

1997 - 1

K N O B

Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond

B U L L E T I N

Walburg Druk

Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond

Opgericht 7 januari 1899
Beschermvrouwe H.K.H. Prinses Juliana.

Bulletin

Tweemaandelijks tijdschrift van de KNOB, mede mogelijk gemaakt door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg en de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek.

Redactie

prof. dr. M. Bock,
prof. dr. W.F. Denslagen,
dr. C.M.J.M. van den Heuvel,
prof. drs. H.L. Janssen,
dr. E. de Jong,
prof. dr. A.J.J. Mekking,
prof. dr. K.A. Ottenheym (hoofdredacteur),
drs. H. Sarfatij,
prof. dr. E.R.M. Taverne,
prof. dr. ir. F.W. van Voorden,
dr. D.J. de Vries (eindredacteur).

Kopij voor het Bulletin:

Gaarne t.a.v. dr. D.J. de Vries
RDMZ
Postbus 1001
3700 BA Zeist

Summaries

mw. drs. V.J.M.W. Vrijman

Lay-out en vormgeving

Walburg Druk

Abonnementen

Bureau KNOB,
Mariaplaats 51
3511 LM Utrecht
tel. 030-2321756
fax 030-2312951

Losse nummers voor zover nog verkrijgbaar f 15,-
Abonnement en lidmaatschap KNOB: f 75,-;
f 50,- (tot 27 jr en 65+); f 125,- (instelling etc.).
Opzeggingen schriftelijk voor 1 november van het jaar.

Druk

Walburg Druk
Postbus 222
7200 AE Zutphen
tel. 0575-541522.

ISSN 0166-0470

INHOUD

K.A. Ottenheym
De correspondentie tussen Rubens en Huygens over
architectuur (1635-'40) **1**

M.S. Verweij
Sassenheim en Arnhem: twee benzinestations naar ontwerp
van ir. S. van Ravesteyn (1889-1983) **12**

Publicaties

Patrick Hoffsummer, Les charpentes des Toitures en Wallonie.
Typologie et dendrochronologie (XIe et XIXe siècle)
(recensie Jeroen Westerman) **26**

H.W.W. van Loenen e.a. red., Hervonden stad 1996. Jaarboek
voor archeologie, bouwhistorie en restauratie in de gemeente
Groningen (recensie Dirk J. de Vries) **26**

Hans Ibelings, De moderne jaren vijftig en zestig, de
verspreiding van een eigentijdse architectuur over Nederland
(recensie Pablo Collette) **27**

Signalementen **29**

Archeologie

Scheiding der geesten? Over het spanningsveld tussen
wetenschap en beheer van erfgoed in de archeologie
(L.P. Louwe Kooijmans) **29**
Functie hunebedden ontsluit dankzij aardewerk **33**

KNOB

In memoriam mr. P.J. van der Mark (G.W. van Herwaarden) **34**
Notulen van de ledenvergadering op vrijdag 22 november
1996 in het kasteel Daalenbroeck te Herkenbosch **34**
Verslag van de studiedag in kasteel Daalenbroeck te
Herkenbosch (G.J. Borger) **35**
Verslag van de studiedag in Hilversum op 13 december 1996
(R. Apell) **37**

Summaries **39**

Auteurs **40**

Afbeelding omslag:

voorzijde: Poort van het Rubenshuis te Antwerpen
(Foto K.A. Ottenheym 1987)

achterzijde: Het in 1996 gesloopte tankstation aan rijksweg 14
te Sassenheim gezien vanuit het zuiden, in 1951 gebouwd naar
een ontwerp van S. van Ravesteyn
(Foto G.J. Dukker, RDMZ Zeist 1993)

BULLETIN KNOB

Jaargang 96, 1997, nummer 1

De correspondentie tussen Rubens en Huygens over architectuur (1635-'40)

Koen Ottenheym

Inleiding

De geschiedschrijving van de architectonische relaties tussen de Noordelijke en de Zuidelijke Nederlanden is tot op heden uiterst fragmentarisch. Bovendien wordt zij gedomineerd door cliché-beelden die hun wortels in de 19de eeuw hebben. Een sterk voorbeeld hiervan is de gedachte dat de architectuur van beide delen van de Lage Landen in de 17de eeuw uiteen gegroeid is, volkomen onafhankelijk van elkaar en zonder onderlinge uitwisseling, in een noordelijk, protestants classicisme en een zuidelijke, katholieke barok.¹ Constantijn Huygens en Pieter Paul Rubens kunnen wel als de personificaties van deze beide architectuurstromingen worden aangeduid. Huygens als de orthodoxe vitruviaan enerzijds, die niets zou dulden wat afwijkt van de klassieke canon, en anderzijds Rubens, als de vertegenwoordiger van een meer uitbundige vormentaal, die meer belang zou hechten aan uiterlijke effecten dan aan mathematische proportiesystemen. Niets blijkt dan ook zo heilzaam bij het ontkrachten van deze vastgeroeste cliché's, dan de briefwisseling over bouwkunst tussen deze twee personen. De brieven van Huygens aan Rubens uit 1635 en 1639 zijn reeds lang bekend en gepubliceerd door Worp in 1917.² Het laatste deel van deze correspondentie, dat alleen in concept is bewaard, is tot dusver echter onbesproken. Dit geeft voldoende handreikingen om onze huidige opvattingen over het architectonisch denken van zowel Rubens als Huygens bij te stellen.

Rubens en de architectuur

Rubens' roem als architectuurkenner was in zijn eigen tijd ondermeer gebaseerd op diens uitgave van de *Palazzi di Genova*. Het eerste deel verscheen in 1622 en bevatte 72 gravures met gevels, doorsneden en plattegronden van in totaal zeven stadspaleizen en vijf villa's uit Genua.³ Enige tijd later, waarschijnlijk in 1626, volgde een tweede deel met 67 gravures met gevels en plattegronden van nog eens negentien stadspaleizen en vier kerken, eveneens uit Genua.⁴ Deze beide publicaties zijn later nog vier maal gezamenlijk herdrukt.⁵ De tekeningen die aan deze uitgave ten grondslag hebben gelegen, zijn niet van Rubens zelf.⁶ Waarschijnlijk heeft hij ze tijdens zijn verblijf in Genua in 1607 aangekocht of nadien via tussenpersonen verworven. Bij de publicatie van 1622 had Rubens een inleiding geschre-

ven, in het Italiaans, waarin hij zijn bedoelingen met dit werk uiteenzette. De paleizen uit Genua zouden als voorbeeld kunnen dienen voor de eigentijdse voorname woonhuizen in Antwerpen en elders boven de Alpen. Vanwege hun beperkte omvang, althans vergeleken bij de bekende vorstelijke paleizen als Palazzo Pitti in Florence of Palazzo Farnese in Rome, waren de stadspaleizen in Genua buitengewoon geschikt als voorbeeld voor particuliere bouwprojecten in de stad. Met de bouw van fraaie woonhuizen zou vervolgens ook het aanzien en de schoonheid van de stad zelf opbloeien. De woonhuizen vormen immers volgens Rubens het lichaam van de stad: *'non pero perciò si devono negligere li edifici privati, poi che nella quantità loro subsiste il corpo di tutta la città.'*⁷

Ongetwijfeld had hij hierbij de monumentale aanleg van de Strada Nuova in Genua als belangrijk voorbeeld voor ogen.⁸ Met de publicatie van de voorbeelden uit Genua hoopte Rubens een bijdrage te geven aan de verwachte wederopbloei van Antwerpen. De voorbereidingen voor de uitgave van het eerste deel vielen immers in de jaren van het 12-Jarig Bestand (1609-1621), waarin de hoop op een definitieve vredesregeling alom leefde en een nieuwe ervaring van de architectuur te verwachten was.

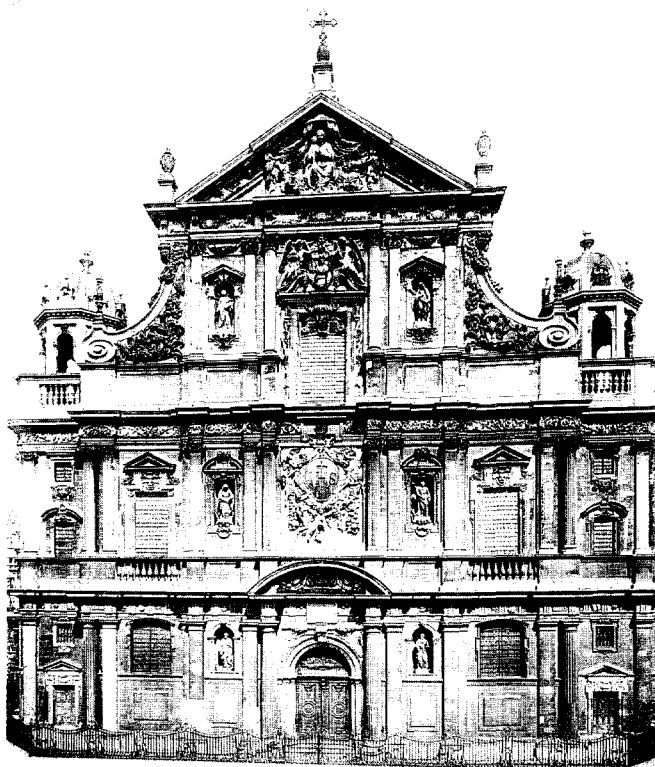
Dat de oorlog na afloop van het Bestand in 1621 nog 27 jaren zou duren was in ieder geval in de jaren daarvoor niet te voorzien. Met zijn publicatie hoopte Rubens dan ook de verwachte toename van particuliere bouwactiviteiten in Antwerpen op het juiste spoor te brengen, te weten op het spoor van het classicisme, zoals de Italiaanse voorbeelden lieten zien. In het begin van zijn inleiding spreekt Rubens immers zijn tevredenheid uit over het feit dat de gotische, 'barbaarse' bouwwijze nu ook in zijn vaderland op zijn retour is en dat dankzij enige verstandige lieden de principes van de ware architectuur volgens de leer van de Grieken en Romeinen weer opgang maken:

*'Vediamo che in queste parti, si v'è poco à poco invecchiando & abolendo la maniera d'Architettura, che si chiama Barbara, ò Gothica; & che alcuni bellissimi ingegni introducono la vera simmetria di quella, conforme le regole degli antichi, Graeci e Romani, con grandissimo splendore & ornamento della Patria; come appare nelli Tempj famosi fatti di fresco dalla venerabil Società di Jesu, nella città di Bruxelles & Anversa. (...)'*⁹

Het zal duidelijk zijn dat Rubens met *la vera simmetria* de architectuurprincipes van het classicisme bedoelde, gebaseerd

op de leer van Vitruvius en de Italiaanse theoretici zoals Serlio, Palladio en Scamozzi. Het is echter opvallend dat Rubens hier geheel voorbij gaat aan de traditie die Antwerpen sinds Pieter Coecke van Aelst en diens publicaties uit 1539 al had op het gebied van de bestudering van Vitruvius.¹⁰ De enige eigentijdse voorbeelden die Rubens noemt van de wederopleving van de ware bouwkunst zijn de kerken van de Jezuïeten in Antwerpen en in Brussel. Deze laatste werd in 1615 en volgende jaren gebouwd naar ontwerp van Jacques Francart, op een eerder aangelegd grondplan uit 1605, met een voorgevel die sterk verwant was aan Della Porta's façade van Il Gesu in Rome.¹¹

De Jezuïetenkerk in Antwerpen (de huidige St. Carolus Borromeus) was eveneens in 1615 begonnen (afb.1), terwijl eerdere voorontwerpen al in 1613 werden gemaakt.¹² Deze Antwerpse kerk was Rubens bijzonder dierbaar, niet alleen omdat hij nauw contact onderhield met de Jezuïeten maar ook omdat hij hier het altaarstuk op het hoofdaltaar had geleverd, alsmede de plafondstukken in de zijbeuken en in de galerijen. Bovendien had hij de ontwerpen geleverd voor delen van de sculpturale decoratie van de voorgevel.¹³ Het architectonisch ontwerp van deze kerk was in handen van pater Peter Huyssens terwijl ook de rector van de Antwerpse Jezuïeten, François de Aguilon, zijn invloed zal hebben laten gelden.¹⁴



Afb. 1. Antwerpen, St. Carolus Borromeus (oorspronkelijk St. Ignatius), 1615-'21.



Afb. 2. Antwerpen, Poort aan de binnenplaats van het Rubenshuis, 1615-'20.

Van hem is immers bekend dat hij ook ijverig Vitruvius studeerde en er wordt wel vermoed dat de uitzonderlijke aanleg van de galerijen in de Antwerpse Jezuïetenkerk te verklaren is als een poging van Aguilon om de Vitruviaanse basilica op ware grootte in Antwerpen te reconstrueren.¹⁵ Inderdaad hebben zowel de plattegrond als de opstand van deze kerk nauwe overeenkomsten met de antieke basilica, met name zoals die door Andrea Palladio is uitgebeeld in de beroemde Vitruvius-editie van Daniele Barbaro.¹⁶

Naast Aguilon, Huyssens en Francart, behoorde ook de hofarchitect Wenzel Cobergher ongetwijfeld bij de groep voortreffelijke lieden (*alcuni bellissimi ingegni*) die volgens Rubens verantwoordelijk was voor de introductie van de zuivere architectuurleer in de Zuidelijke Nederlanden. Ook Cobergher, de architect van ondermeer de zevenhoekige kerk van Scherpenheuvel, had zich intensief in de leer van Vitruvius verdiept. Van hem is bekend dat hij in 1606 een manuscript had voorbereid waarin hij de tractaten van Palladio, Serlio en Vignola had verbeterd, volgens de ware richtlijnen van Vitruvius zelf.¹⁷

Het ligt voor de hand dat Rubens ook zich zelf tot deze uitgelezen schare architectuurkenners rekende. In de jaren 1616-'21 had hij zijn eigen stadspaleis aan de Wapper in Antwerpen gerealiseerd.¹⁸ Dit was echter grotendeels het resultaat van een intensieve verbouwing waardoor er nauwelijks gelegenheid was om enige architectuurprincipes consequent door te voeren, met uitzondering van de zicht-as vanuit de hoofdingang, door de grote poort aan de ingang van de tuin, naar het tuinpaviljoen (afb.2). Juist in deze jaren was Rubens bijzonder geïnteresseerd in de Italiaanse architectuur en de klassieke architectuurtheorie. Zo kocht hij ondermeer in 1615 de Vitruvius-edities van Barbaro en van Philander, in 1616 een exemplaar van Serlio en in 1617 het tractaat van Scamozzi dat twee jaar tevoren in Venetië was verschenen.¹⁹



Afb. 3. Den Haag, het huis van Constantijn Huygens aan het Plein, 1634-'37 (foto kort voor de sloop in 1876).

Het is goed mogelijk dat hij juist in die jaren, door de betrokkenheid bij de (ver)bouw van zijn eigen huis, op het idee gekomen was om de architectuurtekeningen uit Genua te publiceren, opdat ook anderen van deze voorbeelden wellicht baat zouden kunnen hebben.²⁰

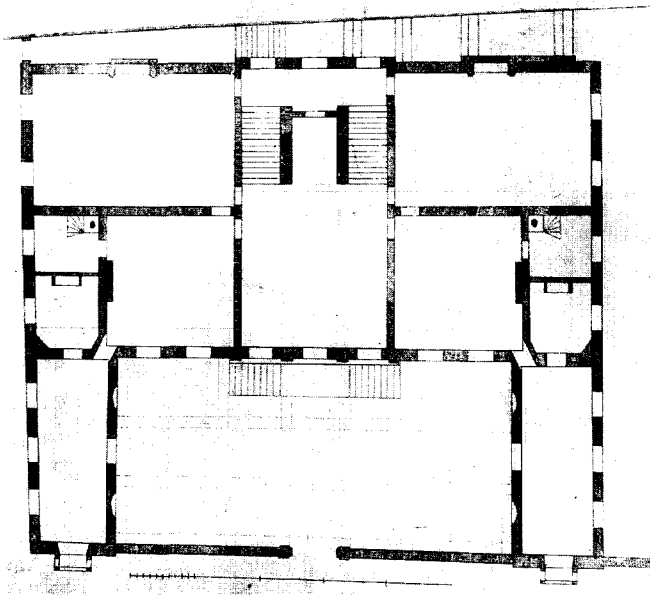
Huygens en de architectuur

De belangstelling van Constantijn Huygens voor de bouwkunst en zijn eigen activiteiten op dat gebied, met name zijn eigen huis aan het Plein in Den Haag (1634-'37) en de buitenplaats 'Hofwijck' bij Voorburg (1639-'42), zijn genoegzaam bekend.²¹ Hij is de enige in de Republiek van wie met zekerheid bekend is dat hij, dankzij diplomatieke missies, het werk van Palladio in de Veneto en het werk van Inigo Jones in Londen reeds in de jaren '20 ter plekke heeft kunnen aanschouwen.²² In het midden van de jaren '30, in de tijd dat zijn huis in Den Haag in aanbouw was en hij bevriend was geraakt met Jacob van Campen, was Huygens bovendien geheel verdiept in de studie van de architectuurtheorie van Vitruvius.²³

Als typisch humanist van zijn tijd, stelde Huygens zich bij de bestudering van Vitruvius niet tevreden met een enkele teksteditie en daarom liet hij via zijn geleerde vrienden diver-

se commentaren op Vitruvius naar Den Haag sturen, naast de latere tractaten die op deze theorie waren gebaseerd. Dat Huygens deze werken daadwerkelijk met aandacht heeft gelezen blijkt uit zijn vergelijkende studie van omstreeks 1635 van de maten van de onderdelen van de zuilorden volgens acht verschillende auteurs, te weten Vitruvius, Philander, Alberti, Serlio, Palladio, Vignola, Scamozzi en Wotton.²⁴ Bij de studie naar de theoretische achtergronden van het classicisme werd hij bijgestaan door Jacob van Campen: '*le Sr. van Campen, qui m'est venu veoir à ce dessein, m'y assiste en Vitruve tres-parfait*,'²⁵ Huygens gaf toe dat deze intensieve studie van de regels van de bouwkunst voor de ontwerppraktijk zelf eigenlijk niet nodig was en dat hij deze vooral voor zijn intellectuele plezier bedreef: '*Je (...) prens plaisir à sçavoir en theorie que la pratique ne me demandera jamais*.'²⁶

Zijn eigen huis aan het Plein in Den Haag moest als herschepping van de vitruviaanse bouwkunst gelden (afb.3). Dit kwam ondermeer tot uitdrukking in het afgewogen maatstelsel dat aan het ontwerp ten grondslag lag.²⁷ De plattegrond was strikt symmetrisch van opzet met appartementen aan weerszijden van de centrale ruimten, het voorhuis en het trappehuis. De toepassing van de pilasterorden was volkomen logisch doordacht, met een dorische poort aan de straat, ioni-



Afb. 4. Plattegrond van het Huygenshuis, ets van Th. Matham naar Pieter Post 1639.

sche en composiete pilasters aan de voorgevel en korinthische pilasters in het voorhuis, conform de aanwijzingen van Scamozzi omtrent de volgorde van de zuilorden.²⁸ Dit toonbeeld van volmaakte, vitruviaanse bouwkunst werd aan de voorgevel bekroond met een fronton met drie personificaties, die volgens Huygens' eigen uitleg *'de sterkte'*, *'het gemak'* en *'het schoon-aensienlijk'* voorstelden, oftewel de drie vitruviaanse hoofddeugden *firmitas*, *uilitas* en *venustas*.²⁹

Toen het huis in 1637 gereed was gekomen, had Huygens het plan opgevat om er prenten van te laten maken, die hij aan zijn geleerde correspondentievrienden wilde sturen.³⁰ Hij vroeg Pieter Post, die als assistent van Van Campen ook bij de bouw betrokken was geweest, om de tekeningen hiervoor te maken. Om een of andere onduidelijke reden bleef dit project anderhalf jaar liggen en in februari en maart 1639 waren deze tekeningen gereed, die vervolgens door Theodoor Matham zijn geëtsd: de plattegrond van het huis (afb.4), de voorgevel (afb.5), de zuidelijke zijgevel, de doorsnede, de poort in de muur die het voorplein scheidde van de straat, en een uitgewerkt aanzicht vanaf het Plein, in perspectief (afb.6).³¹

Vanaf eind juni 1639 werden deze etsen verspreid onder de geleerde vrienden van Huygens, en zoals hij ongetwijfeld had gehoopt, zagen ook dezen het huis als een toonbeeld van bouwkunst volgens de regels van Vitruvius. Caspar van Baerle beschreef het op 13 juni 1639 als volgt: *'sa maison, qu'on peut dire estre bastie selon les regles de Vitruve'*.³² De Leuvense hoogleraar Erycius Puteanus bewonderde de smaak van Huygens en de priester Godfried Wendelin uit Herk (in het huidige Belgisch Limburg) noemde de prenten van het Huygenshuis zelfs letterlijk een commentaar op Vitruvius.³³ De Franse geleerde Jean Louis Guez de Balzac, aan

wie Huygens ook een set etsen had gezonden, bedankte nadien hartelijk voor deze afbeeldingen die hij aanduidde als *'vos Idées de perfections'* en *'vos chef-d'oeuvres de l'esprit & de la main'*.³⁴ Om het gebouw echter op zijn juiste waarde te kunnen schatten moest men volgens Balzac beter ontwikkelde ogen hebben en niet uit de provincie komen, zoals hij met licht ironische zelfonderschatting stelde:

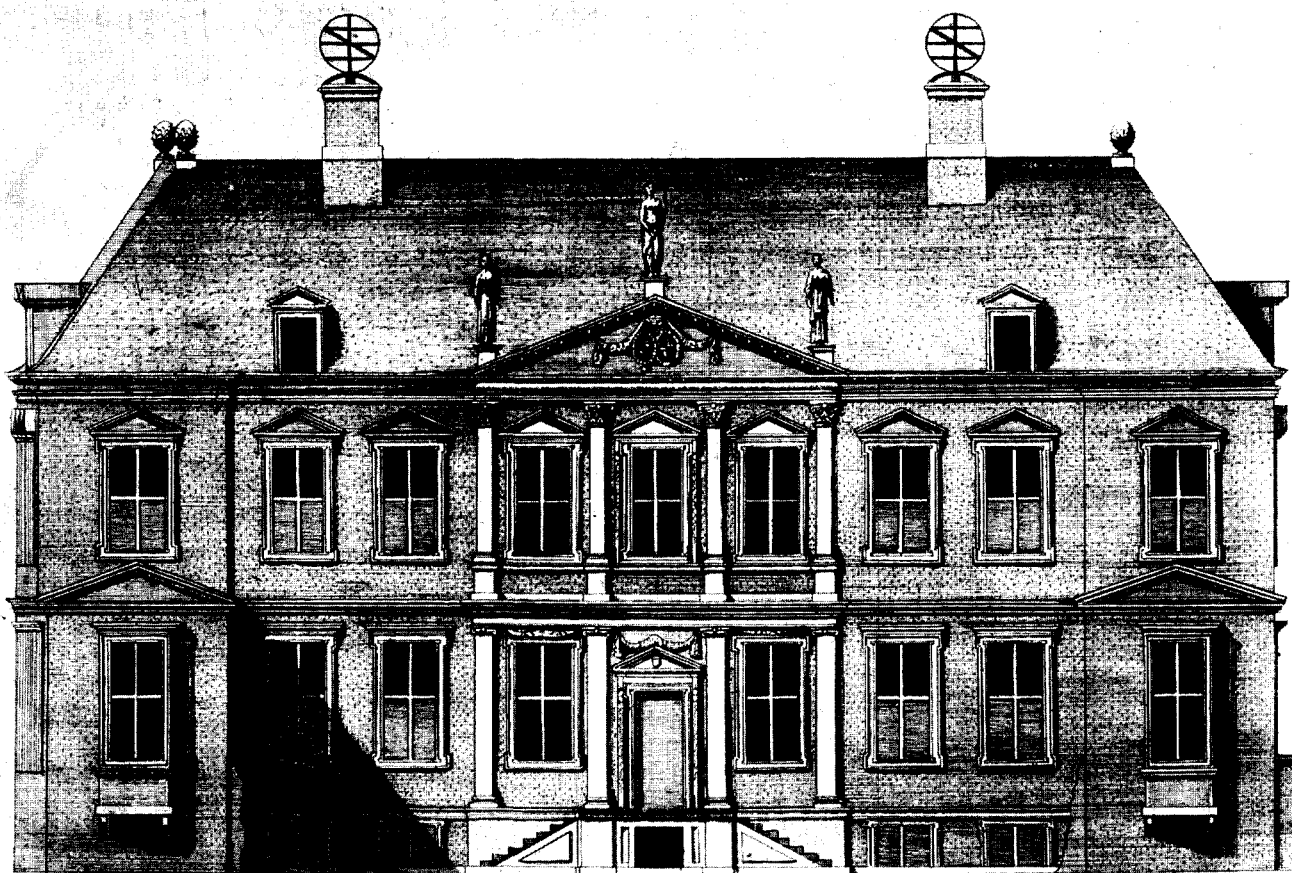
'pour juger du merite d'un ouvrage si achevé il faudroit avoir les yeux plus sçavans que je ne les ay, & mieux purgez des vapeurs terrestres, & de la barbarie de la province. Il faudroit estre de Rome, & non pas de ce village, (...)'.³⁵

Men zou dus uit Rome moeten komen om het Huygenshuis echt te kunnen beoordelen. Welnu, Rubens had jaren in Rome doorgebracht en ook hij kreeg de serie van het Huygenshuis in 1639 toegezonden.

