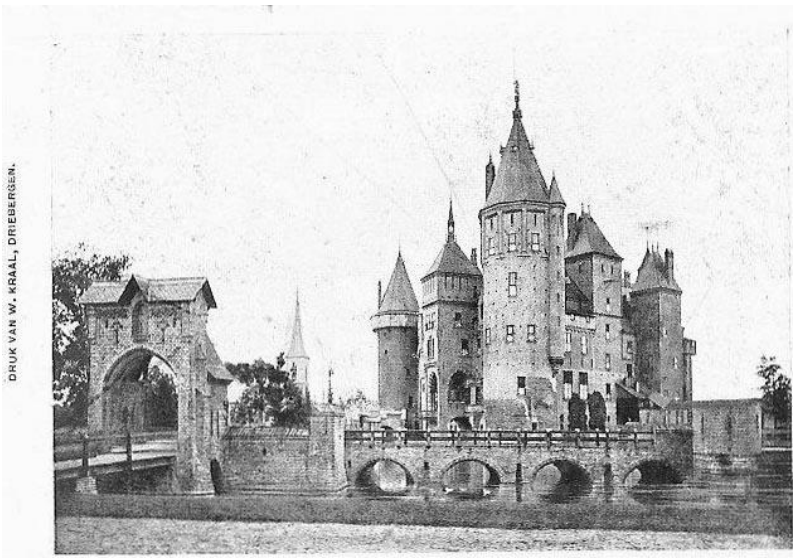


Afb. 66 Ontwerptekening voor de Middenpoort (‘Travaux de restauration du chateau de Haarzuylens – Tour entre les deux cours – Amsterdam - fevr MCMVI – echelle 1 a 50 / D.A.C. no 419 – blad no iii’ en rechtsonder de signatuur van Jos Th.J. Cuypers en datum ‘Novembre 1908’), blad 3 met doorsneden, definitief ontwerp uit 1908, waarbij de schoorsteen op de blauwdruk is bijgetekend. Tekening Collectie NAi.

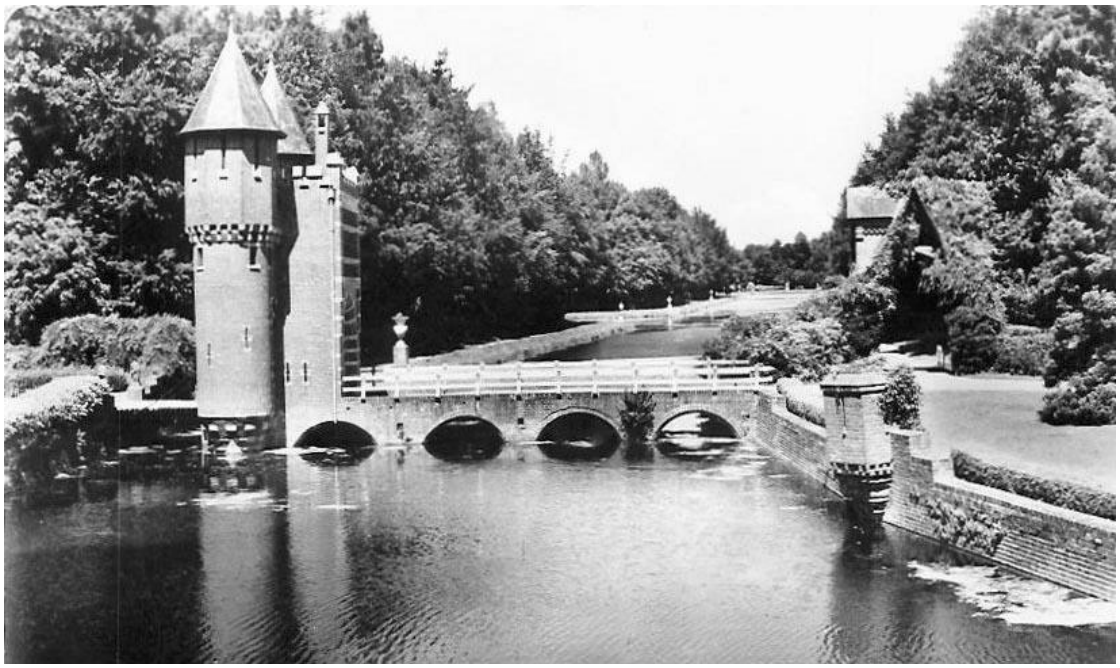




Afb. 67 Prentbriefkaart van de Middenpoort uit het begin van de 20ste eeuw. Te zien is dat op dat moment alleen de onderbouw van de poort was gerealiseerd. De staande tand (B) geeft aan dat het in de bedoeling lag om de poort verder uit te bouwen. De poort werd inderdaad in 1909 voltooid. Het hier zichtbare metselwerk had evenwel zo geleden onder de weersinvloeden dat het afgebroken moest worden. De nieuwe poort werd op de bestaande fundering opgebouwd. Ook is op deze foto de oorspronkelijke kleurstelling van de brug-balustrade te zien (donker geverfd houtwerk met wit geverfde balusterkoppen). Tijdens het onderzoek zijn in het metselwerk geen sporen aangetroffen, die uitsluitsel geven over de vraag hoe de brugleuning aan het metselwerk was bevestigd. Bij nauwkeurige bestudering van de foto is te zien dat de balusterstijlen op een dwarsligger waren geplaatst en dat aan de binnenzijde bij de voet een kleine verdikking zit (A). Mogelijk zat hier een ijzeren strip die aan het metselwerk was verankerd.



