



ARJAN DEN BOER

THEODOR SANDERS 1847-1927 DE VERGETEN COMPAGNON VAN BERLAGE

Zwolle (W Books), 2024, 496 pp., ill. in zwart-wit en kleur, ISBN 9789462586604, € 39,95

Het in 2024 verschenen boek *Theodor Sanders 1847-1927. De vergeten compagnon van Berlage* onderscheidt zich door de verrassende onderwerpskeuze. De veelzijdige Sanders – hij was onder andere actief als architect, civiel ingenieur en ondernemer – is namelijk de afgelopen honderd jaar in de vergetelheid geraakt, ook in kringen van architectuurhistorici. Dat verklaart de ondertitel, zonder twijfel bedoeld om de nieuwsgierigheid van de lezer te prikkelen. Berlage is immers tot op de dag van vandaag voor velen een begrip. De ondertitel dekt de lading overigens maar ten dele; het boek gaat over beduidend meer dan de samenwerking met Berlage.

Auteur Arjan den Boer belicht in ieder van de vijftien hoofdstukken één of meer aan elkaar gerelateerde projecten of activiteiten van Sanders. Extra aandacht gaat daarbij uit naar zijn netwerk, zowel zakelijk als privé. Daarbij houdt Den Boer zoveel mogelijk een chronologische volgorde aan. Deze opzet pakt goed uit, mede omdat de hoofdpersoon zich met zoveel uiteenlopende zaken bezighield; zijn arbeidsveld strekte zich uit van het ontwerpen van een panoramagebouw in Kopenhagen tot het toezicht op de aanleg van een spoorlijn rond de Etna op Sicilië. Het voordeel van Sanders' veelzijdigheid is dat er weinig overlap zit tussen de hoofdstukken, zodat hinderlijke herhalingen ontbreken. Wat de leesbaarheid van het boek verder ten goede komt, is de levendige en toegankelijke schrijfstijl van de auteur.

Hoewel Den Boer weinig loslaat over de ontstaansgeschiedenis van de publicatie, krijg ik de indruk dat die het resultaat is van een eigen onderzoeksproject, buiten een universiteit, een (erfgoed)vereniging of een overheidsinstantie om. Dit is helemaal in de geest van

de hoofdpersoon van het boek, kampioen van het particulier initiatief. Een beletsel voor de biograaf was dat er geen persoonlijk archief van Sanders is overgeleverd. Den Boer moest informatie uit verschillende bronnen bijeenprokkelen, wat vaak onverwachte resultaten opleverde. Voor het onderzoek reisde hij in de voetsporen van Sanders, die – het kwam al ter sprake – ook buiten de landsgrenzen actief was. De auteur maakt de lezer deelgenoot van het plezier dat hij aan het onderzoek moet hebben beleefd.

Sanders kreeg van 1867 tot 1873 een opleiding aan de Polytechnische School in Delft, de voorloper van de Technische Universiteit. Direct na het behalen van zijn diploma ging hij gedurende een aantal maanden naar Wenen voor een vervolgstudie aan de Technische Hochschule. Sanders was een dubbeltalent; hij was zowel afgestudeerd als bouwkundig als civiel ingenieur. Op beide vakgebieden maakte hij zich in zijn verdere carrière verdienstelijk. Hiernaar gaat in het boek – en terecht – de meeste aandacht uit.

De bouw van een villapark in Apeldoorn (1875-1878) vormde de start van Sanders' architectenloopbaan. Hij ontwierp niet alleen een aantal villa's, maar was een van de investeerders van het project. Het gegeven dat hij (mede-)initiatiefnemer of aandeelhouder was van veel van de door hem ontworpen bouwprojecten vormt een terugkerend patroon in zijn verdere loopbaan. Het ondernemerschap ging voor hem veel verder dan het draaiend houden van een eigen architectenbureau.

Als ondernemer en initiator verzekerde hij zichzelf van een aantal belangrijke opdrachten. Na een paar jaar nam hij H.P. Berlage in dienst als bouwkundig tekenaar. Sanders was dermate tevreden over zijn

assistent, dat hij hem al snel tot compagnon promoveerde. De samenwerking duurde tot 1889, toen hun wegen zich scheidden, overigens in goede harmonie. Nadien nam de carrière van Berlage een hoge vlucht. Deze ontwikkeling heeft geleid tot een vertekend beeld van de verhoudingen binnen het bureau. Zo worden in de vakliteratuur bepaalde gemeenschappelijke ontwerpen ten onrechte alleen aan Berlage toegeschreven. Een van de redenen is dat hij een betere tekenaar was dan zijn compagnon – hij maakte (en signeerde) de presentatietekeningen en dat was voor een aantal architectuurhistorici reden het ontwerp op zijn naam te schrijven. Den Boer corrigeert dit beeld.