De briefwisseling tussen Huygens en Rubens

Zoals bekend had Huygens een zeer grote bewondering voor Rubens. Reeds in zijn autobiografie noemt Huygens hem omstreeks 1630 een van de wonderen van deze wereld.³⁶ Deze verering voor de schilderkunst van Rubens vond algemene weerklank aan het hof van Frederik Hendrik.³⁷ Huygens had niet alleen een hoge dunk van de schilderkunst van Rubens maar hij achtte hem ook hoog als architectuurdeskundige. Zeer waarschijnlijk was ook Huygens in het bezit van een exemplaar van Rubens' *Palazzi di Genova*, dat ook in de Noordelijke Nederlanden een zekere verspreiding had.³⁸ Dit werk kon goed dienst doen als aanvulling op zijn collectie voorbeelden van *'correcte'* eigentijdse Italiaanse architectuur aangezien in de boeken van Palladio en Scamozzi wel veel villa's zijn afgebeeld maar slechts weinig stadswoonhuizen. Het belang dat Rubens in zijn inleiding van zijn *Palazzi di Genova* aan de dag had gelegd voor *'la vera simmetria'* en de regels van de Oudheid, zal bij Huygens de juiste snaar hebben geraakt. Bovendien hebben beiden hun openlijke afkeer voor de gotiek gemeen, door Rubens in zijn inleiding aangeduid als *'architettura (...) barbara, ò gothica'* terwijl Huygens later zal spreken over *'de vuyte Gotsche schell'*, *'t Gotsche krulligh mall'* en *'ouw' Ketterij'*.³⁹

Toen Rubens in 1635 aan Huygens, als secretaris van de Prins van Oranje, toestemming vroeg om via Holland naar Engeland te reizen, moest Huygens hem op dit punt teleurstellen. Maar in zijn antwoord aan Rubens van 13 november 1635 maakte hij wel van de gelegenheid gebruik om een meer informele briefwisseling met de meester in Antwerpen aan te knopen, met de bouwkunst als thema (Bijlage I). Huygens vertelde van zijn bouwactiviteiten aan het Plein in Den Haag. Hij beschreef in grote lijnen de opzet van het huis en zijn bedoeling om hiermee de bouwkunst van de Oudheid op beperkte schaal te doen herleven, aangepast aan het klimaat en aan de financiële mogelijkheden: *'(...) je pretens faire revivre la dessus un peu de l'architecture ancienne, que je cheris de passion, mais ce n'est qu'au petit pied, et jusqu'à où le souffrent le climat et mes coffres'*.⁴⁰ Hoe graag zou Huygens Rubens te zijner tijd in zijn nieuwe huis als gast willen ont-



Afb. 5. Voorgevel van het Huygenshuis, ets van Th. Matham naar Pieter Post 1639.

vangen, om dan ook van hem enige lessen in de bouwkunst te mogen ontvangen. Rubens wordt dan ook aangesproken als '*vous (...), qui excellez en la cognoissance de ceste illustre estude, comme en toute autre chose*'. Maar helaas, vanwege de politieke toestand was een dergelijk bezoek vooralsnog niet mogelijk: '*sed fata obstant*.'⁴¹

Het is niet bekend of Rubens hierop geantwoord heeft. Vier jaar later, op 2 juli 1639, schreef Huygens nogmaals een uitvoerige brief aan Rubens over zijn Haagse huis, dat hij gekscherend aanduidde als 'een brok baksteen' (Bijlage II): '*Voici le morceau de Brique que j'ai eslevé à la Haye, en un lieu, que j'ose bien nommer des plus illustres du villages*'.⁴² Hierna volgde een uitvoerige beschrijving van het huis, waarbij Huygens met nadruk wees op de spiegelbeeldige ordening van de plattegrond, zoals in de Oudheid en zoals men die tegenwoordig bij de goede architecten in Italië ook wel aan kon treffen: '*ceste égalité régulière de part et d'autre, que vous trouverez en ces départements, que vous sçavez avoir tant pleu aux anciens et que les bons Italiens d'au-*

jourd'huy recherchent encor avec tant de soin, (...)'.⁴³ Huygens wees hierbij op de twee appartementen aan weerszijden van het voorhuis en vermeldde dat hij zelf het noordelijke bewoonde, met uitzicht op de tuin terwijl het zuidelijke oorspronkelijk voor zijn echtgenote was bedoeld maar na haar dood bij de kinderen en de gouvernantes in gebruik was. Vervolgens vroeg Huygens aan Rubens om de prenten met aandacht te bekijken en hem van zijn bevindingen op de hoogte te stellen: '*Je vous prie de jeter l'oeil sur le reste, et de m'en dire franchement vostre advis*'.⁴⁴

Rubens heeft de prenten ontvangen en met aandacht bestudeerd. Hierna stelde hij Huygens van zijn oordeel op de hoogte. Deze brief van Rubens is echter niet bewaard in tegenstelling tot het daaropvolgende antwoord van Huygens van 14 november 1639 (Bijlage III). Blijkbaar had Rubens enige kanttekeningen geplaatst bij het architectonisch ontwerp van het Huygenshuis en Huygens kondigde aan een volgende keer de twijfels van Rubens te weerleggen: '*m'oblige di far riposta in breve (...) di ricercare sopra alcuni dubbij*



Afb. 6. Perspectief gezicht op het Huygenshuis (detail), ets van Th. Matham naar Pieter Post 1639.

d'architettura.⁴⁵ Hiermee leek de briefwisseling tussen beiden gesloten want een latere brief is niet bekend. Maar Huygens heeft wel nog over deze te schrijven brief nagedacht. In de nagelaten papieren van Huygens in de Koninklijke Bibliotheek in Den Haag bevindt zich immers een concept-tekst van Huygens uit 1640 voor een brief die hij als weerwoord aan Rubens had willen schrijven (Bijlage IV).

Omdat Rubens echter eind mei 1640 was overleden heeft Huygens deze brief niet meer voltooid. Op 2 augustus 1640, twee maanden na de begrafenis van Rubens, heeft Huygens alsnog een notitie gemaakt van de brief die hij aan Rubens had willen schrijven. Deze notitie geeft een goed beeld van Rubens' mening over het Huygenshuis zoals hij dat via de toegezonden prenten had leren kennen.

Deze concept-brief van Huygens uit 1640 geeft tevens een glimp van het architectuurdebat dat tussen beide grootmeesters

van de kunst had kunnen ontstaan, als niet een van beide voortijdig was overleden. Anders dan de overige reacties die Huygens op de prenten van zijn huis had gekregen, die overliepen van lof en vlijerij, had Rubens vier concrete punten van kritiek geformuleerd. Huygens heeft zijn notitie dan ook geheel als een klassieke apologie opgesteld, met aan de linkerzijde de vier punten van kritiek, overgenomen uit de brief van Rubens, en aan de rechter zijde de respectieve antwoorden.

Rubens' kritiek en Huygens' weerwoord

(1) Volgens Rubens leek de dorische poort aan de straat te laag in verhouding tot zijn breedte. Het zou volgens hem beter geweest zijn hier een grote rustica-boog op te richten met fraaie steenverbindingen in de top. Volgens Rubens zouden aldus de proporties aanzienlijk zijn verbeterd en de regels van

Vitruvius beter zijn nagevolgd. Vitruvius heeft immers verboden om bij een dergelijk breed intercolumnium een stenen architraaf te maken omdat deze in normale gevallen zou breken door zijn eigen gewicht.⁴⁶ Huygens legt in zijn antwoord uit dat een dergelijke boog hier niet geschikt was. Deze zou zo hoog worden dat hij zowel het zicht op de voorgevel als het uitzicht uit de vensters te veel in beslag zou nemen. Bovendien zou een dergelijke poort een al te krachtig effect op de binnenplaats maken, die noodgedwongen smal was. Huygens verdedigt zich vervolgens met de opmerking dat hij in het geval van twee kwaden, de voorkeur heeft voor de minst erge, en dat hij daarom de regels van de kunst een beetje heeft laten gehoorzamen aan de situatie ter plekke. Bovendien, zo stelt hij, was hij volledig op de hoogte van de problemen betreffende het vergroten van het dorische intercolumnium. De poortdoorgang zelf had hij een verhouding van 1: 2 gegeven en de verbreding van het intercolumnium leek hem hierbij wel degelijk gerechtvaardigd aangezien dat niet verkeerd oogde. Tegenwoordig deed iedereen dat immers wel eens, ook in Italië, zo stelde hij, bijvoorbeeld bij de proportioneering van schoorsteenmantels.⁴⁷

(2) Het tweede punt van commentaar van Rubens betrof de voordeur in de voorgevel, die volgens hem in de prent hoog en smal leek. Rubens meende dat de bekroning van deze ingang, met fronton en festoenen, eigenlijk te zwaar was in verhouding tot de ijle deurstijlen daaronder, die wel erg droogjes overkwamen. Wellicht was dit echter onvermijdelijk, vervolgt hij, vanwege het gebrek aan voldoende ruimte voor andere oplossingen. Huygens antwoordt dat ook bij deze deur de antieke regels met aandacht zijn gevolgd, zoals op de echte, grote ontwerptekeningen te zien zou zijn. Het hele misverstand zou slechts te wijten zijn aan de fouten van de graveur. Daarom had hij hem de originele tekeningen op grotere schaal willen toezenden.

(3) Het ruimtegebrek was volgens Rubens wellicht ook de oorzaak van zijn derde punt van kritiek, de al te eenvoudige ordening van de pilasters aan de voorgevel. Hij betreurde dat er geen halve pilasters achter de pilasters zijn geplaatst. Op zijn minst had dit aan de uiteinden van de middenrisaliet moeten gebeuren, gevolgd met een sprong in het hoofdstel. Hiermee zou de hele gevel meer waardigheid en plasticiteit gekregen hebben. Huygens antwoordt dat hij bewust voor deze gevelornamentiek had gekozen. Hij geeft daarbij toe dat de beperkte ruimte en bovenal zijn beperkte beurs de vormgeving bescheiden hebben gehouden, echter zonder enige misvorming van belang. Terzijde kan hierbij worden opgemerkt dat de door Rubens voorgestelde accentuering van de middenrisaliet met halve pilasters er achter, in de Noordelijke Nederlanden niet onbekend was. Men treft het bijvoorbeeld reeds aan bij de gevel van het Coymanshuis, Keizersgracht 177 in Amsterdam uit 1625 en Vingboons' ontwerp voor de voorgevel van de buitenplaats Westwijk uit 1637.⁴⁸

(4) Als laatste meende Rubens dat de ionische orde van de voorgevel een beetje gedrongen overkwam. Wellicht was dit slechts de schuld van een ondeugd van de graveur die de proporties niet goed had weergegeven, vroeg hij zich af, om ver-

volgens op te merken dat dergelijke misplaatste vrijheden in de eigentijdse architectuur ook daadwerkelijk voorkwamen. Huygens weerlegt deze zware kritiek en wijst erop dat de proporties van zijn gevel volkomen foutloos zijn. Alleen op de prent wordt een verkeerde indruk gewekt vanwege de onzorgvuldigheid van de graveur. Dit lijkt een flauw excuus maar inderdaad moeten ook wij tegenwoordig nog beamen dat de detaillering van de pilasterorden in de prenten te wensen over laat. De bovenste orde aan de voorgevel is in de prenten bijvoorbeeld nauwelijks als composiete orde herkenbaar, in tegenstelling tot wat de historische foto's nog laten zien (vergelijk dit detail op afbeeldingen 3 en 5). Huygens stelt vervolgens dat de ionische pilasters in tegenstelling tot wat Rubens suggereerde wel degelijk exact zijn geproportioneerd, te weten in verhouding van 1: 8 2/3 moduul.⁴⁹

Tot slot valt Huygens Rubens bij in diens opmerking over eigentijdse modieuze fratsen. Ook hij heeft een afkeer van ongepaste afwijkingen en extravagantie omdat deze de kunst ernstig hebben verlaagd en buitensporigheden hebben voortgebracht die de ware kunst heden ten dage bijna hebben verstikt. Aldus had Huygens zijn brief in harmonie met Rubens zullen afsluiten. Over detailkwesies konden zij van mening verschillen maar als heren van stand en Vitruvius-kenners onder elkaar, waren zij het over de grond van de zaak volledig met elkaar eens.

Besluit

Het is duidelijk dat Rubens het Huygenshuis eigenlijk te eenvoudig vond, vergeleken bij de monumentale bouwkunst zoals die in Antwerpen twee decennia eerder was ontwikkeld. Bij zijn suggestie om in plaats van de eenvoudige dorische poort aan de straat een grote boog op te richten, met forse sluitstenen in top, had hij mogelijk de boog aan de binnenplaats van zijn eigen huis in Antwerpen in gedachte (zie afb.2). Wellicht had Rubens bij zijn voorkeur voor een bundeling van pilasters en verkroppingen in het hoofdstel een gevelornamentiek als die van de Antwerpse Jezuitenkerk in gedachte, die op een dergelijke wijze meer reliëf heeft gekregen (zie afb.1). In plaats van de al te grote eenvoud (*la troppo semplicità*) meent Rubens dat een dergelijk stadspaleis een grotere waardigheid vereist. Hierin volgt hij een gangbare opvatting van zijn tijd dat bescheidenheid een teken van zwakte is en dat waardigheid met gepast decorum tot uitdrukking moet komen. In de gevelarchitectuur kan dat blijkbaar volgens hem door meer reliëf en plasticiteit toe te passen (*maggior dignità e rilievo à tutta la facciata*).

Huygens benadrukte daarentegen dat hij een al te groot gebaar bewust heeft vermeden (*un effetto di troppo violenza*) en dat de eenvoud voor hem al mooi genoeg is, mits ook hierin de regels van de kunst zijn nagevolgd (*servitu delle regole antiche*). Tot zover voldoen beide partijen aan het vertrouwde beeld dat de historiografie van hen heeft voortgebracht, Rubens als de barokke, uitbundige geest en Huygens als de puriteinse hoeder van het klassieke erfgoed.

Tegelijkertijd verwoordden beiden in deze briefwisseling echter ook andere opvattingen, die schijnbaar in tegenstelling zijn met hierboven omschreven stellingen. Het is Rubens die bij voortduring er op hamert dat de regels en proporties van Vitruvius echt heel exact moeten worden nagevolgd, zowel bij de maatvoering van de poort en de voordeur als bij de pilasters aan de voorgevel. In deze passages lijkt het alsof Rubens de vitruviaanse scherprechter was voor wie Huygens zich moest verantwoorden. Opmerkelijk genoeg stelt nu juist Huygens in zijn verweer dat de regels niet zo precies nagevolgd hoeven te worden en dat zij best aan de omstandigheden aangepast mogen worden (*un poco ubedire l'arte al sito*), zolang het maar niet als storend wordt ervaren (*senza incommodita dell'occhio*). Een en ander mag echter nooit tot willekeurige vrijheden (*licenza inconveniente*) en buitensporigheden (*stravaganza*) leiden, want daarmee wordt het wezen van de ware bouwkunst aangetast. Deze 'rekkelijke' opvatting van Huygens wordt ook in een latere notitie van Willem Goeree bevestigd: *'de konstwetten, segt d'heer Huijgens, mag men wel wat huijgen, maar niet breecken.'*⁵⁰

Aldus blijkt de leer van Vitruvius ook in Antwerpen in 1640 als maatstaf van de bouwkunst gehanteerd te worden. In het licht van de traditie van de Vitruvius-studie, die toen in die stad al een eeuw oud was, mag dit eigenlijk ook niet verbazen. Na Coecke van Aelst, Cornelis Floris en Vredeman de Vries, om de belangrijkste propagandisten uit de 16de eeuw te noemen, is deze traditie van het klassicisme ook in de 17de eeuw levend gebleven bij architecten als Cobergher en Francart en bij opdrachtgevers als Aguilon. Al met al zijn er redenen genoeg om bij de bestudering van de 17de-eeuwse architectuur in de beide Nederlanden op zoek te gaan naar de gemeenschappelijke receptie van de Italiaanse renaissance en van de vitruviustraditie, zonder zich te laten afleiden door het opvallende verschil in uiterlijke verschijningsvormen van de architectuur in beide gewesten in die periode.

BIJLAGEN

I

*Huygens aan Rubens, 13 november 1635,
(Worp, Briefwisseling II, p.132, nr.1301).*

(...)

Enfin, Monsieur, je bastis à la Haye, et me seroit chose de beaucoup de contentement d'entendre voz advis sur mes ordonnances, quoyque desjà executées, à deux petites galeries près, qui doivent enfermer une bassecour, longue 70 pieds et s'attacher à in front de logis, qui en a hors d'oeuvre près de 90. Vous ne serez pas marry d'apprendre, que je pretens faire revivre la dessus un peu de l'architecture ancienne, que je cheris de passion, mais ce n'est qu'au petit pied, et jusqu'à où le souffrent le climat et mes coffres. Tant y a, au chaud, de ces contemplations, je ne dois guere prendre de peine à vous faire croire le desir que j'auroy de vous gouverner chez moy, qui excellez en la cognoissance de ceste illustre estude, com-

me en toute autre chose, et m'en pouvrier faire des leçons, sed fata obstant. (...)

II

*Huygens aan Rubens, 2 juli 1639,
(Worp, Briefwisseling II, p.468, nr.2149).*

'(...)

Soit obligation ancienne ou nouvelle importunité, voyci le morceau de brique que j'ay eslevé à la Haye, en un lieu, que j'ose bien nommer des plus illustres du villages. (...)

C'est ce qui me porta à ceste égalité reuglière de part et d'autre, que vous trouverez en ces departements, que vous sçavez avoir tant pleu aux anciens, et que les bons Italiens d'aujourd'huy recherchent encor aveq tant de soin, distribuant les quartiers de deux chefs de ma famille en deux salles, deux chambres, deux garderobes, deux cabinets et autant de galeries. Le tout séparé par une sale d'entrée ou vestibule, et couplé sur le derriere par la communication d'un passage privé. (...)

Je vous prie de jeter l'oeil sur le reste, et de m'en dire franchement vostre advis.'

III

*Huygens aan Rubens, 14 november 1639,
(Worp, Briefwisseling II, pp.512, 513 nr.2272).*

'Alla sua non meu cortese che giudiciosa lettera scrittami poco fu nel soggetto della mia fabrica, m'obligo di far risposta in breve, con quella sodisfattione che m'ha fatto gratia singolare V(ostre) S(ignore) di ricercare sopra alcuni dubbij d'architettura, de quali pure m'accorgo la piu gran parte esser nata da falli e negligenze dell'intagliatore, il resto poi potendosi risolvere con argomenti chiarissimi da me già dal principio à tal fine premeditati. (...)

IV

*Concept van Huygens' reactie op de kritiek van Rubens
(Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, ms XLVIII, fol.82r)*

2.8.1640

Rubens:

1

La porta dorica pare bassa secondo la sua larghezza: e sarebbe stato piu à proposito di jettarui un arcone rustico con bel legame di pietra in cima, con che s'augmentarebbe la buona proportion e s'eviterebbe la riprensione di Vitruvio, che proibisce di far l'architrave in tal distante di colonne, dicendo che per l'ordinario si spezzano per il proprio peso della pietra.

2

La porta o l'uscio della facciata pare nel disegno alto e stretto, che il cimatio assai pesante e cargo di lavoro, per la debo-

lezza degli fianchi che sostengono, gli cui porti vi escono alquanti deboli o seccarelli, che forse si deve scusar per il mancamento di spatium competente per far altrimenti.

3

Che forse ancora ha causato la troppo simplicità delli pilastri, senza aggiunta d'un mezzo pilastro, almeno nella estremità, con un nuovo risalto della cornice che havrebbe dato maggior dignità e rilievo à tutta la facciata.

4

Nella stampa forse per vizio dell'intagliatore pare l'ordine ionico alquanto strettamente di proportionione, per quello s'usa hoggi di molto licentioso da per tutto.

Risposta che si ha ricevuta mai, essendo venuto à morire:

1

L'arcone sarebbe salito à tanta altezza che non solamente havrebbe capesto una gran parte della facciata, e del prospetto delle finestre, ma di più havrebbe fatto un effetto di troppo violenza al cortile che di necessità è stretto. In modo che di due mali io seguito il minore, e fatto un poco ubedire l'arte al sito. S'largando l'intercolumnio dorico, che non m'era incognito [et scemando l'altitudine del cavo della porta che sarebbe di duo quadri in circa] quanto mi parve potessi senza incommodità dell'occhio come il medesimo s'usa, anche in Italia, in materia di nappe di camini et altre parti di fabbriche moderne.