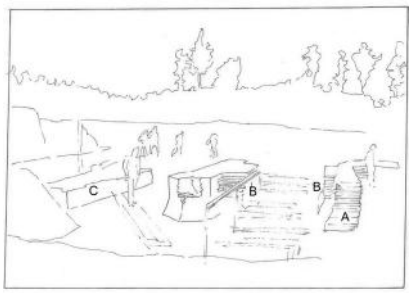
Afb. 68 Prentbriefkaart uit het begin van de 20ste eeuw. Bij de onderbouw van de poort is te zien dat de uitkraging van de torens geheel in baksteen was uitgevoerd.

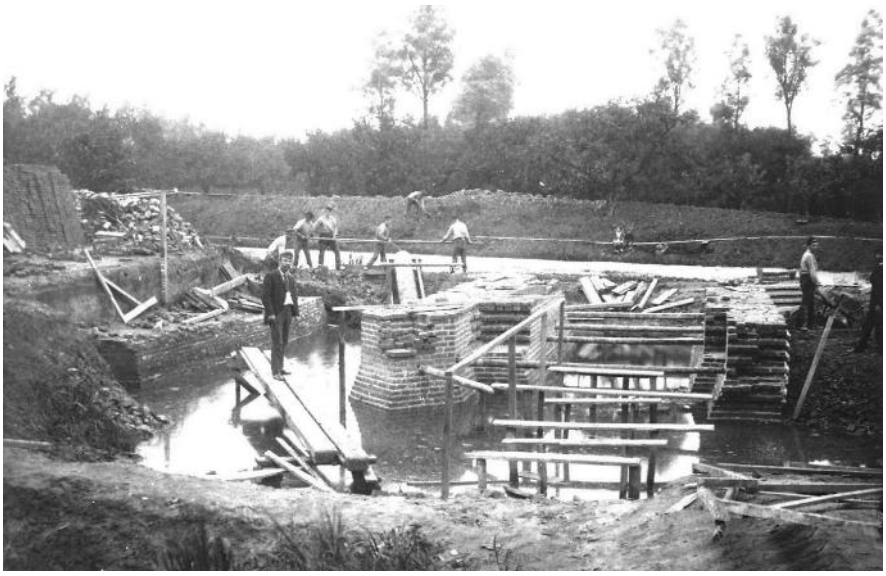


Afb. 69 Prentbriefkaart, vermoedelijk uit de jaren 60 van de 20ste eeuw, met de Middenpoort gezien vanuit het westen. Op dat moment was de brug nog voorzien van de oorspronkelijke balustrade. Ook ontbraken nog de ankers aan weerszijden van de brug, die het metselwerk bijeen moesten houden. Met enige moeite is wel te zien dat bij de tweede boog van rechts het metselwerk reeds "uitbuikt". Ook zijn midden tussen de pijlers rechthoekige openingen opgenomen waardoor het water van het brugdek afgevoerd kon worden.



Afb. 70 Foto uit het boek van Cuypers en Luyten uit 1910. Op deze foto is te zien dat de leuningen van de brug zijn geschilderd in een kepermotief. Aangezien de leuning in het begin van de 20ste eeuw nog was voorzien van een monochrome beschildering (zie afb. 67) zal de hier zichtbare schildering dus kort voor 1910 zijn aangebracht.

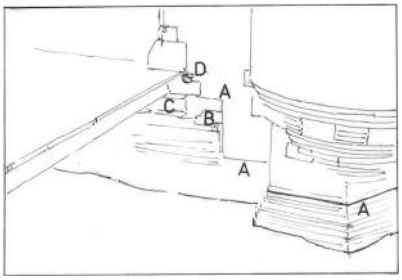




Afb. 71 De opbouw van de poort in 1894. Bij (A) is een staande tand zichtbaar, die aangeeft dat daar de ringmuur op de brug moest aansluiten, dus op dat moment was men nog van plan om de gracht tussen de Cour d'Honneur en de Cour Militair relatief smal uit te voeren. Bij (B) zijn de rechte opstanden van de brugpijlers te zien, die aangeven dat men niet plande om een gemetselde boogconstructie aan te brengen. Bij (C) het middeleeuwse landhoofd dat bij de herbouw is geïntegreerd. Aangezien op foto's van kort na de herbouw is te zien dat de brug bestond uit gemetselde pijlers zal men dus reeds tijdens de bouw de opzet van de poort hebben gewijzigd. (Herkomst: Cuypers en Luyten 1910, pl. II, middenpoort vanuit het zuiden. NAi, HAAR ph 816/818 10-14 augustus 1894.)