Bijzonder is dat Sanders zich enkele jaren na de ontbinding van het bureau toch weer waagde aan het maken van architectonische ontwerpen. Het ging (afgezien van wat bescheiden spoorweggebouwen) om villa's voor eigen bewoning in Amsterdam (1899-1900) en Amersfoort (1905-1906). Deze gebouwen, waarvan de villa nabij het Vondelpark bewaard is gebleven, onderstrepen dat Sanders beslist geen onverdienstelijk architect was.

Het bureau Sanders en Berlage had een voorkeur voor de Italiaanse renaissance en de Nederlandse architectuur uit de late zestiende en vroege zeventiende eeuw, destijds aangeduid als Hollandse renaissance. Deze stilistische voorliefde en vooral die voor de Italiaanse kunstuitingen wordt in de vakliteratuur doorgaans op conto van Berlage geschreven. Zo benadrukt Max van Rooy in zijn boek uit 2022 over de vormende jaren van Berlage hoe bepalend zijn studietijd (van 1875 tot 1878) aan het Polytechnikum in Zürich is geweest. In het architectuuronderwijs aan deze opleiding, kort na het midden van de eeuw opgezet door Gottfried Semper, werd de Italiaanse renaissance intensief bestudeerd en nagevolgd. Van Rooy en andere architectuurhistorici gaan eraan voorbij dat Sanders ook een goede architectenopleiding had genoten, in Delft en Wenen. Sterker nog: het curriculum van beide opleidingen had duidelijke overeenkomsten met dat van Zürich. Den Boer geeft terecht aan dat Sanders zich, al voordat hij de samenwerking met zijn jongere collega aanging, bediende van de vormtaal van de Italiaanse renaissance.

Toch gaat hij niet dieper op het thema in. Voor een aanzienlijke groep bouwkundigen en kunstcritici gold de renaissance als uitgangspunt voor de eigentijdse architectuur, mede vanuit politiek-ideologisch en nationalistisch oogpunt. Zo blijft de betekenis van de uit Beieren afkomstige Eugen Gugel, hoogleraar in Delft en leermeester van Sanders, onderbelicht. Gugel en diens meest gezaghebbende leerling Constantijn Muysken pasten niet alleen de vormtaal van de Italiaanse en Hollandse renaissance toe, maar streefden naar een eigentijdse synthese tussen beide. Dit lijkt me wezenlijk voor een beter begrip van de ontwerpen

van Sanders en Berlage, zoals hun inzending op de prijsvraag in 1885 voor een nieuw beursgebouw in Amsterdam, waarin beide bouwstijlen worden gecombineerd. Sanders was goed op de hoogte van de opvattingen van Gugel en Muysken. Alle drie waren ze bestuurslid van de Maatschappij tot Bevordering der Bouwkunst en medeverantwoordelijk voor de heropleving van deze vereniging in de jaren 1880. Ook het belang van Isaac Gosschalk, die Berlage voorging als leerling aan de Polytechnische School in Zürich en een van de eerste pleitbezorgers was van de renaissance in Nederland, blijft onvermeld.

Een belangrijke reden om het architectenbureau te ontbinden, was de lichtende toekomst die Sanders zag voor lokaalspoorwegen en tramlijnen. De dadendrang op dit gebied vormt een tweede zwaartepunt in Sanders' loopbaan en in het boek. Voor Den Boer is dit een vertrouwd terrein; hij heeft zich veel met het onderwerp beziggehouden.

Sanders richtte verschillende trambedrijven op en ontpopte zich als vooruitstrevend en sociaal bewogen ondernemer. De auteur doet een weldoordachte greep uit diens vele initiatieven op dit gebied. Dat hij de verleiding heeft weerstaan om naar volledigheid te streven, is de leesbaarheid van het boek zeer ten goede gekomen. Sanders' focus lag op Amsterdam en omgeving. Hij maakte vanaf 1880 plannen voor uitgaande tramlijnen naar plaatsen in de regio in combinatie met een ringlijn aan de stadsrand om de beginpunten van de regionale lijnen met elkaar te verbinden. De gemeente Amsterdam belette Sanders echter de ringlijn aan te leggen, omdat ze vasthield aan de concessie aan de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij (AOM). Hiermee stond het stadsbestuur vernieuwingen op het spoor in de weg. De AOM maakte gebruik van paardentrams, terwijl Sanders een uitgesproken voorstander was van stoomkracht en later van elektrische bovenleidingen. Wel wist Sanders spoorverbindingen met plaatsen in de regio te realiseren. Hij leverde hiermee een bijdrage aan het dichte netwerk van lokaalspoorwegen in Nederland rond de eeuwwisseling. Den Boer gaat in dit verband dieper in op de Haarlemmermeerspoorlijnen en de Noord-Hollandsche Tram, die zorgde voor een verbinding met Edam. Later werd de lijn doorgetrokken naar Purmerend en Alkmaar. De betere ontsluiting van dit deel van Holland gaf, als interessante bijkomstigheid, een impuls aan het toerisme naar Marken en Volendam.