2

In questo uscio s'è osservata con studio la servitu delle regole antiche e si potrà vedere per il suo disegno maggiore, qui giunto, ch'il solo intagliatore ha da scusarsi dei falli che vi ha commessi.

3

Ben mi accorsi da principio di questo et altri ornamenti da imbellire et arricchire la facciata ma la strettezza del luogo e principalmente della mia borza, havendo rinchiuso ne' termine della modestia nella quale, fin hora non si scoprì alcuna difformità d'importanza.

4

In viso non ce è difetto se non dell'intagliatore: che i pilastri hanno la sua proportionione essatta di $8 \frac{2}{3}$ moduli per altezza e quanto a me vi fuggando et abhorrendo ogni licenza inconveniente essendo quelle che ha tanto imbarbarito l'arte et fatto nascere stravangaza e hoggi di l'hanno quasi affogate.

Vertaling van deze concept-brief met dank aan dr. Harald Hendrix (Universiteit Utrecht) en dr. Charles van den Heuvel (KNAW) voor hun kritische commentaar

Rubens:

1

De dorische poort schijnt laag in verhouding tot zijn breedte. Het zou beter geweest zijn hier een grote rustica-boog op te richten met fraaie steenverbindingen in de top. Hiermee zouden de proporties aanzienlijk zijn verbeterd en zou de berisping van Vitruvius zijn vermeden, die verbiedt om bij een dergelijke afstand tussen de zuilen een stenen architraaf te maken, aangezien deze gewoonlijk door zijn eigen gewicht breekt.

2

De deur of ingang van de voorgevel schijnt in het ontwerp hoog en smal. De bekroning [van de deur] is bovendien erg zwaar en beladen met vormen in vergelijking met de smalle maat van de ondersteunende flanken, waarvan de deurstijlen nogal zwak of droogjes overkomen, wat wellicht onvermijdelijk is gezien het gebrek aan voldoende ruimte voor andere oplossingen.

3

Dat heeft wellicht ook de al te eenvoudige ordening van de pilasters veroorzaakt, zonder toevoeging van halve pilasters er achter, die tenminste aan de uiteinden [van de middenrisaliet] hadden gemoeten, met een nieuwe verkropping van de kroonlijst, hetgeen meer waardigheid en plastiek aan de hele gevel gegeven zou hebben.

4

In de prent lijkt de ionische orde een beetje gedrongen van proportie, wat wellicht aan de graveur te wijten is, hoewel het vandaag de dag overal zeer vrij wordt toegepast.

Antwoord dat nooit ontvangen is omdat hij is overleden:

1

De boog zou een zodanige hoogte krijgen dat deze niet alleen een groot deel van de voorgevel zou beslaan en van het uitzicht uit de vensters, maar bovendien een al te krachtig effect op de binnenplaats zou opleveren, die noodgedwongen smal is. Uit twee kwaden kies ik het minst erge en zo heb ik de regels van de kunst een beetje laten gehoorzamen aan de situatie ter plekke. Het vergroten van het dorische intercolumnium, waarvan ik me terdege bewust was, (en het verkleinen van de hoogte van de poortdoorgang die ongeveer twee vierkanten groot is) heb ik gedaan voor zover het me geen ongemak voor het oog leek op te leveren, zoals men dat gewoon is te doen, zelfs in Italië, ten aanzien van schoorsteenmantels en andere onderdelen van moderne gebouwen.

2

Bij deze deur is met aandacht gelet op de dienstbaarheid aan de antieke regels en het zal duidelijk zijn in de grotere ontwerp-tekening, hier bijgevoegd, dat alleen de graveur zich moet excuseren voor de fouten die hij daarin begaan heeft.

3

Van begin af aan ben ik me bewust van deze en van andere ornamenten om de gevel te verfraaien en te verrijken, maar de beperktheid van de plaats en bovenal van mijn beurs hebben het geheel binnen de grenzen van de bescheidenheid gehouden, zonder dat enige misvormingen van belang te zien zijn.

4

In werkelijkheid is er geen andere fout dan die van de graveur, want de pilasters hebben hun exacte proportie van 1: 8 2/3 moduul in de hoogte. En ook ik veracht en vermijd elke onnodige afwijking omdat deze de kunst zo zeer hebben verlaagd en buitensporigheden hebben voortgebracht en de kunst heden ten dage bijna hebben verstikt.

Noten

- Op 1 januari 1997 is het project 'Eenheid en Tweespalt, architectonische relaties tussen de Zuidelijke- en de Noordelijke Nederlanden (1530-1700)' van start gegaan, een gezamenlijk onderzoeksprogramma van de Katholieke Universiteit Leuven en de Universiteit Utrecht. Het gaat hierbij enerzijds om de gemeenschappelijke receptie van de Italiaanse renaissance-architectuur in de 16de eeuw. Anderzijds richt het project zich op de vraag in hoeverre de beide delen van de Nederlanden na de politieke scheiding ook op architectonisch gebied gescheiden richtingen zijn opgegaan en in hoeverre de oudere historische banden ondanks uiterlijke verschillen ook in de 17de eeuw nog hebben doorgewerkt.
- Zie Bijlagen I, II en III.
- P.P. Rubens, *Palazzi di Genova*, Antwerpen, bij J. Meurs, 1622. Zie ook: M. Labò, *I 'Palazzi di Genova' di Pietro Paolo Rubens*, Genua 1970. J.M. Botto, 'P.P. Rubens e il volume di "Palazzi di Genova"', in *Rubens e Genova*, Catalogus Genua 1977, pp.59-84. H. Schommann, *Peter Paul Rubens' "Palazzi di Genova"* (Die bibliophilen Taschenbücher nr.355), Dortmund 1982.
- Vermeld in het dagboek van John Evelyn, 17 oktober 1644: 'palazzi di Genova, two parts (1622-'26)'. E.S. De Beer, *The Diary of John Evelyn*, Oxford 1955, p.31.
- Latere edities: Antwerpen 1652, 1663 (beide bij J. Meurs), Antwerpen 1708 (bij H. en C. Verdussen) en Amsterdam/Leipzig 1755 (bij Arkstée en Merkus). Het eerste deel (uit 1622) wordt in deze latere uitgaven aangeduid als *Palazzi Antichi di Genova* en het tweede deel als *Palazzi Moderni di Genova*.
- Deze tekeningen, duidelijk van een aantal verschillende handen, worden bewaard in de collectie van RIBA in Londen.
- Rubens in zijn inleiding ('Al Benigno Lettore') van *Palazzi di Genova*, Antwerpen 1622.
- L. Vagnetti (e.a.), *Genova, Strada Nuova*, Genua 1967. E. Poleggi, *Strada Nuova, una lottizzazione del Cinquecento a Genova*, Genua 1968.
- Palazzi di Genova*, Antwerpen 1622, inleiding.
- Zoals bekend verscheen in 1539 in Antwerpen het eerste Nederlandstalige uittreksel van Vitruvius' uitleg over het wezen van de ware bouwkunst en de zuilorden, de *Generale Reglen der Architecture* van Pieter Coecke van Aelst. H. de la Fontaine Verwey, 'Pieter Coecke van Aelst en zijn boeken over architectuur,' in: idem, *Uit de wereld van het boek, I. Humanisten, dwepers en rebellen in de zestiende eeuw*, Amsterdam 1982, pp.57-79.
- A. De Vos, *Premier Livre d'Architecture* (1617) van Jaques Francart: een post-Michelangelesk, maniëristisch traktaat,' *Revue Belge d'Archéologie et d'Histoire de l'Art*. Belgisch Tijdschrift voor Oudheidkunde en Kunstgeschiedenis 63 (1994), pp.73-90.
- J.H. Plantenga, *L'Architecture religieuse dans le Ancien Duché de Brabant depuis le Règne des Archiducs jusqu'au Gouvernement Autrichien (1598-1713)*, Den Haag 1926, pp.99-115. S. Brigode, 'Les projets de construction de l'église des jésuites à Anvers d'après les plans conservés à la Bibliothèque Nationale de Paris,' *Bulletin de l'Institut historique Belge de Rome* 14 (1934), pp.157-174.
- Rubens heeft in ieder geval de centrale cartouche en de bazuinblazende engelen in de zwikken boven de hoofdingang ontworpen, gezien zijn schets hiervoor in de collectie van de Albertina in Wenen. De rol van Rubens als architect is overigens nogal sterk overdreven in A. Blunt, 'Rubens and Architecture,' *The Burlington Magazine* 119 (1977), pp.609-621.
- A. Ziggelaar, *François de Aguilon S.J. (1567-1617). Scientist and architect*. Rome 1983. A. Meskens, *Wiskunde tussen renaissance en barok. Aspecten van wiskunde-beoefening te Antwerpen 1550-1620*, Antwerpen 1994, pp.91-100.
- P. Parent, *L'Architecture des Pays-Bas Méridionaux (Belgique et Nord de la France) aux XVIe, XVIIe et XVIIIe Siècles*, Parijs, Brussel 1926, p.165.
- I dieci libri dell'architettura di M. Vitruvio tradutti e commentati da Monsignore Barbaro, eletto patriarca d'Aquilegia*, Venetië 1556 (gebruikt is hier de tweede, uitgebreide editie uit 1567), Liber V caput I, met name de afbeeldingen op pp.211-216. De overeenkomsten in de plattegrond betreffen de driebeukige aanleg met een apsis als afsluiting van het middenschip (zonder transept of kruisingskoepel, zoals bij meer directe navolgers van de Il Gesu-kerk in Rome wél gebruikelijk is). In de opstand zijn met name de galerijen een directe overeenkomst tussen de Antwerpse kerk en het voorbeeld in Barbaro's Vitruvius-uitgave, naast de keuze voor een opeenstapeling van dorische en ionische zuilen, en de afwezigheid van een lichtbeuk.
- Dit geschrift zelf is voor zover bekend niet bewaard maar de inhoud is bekend dankzij een beknopte samenvatting ervan uit 1606. Brussel, Koninklijke Bibliotheek, handschriftencollectie VII-598 (inv.no. II 878. Cat. no. 5182 format c).
- R.J. Tijs, *P.P. Rubens en J. Jordaens. Barok in eigen huis*, Antwerpen [1984]. Zie voor de bouw van particuliere woonhuizen in Antwerpen ook R.J. Tijs, *'Tot cieraet deser stadt'. Bouwtrant en bouwbeleid in Antwerpen van de middeleeuwen tot heden*, Antwerpen 1993 (voor de 17de eeuw speciaal pp.209-250).
- Verder kocht hij in 1617 nog het grottenboek van Salomon de Caus uit 1615, en het poortenboek van Francart uit 1617. M. Roosses, 'P.P. Rubens en Balthasar Moretus. Rekeningen der boeken geleverd door Balthasar Moretus aan P.P. Rubens,' *Rubens-Bulletijn* II (1883), pp.187-207.
- Het is overigens opvallend dat de vormgeving van het Rubenshuis nauwelijks verwantschap vertoont met zijn eigen voorbeelden uit Genua. Voorbeelden uit Rome, met name het werk van Michelangelo en diens navolgers zijn een directere inspiratiebron gebleken. Zie hiervoor K.A. Ottenheim, 'Rubens' *Palazzi di Genova* en de architectuur in de Nederlanden,' (verslag van het symposium *Genova, la Superba*, Utrecht 1996), ter perse.
- D. Veegens, *Historische Studiën* I. Den Haag 1884, pp.108-137: 'Het Mauritshuis en het huis van Huygens'. J.K. van der Haagen, 'het Plein, Huygens en Frederik Hendrik,' *Jaarboek 'Die Haghe'* 1928/'29, pp.6-38. G. Kamphuis, 'Constantijn Huygens, bouwheer of bouwmeester,' *Oud Holland* 77 (1962), pp.151-180. R.J. van Pelt, 'De wereld van Huygens' Hofwijck,' *Bulletin KNOB* 82 (1983), pp.116-123. J. Huysken. K.A. Ottenheim. G. Schwartz (red.), *Jacob van Campen. Het klassieke ideaal in de Gouden Eeuw*, Amsterdam 1995.
- J.A. Worp, 'Constantijn Huygens' Journaal van zijne reis naar Venetië in 1620,' *Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap* 15 (1894), pp.62-152.

23. In 1634 begon de bouw van zijn eigen huis aan het Plein in Den Haag, dat hij grotendeels zelf, samen met zijn echtgenote Susanne van Baerle, had ontworpen en waarbij Jacob van Campen pas in tweede instantie van advies had gediend, waarschijnlijk bij de toepassing van de pilasterorden aan de voorgevel en in het interieur.
24. KB Den Haag, Hs.nr.XLVIII, fols. 478-489.
25. J.A. Worp, *De briefwisseling van Constantijn Huygens II*, Den Haag 1913, nr.1046, 5 dec. 1634.
26. Idem, nr 1088, 8 mrt. 1635.
27. Zie voor het maatstelsel van het Huygenhuis: J.J. Terwen, K.A. Ottenheym, *Pieter Post (1608-1669), architect*, Zutphen 1993, pp.219, 220.
28. De toepassing van de zuilorden, in de hiërarchie volgens Scamozzi, van buiten, inclusief tuinmuur, naar binnen, is vergelijkbaar met het gebruik van de orden in het Mauritshuis. Zie hiervoor J.J. Terwen, 'The Buildings of Johan Maurits van Nassau,' in: E. van den Boogaart, H.R. Hoetink, P.J.P. Whitehead (red.), *Johan Maurits van Nassau-Siegen 1604-1679. A Humanist Prince in Europe and Brazil*, Den Haag 1979, pp.54-141.
29. Gedicht van Huygens dd. 8 oktober 1676. J.A. Worp, *De Gedichten van Constantijn Huygens*, (9 dln.) Arnhem, Groningen -1899, deel VIII, p.143. Vitruvius bespreekt deze drie hoofddeugden in Liber I, caput 3.
30. Op 17 november 1637 was Huygens reeds van plan om Pieter Post prenten te laten maken van zijn nieuwe huis (Worp, *Briefwisseling II*, p.333, nr.1763, brief aan Johan Maurits van Nassau-Siegen).
31. Th.H. Lunsingh Scheurleer, 'Drie brieven van de architect Pieter Post over zijn werk voor Constantijn Huygens en stadhouder Frederik Hendrik in de Fondation Custodia te Parijs,' in: A.Th van Deursen, E.K. Grootes, P.E.L. Verkuyl (red.), *Veelzijdigheid als levensvorm. Facetten van Constantijn Huygens' leven en werk*, Deventer 1987, pp.39-51.
32. Van Baerle aan de Wicquefort in: *Lettres de M. J. de Wicquefort (...) avec Réponses de M. C. Barlée*, Amsterdam 1696, p.95.
33. Correspondentie met Puteanus over deze prenten: Worp, *Briefwisseling II*, p.467, nr.2417 (30 juni 1639) en p.474, nr.2167 (12 juli 1639). Correspondentie met Wendelin over het Huygenhuis: idem, p.472 nr.2160 (7 juli 1639) en p.511 nr.2267 (25 oktober 1639).
34. *Lettres choisies du Sr. de Balzac*, Amsterdam 1678, pp.153-155: antwoord van Balzac dd. 15 jan. 1640 op de brief van Huygens dd. 6 juli 1639 (Worp, *Briefwisseling II*, pp.471, 472 nr.2157).
35. idem.
36. A.H. Kan, G. Kamphuis, *De jeugd van Constantijn Huygens door hem zelf beschreven*, Rotterdam 1946, p.73.
37. J.G. van Gelder, 'Rubens in Holland in de zeventiende eeuw,' *Nederlands Kunsthistorisch Jaarboek 1950*/51. pp.102-150: H. Vlieghe, 'Constantijn Huygens en de Vlaamse schilderkunst van zijn tijd,' *De zeventiende eeuw* jr.3 (1987), nr.2, pp.191-210.
38. Het werk is vermeld als nr.1283 in de catalogus uit 1701 van de boeken van C. Huygens jr., die een groot deel van de boeken van zijn vader in zijn bezit had gekregen. P. Leendertsz, 'Een merkwaardige catalogus,' *Tijdschrift voor Nederlandsche taal- en letterkunde* 24 (1905), pp.197-201. Zie voor de verspreiding van Rubens' *Palazzi di Genova* in de Noordelijke Nederlanden: Ottenheym o.c. (noot 20).
39. C. Huygens, *Vitaulum. Hofwijck*, Den Haag 1653, vers 620. Worp, *Gedichten VI*, p.247: grafdicht voor Jacob van Campen uit 1658. Zie ook E. de Jongh, "'t Gotsche krulligh mall". De houding tegenover de gotiek in het zeventiende-eeuwse Holland,' *Nederlands Kunsthistorisch Jaarboek* 24 (1973), pp.85-145.
40. Huygens aan Rubens, 13 november 1635 (Worp, *Briefwisseling II*, p.132, nr.1301).
41. Idem.
42. Huygens aan Rubens, 2 juli 1639 (Worp, *Briefwisseling II*, p.468, nr.2149).
43. Idem.
44. Idem.
45. Worp, *Briefwisseling II*, pp.512, 513 nr.2272.
46. Rubens doelt hiermee op Vitruvius' leerstellingen over de verschillende intercolumnia in Liber III caput 3. In paragraaf 5 van dit hoofdstuk bespreekt Vitruvius het meest brede intercolumnium, de araeostylos, van meer dan 3 maal de zuildikte. Vitruvius zegt hierbij dat deze maat niet goed oogt en bovendien niet in steen of marmer kan worden uitgevoerd.
47. Voorbeelden voor dergelijke schoorsteenmantels kon Huygens vinden in de tractaten van Serlio (Boek IV) en Scamozzi.
48. R. Meischke, 'De vroegste werken van Jacob van Campen,' *Bulletin KNOB* 65 (1966), pp.131-145. K.A. Ottenheym, *Philips Vingboons (1607-1678), architect*, Zutphen 1989, pp.27-29.
49. In eerste instantie had hij 1: 10 opgeschreven, de proportie van de korinthische orde. Deze blunder had hij blijkbaar direct nadat hij het had opgeschreven door want 1: 10 is doorgehaald en ernaast, binnen de beschikbare regellengte, schreef hij 1 : 8 2/3. Ook deze verhouding moet echter op een misverstand berusten aangezien de correcte proportie van Scamozzi voor de ionische orde 1 : 8 3/4 is (ter vergelijking, Serlio geeft 1:8 en zowel Palladio als Vignola geven 1:9 voor de verhouding tussen dikte en lengte van een ionische zuil).
50. *D'Algemeene Bouwkunde volgens de Antijcken en hedensdaagse Manier (...)*, 1679. Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, handschrift 68 B 11, fol.23v. Met dank aan Charles van den Heuvel, die een artikel over de relatie van dit handschrift van Goeree met de gedrukte versie van 1681 voorbereidt (verschijnt nog in deze jaargang van het *Bulletin KNOB*). Zie ook: Ch. van den Heuvel, 'Stevin, Beeckman en Perrault. De voorafschaduwing in de Nederlanden van de "revolutie" in de Franse architectuurtheorie in de 17de eeuw,' in de bundel n.a.v. het Vitruvius-congres in Heerlen 1995, die in 1997 zal verschijnen onder redactie van V. Delheij en R. Rolf.

Sassenheim en Arnhem: twee benzinestations naar ontwerp van ir. S. van Ravesteyn (1889-1983)

M.S. Verweij

Inleiding

In de periode tussen 1935 en 1963 ontwierp architect Sybold van Ravesteyn vijftientig benzine- en servicestations voor de N.V. Petroleum Maatschappij Fina, een olieconcern dat eerder opereerde onder de merknamen Sinfina en Purfina. Van Ravesteyn bouwde zijn benzinestations zowel binnen als buiten de bebouwde kom, in alle provincies, met uitzondering van Drenthe, Zeeland en de IJsselmeerpolders. De grootste bouwactiviteit vond in de jaren na de Tweede Wereldoorlog plaats in de periode van de Wederopbouw.

Behalve aan deze opdrachten werkte Van Ravesteyn jarenlang voor de Nederlandse Spoorwegen en was hij tevens architect van opvallende gebouwen als bijvoorbeeld het kantoor van verzekeringsmaatschappij Holland van 1859, schouwburg Kunstmin (1940) – beide te Dordrecht – en diergaarde Blijdorp (1937-1941) te Rotterdam. Over de kenmerkende stijl en stijlontwikkeling van Van Ravesteyn is reeds gepubliceerd.¹ Een ander aspect van zijn bouwkunst, dat van de beperkte levensduur, bleef enigszins onderbelicht: veel van zijn werk werd al tijdens zijn leven gesloopt en slechts enkele van zijn scheppingen konden bijtijds als beschermd monument worden aangewezen.² Ook het aantal benzinestations van Van Ravesteyn is in de loop der jaren sterk uitgedund: van deze categorie is slechts een achttal in al dan niet gewijzigde vorm behouden gebleven.

Vliegensvlugge ontwikkelingen

De kwetsbaarheid van tankstations beperkt zich vanzelfsprekend niet alleen tot het oeuvre van Van Ravesteyn. In deze categorie is ook werk van W.M. Dudok, F. van Klinger, H.E. Oud, L. Rondelap en A. Staal bedreigd. Het fenomeen tankstation lijkt met grote vaart uit de geschiedenis van het industriële erfgoed te verdwijnen. De aardoliebranche is sterk in beweging, reageert als een klapveer op ontwikkelingen in de economie en verwerkt bliksemsnel de wensen van de cliëntèle. Voor zover sprake is van architectuur van benzine- en servicestations kan deze dynamische branche-karakteristiek niet als onverdeeld gunstig worden ervaren. Een tankstation krijgt nauwelijks kans ouderdomspatina te vormen omdat het telkens wordt ingehaald door de snelheid van het marktmechanisme en de grilligheid van een variërend consumptief wensenpakket. Verander(en)de betalingsmethoden en introductie van ongelode benzine veroorzaakten zelfs tesa-

men niet de gevolgen die aan de gigantische groei van het gemotoriseerde verkeer kunnen worden toegeschreven. Sinds kort dient in aansluiting op verscherpte milieu-eisen de bodem bij tankstations binnen enkele jaren te worden gesaneerd. Veel pomphouders kunnen de hoge saneringskosten niet opbrengen en zijn gedwongen hun bedrijf te sluiten.³

Boden de ‘oude’ tankstations rust- of aanlegpunten en gelegenheid tot inname van brandstof, olie en smeermiddelen of waren het pleisterplaatsen waar in geval van pech op een eenvoudige reparatie en hulp kon worden gerekend, de huidige generatie servicestations voert naast aardolieproducten een breed assortiment artikelen dat met het aanbod van menige supermarkt kan wedijveren. De moderne reiziger heeft doorgaans haast en beperkt het oponthoud bij de pomp tot een minimum, alsof het een pits-stop betreft. Het oorspronkelijke bescheiden formaat van de tankstations bleek niet in staat deze ontwikkelingen te verwerken. Sloop, verbouwing of uitbreiding volgden. Nieuwbouw, in alle gevallen grootschaliger dan voorheen, blijkt te zijn gericht op het in hoog tempo verwerken van een ruime en rijk geschakeerde klantenkring met een rechtevenredig consumptief behoeftepatroon. Een niet te stuiten richting is ingeslagen en leidt tot een beperkte gebruiksperiode van het benzinestation van enkele decennia of minder. De omloopsnelheid van dit bouwtype blijkt hoog: terwijl aan deze bijdrage de laatste hand werd gelegd, werd Van Ravesteys benzinestation te Sassenheim gesloopt.