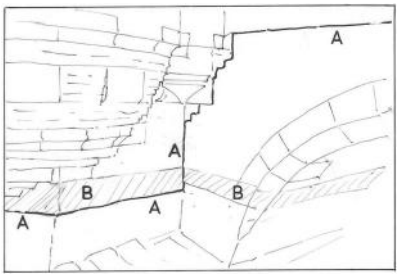


Afb. 72 De poort gezien vanaf de Cour d'Honneur.



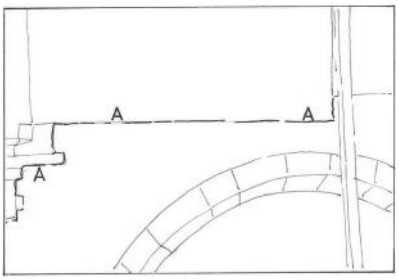


Afb. 73 Detail van de fundering van de poort. De grens tussen het metselwerk uit de eerste en de tweede herbouwfase is relatief eenvoudig te herkennen (A). De eerste herbouwfase onderscheidt zich van de tweede door de toepassing van een aanzienlijk groter formaat baksteen. Bij (B) zijn de taps toelopende sparingen te zien waar de oorspronkelijke brugconstructie was opgelegd. Het ijzeren I-profiel (C) vervangt de oorspronkelijke oplegconstructie. Bij (D) is het draaipunt van de brug te zien.





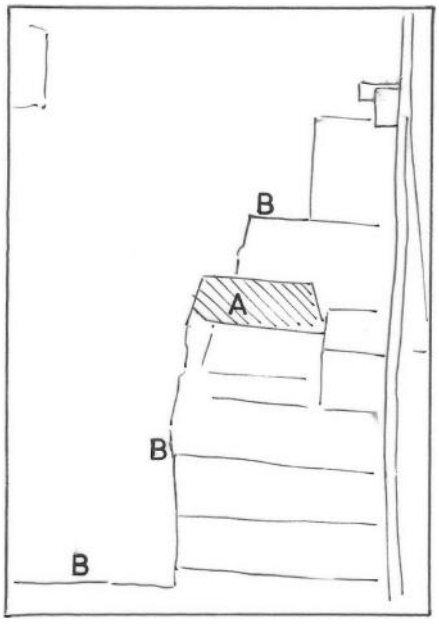
Afb. 74 Detail van de onderzijde van de poortfundering aan de zuidoostzijde. Bij (A) is de grens te zien tussen de twee bouwfasen in het metselwerk. De aftekening bij (B) geeft de plaats van de waterlijn aan.



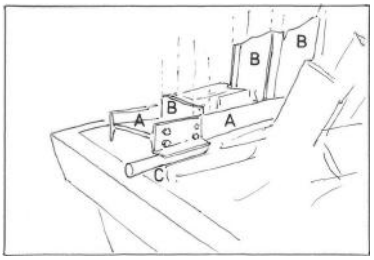


Afb. 75 De onderzijde van de poort aan de westzijde. Bij (A) is de overgang tussen het metselwerk van de eerste, en van de tweede herbouwfase zichtbaar.



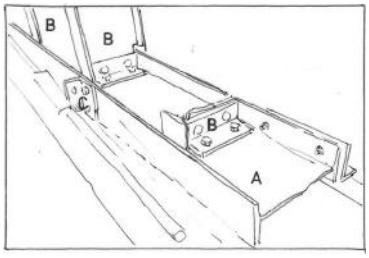


Afb. 76 Nogmaals een detailopname van het metselwerk van de brugoplegging. Bij (A) is de taps uitgevoerde aftekening te zien die bij de omstreeks 1900 gerealiseerde brug behoort. Deze brug was breder dan de huidige. Bij (B) is de grens te zien tussen het oorspronkelijke, omstreeks 1900 uitgevoerde metselwerk en het metselwerk uit 1909.



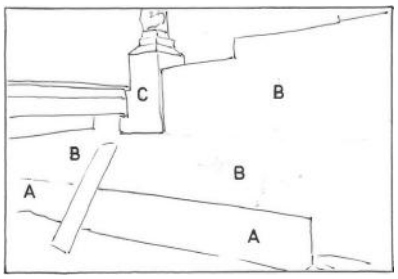


Afb. 77 Restanten van de in 1909 gebouwde brug. Bij (A) de ligger, die zich parallel aan de poortdoorgang bevond. Bij (B) de resten van de liggers waar het brugdek op was gemonteerd. Bij (C) is de ronde staaf zichtbaar, die het draaipunt is van de brug vormde.