Een kritiekpunt op het boek is dat het – op zich lovenswaardige – streven een breed publiek te bereiken te ver is doorgevoerd. Op meerdere plaatsen worden fictieve ontmoetingen en gesprekken beschreven. Zo doet Den Boer verslag van een niet door feiten ondersteund bezoek van Sanders aan een van zijn Weense docenten thuis. Hij gaat nog verder door minutieus een tekening te beschrijven die naar aanleiding van

het bezoek zou zijn gemaakt. Deze tekening bestaat echter helemaal niet. Dergelijke passages passen naar mijn mening niet in een wetenschappelijke biografie.

Bijzonder en prijzenswaardig is de ruime aandacht voor Cateau Huidekoper, de echtgenote van Sanders. In dit opzicht onderscheidt het boek zich van traditionele architectenmonografieën, waarin geen of nauwelijks plaats wordt ingeruimd voor 'de vrouw van'. Cateau was een sterke persoonlijkheid, die zich inzette voor de vrouwenbeweging, dierenwelzijn, weeskinderen en de arbeidende klasse. Theodor en Cateau steunden elkaar door dik en dun. Maatschappelijke betrokkenheid kenmerkt ook de progressief-liberale Sanders.

Op latere leeftijd ging hij in de Amersfoortse politiek en bracht het tot wethouder. Een succes werd het niet.

Sanders' overlijden in 1927 ging vrijwel ongemerkt voorbij. De uitvaart van Berlage zeven jaar later, waarmee Den Boer zijn boek afsluit, was daarentegen een nationale gebeurtenis die veel publiciteit kreeg. Het contrast tussen de vroegere compagnons kon niet groter zijn. Aan Theodor Sanders herinnert geen straatnaam, standbeeld of plaquette, zo merkt de auteur in de inleiding op. De alleskunner heeft nu gelukkig wel een passend eerbetoon in de vorm van dit fraai uitgegeven boek.

COERT PETER KRABBE



JEROEN CORNILLY

HET VERLANGEN NAAR ZEE

TWEEHONDERD JAAR VAKANTIE AAN ZEE EN BOUWEN AAN DE KUST

Gent (Uitgeverij Tijdsbeeld) 2024, 416 pp.,
ills. in zwart-wit en kleur, ISBN 9789490880477,
€ 64,90

Architectuurhistorische publicaties over toerisme zijn schaars. Terwijl reizen en toerisme al minstens een halve eeuw onderwerp van onderzoek zijn binnen sociale wetenschappen, zijn architectuurhistorici daar pas zo'n dertig jaar geleden mee begonnen. Het bestuderen van kustplaatsen is hierop een uitzondering, omdat de relatie hier evident is: het gaat immers om plaatsen die – veelal vanuit een al bestaande vissersplaats – specifiek voor toerisme zijn ontwikkeld.

Zo zijn in de afgelopen decennia binnen de architectuurhistorische discipline tal van studies gedaan naar de bouwgeschiedenis van kustplaatsen en daarbij horende kustarchitectuur. De Vlaamse auteur Jeroen Cornilly heeft daar met *Het verlangen naar zee* in grote mate aan bijgedragen. Cornilly promoveerde in 2013 op de rol van de provinciaal architect in negentiende-eeuws West-Vlaanderen, werkte lang als adviseur erfgoed en publiceerde veelvuldig over Belgisch kusttoerisme. Deze kennis heeft hij nu verwerkt in een monumentaal en buitengewoon rijk geïllustreerd boek waarin maar liefst alle negentien Belgische kust-

plaatsen de revue passeren. De fraai verzorgde publicatie, waarin noten ontbreken, biedt een prettig leesbaar overzicht dat is bedoeld voor een breed publiek, maar ook van waarde is voor architectuurhistorici en monumentenzorgers.

Het boek heeft een duidelijke opzet in drie delen. Deel I schetst de ruimtelijke ontwikkeling van de Belgische kuststrook aan de hand van opeenvolgende golven van het massatoerisme, waarin steeds weer nieuwe plaatsen tot ontwikkeling komen en oude een vernieuwing ondergaan. Deel II behandelt diezelfde geschiedenis aan de hand van bouw- en inrichtingsplannen. Deel III is een korte epiloog met als titel 'Slopen of beschermen?', maar heeft feitelijk de hedendaagse lelijkheid als thema.

In het eerste deel komen we te weten dat het kusttoerisme al aan het eind van de achttiende eeuw startte in Oostende, destijds een belangrijke havenstad voor de Engelsen. Niet toevallig waren het dan ook de Engelsen die hier de eerste initiatieven runden, zoals hotels, verplaatsbare badkarren (*bathing machines*) en