Beknopte typologie van het tankstation

Grosso modo kunnen drie ‘generaties’ in de geschiedenis van het tankstation worden onderscheiden.⁴ Na een aanloopperiode (1900-1920) waarin de brandstof in blikken werd gedistribueerd, richtte men aan de trottoirs zogeheten straatpompen op. Deze losse zuilen voorzagen in de jaren tussen 1920 en 1930 door middel van een handbediende pomp in de gewenste hoeveelheid brandstof. Van een beschuttende bebouwing voor bedienend personeel en automobilist was geen sprake. Vanaf het begin van de jaren dertig volgde de tweede generatie benzinepompen. Deze voorziening bestond in het algemeen uit een kiosk voor de pompbediende terwijl de automobilist zich onder een luifel tegen weersinvloeden beschermde wist.⁵ Met name na de Tweede Wereldoorlog onderzocht dit type grote verspreiding, hetgeen leidde tot aandacht voor en in enkele gevallen tot bezorgdheid over de in het gedring zijnde architectonische presentatie van het benzinesta-

tion en de esthetische waarden van de weg met belendingen.⁶ Het wegnnet begon in deze na-oorlogse jaren aan de onstuimige groei waarop in de jaren twintig met het opstellen van Rijkswegenplannen was vooruitgelopen.⁷

Van Ravesteyns benzinestations maken alle deel uit van deze tweede generatie. Zijn in de 'moderne' materialen beton, glas en staal opgetrokken gebouwen beschikken doorgaans over een dynamisch of markant uiterlijk.⁸ Dat kan niet gezegd worden van de laatste lichting tankstations: sinds 1970 vormen deze op zelfbediening ingerichte bouwsels de derde generatie. Voor deze groep leverde Van Ravesteyn geen ontwerpen meer.

Monumentenzorg en tankstations – de visie van Van Ravesteyn

In Ede, Reeuwijk, Tilburg en IJsselstein werden Van Ravesteyns ontwerpen vervangen door nieuwe servicestations, herbestemming vond in Utrecht plaats. De slotsom lijkt gerechtvaardigd benzinestations als verbruiks-architectuur te bestempelen terwijl, geredeneerd vanuit een oogpunt van monumentenzorg, ook enkele van deze gebouwen het behouden waard zijn als voorbeeld van karakteristieke historische bouwkunst uit de twintigste eeuw.⁹ In de meeste gevallen is behoud of hergebruik niet mogelijk zodat een zekere overeenkomst lijkt te bestaan tussen deze specifieke categorie van het industrieel erfgoed en de vluchtigheid van het product waar het allemaal om draait, benzine.

Waar de Monumentenwet 1988 een periode van vijftig jaar als ouderdomsgrens aan een te beschermen object stelt, blijkt in de praktijk deze termijn voor de categorie 'verdampende' bouwkunst moeilijk te halen.¹⁰ Als gevolg komen de overige in de Monumentenwet genoemde criteria nauwelijks of niet aan bod, al voert het te ver benzinestations als volledig vogelvrij te bestempelen. Naast het Rijk kunnen immers ook gemeenten en provincies beschikken over een beschermings-instrumentarium. Zo heeft de gemeente Arnhem het Finastation van Van Ravesteyn uit 1957 aan de Apeldoornseweg in 1990 beschermd en is aan de overzijde van de weg in de nieuwbouw rekening gehouden met het beschermde object. De Arnhemse werkwijze geeft vorm en inhoud aan het model van gedecentraliseerde verantwoordelijkheid zoals dat in de Monumentenwet 1988 besloten ligt.¹¹ Het Arnhemse initiatief getuigt bovendien van pioniersgeest en heeft een voorbeeldfunctie voor gemeenten of provincies met vergelijkbare historische tankstations. Daarmee is niet gesteld dat alle oude benzinestations klakkeloos moeten worden beschermd. Eerder ligt een evenwichtig en representatief behoud van materiële getuigenissen uit de historische industriële ontwikkeling van Nederland als geheel in de rede.¹²

In het licht van de moderne tijd verantwoordde Van Ravesteyn zijn visie op de architectuur, functie en situering van het benzinestation alsmede het cultuurhistorisch belang na de aanhef *'Benzinestations: onmisbaar langs de autowegen. Ontsierend voor "het landschap"?'* als volgt. 'Een onverdiende blaam, want dat landschap wordt door de weg zo sterk

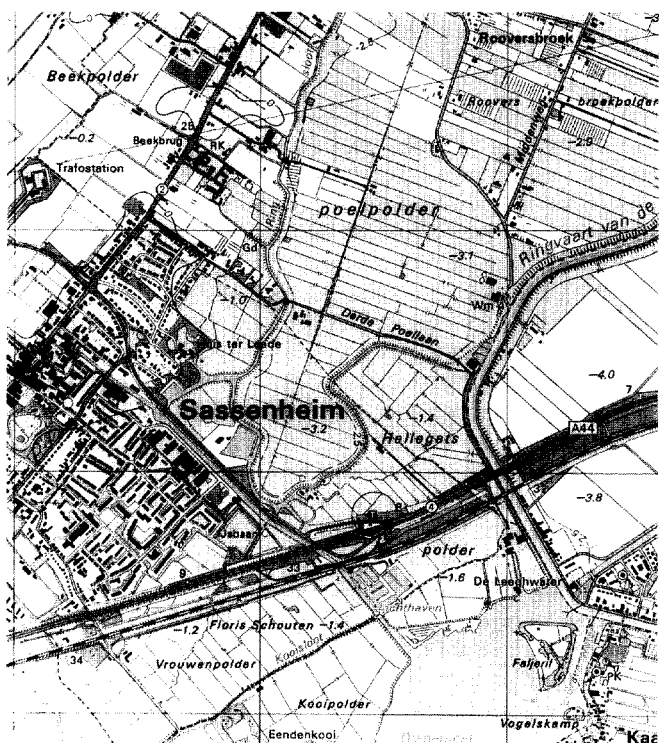
beheerst, zo sterk tot een nieuwe eenheid daarmede versmolten, dat het benzinestation er onverbreekelijk toe behoort, evenzeer als het bewegende lint van veelkleurige auto's op de weg zelf. Die stations zijn een kleurige noot met hun neonletters en emblemen, die het moderne landschap voltooien, harmonisch maken en de automobilist mijlpalen voor het oog bieden door begrenzing en schaalverlening in lengterichting. Om eenzaamheid te vinden en de ongereptheid van de natuur zoeken elders; de autoweg met zijn accessoires heeft daar een klein deel aan onttrokken, dat tot nieuw karakter en nieuwe schoonheid van eigen tijd is gebracht. Een auto op de heide is toch ook aanvaardbaar voor ons schoonheidsgevoel, waarom zou een benzinestation dan detoneren? Zij moeten service geven, proper zijn, opvallen om door met grote snelheid rijdenden van verre te worden gezien, en zij moeten op geconcentreerde wijze reclame maken, uitsluitend met neon, naam en embleem. Een strikt en ongecompliceerd stel eisen van een onverbiddelijk principaal, en daardoor een aantrekkelijk object voor de architect. Van volledig standaardiseren komt weinig; elke situatie biedt weer kleine verschillen'.¹³

Aan verantwoord behoud gaan inventarisatie en waardebeoordeling vooraf. Wat betreft het oeuvre van Van Ravesteyn wordt met de navolgende presentatie van twee tankstations (waarvan één is gesloopt en één behouden) een aanzet geleverd, in de hoop voor deze specifieke categorie van het twintigste-eeuwse industriële erfgoed een ongevaarlijke vonk te doen overspringen. Achtereenvolgens komen een tankstation aan een rijksweg en een brandstofvoorziening aan een belangrijke secundaire weg aan bod. Deze bijdrage plaatst het onderwerp in een ruime historische context en besteedt aandacht aan de ontwikkeling van het snelverkeer, richt zich op de aanleg van (snel)wegen, geeft de ontwerp- en bouwgeschiedenis van de benzinestations en benoemt bouwmaterialen, typologie en bijzonderheden. Tekeningen en foto's documenteren de inrichting en opzet van de objecten en geven een indruk van hun functie en situering in het wegbeeld. De auteur hoopt in de nabije toekomst dezelfde methode voor andere door Van Ravesteyn ontworpen benzinestations te benutten en zowel bestaande als inmiddels gesloopte objecten te behandelen.¹⁴ Zodoende kan ten dele recht worden gedaan aan een markant bouwtype met een symboolfunctie voor de twintigste eeuw.

Het benzinestation te Sassenheim aan rijksweg A 44 (voorheen rijksweg 4)

Situatie en voorgeschiedenis

Het benzinestation uit 1951 stond aan de westzijde van de rijksweg tussen Amsterdam en 's-Gravenhage, nabij de aansluiting met de provinciale weg naar Sassenheim en Noordwijk. De rijksweg gaat hier met een viaduct over de Sassenheimervaat en heeft aan beide zijden het opschrift 'Anno Sassenheimerbrug 1938'. De speelruimte van dit benzinestation was van begin af aan zeer beperkt: het lag in de oksel van de snelweg met af- en aanritten, op een klein perceel kadastraal bekend als sectie A nr. 4074.



Afb. 1. Rijksweg A 44 loopt ten oosten van Sassenheim en verbindt Amsterdam met 's-Gravenhage. Het tankstation is met de letter 'T' aangegeven. Herkomst: Grote Provincie Atlas 1:25000 - Zuid-Holland, Groningen, 1990. Reproductie: J.P. de Koning, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 1995.

Rijksweg 4 werd op 25 juni 1938 geopend en geldt als een van de eerste autosnelwegen in Europa.¹⁵ De beslissing over de aanleg van de rijksweg langs Sassenheim vloeide voort uit het Rijkswegenplan 1928 en was destijds niet onomstreden.¹⁶ Beplanting van de nieuwe rijksweg bleef uit tot na de oorlogsjaren, maar 'tijdens de bezetting werd een dankbaar gebruik gemaakt van deze braak liggende stroken door ze als groente- en aardappelvelden in te schakelen in de productieslag. In de zomer van 1947 is de middenberm over een gezamenlijke lengte van 10 km voorzien van een schermbeplanting. Op de oprit is een heg van, in de regel, ligusters geplant; overigens is de beplanting in groepen van 3 à 7 rijen aangeplant'.¹⁷

Ontwerp- en bouwgeschiedenis

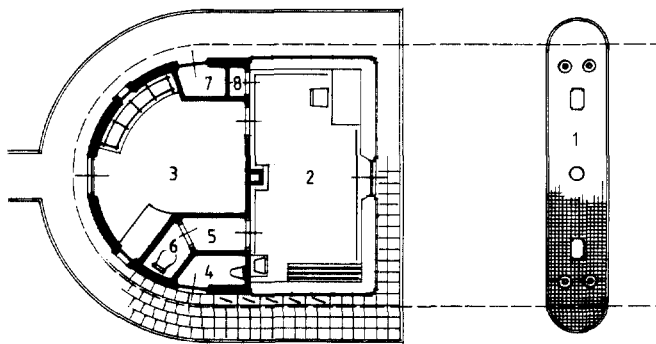
De N.V. Petroleum Maatschappij Sinfina (later Purfina) verzocht op 2 april 1948 het College van Burgemeester en Wethouders van Sassenheim om een bouwvergunning voor 'het bouwen van een service-station'. De bouwkosten werden aanvankelijk geraamd op f 19.000.--. Het College gaf ruim twee jaar later, op 19 juni 1950, een bouwvergunning af. De begrotingssom was in die twee jaar tot f 27.000.-- opgelopen. Toestemming van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat volgde onder voorwaarden op 1 juli 1950. Deze voorwaarden

zijn ook ruim veertig jaar na dato nog interessant: zij geven inzicht in de schuchtere opkomst van het autoverkeer dat, gedurende de tweede helft van de twintigste eeuw, in toenemende mate de regie van de samenleving zou gaan voeren. Zo werd de locatie van het benzinestation strikt bepaald tussen kilometer 24.500 en kilometer 24.600 en nam het Rijk de egaliseringswerkzaamheden van dit perceel voor zijn rekening. Bouwwerken, bestrating en verlichtingsinstallaties vielen onder verantwoordelijkheid van Sinfina. Met uitzondering van de kleur lichtblauw mochten in geen geval installaties met gekleurd licht worden aangebracht. Sinfina 'moet er zorg voor dragen, dat aan het station verbonden wordt een publieke telefoon, waarvan ook gedurende sluitingstijd van het station door publiek gebruik kan worden gemaakt en een Rode Kruis-hulp post, zodra het Nederlandsche Roode Kruis deze ter plaatse wenselijk acht'. De publieke telefoon moest 's nachts van verlichting zijn voorzien. Uit Artikel 10 van de voorwaarden spreekt aandacht voor de gevaarlijke kanten van het autoverkeer: 'in het station moet kunnen worden beschikt over een ruimte van 3.20 x 2.20 voor het tijdelijk neerleggen van eventuele slachtoffers van ongevallen'. Kleine 'weinig tijd vorderende herstelwerkzaamheden aan de motorrijtuigen' waren toegestaan. In dit verband viel te denken aan 'verkoop en aanbrengen van bougies, gloeilampen en het richten van koplampplantarins; het repareren van onklaar geraakte auto- en motorbanden en het wisselen van wielen; het reinigen en nastellen van carburators en brandstofpompen'. Artikel 17 luidde ten slotte 'aan hen, die benzine of olie bij het laadstation betrekken, moet op verzoek gratis lucht en water ter beschikking worden gesteld'.¹⁸

Van Ravesteyn anticepeerde blijkbaar op deze voorschriften, want zijn oudst bekende ontwerp is al op 26 januari 1946 gedateerd en nadien niet meer gewijzigd. Van de feitelijke



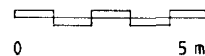
Afb. 2. Het benzinestation Purfina aan de snelweg tussen Amsterdam en 's-Gravenhage ter hoogte van Sassenheim, gezien vanuit het noorden. Ontwerp: S. van Ravesteyn. De foto is omstreeks 1955 genomen. Reproductie: J.P. de Koning, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 1995.



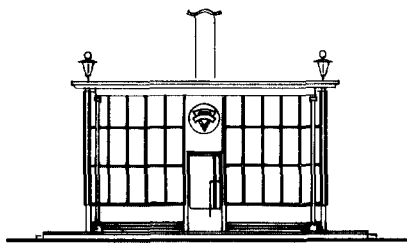
Renvooi

- 1 pompentrottoir
- 2 loge
- 3 magazijn
- 4 urinoir
- 5 portaal
- 6 wc
- 7 telefoon
- 8 brancard

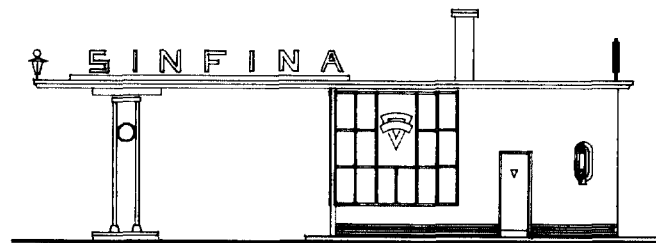
schaal 1 : 200



Afb. 3. Sassenheim, benzinestation naar ontwerp van S. van Ravesteyn, plattegrond met pompentrottoir. Bewerking tekening: Joseph W. van Rooden, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 1997.



Afb. 4. Sassenheim, benzinestation naar ontwerp van S. van Ravesteyn, aanzicht voorgevel (zuid). Bewerking tekening: Joseph W. van Rooden, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 1997.



Afb. 5. Sassenheim, benzinestation naar ontwerp van S. van Ravesteyn, aanzicht zijgevel (oost). Bewerking tekening: Joseph W. van Rooden, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 1997.

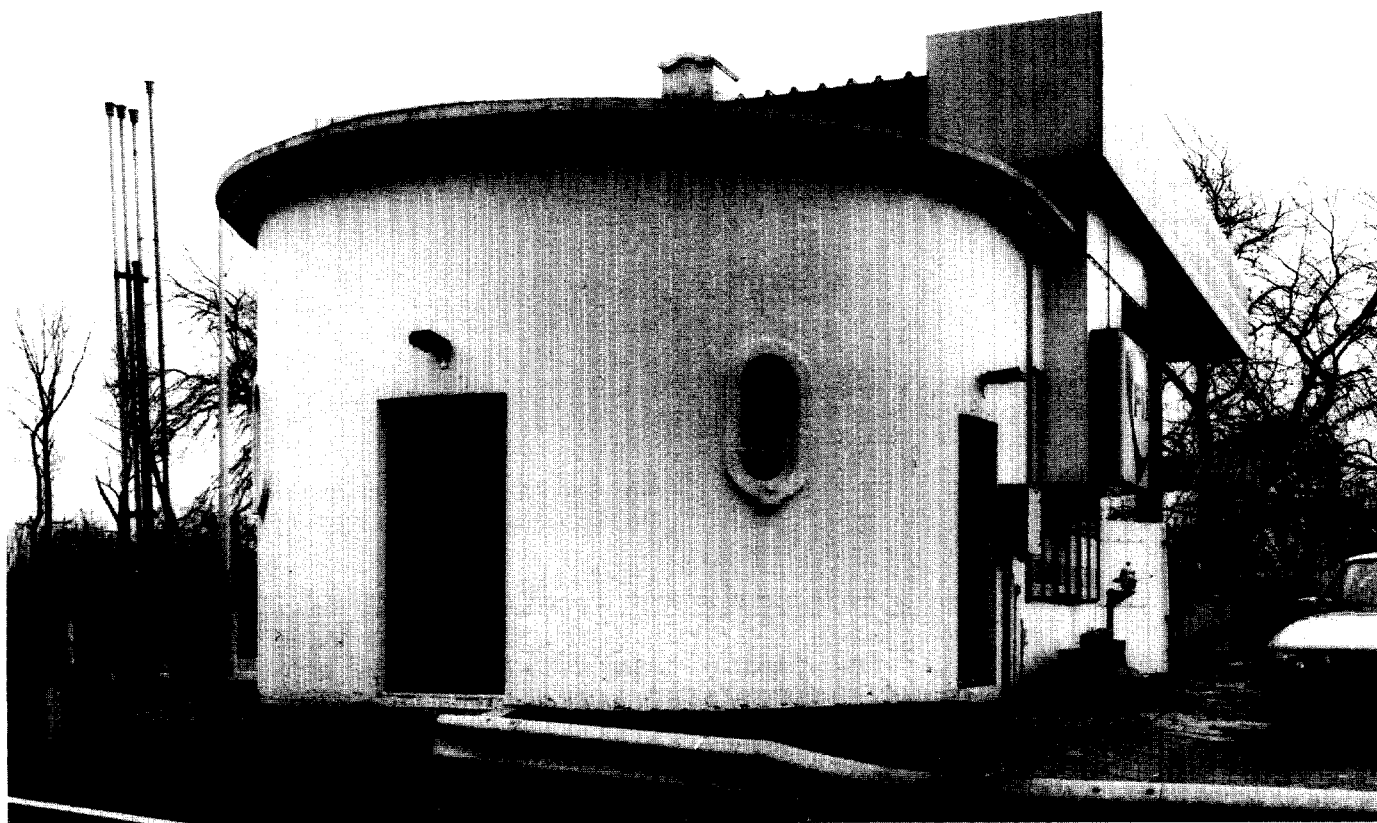
bouwactiviteiten zijn geen gegevens bewaard gebleven. Het benzinestation werd in 1951 in gebruik genomen.

Hoofdvorm en inrichting

Het benzinestation stond ten zuidwesten van de grens tussen de voormalige Haarlemmermeer en het 'oude' land.¹⁹ Komend uit het noorden, na het viaduct over de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder te zijn gepasseerd, lag het benzinestation in een flauwe bocht naar rechts. Na een rit door het vlakke polderland sprong het object ondanks zijn bescheiden formaat meteen in het oog vanwege de enigszins verhoogde ligging en de witte uitmonstering. De oorspronkelijke kleurstelling blijkt uit de vergunningverlening. Het buitenpleisterwerk diende crèmekleurig gesausd, de houten deuren grijs geschilderd, de stalen ramen en kolommen onder de luifel in gebroken wit uitgevoerd, de hoekstijlen en bovenrand blauw geverfd en de emblemen op het dak in wit en rood.

De plattegrond van het benzinestation vertoonde de vorm van een stijgbeugel en besloeg slechts 43 m². Het rechthoekige gedeelte van de plattegrond bevatte de loge met de ingang en een achtergelegen portaaltje met wc. Rechts van de loge was de 'brancard-ruimte'. Binnen, tegen de westzijde van de loge stond een bank. Het magazijn met vatenstelling nam het grootste deel van de halfronde achterzijde in en was zowel vanuit de loge als vanaf de achterzijde toegankelijk. De telefoonruimte en een urinoir hadden de deuren aan de achterzijde. Om het gebouwtje liep een tegelpad. Onder de loge was voor de verwarming een olietank van 2.000 liter ingegraven. Aan de zuidzijde lagen drie afzonderlijk gefundeerde tanks met een inhoud van 6.000 liter.

In tegenstelling tot de gesloten halfronde achterpartij was de transparante, rechthoekige loge van het benzinestation primair op de weg georiënteerd. De pomphouder beschikte over een goed uitzicht op het aankomende verkeer en op de brandstof-innemende voertuigen. De hoge glasgevel zorgde voor optimaal binnentredend daglicht. De vensters in de achtergevel hielden qua vorm het midden tussen een cirkel en een ovaal en hadden de voor Van Ravesteyn typerende, door-



Afb. 6. Sassenheim, achterzijde van het benzinestation aan de rijksweg met op de voorgrond de afslag naar Sassenheim en Noordwijk. De deur in het midden van de halfronde achterzijde verschaft toegang tot het magazijn, de deur rechts tot het toilet. Foto: G.J. Dukker, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, november 1993.

dacht gedetailleerde waterafvoer. De dakrand welke sierlijk over het rondende muurveld en de schoorsteen bezat een opvallende, licht golvende beëindiging.

Het station was oorspronkelijk aan de voorzijde voorzien van een betonnen luifel. De luifel bood beschutting aan het pompentrottoir met twee brandstofpompen en tussengelegen afgiftepunten voor water en lucht. Twee dubbele met beton volgestorte ijzeren buizen ondersteunden de luifel. Deze gekoppelde buizen werden op halve hoogte door een aangelaste 5/4 'gasbuis' met elkaar verbonden.