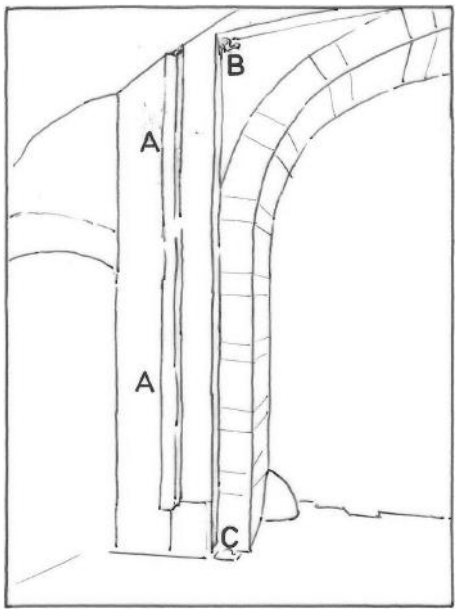
Afb. 78 Restanten van de brug uit 1909. Bij (A) de ligger die parallel aan de doorgang bevond. Bij (B) de dwarsliggers waarop het brugdek was bevestigd. Bij (C) een met bouten vastgezet stuk hoekstaal. Aan dit onderdeel zal de constructie bevestigd zijn geweest die diende te zorgen dat de brug in gesloten toestand niet op het draaipunt zou rusten.





Afb. 79 Detail van het noordelijke bruggenhoofd, met bij (A) het laat- en post-middeleeuwse metselwerk van het oorspronkelijke bruggenhoofd. Het metselwerk (B) behoort bij de eerste herbouwfase, terwijl het metselwerk (C) bij de tweede herbouwfase van 1909 behoort.





Afb. 80 Aanzicht van de binnenzijde van de poort. Bij (A) is de sleuf te zien, die bedoeld was voor de brugketting. Sporen van een ophaalmechanisme ontbreken evenals sporen van slijtage. Dit duidt erop dat de brug niet de mogelijkheid bezat om opgehaald te worden. Bij (B) het draaipunt van de poort. Bij (C) de taats waar de deur op draaide.



Afb. 81 Detail van de bovenzijde van de poort, met de speun voor de poortdeur.



Afb. 82 Detail van de onderzijde van de poort. De deur draaide op de hier zichtbare taats.



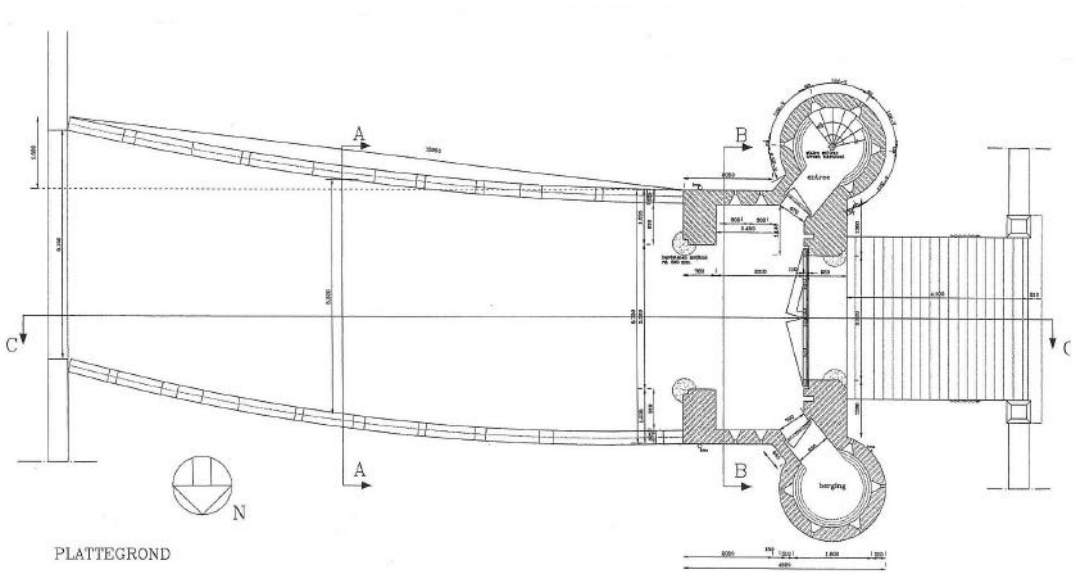
Afb. 83 Aan de oostzijde van de poort zijn zware hardstenen schampstenen geplaatst.