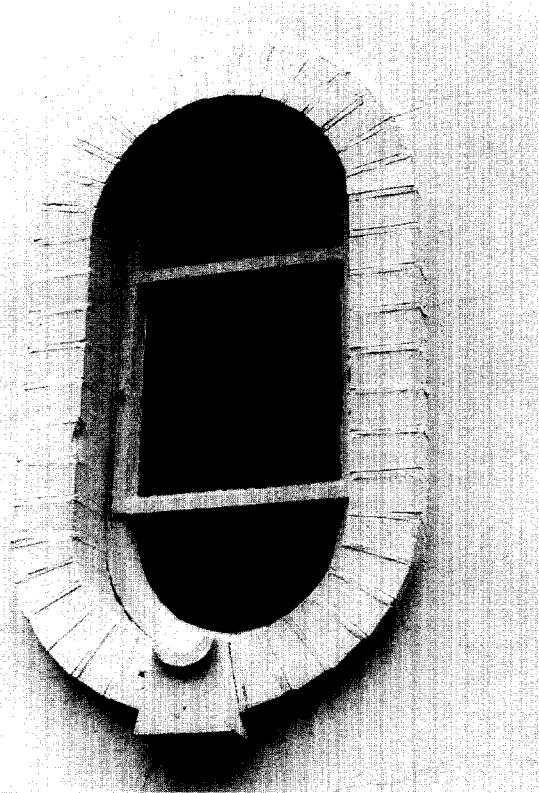
Factoren als locatie, architectuur en kleurstelling dienden tezamen een zodanig wervende aandacht op de automobilist uit te oefenen dat, als gevolg, tot een halt bij de pomp zou worden besloten. De aardoliemaatschappijen spraken in dit verband over de 'stopping power' van een benzinestation en hielden naast de uitwerking van deze kracht ook rekening met de bedenktijd die de aanrijdende automobilist nodig had om wel of niet tot een benzine-pauze over te gaan. Overwogen aankondiging en plaatsing van reclamemiddelen gingen als regel aan het benzinestation vooraf en dienden de 'stopping power' te versterken.

Materialen

Dankzij de toelichting op de bouwvergunning zijn de bouwmaterialen vrijwel alle benoemd en gespecificeerd. De fundering bestond uit houten palen met betonoplangers, waarover gewapend betonbalken waren gelegd.²⁰ In de plint werd Waalsteen gebruikt. De steens buitenmuren werden opgetrokken in klinkers en sterke specie, de halfsteens binnenmuren in boerengrauw en basterd-specie. Gewapend beton diende voor de vloeren en de zoldering. De vloeren van magazijn, portaal, telefoon, urinoir en wc waren in terrazzo uitgevoerd. De logevloer was voorzien van 'asfalttegels met plint en rand van terrazzo (10 cm)'. Op het platte betonnen dak lag ruberoid. Toevloed van licht en lucht in loge of magazijn kwam door het vensterglas met naar binnen draaiende stalen ramen tot stand. Een gemetseld rookkanaal voerde de verwarmingsgassen af.

Typologie

Het service-station was een eenzijdig station: aan de andere zijde van de rijbaan heeft nooit een benzinepomp gestaan. De wat verloren en onbestemd aandoende locatie op een rest-



Afb. 7. Sassenheim, benzinestation aan de rijksweg; ommetseling en detaillering van een venster met draairaam aan de achterzijde. Foto: G.J. Dukker, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, november 1993.

ruimte van de weg is typerend voor de beginperiode van het bouwen van benzinestations langs de rijkswegen. Het ontwerp 'Sassenheim' gebruikte Van Ravesteyn ook voor de benzinestations langs de rijkswegen bij Zwammerdam (1947, later Reeuwijk) en IJsselstein (1952). Dit type is klein en zeer eenvoudig; het behoort tot de vroegste ontwerpen van Van Ravesteyn en dateert uit de prille jaren van de geschiedenis van het snelverkeer. De stations te IJsselstein en Zwammerdam zijn inmiddels gesloopt en vervangen.

Bijzonderheden

In Sassenheim kwam in 1960 ondergrondse uitbreiding tot stand met plaatsing van een tank voor dieselolie en een voor superbenzine. Omstreeks 1973 wijzigde de merknaam van Purfina in Fina en werden de opschriften 'telefoon', 'magazijn' en 'urinoir' tegen de zij- en achtergevel door 14 cm hoge blauwe draadletters vervangen. De luifel uit 1974 stond in lomp en zwaar contrast tot de originele. Met name aan de zij-kanten veroorzaakte deze luifel een blinderend effect op de loge. De oorspronkelijke luifel was voorzien van indirecte verlichting door plaatsing van TL-lampen in de hollingen van de luifel.

In 1978 bedreigden nieuwbouwplannen het gehele benzi-

nestation in zijn voortbestaan. Een nieuwe locatie was al bepaald ten westen van het bestaande gebouwtje. Na ingebruikneming van de nieuwbouw zou het bouwwerk van Van Ravesteyn worden gesloopt. De aanvraag voor een bouwvergunning werd geweigerd omdat de nieuwbouw was geprojecteerd op gronden die volgens het Uitbreidingsplan Sassenheim (1960) waren aangeduid met de bestemming 'openbaar groen'. Ontheffing van de voorschriften was niet mogelijk vanwege de grote afmetingen van de nieuwbouw: er werd uitsluitend ontheffing verleend voor kleine gebouwtjes.²¹ De Raad van de gemeente Sassenheim verklaarde het door Fina Nederland b.v. ingestelde beroep ongegrond en het gebouw van Van Ravesteyn bleef gespaard.²² In 1982 volgde uitbreiding met pompinstallaties voor opslag en aflevering van vloeibare motorbrandstoffen (20.000 liter voor LPG). De benzinemaatschappij bleef evenwel ongelukkig met de afmeting en de ligging van het object, getuige een mededeling uit 1987 van Fina's woordvoerder: '...in overleg met Rijkswaterstaat wordt druk gezocht naar een andere locatie voor het station. Er kan nog geen termijn worden genoemd waarop dit zijn beslag zal krijgen...'.²³ In 1991 kwam bijplaatsing van een tank met een inhoud van 6.000 liter voor loodvrije benzine tot stand. Deze investering bood echter geen garantie tot behoud van het benzinestation. Bevatte een bericht uit september 1995 nog een floers van dreiging doordat de pompexploitant enkele onpraktische eigenschappen van het gebouwtje benoemde, onlangs staken definitieve sloopplannen de kop op.²⁴ Het oudste aan een snelweg gelegen benzinestation van Van Ravesteyn, een argeloos monument van bedrijf en techniek, werd in november 1996, in het Jaar van het Industrieel Erfgoed, met de grond gelijk gemaakt.

Waardering

Het tankstation van Van Ravesteyn te Sassenheim ontleende aan verschillende aspecten zijn cultuurhistorische waarde. In de eerste plaats vertegenwoordigde het object een vroeg voorbeeld van een eenvoudig type benzinestation uit de pioniersperiode van het zich schoorvoetend ontwikkelende snelverkeer. De voorzieningen van het tankstation waren tot de primaire behoeften beperkt en bepaalden de architectuur in eenduidige, functionele zin. De schaal van het gebouwtje was dienovereenkomstig. Het tankstation vervulde onafgebroken de oorspronkelijke functie.

Binnen het oeuvre van de architect nam 'Sassenheim' een bijzondere plaats in: het was het laatst bewaard gebleven voorbeeld van een ontwerp dat drie uitvoeringen heeft gekend. De zeldzaamheidswaarde van 'Sassenheim' was evident, als voorbeeld binnen het oeuvre van Van Ravesteyn en als proeve van Nederlandse tankstation-architectuur.

Met uitzondering van de luifel verkeerde het benzinestation tot de fatale datum uit- en inwendig in de oorspronkelijke toestand. Hoofdvorm en indeling van de bedrijfsruimte bleven ongewijzigd. Karakteristieke elementen als de glasgevels, het casco en de bescheiden ornamentiek doorstonden glansrijk ruim vier decennia intensief gebruik en voortdurend toenemende automobiliteit. Vanuit bouwkundig opzicht ver-

toonde het tankstation geen mankementen of schade.

Ten slotte kan de verhouding tussen het gebouw en de omgeving niet onvermeld blijven. De A 44, voorheen rijksweg 4, geldt als een van de oudste snelwegen van Nederland. Van Ravesteyns benzinestation maakte op overtuigende wijze deel uit van de rijksweg met belendingen en vormde binnen dit ensemble een opmerkelijk historisch herkennings- en markeringspunt met zeldzame belevingswaarde: het leek op een edelsteen in de zetting.

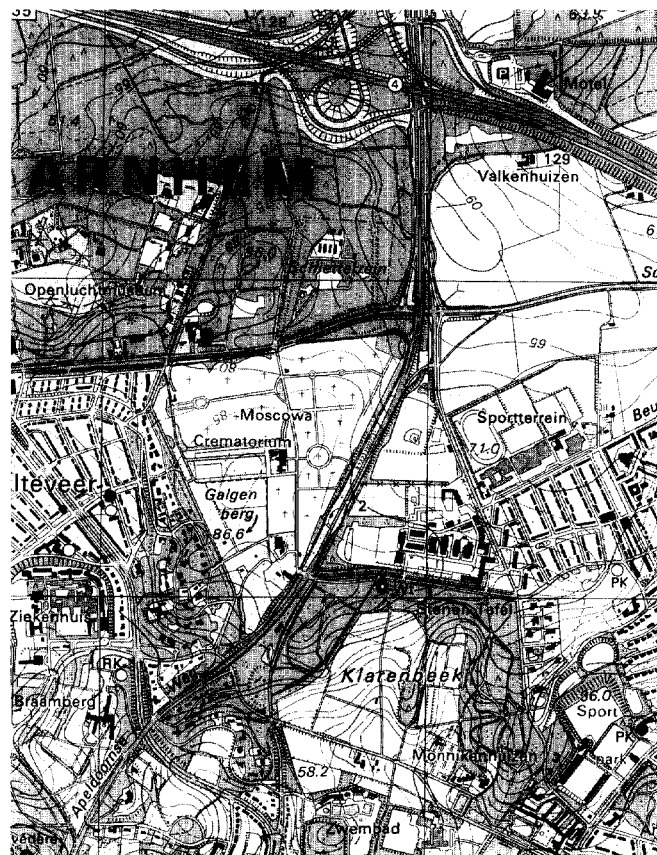
Het benzinestation te Arnhem aan de Apeldoornseweg 105 (N 50)

Situatie en voorgeschiedenis

De Apeldoornseweg was in oorsprong een zandpad dat omstreeks 1830 werd verhard. Als gevolg van het Rijkswegenplan 1948 onderging de weg tussen 1955-1957 ingrijpende wijzigingen. De Apeldoornseweg was te smal geworden, de bestrating versleten en een fietspad ontbrak terwijl het wegbeloop als ongunstig gold. Binnen het reconstructie-bestek maakten klinkers plaats voor asfalt en werd de weg verbreed. Aan beide zijden kwam een rijwielpad. Deze maatregelen hielden verband met het doortrekken van rijksweg 12 waardoor Arnhem op het rijkswegennet zou worden aangesloten.²⁵ Was de Apeldoornseweg vanaf de stad Arnhem tot de Schelmsseweg sedert 1936 in eigendom, beheer en onderhoud van de gemeente, sinds 1994 valt het beheer van de Apeldoornseweg tussen het stadscentrum en de oprit met de A 50 onder verantwoordelijkheid van de provincie.²⁶

In boerderij Valkenhuizen, een boerderij annex uitspanning aan de Apeldoornseweg 400, bezat Shell al een benzine-vulstation voordat de reconstructieplannen waren opgesteld. Op 21 september 1955 polste de eigenaar van Valkenhuizen – W. van Zijll's Autobedrijf – het College van Burgemeester en Wethouders van Arnhem over nieuwbouw van een autogasinstallatie op Valkenhuizen of daar in de buurt. Het Rijkswegenplan doorkruiste het idee van Van Zijll en het werd tijdens het overleg met de gemeente duidelijk dat al enkele maanden eerder toezeggingen voor de bouw van een nieuw benzinestation aan de Apeldoornseweg waren gedaan. Twee stations op korte afstand van elkaar achtte het College niet wenselijk. Het verzoek van Van Zijll werd dan ook niet ingewilligd.

De toezeggingen waren gedaan aan H. de Haas Rz, Pharmaceutische Groothandel N.V. te Arnhem. Deze firma trad op als gemachtigde van N.V. Purfina Nederland. In de zomer van 1955 stuurde De Haas aan Burgemeester en Wethouders 'een drietal tekeningen die een inzicht geven betreffende het te bouwen Service Station, waaraan verbonden een woonhuis'. Gelijktijdig werd verzocht om vergunning tot oprichting en exploitatie.²⁷ Eind oktober 1956 bleek opheffing van het verkooppunt Valkenhuizen en schadeloosstelling van pomp-exploitant M. Janssen door bemiddeling van de gemeente te hebben plaatsgevonden.²⁸ Hiermee waren alle infrastructuurle en commerciële belemmeringen opgeruimd: N.V. Purfina en de architect konden aan de slag.



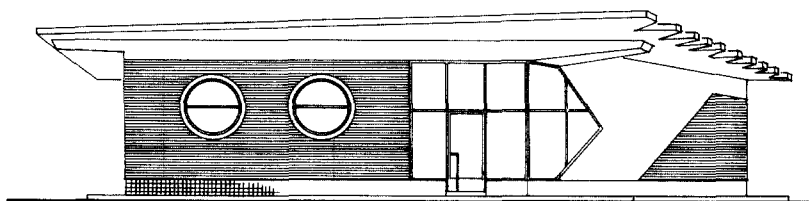
Afb. 8. Het wegenpatroon ten noorden van Arnhem. Het benzinestation ligt tussen begraafplaats Moscowa en de in noord-zuid richting lopende Apeldoornseweg of N 50. 'Valkenhuizen' bevindt zich even ten zuiden van rijksweg A 12, tegenover het motel. Herkomst: Grote Topografische Atlas 1:25000 - Gelderland Veluwe, 1991. Reproductie: J.P. de Koning, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 1995.

Ontwerp- en bouwgeschiedenis

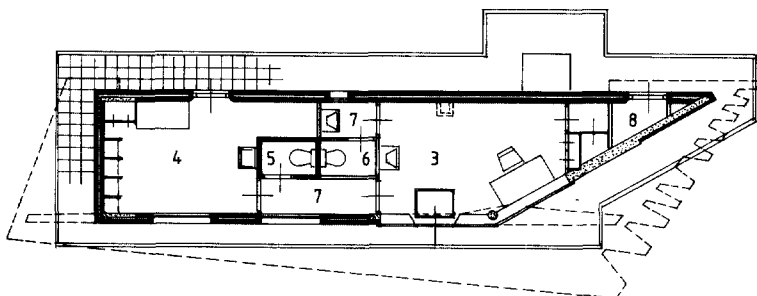
Op 18 maart 1957 bereikte de Gemeenteraad 'met de N.V. Purfina Nederland overeenstemming over het oprichten van een dubbel benzine tankstation met dienstwoning aan weerszijden van de inmiddels verlegde Apeldoornseweg tussen de Weg achter het Bos en de Monnikensteeg'.²⁹

Het oudste ontwerp van S. van Ravesteyn dateert van 27 mei 1955 en betreft een benzinestation met dienstwoning (aan de westzijde van de Apeldoornseweg) en een benzine-station met kiosk (aan de oostzijde).

Dienstwoning en benzinestation besloegen samen een rechthoekig oppervlak en lagen onder hetzelfde lessenaarsdak. De plattegronden van woon- en bedrijfsgedeelte vormden twee in elkaar grijpende letters L. De dienstwoning lag op het zuiden en had een woonkamer met drie slaapkamers, een keuken en berging met kelder. De toegang tot de woning was aan de achterzijde, naast een uitbouw met de keuken en berging; deze uitbouw had ook een lessenaarsdak. Hierachter liep evenwijdig aan de Apeldoornseweg het nieuwe rijwielpad.



ZUIDOOSTGEVEL

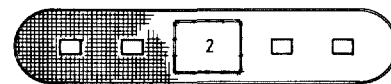
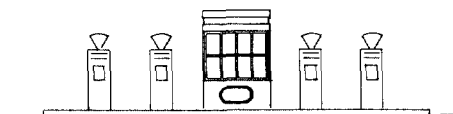
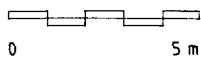


BEGANE GROND

Renvooi

- 1 pompentrottoir
- 2 pompentrottoir met wachthuisje
- 3 loge
- 4 magazijn
- 5 toilet heren
- 6 toilet dames
- 7 portaal
- 8 telefoon

schaal 1 : 200



BEGANE GROND

Afb. 9. Arnhem, benzinestation aan de Apeldoornseweg 105, plattegrond met pompentrottoir naar ontwerp van S. van Ravesteyn.
Bewerking tekening: Joseph W. van Rooden, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 1997.

Afb. 10. Arnhem, kiosk met benzinepompen tegenover Apeldoornseweg 105, ontworpen door S. van Ravesteyn. Het vloeroppervlak van de stalen kiosk besloeg 1.40 bij 1.80 m. en de hoogte was 2.80 m. De hemelwaterafvoeren waren in de hoeken van het casco aangebracht.
Bewerking tekening: Joseph W. van Rooden, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 1997.



Afb. 11. Aanblik op de schuingeplaatste noordgevel van het benzinestation aan de Apeldoornseweg 105 te Arnhem. Het gevelvlak rechts van het merk-embleem toonde oorspronkelijk gele verblendsteen maar werd later wit geschilderd. Op de vertande dakrand stonden de letters van de merknaam 'Purfina'. Het dakoverstek versmalt zich zowel aan de lange als aan de korte zijde van het gebouw. Ter ondersteuning van het dakoverstek aan de straatzijde was in een eerder ontwerp een betonnen console geprojecteerd. Foto: P. van Galen, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, december 1993.

Aan de noordkant lag het bedrijfsgedeelte met portaal, loge, werkplaats, wc en damestoilet met kaptafel. De voorgevel telde acht traveeën, waarvan zes aan de rechterzijde grotendeels als glaspartij waren uitgevoerd; twee van deze traveeën bepaalden de breedte van de woonkamer. Met het oog op het aanrijdende verkeer was de hoek van de rechter zijgevel in glas uitgevoerd. Op de dakrand stond in kapitalen de merknaam, op de hoekpunten een lantaarn. Betrekkelijk eenvoudige architectonische uitdrukkingsmiddelen als het lessenaarsdak met overstek, de glaspartij op de noordhoek en de hoge schoorsteen verleenden het ontwerp een dynamische en attractieve verschijningsvorm waardoor de cliënteel zich ongetwijfeld tot een stop zou hebben laten verleiden.

De gemeentelijke Welstandscommissie maakte enkele bezwaren waarvan één tegen een rond venster in de rechter zijgevel was gericht. Van Ravesteyn voorzag in december 1956 'in een simpel rechthoekige raamopening' en kwam daarmee tegemoet aan de wens van de Welstandscommissie.³⁰ Hoewel

dit ontwerp, waarvan de bouwkosten op f 80.000,- werden geraamd de instemming van de gemeente verwierf, vond het geen genade in de ogen van Rijkswaterstaat: 'er wordt geen goedkeuring aan gehecht dat aan het benzineverkooppunt een woning verbonden is'. In een schroomvolle brief stelde de gemeente N.V. Purfina van de afwijzing op de hoogte.³¹

Tegen het ontwerp voor het benzinestation met kiosk aan de overzijde werden geen bezwaren geformuleerd. Het bestond uit één pompentrottoir van 10.00 bij 2.00 m. In het midden stond een kleine stalen kiosk met vier pompen: twee voor benzine, een voor superbenzine en een voor gasolie. De kiosk of het wachthuisje had aan de achterzijde een schuifdeur. Tot op kniehoogte bestond de kiosk uit plaatstaal, hierboven waren alle zijden met glas in stalen kozijnen uitgevoerd zodat optimaal uitzicht mogelijk was. Aan voor- en achterzijde waren twee rijen van vier vensters boven elkaar geplaatst, aan de korte zijde twee van drie. De bovenvensters hadden in het midden van de korte zijden uitzetramen.

Een brede geprofileerde staalplaat fungeerde als boeibord. Op het platte dak stond aan de straatzijde in kapitale letters 'Purfina'; hierachter, in de as van de weg, was het stalen, gemetalliseerde embleem van de maatschappij zichtbaar. Binnenin de kiosk was aan de straatzijde een schrijfbord geplaatst, hieronder bevond zich een kleine vitrine. Op de vloer lagen dubbel hard gebakken tegels, formaat 10 x 10 cm. Het pompeneiland was met identieke tegels belegd en met rondgaand L-ijzer afgezet.

Voor het ontwerp aan de westzijde van de Apeldoornseweg volgde een herzien bouwplan. De huurovereenkomst tussen gemeente en benzinemaatschappij diende hiertoe te worden aangepast.³²

Het nieuwe ontwerp van Van Ravesteyn dateert van 3 juni 1957, amper drie weken na afwijzing van het eerste plan. Het antwoord op de vraag waar de architect zo snel een nieuw ontwerp vandaan haalde, blijkt uit zijn brief van 4 juni 1957 aan de directeur van Publieke Werken te Arnhem waarin hij voorstelt 'een reeds voor andere bestemmingen ontworpen station' te bouwen. Van Ravesteyn volgde hiermee een suggestie van mr. Van Waesberghe van N.V. Purfina Nederland. Het ontwerp was al eerder aangeboden in Leiden en in Moergestel, maar om verschillende redenen niet gebouwd ofschoon 'dit type (beoogt) de langsrijdende autobestuurders eerder en beter op de aanwezigheid van een station opmerkzaam te maken wegens het bijna haaks op de weg brengen van het opschrift en van het in de zijgevel architectonisch verwerkte embleem'.³³ Terloops vermeldde Van Ravesteyn de redenen waarom het ontwerp niet in Leiden noch in Moergestel tot uitvoering was gekomen: '...in Moergestel omdat uiteindelijk R.W.S. bleek op de benodigde grond voor verbreding van de weg ter plaatse niet de hand te kunnen leggen, terwijl Leiden door de bestedingsbeperking moet worden uitgesteld.' Van Ravesteyn had dit ontwerp zeker sinds 3 april 1956 in portefeuille, de datum waarop hij bouwvergunning in Moergestel aanvraag (en verkreeg). In Arnhem vond geen spontane aanvaarding van het ontwerp plaats. De Welstandscommissie sprak van een 'onaanvaardbaar' plan en produceerde een afwijzend advies voor het College: '...de spits toelopende vorm van het gebouwtje en de wel zeer van elkaar verschillende dakoverstekken acht de commissie ongemotiveerd. Deze vormen, alsmede de afwerking van het bouwwerkje, geven aan het geheel een reclame-achtig karakter, dat niet in overeenstemming is met de bijzonder fraaie omgeving'.³⁴

De architect was niet van plan zich bij dit advies neer te leggen en wenste hoger beroep bij de Raad voor de Welstand. Deze Raad was het aanvankelijk eens met de Welstandscommissie, maar na bestudering van de maquette 'en zijn (de architect) met overtuiging uitgesproken uitlegging te hebben gehoord' kwam hij alsnog tot een positief advies aan het College. Slechts enkele details dienden nader in overweging te worden genomen. 'Dit plan heeft een uitgesproken karakter, voortgesproken uit een zeer bepaalde opvatting; met het aanbrengen van bepaalde wijzigingen zou in dit geval weinig of niets worden bereikt. De Raad stond voor de keuze het plan



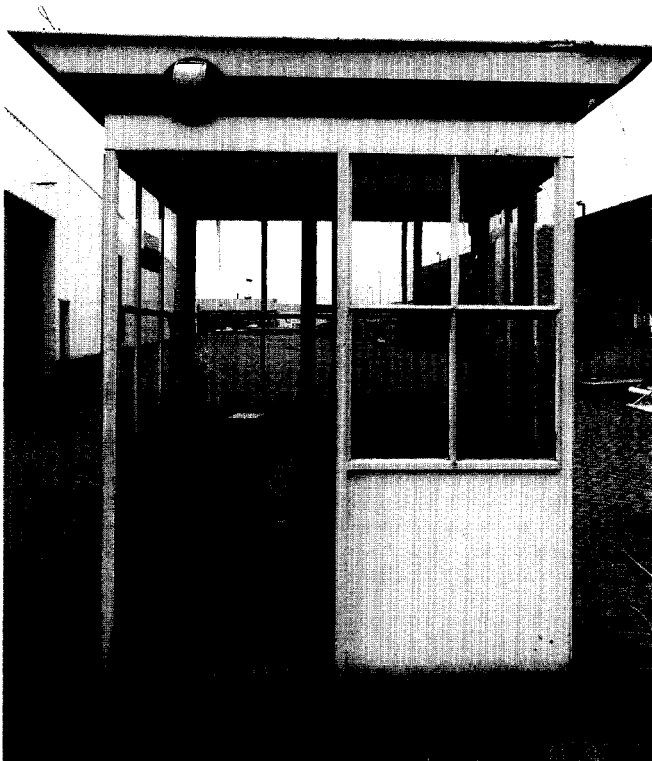
Afb. 12. De kopse zuidgevel van het benzinestation aan de Apeldoornseweg 105 met het ommetselde merkembleem. Het dakoverstek versmalt naar achteren en bevat een lichtpunt dat op het embleem kan worden gericht. De smalheid van het gebouwtje staat in opmerkelijk contrast tot de lengte. Foto: P. van Galen, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, december 1993.

in zijn geheel te aanvaarden of te verwerpen. Na ampele overwegingen heeft de Raad tot het eerste besloten'.³⁵

Burgemeester en Wethouders verleenden op 13 september 1957 de bouwvergunning.³⁶ De geschatte bouwkosten bedroegen f 40.000,-- en eenzelfde som voor bestrating en trottoiraanleg. De grondhuur ging in per 1 november 1957 voor een termijn van vijftientig jaar.³⁷ De bouwvergunning bepaalde dat nog berekeningen van de gewapend betonconstructie dienden te worden goedgekeurd. De berekeningen werden verricht door W.K. Heuves te Voorburg, in samenwerking met P. Lagendijk te Rijswijk.³⁸ De bouwwerkzaamheden zijn uitgevoerd door E. Merkus uit Beek (bij Nijmegen); op 23 januari 1958 verkreeg hij goedkeuring voor de ingediende berekeningen en tekeningen.³⁹

Hoofdvorm en inrichting

Het benzinestation ligt nabij het hoogste punt van de in noordelijke richting stijgende Apeldoornseweg.⁴⁰ Hoogopgaand geboomte van begraafplaats 'Moscowa' fungeert als lommerrijk decor aan de westzijde. De plattegrond van het benzinestation heeft de vorm van een langgerekt trapezium en lijkt op een pijlpunt. De witte uitmonstering van de muurvlakken en de lineaire architectuur dragen in hoge mate bij tot aanscherping van de visuele ervaring van het benzinestation. De wigvormige glaspertij in de schuine noordgevel verlengt de beleving van de straatgevel omdat de glaspertij overhoeks volgens hetzelfde stramien is voortgezet. Het iets verhoogde, wit betonnen geveldeel rechts van de wigvormige glaspertij bevat het embleem en markeert reliëfrijk de grens met het bakstenen muurvlak uiterst rechts. Een betonnen dakvlak kraagt aan drie zijden uit en helt naar één kant: het vergde tij-



Afb. 13. Tilburg, kiosk naar ontwerp van S. van Ravesteyn, afkomstig van de Ringbaan West. De architect maakte meer dan eens gebruik van dit ontwerp, bijvoorbeeld bij benzinestations in Voorburg (1958), in Rotterdam (1958) en in Tilburg (1959). Foto: P. van Galen, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, augustus 1994.

dens het storten alle mogelijke aandacht van bouwvakkers en opzichter.⁴¹ De kamrad-achtige vertandingen van het dakoverstek aan de noordzijde dienden oorspronkelijk als sokkels voor de letters van de merknaam. De afstand van de tanden paste precies bij de spaties van 'Purfina'. De in het voorafgaande gememoreerde 'stopping power' van een benzinestation lijkt in dit ontwerp te worden belichaamd, mede omdat het van noord naar zuid versmallend dakoverstek de perspectivische beleving bij een aanrijdende weggebruiker versnelt. Het is verleidelijk hier Van Ravesteys visie op de combinatie van architectuur en beweging aan te halen. 'Om een gecompliceerd bouwwerk in zich op te nemen, moet men zeker bewegend zien; men kan het complex slechts bewegend ondergaan en is dan bij voortdurend geboeid door de zich ten opzichte van elkander telkens anders aftekenende bouwmassa's en silhouetten. Hoe meer het zien tot bewegen noopt, des te boeiender is het bouwwerk, zo leert de ervaring'.⁴² Twee ronde vensters verstrekken daglicht aan het achtergelegen magazijn en portaal. Het dak loopt in één richting schuin af en het dakoverstek van de kopse zuidwestgevel

is aan de straatzijde breder dan aan de achterkant. De zuidwestgevel bevat het Fina-embleem in een blauwe, geglaazuurde stenen omlijsting. De loge c.q. verkoopruimte ligt in de noordoostzijde van het gebouw. Vanuit dit strategische punt houdt de pomphouder zicht op aanrollende klandizie, terwijl het schaduw-arme noorderlicht zijn administratieve werkzaamheden gedoseerd begeleidt. Verder zijn een telefooncel (in het blinde deel van de spits en toegankelijk via een deur in de achtergevel) en een magazijn met vatenstelling aan de zuidwestkant aangebracht. Dit magazijn is zowel vanuit de loge als via een deur in de achtergevel bereikbaar. Tussen loge en magazijn ligt een toileteenheid. In het dakoverstek is aan de noordoost- en zuidwestzijde een lichtpunt aangebracht ter verlichting van de merknaam. Op het terrein stond aan de noordoost- en zuidwestkant een vlaggenmast. Het gehele ensemble werd verlicht door lichtmasten met paddestoelkop (waarvan twee op het pompentrottoir) en door hoge, twee-armige lichtmasten. Ondergronds lagen vier brandstoftanks: twee aan de noordoostzijde en twee aan de zuidwestzijde.

Materialen

De fundering bestaat grotendeels uit gewapend beton. Aan de lange achterzijde, aan de kopse zuidwestgevel en voor het overgrote deel aan de straatzijde is dit fundament aan de binnenzijde voorzien van een gemetselde spouwmuur; slechts aan de afgeschuinde oostgevel is sprake van integraal betonwerk. De omlopende, teruggelegen plint bestaat uit drie tot vier rijen boven elkaar geplaatste dubbelhard gebakken tegels in de kleur blauw, formaat 10 x 10 cm. De vloer is van stampbeton. Het opgaand werk bestaat uit beton, glas en verblendsteen. Kolommen van gewapend beton staan in de binnenhoeken aan de zuidzijde, halverwege de voor- en achtergevel en vrijstaand in de kiosk, zichtbaar pal achter de glasgevel. Aanvankelijk was deze laatste kolom betegeld met witte tegelstrippen van 3 x 20 cm. De binnenwanden zijn in porisosteent opgetrokken en in de loge betegeld. De ramen hebben stalen kozijnen. Een betonnen randbalk draagt het éénzijdig hellende betonnen dak; als afdekking is ruberoid gebruikt.

De zichtbare betonnen delen zijn bepleisterd en de gevels waren aanvankelijk in schoon metselwerk uitgevoerd maar zijn in een latere gebruiksfase wit geschilderd.

Typologie

Het benzinestation is dubbelzijdig waarbij het hoofdaccent aan de zuidwestzijde is gelegd en een kiosk aan de oostzijde van de Apeldoornseweg werd opgetrokken.

Het ontwerp voor het benzinestation was al eerder gepresenteerd in Leiden en in Moergestel. In 1959 benutte Van Ravesteyn hetzelfde ontwerp nogmaals voor de bouw van een Fina-station aan de noordzijde van rijksweg 12, nabij Ede; dit gebouw is afgebroken. Eén exemplaar van het kiosk-type stond tot in 1994 aan de Ringbaan West te Tilburg terwijl ook de benzinestations van Van Ravesteyn in Leiden, Groningen, Rotterdam en Voorburg met een dergelijke kiosk waren uitgevoerd.⁴³

Bijzonderheden

Het object bestaat nog steeds. De oorspronkelijke gevels in gele verblendsteen zijn inmiddels wit geschilderd. Het tankstation is per 1 september 1990 als gemeentelijk monument aangewezen, ondanks ingediende bezwaren van Fina uit vrees voor belemmering van de economische mogelijkheden. Van het benzinestation is een bouwplaat uitgebracht.

Aan de overzijde van de Apeldoornseweg werd in juni 1990 een nieuw benzinestation naar ontwerp van P. Breddels en J. Grootveld opgeleverd. Opdrachtgever was Fina Nederland b.v. De nieuwbouw ligt ten noordoosten van het bestaande station en is als pendant opgesteld. De plattegrond van het nieuwe station lijkt op de kop van een steeksleutel. Het aanvankelijke ontwerp uit 1989 onderging op initiatief van de Staf Ruimtelijke Ordening van de gemeente Arnhem en de Welstandscommissie enige aanpassingen. Zo werden de luifels lichter uitgevoerd en kregen zij een rankere constructie. Daarnaast ontleenden de architecten enkele citaten aan het idioom van Van Ravesteyn bestaande uit de hoofdvorm en de schaal van het gebouwtje, het schuine aanrijfront, het ronde venster en nadruk op de glaspartijen van de kiosk. Ondanks deze elementen is sprake van een volledig eigentijds benzinestation met vier pompeilanden en optimale faciliteiten voor de klandizie. De bouwkosten bedroegen f 233.495,-.⁴⁴

Waardering en ten slotte

Van Ravesteyns architectuur appelleert in zijn spitse verschijningsvorm nadrukkelijk aan de aandacht van de automobilist en staat rechtstreeks in dienst van de functie, de verkoop van brandstoffen. Het bouwwerk bezit in zijn heldere opzet, de mate waarin de lichttoetreding is georganiseerd en in het materiaalgebruik eigenschappen die het kenmerken als een bijzondere vertegenwoordiger van de functionalistische stroming in de architectuur.

Het tankstation heeft een hoge zeldzaamheidswaarde. Van Ravesteyn benutte het ontwerp al eerder en ook later, maar slechts in Arnhem is het in uitgevoerde vorm tot stand gekomen en behouden gebleven. In geen enkele andere plaats is zijn architectuur voor benzinestations zodanig snel als bijzonder herkend en gewaardeerd door plaatsing op een gemeentelijke monumentenlijst.

In architectuurhistorisch opzicht vormt het benzinestation te Arnhem een markante materialisatie van Van Ravesteyns opvattingen over architectuur en beweging: de theorie die hij in 1950 formuleerde, kreeg met de uitvoering van het ontwerp in 1958 overtuigend gestalte. Als gevolg neemt dit benzinestation binnen het oeuvre van de architect een opmerkelijke positie in.

Noten

1 Zie bijvoorbeeld: W. Jos. de Gruyter, 'Sybold van Ravesteyn' in: *Elseviers geïllustreerd maandschrift* 42 (1932) deel 84, 153-167. W. Jos. de Gruyter, 'Ir. S. van Ravesteyn zeventig jaar' in: *Bouwkundig Weekblad* 77 (1959) nr. 39, 459-466; *Nederlandse Architectuur* - S. van Ravesteyn, (catalogus Stichting Architectuur

Museum, Amsterdam/Centraal Museum, Utrecht), Amsterdam, 1977; M.A. Campo, '1955-1960 - Het Centraal Station van Rotterdam, Sybold van Ravesteyn' in: *Bouwwereld* 75 (1979) nr. 17, 24; G. ten Cate, 'Van Ravesteyn en de sierlijk gebogen lijn' in: *Bouw*, 39 (1984) nr. 1, 14-15; Joh. S. de Vries, *Ir. S. van Ravesteyn, Diergaarde Blijdorp*, Rotterdam, 1986; K. Rouw, *Sybold van Ravesteyn - architect van Kunstmin en de Holland*, Rotterdam, 1988.

- 2 De teloorgang van Van Ravesteyns bouwkunst komt aan de orde bij: S. Parry, 'De bedreigde diergaarde Blijdorp' in: *Vrij Nederland* van 12 augustus 1995, 34-39. Als beschermd monument zijn aangewezen: Prins Hendrikklaan 112 te Utrecht, het woonhuis (1932) van de architect; seinhuis (1933) op het stationsemplement te Maastricht. De spoorwegwatertoren (1928) op het stationsemplement te Roermond is in 1996 aangewezen.
- 3 Begin 1992 richtte de aardoliehandel en -industrie de Stichting Uitvoering Bodemsanering Amovering Tankstations (SUBAT) op, nadat de overheid aan het eind van de jaren '80 strenge milieu- en veiligheidsvoorschriften had uitgevaardigd. Pomphouders werden verplicht hun grond olie- en benzinevrij te maken en vloeiendheidsdichte bestrating aan te leggen. Dat moet uiterlijk in 1999 gebeurd zijn, op veel plaatsen geldt een eerdere limiet. Na deze limiet komen de saneringskosten voor rekening van de pomphouder. Vooral particuliere pomphouders kunnen de hoge saneringskosten niet opbrengen: voor hen is de SUBAT in het leven geroepen. Op voorwaarde dat het benzinestation wordt gesloten, betaalt de SUBAT de saneringskosten. Op contractuele basis belooft de pomphouder geen benzinepomp meer te exploiteren en in ruil daarvoor wordt de bodem 'gratis' gesaneerd. De SUBAT is gevestigd te Rotterdam en beschikt over een budget van f 240.000.000,-. Van de ongeveer 6700 pomphouders in Nederland deden ruim 2600 een beroep op de SUBAT. De aanmeldingstermijn om voor de regeling in aanmerking te komen is per 31 augustus 1993 gesloten. In een stad als 's-Gravenhage verdwijnen zodoende 37 benzinestations, in Zeist drie en in Driebergen twee. Zie: *Werkprogramma milieumaatregelen bij tankstations* uitgave van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 's-Gravenhage, 1991 (nr. VROM 91257/a/8-91 7394/123).
- 4 Deze indeling is gepubliceerd door J. Segers, 'Benzinestations. Een geschiedenis van de benzinedistributie in Nederland' in: *Industriële archeologie* 4 (1984) nr. 13, 164-180. Vergelijk met: R. Blijdenstijn e.a. *Buiten Bedrijf Benzinestations - Het Esso-station van W.M. Dudok*, Zeist, 1995, m.n. 12 e.v. Zie ook Y. Segers, 'Tanken onder een vliegende schotel - Auto Palace te Nijmegen' in: *Kunstschrift* 36 (1992) nr. 1, 34-41. In tegenstelling tot het op pagina 41 vermelde, is het servicestation van Van Ravesteyn te Voorburg (nog) niet afgebroken. Zie voor een rijk geïllustreerd historisch overzicht L. Rondeltap, 'Veertig jaar geleden....pompen langs de straat, thans....benzinestations in vele variaties' in: *Bouw* (17) 1962, 546-571. Zonder auteur, 'Voor een tientje super, graag! Beeldreportage over Nederlandse benzinestations' in: *De Architect* 12 (1981) nr. 3, 85-90. Zie ook: J. Brand en H. Janselijn, 'Sybold van Ravesteyn 1889-1983' in: *Architectuur en Verbeelding*, Zwolle, 1989, 122-126 en P. Groenendijk, 'Benzinestations' in: *Item* 18 (1986) 19.
- 5 De onvolprezen serie *Moderne Bouwkunst in Nederland*, Rotterdam, 1935, behandelt in deel 20 twee prachtige benzinestations en plaatst deze in de categorie 'Het ameublement van de straat' en een garage met showroom in de categorie 'Winkels en Winkelpuizen' (Rotterdam, 1933, deel 9).
- 6 B.J. Kerkhof met medewerking van W.N. van Vliet, *Wegenbouw - Handboek voor praktijk en studie betreffende het ontwerpen, aanleggen en onderhouden van verschillende soorten van wegen*, Amsterdam, 1946, 109-110 (eerste druk zomer 1920). Zonder auteur, 'Moderne benzinestations' in: *Bouw - Centraal weekblad voor het bouwen*, 5 (1950) nr. 23, 377. Als handboek voor de ontwerper van benzinestations en garages van de tweede generatie gold: R. Vahlefeld en F. Jacques, *Garagen- und Tankstellenbau -Anlage.Bau.Aus-*

- stattung', München, 1953. A.G.M. Boost, 'Vormgeving van benzine-stations' in: *Wegen* 27 (1953) nr. 5, 106-110. A.G.M. Boost, 'Vormgeving van benzinestations' in: *Wegen* 28 (1954) nr. 6, 151-152. A.G.M. Boost, 'Benzinestations in het wegbeeld' in: *Heemschut – Orgaan van de Bond Heemschut* (31) 1954, 70-72. J.W. Ludowici, 'Römerbad Tankstation annex hotel-restaurant' in: *Bouw – Centraal weekblad voor het bouwwezen* (9) 1954, nr. 43, 857-859. F. van Klingereren, 'Nieuw service-station aan de Hemweg te Amsterdam' in: *Cement* 6 (1954) nr.23-24, 411-412. F. van Klingereren, 'Service-station' in: *Bouw – Centraal weekblad voor het bouwwezen* 10 (1955) nr. 6, 118-119. F. van Klingereren, 'Service-station aan de Hemweg te Amsterdam' in: *Bouwkundig Weekblad* 73 (1955) nr. 7, 79-84. Ch. van Heelsbergen, 'Garagebedrijf met bovenwoningen te Arnhem' in: *Bouwkundig Weekblad* 74 (1956) nr. 26, 313-314. Zonder auteur, 'Benzinestation te Rijswijk – architect ir. H.E. Oud' in: *Bouw – Centraal weekblad voor het bouwwezen* 15 (1960) nr. 18, 543. De esthetiek van de (snel)weg komt aan bod in: G.A. Overdijkink, *De weg in het landschap*, z.p., 1936. G.A. Overdijkink, *Langs onze wegen*, Amsterdam, 1943, m.n. 86-89. H.B. Bakker, A.E.J. Nap en G.A. Overdijkink, *De Schoonheid van de Weg – Fotoboek over de esthetische verzorging van de weg*, 's-Gravenhage, 1959.
- 7 Het eerste Rijkswegenplan, een opsomming van door het Rijk aan te leggen en te beheren wegen, dateert uit 1928 en werd vastgesteld bij K.B. van 4 juni 1927. Het Rijkswegenplan ondervond meer dan één herziening (o.a. 1932, 1938, 1948, 1958, 1968 en tenslotte in 1984). Een selectie uit de literatuur over (de aanleg van) wegen samenhangend met Rijkswegenplannen: Zonder auteur, 'Demonstratie voor een goed bruikbaar wegennet in Nederland' in: *De Ingenieur* 40 (1925) nr. 5, 100-101. H. van Breen, 'Aanbevolen nomenclatuur op wegengebied' in: *De Ingenieur* 40 (1925) nr. 52, 1109. Zonder auteur, 'Begroting voor het Wegenfonds voor 1927' in: *De Ingenieur* 42 (1927) nr. 27, 609. P.J. van Voorst Vader, 'Het Rijkswegenplan' in: *De Ingenieur* 43 (1928) nr. 8, V. 23-26. K.F. Koning, 'Snelverkeerswegen' in: *De Ingenieur* 43 (1928) nr. 8, V. 26-27. Zonder auteur, *Zes jaren asfaltwegbouw in Nederland*, Utrecht, z.j. (circa 1930, uitgave van de Vereniging voor toepassing van bitumineuze wegconstructies). *Gedenkboek – Twee Eeuwen Waterstaatswerken*, Amsterdam, 1967. B.G.M. Strootman, *Oude Rijkswegen. Ontstaan, oorspronkelijk en huidig beeld van de oude rijkswegen in Nederland*, 's-Gravenhage, 1990. M.L. ten Horn van Nispen, 'Het Rijkswegenplan. De aanpak van het verkeersvraagstuk in de jaren twintig' in: *Jaarboek voor de geschiedenis van bedrijf en techniek*, Amsterdam, 1992 (deel 9), 185-208. H. Buiters en K. Volkers, *Oudenrijn – Geschiedenis van een verkeersknooppunt*, Utrecht, 1996.
 - 8 S. van Ravesteyn, 'Gewapend betonarchitectuur' in: *De Ingenieur* 49 (1934), bijlage nr. 5 van 2 februari 1934, *Beton – Maandblad, gewijd aan wetenschap en praktijk van het gewapend beton*, Bt. 9-17.
 - 9 Er is één uitzondering: het benzinestation aan de Muldersweg 16 te Nijmegen, een ontwerp van B.J. Meerman en J. van der Pijll uit 1936, dat sinds 1990 krachtens de Monumentenwet onder nummer 386790 is aangewezen als beschermd monument. Zie A. Reitsma, 'Rijk beschermt benzinestation Nijmegen' in: *Gelders oudheidkundig contactbericht* IV (1990) nr. 127, 36-37. Zonder auteur, 'Een witgestuct benzinestation – industrieel monument' in: *Mebest*, 58 (1994) nr. 3, 10-17.
 - 10 *Monumentenwet 1988*, artikel 1 verstaat onder monumenten: 'alle vóór tenminste vijftig jaar vervaardigde zaken welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde.'
 - 11 Gemeentelijke monumentenverordeningen, gebaseerd op het model monumentenverordening van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, bieden de mogelijkheid monumenten jonger dan vijftig jaar onder de beschermende werking van deze verordeningen te brengen. Zie: *Monumentenwet 1988*, bewerkt door J.P.A.M. Geurts en J.G. van Niftrik, Zwolle, 1993, 5. Overigens werd het benzinestation te Arnhem in de loop van 1994 ontmanteld en sindsdien is de herbestemming nog niet vastgesteld. Herbestemming is niet de enige wijze van behoud. Restauratie en renovatie kunnen tot bestendiging van de oorspronkelijke functie leiden. Zie in dit verband: R. Roseneck, 'Die Denkmalpflege und der Tiger – Zum denkmalpflegerischen Umgang mit einer Tankstelle der fünfziger Jahre' – in: *Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen* 16 (1996) nr. 1, 23-25.
 - 12 Zie en vergelijk: Projectbureau Industrieel Erfgoed, *Druk op de ketel – Beleids- en actieprogramma 1992-1995*, 2. (Overdruk uit *Compendium Monumentenzorg*, Alphen aan den Rijn, april 1993).
 - 13 S. van Ravesteyn, 'Benzinestations te Arnhem, Moergestel, Tilburg, Rotterdam en Voorburg' in: *Bouw – Centraal weekblad voor het bouwwezen* 15 (1960) nr. 40, 1182-1185.
 - 14 Een eerste aanzet is aan het begin van het Jaar van het Industrieel Erfgoed geleverd: 'IJsselstein: een benzinestation naar ontwerp van ir. S. van Ravesteyn (1889-1983)' in: *Oud Utrecht* 69 (1996) nr. 1, 4-9. Zie ook: 'Voorburg: een benzinestation met reparatie-inrichting en parkeergarage naar ontwerp van ir. S. van Ravesteyn (1889-1983)' in: *Jaarboek Monumentenzorg 1996 – Monumenten en bouwhistorie*, Zwolle/Zeist, 1996, 132-139.
 - 15 Z.a. 'De speciale autoweg Amsterdam-Sassenheim-Den Haag geheel geopend' in: *Wegen – Tijdschrift gewijd aan den weg en het verkeer – Officieel orgaan van de Vereniging 'Het Nederlandsche Wegencongres* 13 (1937), 321. *Grote Winkler Prins Encyclopedie* in 25 delen, Amsterdam-Brussel, 1983, deel 24, 48.
 - 16 'Voor de verbinding van Amsterdam met Den Haag is gekozen de weg door den Haarlemmermeer via Sassenheim. Het is U bekend, dat van alle kanten aangedrongen wordt op een verbinding ten Oosten van Leiden, omdat de weg van Den Haag door Wassenaar ten Westen van Leiden naar Sassenheim zoodanig in de bebouwing ligt, dat het niet meer mogelijk is, dezen in te richten tot grooten hoofdverkeersweg voor het verkeer Den Haag – Amsterdam. Vrijwel iedereen is het daarmee eens en toch verzet de Minister van Waterstaat zich om onbegrijpelijke redenen voorloopig nog steeds daartegen. Ik geloof, dat er niet genoeg op de totstandkoming van den Oostelijken weg kan worden aangedrongen en ik heb ook wel hoop, dat die weg er dan in een betrekkelijk nabije toekomst toch wel zou komen.' Bron: H.W.O. de Bruyn, 'De toepassing van automobielen in verband met de verbetering van het wegennet in ons land'. Voor-dracht, gehouden den 25en Juni 1929 door H.W.O. de Bruyn, secretaris-ingenieur van de wegencommissie A.N.W.B.-K.N.A.C., in het gebouw van het Kon. Inst. van Ing. te 's-Gravenhage voor de Ned. Ver. voor Autosnelwegen. Afdrukt in: *Wegen – tijdschrift gewijd aan den weg en het verkeer – officieel orgaan van de vereniging 'Het Nederlandsche Wegencongres* 5 (1929), 321-328. Tevens: *Gedenkboek – Twee Eeuwen Waterstaatswerken*, Amsterdam, 1967, 515 (zie ook pagina 43).
 - 17 Zonder auteur, 'Schermbeplanting op de rijksweg Amsterdam-Sassenheim' in: *Wegen* 21 (1947) nr. 21/22, 204. Het artikel vervolgt nog met: 'ter afwisseling heeft men op het noordelijk gedeelte van de weg over enige honderden meters een enigszins ongewone schermbeplanting van zonnebloemen gezaaid. Het spreekt vanzelf, dat deze beplanting als scherm niet aux sérieux genomen moet worden.'
 - 18 Gemeentelijke Dienst Bouw- en Woningtoezicht Sassenheim, dossier benzinestation snelweg. Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directie van de Waterstaat afd. Waterstaatsrecht nr. 30482 d.d. 1 juli 1950. Zie en vergelijk met: C. de Jonge, *Nederlandse benzinestations in de vijftiger jaren*, scriptie studierichting Architectuur en Bouwtechniek, Delft, 31 januari 1986.
 - 19 Dit 'oude' land is de Hellegatpolder; de Haarlemmermeer werd in 1851 drooggemalen.
 - 20 Zie voor het gebruik van betonplangers bijvoorbeeld: W. Valderpoort, 'Ervaringen met betonplangers -Verkorte inhoud van de Voordracht, gehouden voor de Betonvereniging op 23 October 1935-' in: *De Ingenieur* 50 (1935) nr. 49, 89-93, Bijlage tot 'De In-