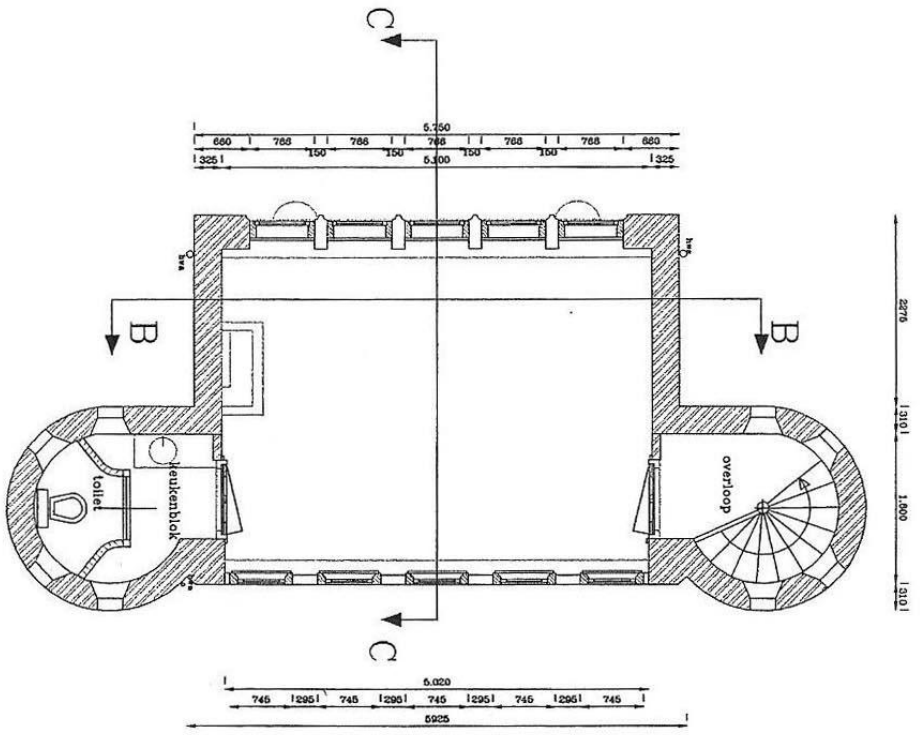
Afb. 84 De brug aan de oostzijde van de poort. Bij het begin van de restauratie was de balustrade al niet meer aanwezig, zodat het niet mogelijk is om met zekerheid te zeggen hoe deze aan het metselwerk van de brug was bevestigd.



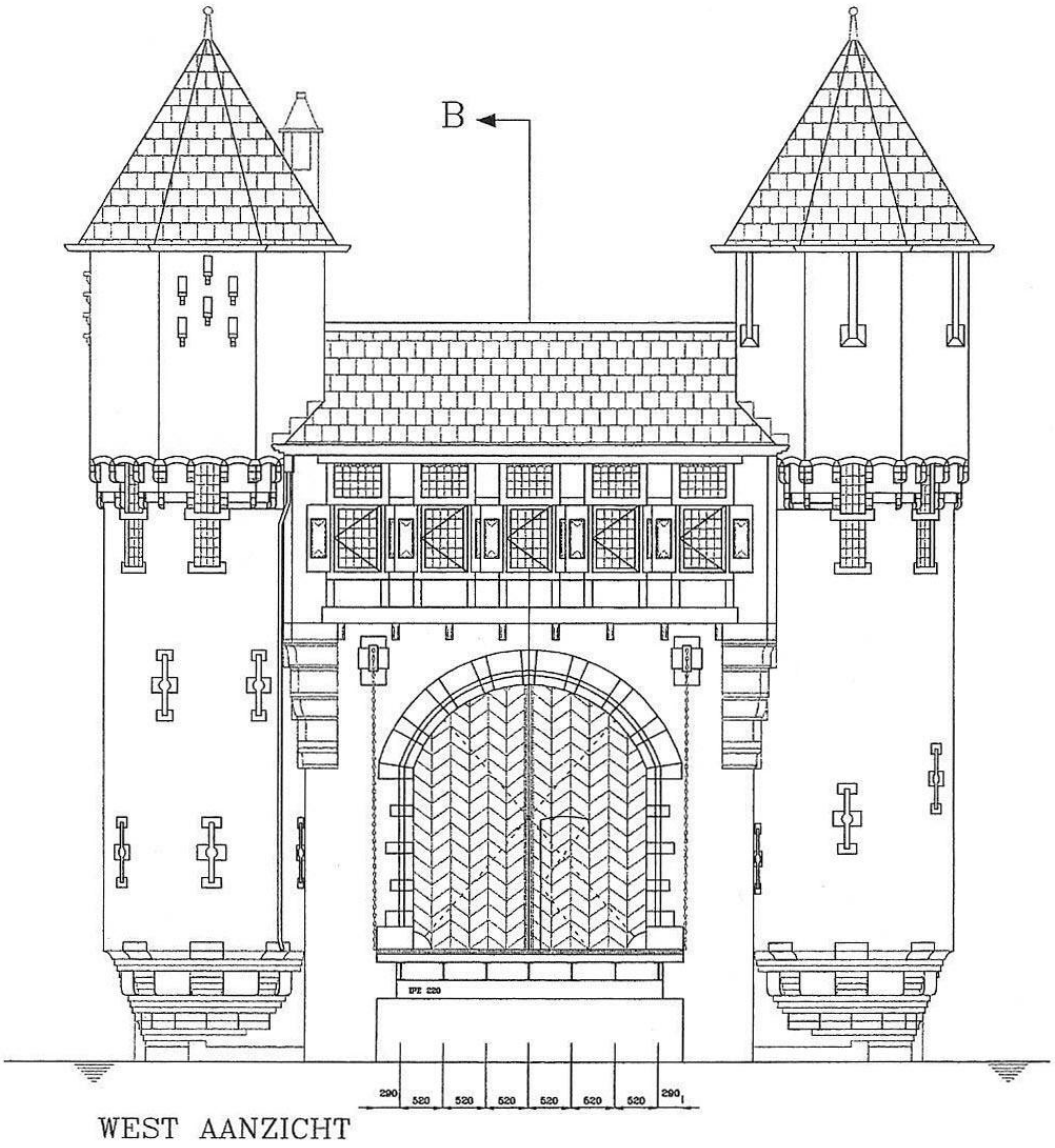
Afb. 85 Een van de gedemonteerde pirons van de Middenpoort.