- genieur' Betonmaandblad, gewijd aan wetenschap en praktijk van het gewapend beton – Orgaan van de betonvereniging, nr. 12 van 6 december 1935. Van Ravesteyn was ongetwijfeld van dit artikel op de hoogte want hij stelde tijdens de voordracht een drietal vragen en hij gaf zich eerder in 1935 op als lid van de Betonvereniging (blijkens de Bijlage tot *De Ingenieur* 50 (1935) nr. 44, 88). De 'Statische berekening gewapend beton- en staalconstructie Sinfina-servicestation te Sassenheim' gedateerd maart 1948 bevat een uitgebreide formule- en berekeningsopgave van plaatvloer, balken, kolommen, vloer en pompentrottoir. De zeven paalbelastingen bedroegen volgens deze berekening 10205 kg, 9335 kg, 10975 kg, 8870 kg, 8980 kg, 7770 kg en 10790 kg. Bron: Bouwvergunningendossier nr. -1.733.21 Bvg Rijksweg nr. 4, gemeentehuis Sassenheim.
- 21 Het nieuwe benzinstation zou een inhoud van 1200 m³ hebben. De begrotingssom was geraamd op f 240.000,--.
 - 22 Beroepsschrift tegen weigering bouwvergunning. Nr. 105. Agendapunt 13 voor de vergadering van 21 november 1978.
 - 23 Dossier Hinderwetvergunning gemeente Sassenheim, interne nota van de gemeentesecretarie aan het College van Burgemeester en Wethouders d.d. 12 oktober 1987.
 - 24 Bert Nienhuis, 'De meest gesloopte architect ontwierp de oudste benzinepomp van Nederland' in: *Vrij Nederland* van 16 september 1995, 29: 'het is een aardig gebouwtje, maar nogal ouderwets, dus erg onpraktisch. Het is gewoon te klein'.
 - 25 Het dijklichaam voor rijksweg 12 was al in de oorlogsjaren aangelegd. Zie in dit verband: V.d.V., 'Nieuw gedeelte van Rijksweg nr. 12 in gebruik gesteld' in: *Cement* 13 (1961) nr. 3, 124. G. Werkman, 'De geschiedenis van rijksweg 12' in: *Bouw – Centraal weekblad voor het bouwwezen* 18 (1963) 958-962.
 - 26 Gemeentearchief Arnhem, dossier 2.07.351.32.II, verhuur van gronden nr. 4, alsmede dossier 1.811.111.2 verbeteren van de Apeldoornseweg nr. 2. R. Chevallier, *Rijksweg 50 van A tot Z Arnhem-Zwolle en verder – Wegkruisingen in het gebied van Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland*, Zutphen, 1995, 50-52. Zie voor de historische verhoudingen tussen de diverse overheden ten aanzien van het wegbeheer: A. van der Woud, *Het lege land – de ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* -, Amsterdam, 1987, 150 e.v.
 - 27 Brief van 2 juni 1955 ingekomen nr. 39/1149 in: Dienst Stadsontwikkeling Arnhem, dossiermap nr. 1A/4052.
 - 28 De gemeente bood M. Janssen een nieuwe behuizing aan op de heuvel achter het oorspronkelijke pand. Tot op heden is de naam 'Valkenhuizen' aan dit pand verbonden.
 - 29 Besluit van de Raad der gemeente Arnhem d.d. 18 maart 1957, nr. 13113. Zie ook: S. van Ravesteyn, 'Benzinestations te Arnhem, Moergestel, Tilburg, Rotterdam en Voorburg' in: *Bouw* 15 (1960) 40, 1182-1185. C. de Jonge a.w. (noot 18). W. Lavooij, *Gebouwd in Arnhem – Jonge bouwkunst vanaf 1840* -, Zutphen, 1990, 128-129.
 - 30 Briefwisseling tussen Welstandscommissie en architect d.d. 19 en 24 november 1956, 5 december 1956 en 2 januari 1957, zoals bewaard door: Dienst Stadsontwikkeling Arnhem dossier nr. 1A/4052.
 - 31 Brief van Directeur van Gemeentewerken aan N.V. Purfina Nederland d.d. 16 mei 1957 kenmerk dG/GB 1947/32. Het besluit van de Gemeenteraad dateert van 18 maart 1957 nr. 13113. Het eveneens positieve besluit van Gedeputeerde Staten van Gelderland is van 27 maart 1957 nr. 2201/609 2202.
 - 32 De herziene huurovereenkomst per 1 november 1957 gold voor vijftientig jaar en betrof drie percelen grond met een totaal van circa 410 m² kadastraal bekend gemeente Arnhem, sectie C nrs. 6820, 6814, 6818, 6819, 6915 en 6825.
 - 33 Afschrift van de brief van 4 juni 1957. Kenmerk gemeente G.W. 1947/34 v.p. Bewaard in: Dienst Stadsontwikkeling Arnhem dossier nr. 1A/4052. De brief had vijf tekeningen en een foto van een maquette als bijlagen.
 - 34 Advies van de Welstandscommissie aan Heren Burgemeester en Wethouders der gemeente Arnhem d.d. 5 augustus 1957, kenmerk JG. nr. 1605 zoals bewaard bij Dienst Stadsontwikkeling Arnhem dossier nr. 1A/4052 nr. 26.
 - 35 Advies van de Raad voor de Welstand aan Heren Burgemeester en Wethouders der gemeente Arnhem d.d. 1 augustus 1957, zoals bewaard bij Dienst Stadsontwikkeling Arnhem dossier nr. 1A/4052 nr. 25.
 - 36 Besluit van Burgemeester en Wethouders der gemeente Arnhem van 13 september 1957 nr. 38/1149 zoals bewaard bij Dienst Stadsontwikkeling Arnhem, dossier nr. 1A/4052.
 - 37 De huurprijs was f 2.220,50 per jaar. Huurovereenkomst van 22 november 1957 tussen N.V. Purfina Nederland (huurster) en de Burgemeester van Arnhem (verhuurder). Bron: Gemeentearchief Arnhem zoals aangehaald in noot 26 kenmerk 1947/36 v.p.
 - 38 *Purfina servicestation a.d. Apeldoornseweg te Arnhem – statische berekening gew. betonconstr.* door W.K. Heuves te Voorburg en P. Lagendijk te Rijswijk, gedateerd 7 januari 1958. Bron: Dienst Stadsontwikkeling Arnhem dossier nr. 1A/4052 map 1.
 - 39 Besluit van Burgemeester en Wethouders der gemeente Arnhem d.d. 23 januari 1958 nr. 38/1149. Bron: Dienst Stadsontwikkeling Arnhem dossier nr. 1A/4052.
 - 40 Ten zuiden van de Schelmsseweg begint de helling van de stuwwal tussen Rheden en Heesum. De stuwwal bereikt op de Galgenberg bij de Apeldoornse weg zijn hoogste punt binnen Arnhems grenzen (86,6 meter).
 - 41 Vriendelijke mededeling d.d. 1 augustus 1996 van de heer S.P. Wijland, opzichter.
 - 42 S. van Ravesteyn, 'De taal der architectuur' in: *Bouwkundig Weekblad* 68 (1950), 304-307.
 - 43 Vriendelijke mededeling d.d. 1 augustus 1996 van de heer S.P. Wijland, opzichter.
 - 44 Fina stelde beroep in tegen plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst. De Raad van State, afdeling Rechtspraak, verwierp het beroep. Uitspraak in het geschil tussen Fina Nederland B.V. te 's-Gravenhage (appellante) en de Raad der gemeente Arnhem (verweerder) d.d. 12 maart 1993, nr. R03.90.6910. Bron: Dienst Stadsontwikkeling Arnhem dossier nr. B 13.682.

PUBLICATIES

Patrick Hoffsummer, **Les charpentes de toitures en Wallonie Typologie et dendrochronologie (Xle - XIXe siècle)**, 173 p., 112 ill, met samenvattingen in het Frans, Nederlands, Engels en Duits, Namur, 1995 [Etudes et Documentes, série Monuments et Sites, 1; Ministère de la Région Wallonne, Division du Patrimoine, rue des Brigades d'Irlande 1, B-5100 Namur, fax (00 32) 81 332110; prijs: BEF 650,-].

Puttend uit zijn dissertatie (1989, Universiteit van Luik) en aangevuld met recent onderzoek, schreef Patrick Hoffsummer deze samenvattende verhandeling op het gebied van dendrochronologie en typologie van houten kappen in Wallonië. De Waalse titelvlag dekt echter niet geheel de rijke lading van dit boek. De kern ervan vormen de kappen van het Belgisch Maasgebied met inbegrip van de Ardennen. Hoffsummer betreft in zijn onderzoek echter ook exemplaren uit Nederland (Maastricht), Vlaanderen en Frankrijk. Dikwijls gaat het dan om de kappen van gebouwen die een prominente plaats innemen in de architectuurgeschiedenis: de ziekenzaal van de Bijloke in Gent, de kathedralen van Doornik, Amiëns en Laon. Wat betreft het Maasgebied en de Ardennen komen ook de in de landelijke architectuur bewaard gebleven kappen ruimschoots aan de orde.

Het boek is breed van opzet en duidelijk van structuur, al is het jammer dat op sommige plaatsen kleine slordigheden niet zijn weg-gewerkt. De tekst bestaat uit twee delen. In het eerste wordt de toepassing van de dendrochronologie uiteengezet. In een algemene inleiding wordt methode ervan uitgelegd en geplaatst in een natuurwetenschappelijk kader. Vervolgens komt de wijze van dateren aan de orde en bespreekt de auteur in welk opzicht de dendrochronologie al dan niet een bijdrage kan leveren aan de studie van de architectuurgeschiedenis.

Op basis van een groot aantal dateringen heeft Hoffsummer een jaarringenkalender voor eikehout in het Maasgebied samengesteld die gaat van 672 tot 1991. De periode vóór 1000 rust (nog) op een smalle basis. Deze voor het Maasgebied ontwikkelde curve blijkt nauw aan te sluiten bij die van het westen van Duitsland. Het eerste deel van het boek bevat ook een lijst met de dendrochronologische datering van ruim 80 kapconstructies, waarvan een deel niet eerder gepubliceerd is. Voor vele architectuurhistorici zal de interesse in dit boek vooral gewekt worden door deze reeks van nieuwe resultaten die een bijdrage kunnen leveren aan de datering van verschillende belangrijke gebouwen in België en Noord-Frankrijk.

Maar, het reduceren van deze publicatie tot een lijst van dateringen, zou onrecht doen aan het omvangrijkere tweede deel van het boek. Hier heeft Hoffsummer gepoogd te komen tot een typologische analyse van de houten kappen. Daarbij beperkt deze studie zich tot zadeldaken, aangezien daarbij het duidelijkst op basis van doorsneden een typologische analyse kan worden uitgevoerd. Kappen van torens en absiden zijn slechts bij hoge uitzondering opgenomen.

Het materiaal is helder en overzichtelijk gepresenteerd. Bij de bestudering van kapconstructies zal de terminologie echter wel een te nemen hindernis blijven, maar er is gepoogd de lezer hierin tegemoet te komen. Een handig inlegvel met tekeningen van een aantal typen kappen en benoeming van de verschillende onderdelen ervan, vergemakkelijkt het lezen van het boek, vooral voor diegenen die de Franse vaktermen niet beheersen. De vele tekeningen en grafieken maken het materiaal ook makkelijker toegankelijk. Bovendien is aan het eind is een verklarende lijst met vaktermen opgenomen, die nog han-

diger zou zijn geweest indien de betreffende equivalenten in het Nederlands, Duits en Engels zouden zijn opgenomen. Zij, die deze studie via het register als naslagwerk raadplegen, zijn gewaarschuwd dat de verwijzingen soms incompleet zijn.

Natuurlijk dringt de vergelijking met het proefschrift van Herman Janse zich op, dat veel uitgebreider en gedetailleerder is. De publicatie van Hoffsummer is sumierder, beperkt zich tot de constructieve aspecten van de kap en is, mede daardoor, overzichtelijker. Het zal weinig verbazing wekken dat ook als het gaat om kapconstructies, de architectuur in het zuiden van Nederlands Limburg de meeste verwantschap vertoont met veel van wat er in het Maasgebied gebouwd is. Sommige algemene tendensen die al eerder gesignaleerd werden, worden hier bevestigd: de steiler wordende dakhellingen in de loop van de 12de en 13de eeuw en het streven naar een steeds economischer houtgebruik. Hoffsummer concludeert dat de introductie van nieuwe "gotische" bouwwijzen uit Noord-Frankrijk, gepaard gaat met vernieuwingen op het gebied van de kapconstructies.

Met het onderhavige onderzoek wordt een belangrijk gebied in het Europese houtenkappenlandschap nader in kaart gebracht. Op vele plaatsen in het boek blijkt hoe rijk en divers de traditie van houten kappen is geweest in de verschillende gebieden. Wat betreft de dendrochronologie is het van belang dat Hoffsummer zijn werkerrein thans tracht uit te breiden in westelijke richting, richting Henegouwen, Noord-Frankrijk en de kust. In deze gebieden heerst een gematigder klimaat dat een minder karakteristiek jaarringenpatroon tot gevolg heeft. Een mooie uitdaging voor de dendrochronoloog.

Jeroen Westerman

H.W.W. van Loenen e.a. red., **Hervonden stad 1996. Jaarboek voor archeologie, bouwhistorie en restauratie in de gemeente Groningen**. Stichting Monument & Materiaal en de Dienst RO/EZ van de gemeente Groningen 1996, 112 blz., 96 afb., ten dele in kleur, ISSN 13860208, f 17,50.

Met dit jaarboek is de gemeente Groningen in samenwerking met de Stichting Monument en Materiaal op voorhand en naar eigen zeggen begonnen aan 'een mooie traditie'. Hulde voor dit initiatief; al jaren wordt in Groningen boven en onder de grond gesprokkeld. Diverse publicaties in deze sfeer zagen het licht, maar een regelmatig presentatie, ook van kleinere vondsten, bleef tot nu toe achterwege. Pas recentelijk is Groningen erin geslaagd dit nuttige en noodzakelijke onderzoek te professionaliseren. Door samenwerking met de voornoemde stichting kwamen enerzijds amateurs en vrijwilligers en anderzijds gemeentelijke ambtenaren tot dit gezamenlijke produkt. Dankzij de relatief recente aanstellingen van respectievelijk een stadsarcheoloog (G.L.G.A. Kortekaas) en een bouwhistoricus als monumentenzorger (C.J. van Haften) komt er tekening in het gemeentelijk onderzoek en beleid. Daarnaast profiteert men van ingehuurde particuliere onderzoekers en activiteiten bij de Groningse universiteit. Enige coördinatie was hard nodig.

Wat er in de jaren tachtig en zelfs kortgeleden onderzocht werd, geschiedde grotendeels door vrijwilligers, een soort van 'container-archeologen' die vat probeerden te krijgen op het residu van de slooppartijen. Politici en ambtenaren lieten zich niet door de 'historische factor' beïnvloeden. Het tij keerde tijdens de laatste grote ingrepen in de binnenstad: de bibliotheek, het provinciehuis, het paleis van justitie, het Rode Weeshuis, het stationskwartier en de Grote Markt. Via deze veranderingen en een ander beleid bij monumentenzorg kan men terecht spreken van een 'hervonden stad'.

Kronieken, deelpublicaties van archeologisch en bouwhistorisch onderzoek verschijnen inmiddels in diverse steden, zoals Breda, Dordrecht, 's-Hertogenbosch, Utrecht en Zwolle. Groningen heeft daar duidelijk naar gekeken. Het boek is van hetzelfde formaat als die van Utrecht waar men ook te rade ging voor de illustratie van de verklarende woordenlijst (zie Archeologische en Bouwhistorische Kroniek van de Gemeente Utrecht 1987, afb. 203 van Bart Klück). In de Groningse opzet is gekozen voor een separate presentatie van archeologische vondsten, bouwhistorische waarnemingen en commentaar op restauraties. Het betreft in chronologische volgorde een aantal kleinere vondsten van het jaar 1995 met daarop volgend meer uitgebreide artikelen over bijzondere onderwerpen. Aan het begin van iedere paragraaf staan de vondstplaatsen of gebouwen steeds duidelijk met een kaartje gesitueerd. De bijzondere onderwerpen hebben betrekking op: een kommetje van Italiaanse berettino-faience uit 1600 dat in een context wordt geplaatst, een grootschalig archeologisch onderzoek in de Lieuwerderwolde, een middeleeuws stenen huis in de Oosterstraat dat tot de oudste stenen huizen van de stad gerekend kan worden, het herstel van Hardewikerstraat 37 waarin zich een bijzondere bedstede bevindt, een eenbeukige kerk met toren in Noorddijk, decoratieve batikdoek als deel van een interieur uit 1915, kleurige buitenafwerkingen van gebouwen en het herstel met malle van een stucplafond uit 1856.

Om overlappingsen en herhalingen te voorkomen zou men wellicht in volgende jaarverslagen de Utrechtse methode kunnen gebruiken. In Utrecht staan de archeologische en bouwhistorische vondsten door elkaar, per straat plus eventueel huisnummer gerangschikt. De in Groningen gehanteerde chronologie is na één jaar nauwelijks meer relevant.

Zo plaatsen de bouwhistorici de kap van Oosterstraat 43 in een zeven-regelig stukje in de 17de eeuw, zonder dat het casco genoemd wordt (p. 22). In de twee regels die de monumentenzorgers aan hetzelfde gebouw wijden (p. 37) wordt het pand ongenueanceerd 'van oorsprong 17de-eeuws' genoemd. De muur in het steegje naast het pand toont echter dat Oosterstraat 43 van oorsprong ook wel uit de late middeleeuwen kan dateren. Het is niet correct om uit voorzichtigheid of via een beperkte waarneming een heel gebouw te dateren. Dankzij het bouwhistorisch onderzoek van Herestraat 40 door A. Reinstra (destijds R.U. Groningen) is aannemelijk dat de oudste kern niet uit ca. 1400 dateert (p. 33) maar één eeuw vroeger.