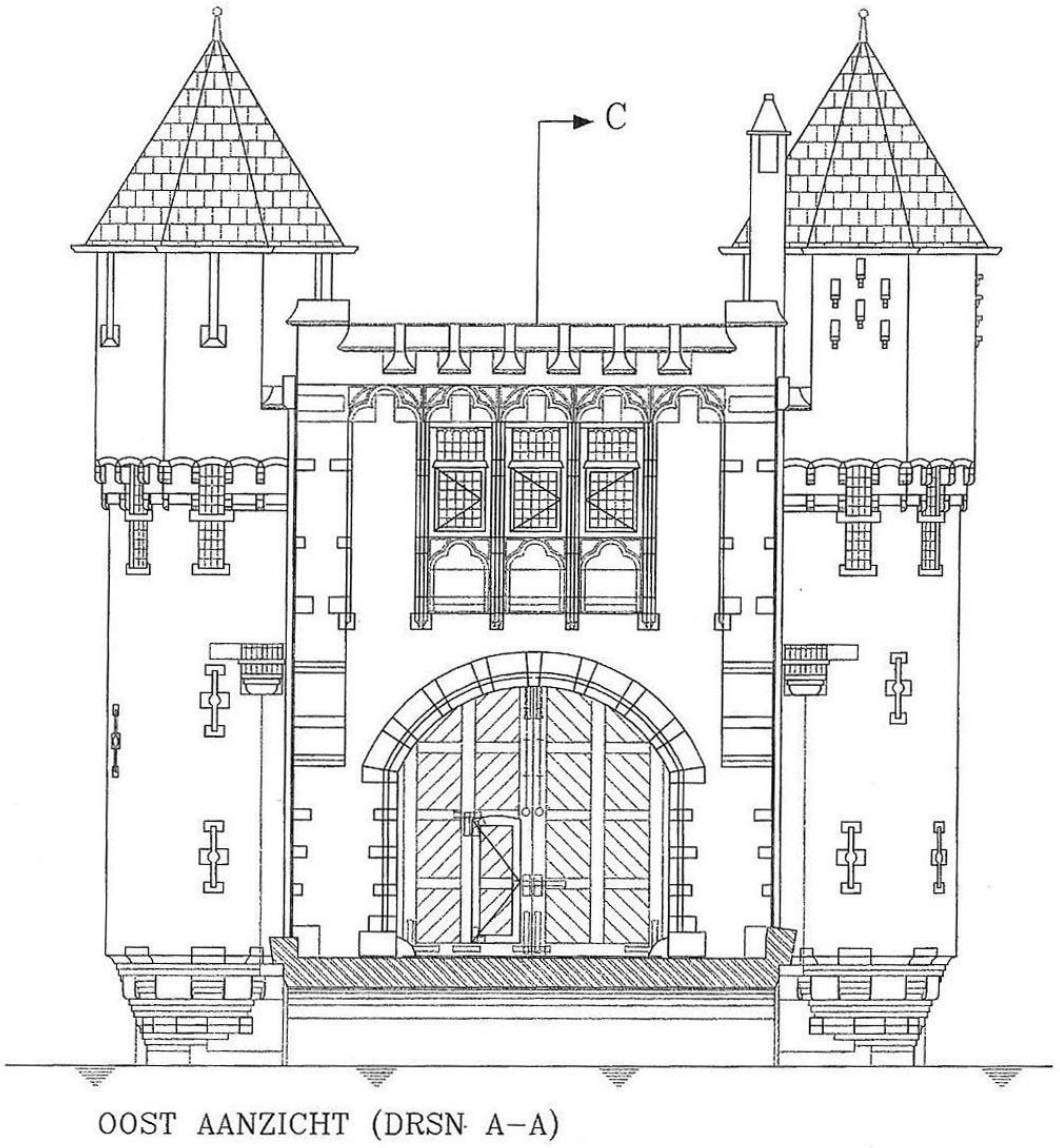
Afb. 86a Plattegrondtekening van de bestaande toestand bij het begin van de restauratie. Tekening architect P.D. van Vliet te Loosdrecht, 2001.



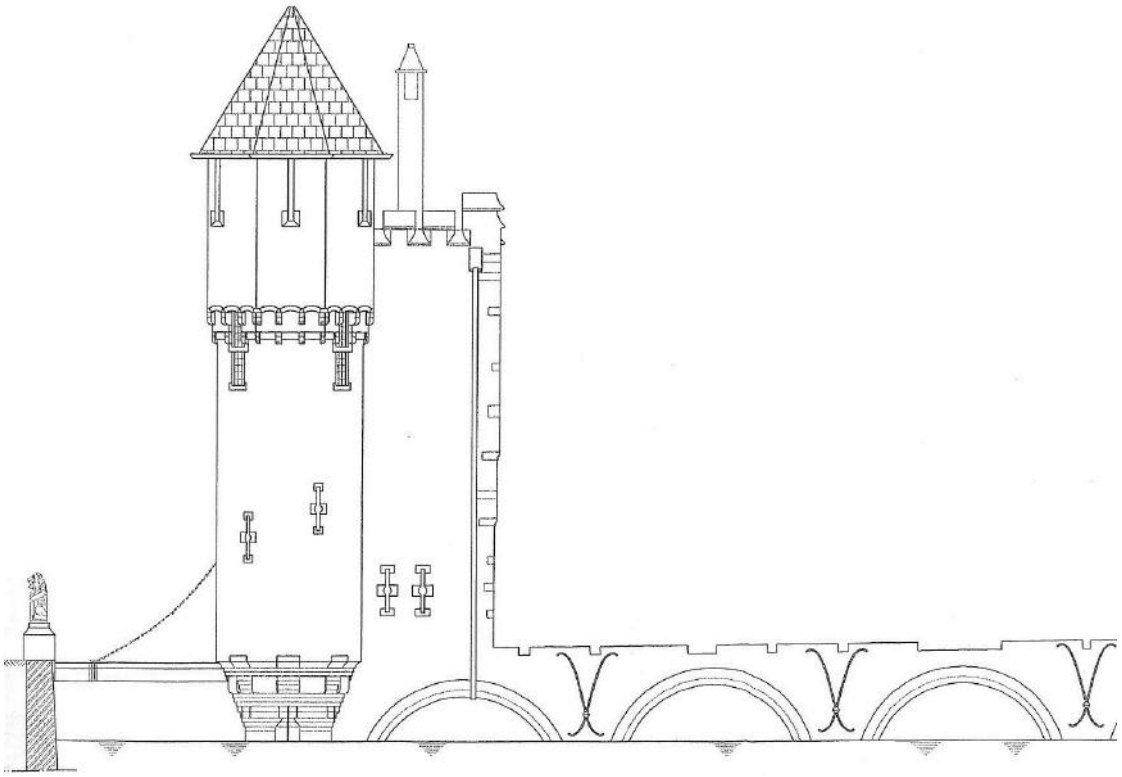
Afb. 86b Plattegrondtekening van de bestaande toestand verdieping en dak. Tekening architect P.D. van Vliet te Loosdrecht, 2001.



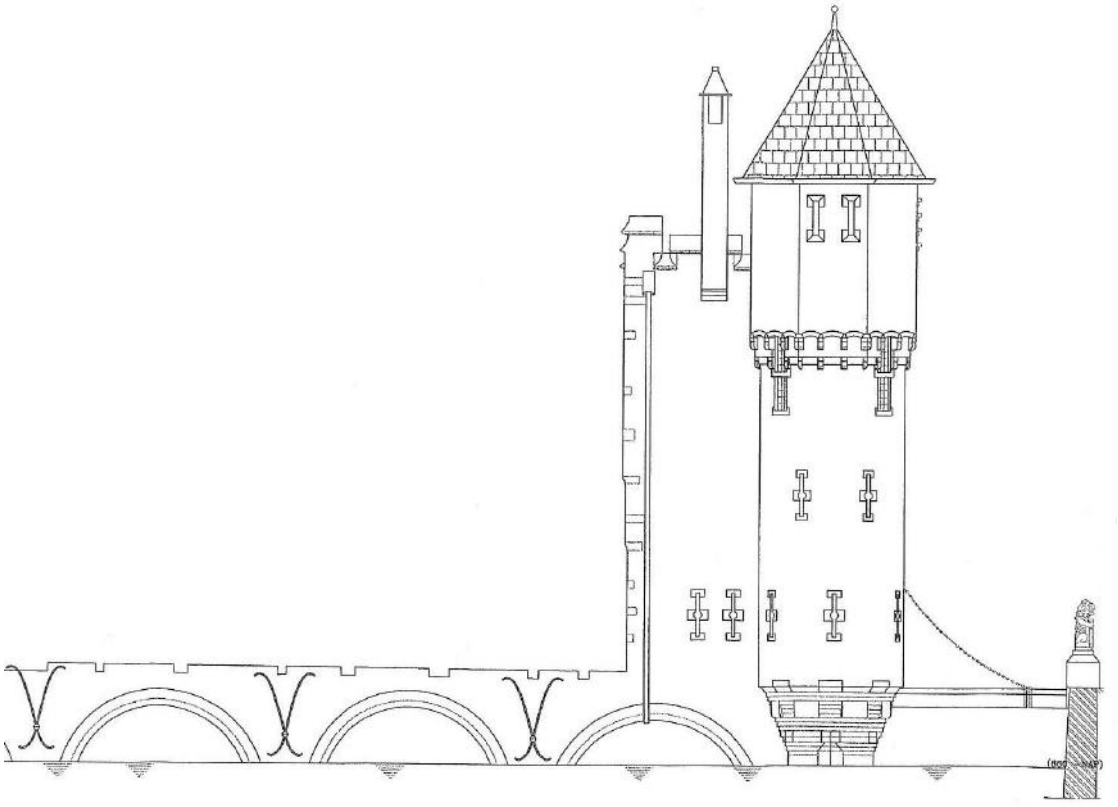
Afb. 86c Westaanzicht van de bestaande toestand. Tekening architect P.D. van Vliet te Loosdrecht, 2001.



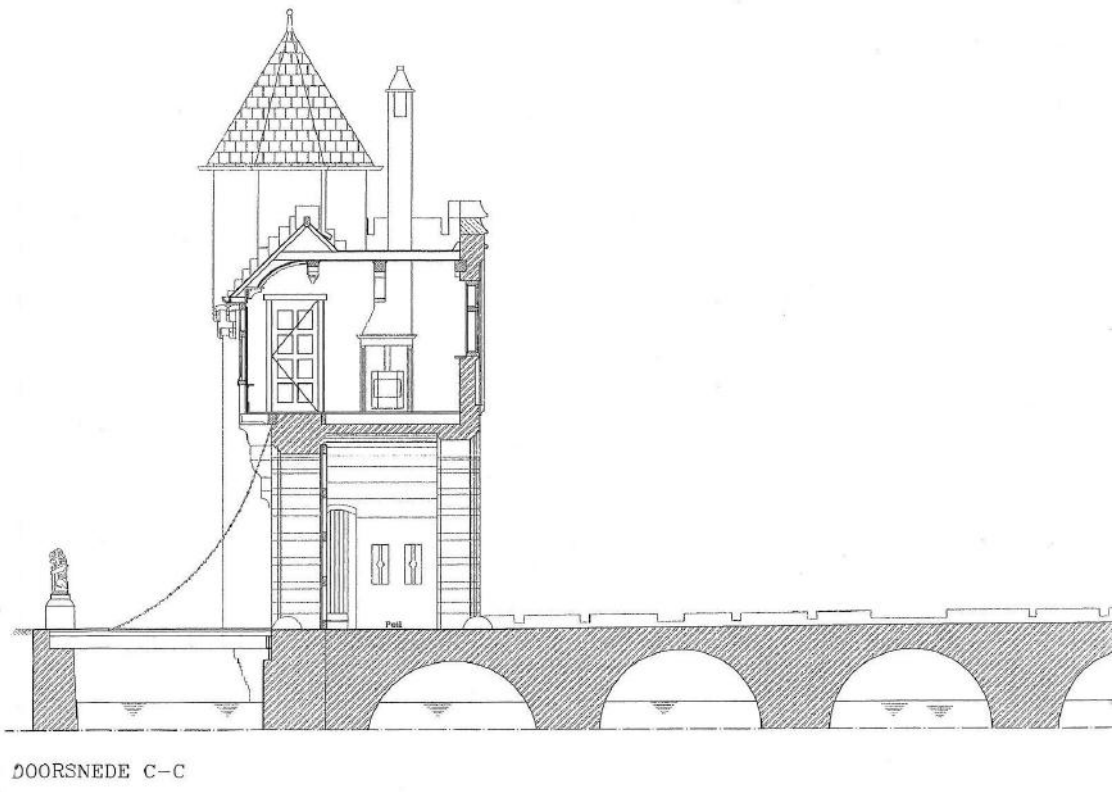
Afb. 86d Oostaanzicht van de bestaande toestand. Tekening architect P.D. van Vliet te Loosdrecht, 2001.



Afb. 86e Zuidaanzicht van de bestaande toestand. Tekening architect P.D. van Vliet te Loosdrecht, 2001.



Afb. 86f Noordaanzicht van de bestaande toestand. Tekening architect P.D. van Vliet te Loosdrecht, 2001.



Afb. 86g Langsdoorsnede C-C van de bestaande toestand. Tekening architect P.D. van Vliet te Loosdrecht, 2001.