De zeer bijzondere vondst van de 11de-eeuwse tufstenen Herepoort had best een afzonderlijk artikelje mogen worden en dan ook voorzien van een plattegrondtekening en betere (kleuren)afbeeldingen van de grondprofielen. Het bericht steekt qua omvang wat raar af ten opzichte van andere bodemvondsten die met enkele regels worden beschreven. In de bijdrage van Lammert Muller over het kleuronderzoek op gevels wordt opgemerkt dat het relateren van kleur aan de bouwgeschiedenis en andere historische gegevens van eminent belang is (p. 100). 'Al deze componenten kleur, archief en bouwhistorisch onderzoek tezamen, geven een goede uitgangspositie voor een historisch kleuronderzoek', een ideaal dat in deze bijdrage nog niet bereikt is. Verdergaande samenspraak van disciplines is in Groningen gewenst waarmee mogelijk automatisch de noodzakelijke integratie bewerkstelligd wordt. Een belangrijke stap naar professionalisering is in Groningen gezet. In toenemende mate maakt men voor onderzoek gebruik van vakmensen die voor hun inzet betaald worden. Steun van amateurs en vrijwilligers blijft waarschijnlijk onontbeerlijk maar die is niet meer zo vrijblijvend en willekeurig als in het verleden. Waardevolle onderdelen van gebouwen blijven zitten waar ze horen en verdwijnen niet meer in containers. Investeren in een duurzame voortzetting van het onderzoek leidt zonder twijfel tot een betere omgang met de stad en een mooie traditie van publicaties

als deze. Voor een zeer schappelijk prijs ontvangt men een keurig ingenaaid boekje met een aantal fraaie kleurenfoto's en vele, goed verzorgde tekeningen.

Dirk J. de Vries

Hans Ibelings, De moderne jaren vijftig en zestig, de verspreiding van een eigentijdse architectuur over Nederland / The modern fifties and sixties, the spreading of contemporary architecture over the Netherlands, NAI Uitgevers, Rotterdam 1996, 136 blz., ISBN 90-5662-007-X, f. 49,50

Onder enorme publieke belangstelling werd tijdens de nachtelijke uren van 23 september 1994 op de Grote Markt in Groningen een reu-quiet uitgevoerd. Als ouverture werd een geluidloos bombardement van historische foto- en videobeelden van het stadhuis van J.J.M. Vegter op een doek naast het gebouw neergeslagen. In de uitgelichte gevelopeningen van het lege stadhuis bracht een gelegenheidsgezelschap vervolgens trage muziek ten gehore. Nog voordat de laatste tonen weggestorven waren, knipte boven hun hoofden de hydraulische schaar van een hoogwerker moeiteloos de eerste hompen beton uit de gevel en vloer. Dat een moedwillige afbraak van het stadhuis, met een gesubsidieerd publieksdrama ingezet, zich al na drie decennia zou gaan voltrekken, was bij de oplevering van het gebouw in 1962 natuurlijk ondenkbaar. Tien jaar moeizaam overleg en drie jaar onafgebroken bouwen waren nodig geweest voordat de uitbreiding van het achttiende-eeuwse raadhuis er stond. De actieve euthanasie zelf verliep daarentegen vlotter, die was na slechts drie maanden een feit.

Inmiddels zou gebleken zijn dat ook het marktplein belangrijke defekten vertoont. De volledige noordwand, na de oorlog met veel aandacht gebouwd, dient volgens de wethouder van ruimtelijke ordening afgebroken te worden, omdat die niet meer in het huidige tijdsbeeld past. Dergelijke processen voltrekken zich in veel grote en middelgrote steden in Nederland. Niet enkel de centra die tijdens de wederopbouw hersteld werden, maar ook de naoorlogse uitbreidingswijken worden in een hoog tempo opgelapt. Soms gebeurt dat met veel aandacht en geld, maar vaker worden kantoren, winkelcentra en woonblokken onherkenbaar veranderd.

Uit bezorgdheid over die ontwikkeling en overtuigd van de schoonheid van de bouwkunst uit de jaren vijftig en zestig heeft Hans Ibelings op verzoek van het Nederlands Architectuurinstituut in het voorjaar van 1996 de catalogus *De moderne jaren vijftig en zestig* geschreven en de gelijknamige tentoonstelling gemaakt. De catalogus verscheen als een zelfstandige uitgave.

Centraal in het boek staan de vragen hoe en waarom de moderne architectuur uit de jaren twintig en dertig in Nederland na de oorlog massaal aansloeg. Een echt antwoord wordt niet gegeven, wat in het bestek van twintig bladzijden tekst niet te verwachten valt. Wel wordt de manier waarop hij de kwestie wil benaderen geschetst. Daarmee vormt het boek een aanzet voor een diepgaander en interessant onderzoek. De publikatie van een onderzoeks-aanpak voorafgaand aan de studie zelf is zeldzaam. Inzichten die tijdens de uitvoering rijpen kunnen er niet in verwerkt worden en dat maakt de onderzoeker kwetsbaar. Het is moedig dat Ibelings toch de stap heeft gezet. Hij probeert het begrip modern in te vullen, staat stil bij de naoorlogse waardering van de architectuur uit de jaren twintig en dertig en vraagt zich af hoe die stijl zich tussen 1950 en 1970 in Nederland heeft verspreid. Tenslotte volgt een tweemaal zo omvangrijk deel met grote zwart-witfoto's van hoofdzakelijk het exterieur van verschillende typen gebouwen.

De moderne bouwkunst van de jaren vijftig en zestig is te herkennen aan de vorm: rechte lijnen en hoeken en regelmatige vlakken. Daarnaast zijn de materialen beton en glas kenmerkend. Wel bestond in vergelijking met de moderne architectuur uit de jaren twintig en dertig een grotere variatie in vormen en materialen. De eigenschap waarop de auteur echter overtuigend de nadruk legt is de ruimte en de suggestie daarvan, ruimtelijkheid. De vooroorlogse beslotenheid van gebouwen en steden verdween. Nieuwe wijken kregen veel open ruimten tussen en soms onder de woonblokken, garageboxen, flats, winkels en andere gebouwen. De forse ramen, beglaasde scheidingswanden en open plattegrond maakten woningen transparanter, wat versterkt werd door het meubilair, dat massa verloor. Huizen kregen steeds meer vloeroppervlakte. In bijna doorschijnende, lineaire tekeningen werden gebouwen vanuit een groothoekperspectief met dubbele verdwijnpunten in een weidse omgeving geplaatst. Op abstracter niveau bleken belangrijke maatschappelijke zaken, zoals de bevolkingstoename, mobiliteitsgroei en woningnood, een ruimtelijke component te bezitten. De nieuwe ruimteopvatting uitte zich in Nederland eveneens in figuurlijke zin, meer openheid op allerlei gebieden, nieuwe ontplooiingsmogelijkheden en onbegrensde expansie. In die zin verbeeldde de ruimte in woningen en wijken de modernisering van de samenleving.

Halverwege de jaren zestig vond een omslag plaats. Ruimte werd steeds vaker als leegte ervaren. Het onderwerp dat Ibelings onderzoekt, wordt daardoor op een vanzelfsprekende wijze afgebakend. Het begrip ruimte zou door het frequente gebruik uitgehold zijn. Daarnaast gingen ruimtelijke kwesties in Nederland een probleem vormen, zoals de verwachte overbevolking in het jaar 2000, de groei van het autoverkeer, uitbreiding van industriegebieden, vervuiling en woningnood. In de mening van veel wijkbewoners kan, denk ik, een verklaring worden gevonden die zwaarder weegt. Er werd monotoner gebouwd en het percentage hoogbouw steeg, waardoor bijvoorbeeld de kale, windrige grasvelden voor flatbewoners weinig aantrekkelijks meer hadden te bieden. Zij keken in een leegte neer. Forum-architecten losten het probleem op door lege ruimten te verkleinen, in te kaderen en een gevarieerde plattegrond te geven, zodat er weer een aantrekkelijke ontmoetingsplek ontstond. Dankzij de activiteiten die er konden plaatsvinden zou een plein of galerij van een flat betekenis krijgen. Ibelings vertelt wel wat over de monotonie, maar gaat voorbij aan de visie van de bewoners op de ruimte. Het hoofdstuk *Massa en individu* komt daardoor in een los verband met het voorafgaande hoofdstuk, over ruimte en ruimtelijkheid, te staan. In het sluitstuk, over de acceptatie van moderne architectuur via opdrachtgevers en architecten, brengt de auteur niet meer dan algemene motieven voor verwerping of aanvaarding naar voren. Het tekstdeel van het boek zakt naar het einde toe in.

De invalshoek van waaruit de bouwkunst bestudeerd wordt is esthetisch en daardoor wordt een vertekend beeld van de werkelijkheid geschapen. Na de oorlog verminderd de aandacht voor de detaillering van de binnen- en buitenkant van gebouwen in sneltreinvaart ten gunste van constructies met vlakken en volumes, wat in het boek overigens onbesproken blijft. Ruimte kreeg daardoor vanzelf meer nadruk. Dat kan gedeeltelijk de keuze van architecten geweest zijn, maar werd in belangrijke mate door technische en financiële eisen gedictieerd. Het gebruik van ornamenten compliceert een bouwsysteem en verhoogt de kosten.

Uitgangspunt van de schrijver bij de identificatie van de architectuur uit de jaren vijftig en zestig is de tegenstelling modern-traditioneel die in de jaren twintig door de architecten van het Nieuwe Bouwen ten eigeren bate gesuggereerd werd en tot op heden door de meeste architectuurhistorici is overgenomen. Het is opmerkelijk dat een bouwstijl die in de jaren twintig modern geweest is en drie de-

cennia later tot bloei komt opnieuw die kwalificatie krijgt. Ouderwets zou een passendere aanduiding zijn. In de jaren zeventig probeerden moderne architecten ruimte herbergzaam te maken, een begrip dat veel verwantschap heeft met de beslotenheid die 'traditionele' architecten nog maar vijftien jaar eerder propageerden. Die samenhang tussen 'vooruitstrevende' en 'behoudende' architectuur geeft aan dat het beter zou zijn de etikettering te vermijden en op zoek te gaan naar structurele ontwikkelingen en incidentele veranderingen in de vormgeving van gebouwen.

De morele bijklank die de moderne architectuur uit de jaren twintig gekregen heeft is in het boek eveneens blijven bestaan. Na de oorlog overwonnen de goeden, de traditionele architecten zouden zich het moderne vocabulaire eigen hebben gemaakt. De positieve aandacht die moderne esthetiek krijgt belemmert echter het onderzoek naar de ontwikkeling van de vele architecten die bewust traditioneel vormgaven.

Ontegenzeggelijk leeft de tegenstelling modern-traditioneel en is daarmee in zekere zin werkelijkheid, maar als vanuit een breder perspectief dan alleen de vormgeving naar de jaren vijftig en zestig gekeken wordt, blijkt de tweedeling toch een onterechte simplificatie. Toen in 1949 al experimentele montagewoningen van gewapend beton in het systeem Rottinghuis gebouwd werden, uiterlijk gekenmerkt door buitenmuren van rode baksteen, zadeldak en behorend tot het twee-onder-een-kaptype, kon moeilijk beweerd worden dat traditionele bouwwerken waren neergezet. H. Rottinghuis, en met hem architect F. Klein, was een zeer vooruitstrevend aannemer, niet alleen in technisch opzicht. Tegen hun bedoeling in zijn de buitenspouwmuur altijd van baksteen gebleven en niet van gewapend beton geworden. Dat geldt overigens voor de meeste woningen uit de jaren vijftig en zestig in Nederland. Alleen gewapend beton zou goedkoper zijn en zij vonden het een eigentijds materiaal dat getoond mocht worden. De woningbouwverenigingen en bewoners zagen liever geen betonnen exterieur, maar wel een moderne woning, dat wil zeggen goed geïsoleerd, ruim en voorzien van verwarming, douche met warm water en gemeenschappelijke was- en droogruimten. De manier waarop architecten bij het ontwerpen rekening hielden met nieuwe technische, financiële, bestuurlijke en consumptieve eisen, de vakbeoefening in brede zin dus en niet slechts de vormgeving, bepaalde de vernieuwing van de naoorlogse architectuur. De modernen moesten zich daarbij ook naar traditionele opvattingen schikken, niet alleen het omgekeerde kwam voor. Wat modern en wat traditioneel is, ligt dus veel genuanceerder dan Ibelings aangeeft.

Het deel met de afbeeldingen neemt in het boek een grote plaats in. Prachtige zwart-witfoto's van serieus formaat laten overwegend pasopgeleverde gebouwen zien met veel zonlicht, lucht en nog overvloedige ruimte om zich heen. Gezien het gebrek aan boeken over naoorlogse architectuur, is het waardevol dat ze gepubliceerd zijn. Een beknopt overzicht wordt geboden van de enorme hoeveelheid woningen, winkels, bioscopen, hotels, kantoren, stations, garages, raadhuizen en kerken. De foto's onderstrepen het belang van ruimte als vormgevend element, hoewel die indruk door de eigen aanpak van de toenmalige fotografen wordt versterkt. Vreemdgenoeg ontbreken stedenbouwkundige situatieschetsen, plattegronden van de verdiepingen en worden nauwelijks interieurs getoond, belangrijke hulpmiddelen die de ruimte zichtbaar kunnen maken. De esthetische benadering reikt hier niet verder dan de gevels, wat een wel erg traditionele blik op een modern onderwerp biedt.

SIGNALEMENTEN

A. de Back, S. Berndsen, C. Bern. *Een zeer aangenaam verblijf. Het dienstbodenhuis van J. Duiker op Sanatorium Zonnestraal*, Rotterdam 1996
ISBN 90 6450 288 9

M. Beek, M. Kooiman. *Aan de dijk gezet. Dijkwoningen vroeger, nu en in de toekomst*, Rotterdam 1996
ISBN 90 6450 283 8

E. Bergvelt, F. van Burkom, K. Gaillard. *Van Neorenaissance tot Postmodernisme. Honderdvijfentwintig jaar Nederlandse interieurs/ From Neo-Renaissance to Post-Modernism. A hundred and twenty-five years of Dutch interiors 1870-1995*, Rotterdam 1996
ISBN 90 6450 249 8

H. Bonke. *'De kleyne mast van de Hollandse cooplieden'. Stadsontwikkeling in Rotterdam 1572-1795*, Hilversum 1996
ISBN 90 73941 148

S. Bruins, M.J. Granpré Molière. Rotterdam 1997
ISBN 90 6450 252 8

J.W.J. Burgers, E.C. Dijkhof. *De oudste stadsrekeningen van Dordrecht 1283-1287*, Hilversum 1995
ISBN 90 70403 37 4

J. van Geest, S.J. van Embden. Rotterdam 1996
ISBN 90 6450 253 6

H. Hendrix. J. Stumpel (reds.). *Kunstenaars en opdrachtgevers (Utrecht Renaissance Studies II)*. Amsterdam 1996
ISBN 90 5356 204 4

H.G. Hurenkamp. *Tien grote plannen voor Groningen 1608-1995*, Assen 1995
ISBN 90 71918 86 6

G.Th.M. Lemmens e.a., *'...Om dair in die kleijne arme verlaten weeskens in toe stellen...'. Geschiedenis van de stedelijke weeshuizen in Nijmegen. (Catalogi van de kunstbezit van de gemeente Nijmegen nr. 7)*, Nijmegen 1996
ISBN 90 6829 057 6

H.W.W. van Loenen e.a., *Hervormde Stad 1996. Jaarboek voor de archeologie, bouwhistorie en restauratie in de gemeente Groningen*, Groningen 1996
ISSN 13860208

C. Oldenburger-Ebbers e.a., *Gids voor de Nederlandse tuin- en landschapsarchitectuur. Deel Midden en Oost: Gelderland en Utrecht*, Rotterdam 1996
ISBN 90 6906 022 1

Onverwacht bijeengebracht. Opstellen voor Ed Taverne en Lyckle de Vries ter gelegenheid van hun 25-jarig jubileum in dienst van de RuG, Groningen 1996
ISBN 90 3670 702 1

G. Wallis de Vries. *Kattenbroek, Amersfoort*, Rotterdam 1997
ISBN 90 6450 297 8

ARCHEOLOGIE

Scheiding der geesten?

Over het spanningsveld tussen wetenschap en beheer van erfgoed in de archeologie.

Rede gehouden op 31 Oktober 1996

Introductie

Mij is gevraagd deze bijeenkomst in het Rijksmuseum van Oudheden, waarmee de heer Hendriks afscheid neemt van de Raad voor het Cultuurbeheer - zaliger nagedachtenis - en daarmee ook van de huidige Raad voor de Cultuur, een 'inhoudelijk accent' te geven en dat doe ik graag. Niet alleen ken ik de heer Hendriks al geruime tijd. Onvermijdelijk kwamen wij elkaar telkens weer tegen. Ook speelt een rol dat ik in dit museum 16 jaar werkte, cultuur beheerde en vervolgens al 14 jaar 5 minuten verderop in de Universiteit wetenschap aan het bedrijven ben, daar studenten opleid tot archeologen die na het afstuderen van alles gaan doen maar vooral emplooi vinden in het beheer van het archeologisch erfgoed. Het zijn dertig jaar van praten over en werken aan de kennisverwerving van verleden samenlevingen - ons verleden land - en het beheer van het archeologisch erfgoed - de archeologische monumentenzorg. Over de relaties daartussen, het spanningsveld tussen wetenschap en erfgoedbeheer in de archeologie, daarover wil ik graag voor de vuist weg wat gedachten los laten. Kennelijk zijn we er nog steeds niet uit. Dat blijkt wel uit het ene rapport met pakkende titel na het andere dat de laatste jaren verscheen:

Verantwoord vergeten, 15.04.1994, over de selectieproblematiek; Het verleden zeker, januari 1995; Geef de toekomst een verleden, 1.1.1996; Voor de kiezen, concept 22.07.1996 en dan is er natuurlijk nog aan de basis van dit alles het belangrijke Advies nr 58 van de Raad voor het Cultuurbeheer met betrekking tot het rapport van de Commissie Wetenschap en Cultuurbeheer, gedateerd 10 juni 1994, dat een veel wijdere strekking heeft: het totale culturele erfgoed. Er valt in dit land veel te beheren op het gebied van cultuur: de meest uiteenlopende gebouwde monumenten, historische landschapsstructuren, archeologische waarden, collecties, archieven... Alles heeft zijn eigen kenmerkende randvoorwaarden en problemen. Ik wil me hier in concreto beperken tot de archeologie, waar de genoemde nota zich ook expliciet op richt. Schoenmaker houd je bij je leest. Ik zal en kan géén poging doen alle argumenten en gedachten hier even *in a nutshell* samen te vatten. Nee, ik ben hier in de bevoorrechte positie, dat ik gewoon een persoonlijke opinie, zonder voetnoten en referenties mag verkondigen.

Het archeologische dilemma

De Nederlandse Jeugdbond voor de Bestudering van de Geschiedenis voert de Januskop als haar symbool en ik vraag mij af of men zich bewust is hoe treffend daarmee tenminste het archeologische deel van het interessegebied van die vereniging is gekarakteriseerd: de archeologie heeft immers twee gezichten:

dat van de nieuwsgierigheid naar het verleden, van onderzoek, wetenschappelijk onderzoek, van kennisverwerving van verleden gemeenschappen; dat van het beheer van alle sporen die deze samenlevingen hebben achtergelaten, ten eerste van de onroerende monumenten in het veld en ten tweede van alles wat wij met z'n allen in de loop der jaren uit de grond gehaald hebben: de archeologische verzamelingen.

Die sporen uit het verleden vormen het databestand, waarop onze kennis is gebouwd. Het zijn geen harde feiten, het zijn geen directe berichten, maar met enig kunst en vliegwerk zijn zij te gebruiken. Engelsen spreken wel van *unconscious evidence* en ik spreek graag van *proxy data*, omdat zij alleen maar bij benadering vertellen wat wij willen weten. Hoe het ook zij: zo zitten wetenschap en archeologisch erfgoed aan elkaar vast en die archeologie bezit daardoor een geheel eigen problematiek.

De wetenschap

Archeologische kennisverwerving van het verleden is tot op zekere hoogte mogelijk zonder de sporen te beschadigen of te vernielen. We zouden dat *'hands off'*-archeologie kunnen noemen, maar meestal zeggen we: non-destructief onderzoek. Met name op het gebied van de ruimtelijke ordening en landinrichting is zo veel te leren, maar meer gedetailleerde kennis eist letterlijk diepgaander werk: er is nog steeds geen vervanger voor de opgraving als het erom gaat de informatie van een terrein compleet te ontsluiten: de grondsporen en funderingen, de stratigrafie, de vondsten, de monsters en dat alles in onderlinge samenhang. Kennis van het verleden betekent vernieling van het bodemarchiefstuk en vervanging daarvan door documentatie. We weten dat allemaal allang, maar toch moet dit telkens weer worden benadrukt. Noch behoeft de historicus zijn archieven op te offeren om ze te lezen, noch de kunsthistoricus zijn *objets d'art*, noch de architectuurhistoricus zijn oude gebouwen af te breken, of de bioloog zijn zeldzame planten en dieren, zijn landschappen en ecosystemen grondig te verstoren, om ze te kennen. Het zou wat moois zijn als dat zo was, maar de arme archeoloog heeft geen andere keus. Dáár ligt het spanningsveld tussen wetenschap en erfgoedbeheer: als behoud daarbij de eerste doelstelling is, dan is opgraven alleen esthetisch verdedigbaar als niet-archeologische krachten het terrein onherroepelijk bedreigen. Daar is maar één uitzondering op. Ik noem dat het Swifterbant-argument: het kan van belang zijn om één site uit een groep in alle rust, zonder de stress van een nood-onderzoek, op te graven om een belangrijke kennis-lacune optimaal in te vullen.

Het beheer

Het andere gezicht van de archeologische Januskop is ook heel eigen. De meeste archeologie zit onder de grond, is onzichtbaar en zo ongenietbaar. Het maximum dat we kunnen bieden is een hune-

bed, een grafheuvel, een terp, een aardige hoogte, een kasteelfundering of gekleurde klinkertjes in een plein, waaronder ooit zo'n fundament werd gevonden. Zo blijven de archeologische monumenten stug in de dagelijkse omgang en moeilijk toegankelijk voor buitenstaanders, lastig te genieten en alleen te waarderen met flink wat tekst en uitleg. Daar komt nog bij dat we plegen te spreken van het 'Oudheidkundig Bodemarchief'; ook al niet zo spannend... Toch is Nederland als archeologisch monumentenland één groot virtueel museum van het verleden. Tezamen met de andere cultuurhistorische waarden in het landschap is het een historische belevingswereld, maar dan alleen voor hen die geholpen worden al die sporen te lezen. Het beheer daarvan is een veel moeizamer taak dan die van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, die allemaal mooie gebouwen in de etalage heeft staan of Natuurmonumenten met zijn bos en hei, moerassen en plassen.

Ten tweede is herstel van archeologische erfgoed nauwelijks mogelijk. Restauratie van archeologische monumenten is weliswaar van belang voor het behoud en voor de beleving, maar heeft alleen uiterlijke waarde. Het archeologisch erfgoed in het veld staat uitsluitend bloot aan degradatie. Van regeneratie, zoals in verstoorde natuurgebieden, is geen sprake. Alles gaat alleen maar achteruit en 'herstel' is alleen maar uiterlijk. Dat geldt zowel voor de zichtbare erosie, als voor het onzichtbare kwaliteitsverlies door bodembewerking en ontwatering. Verloren informatie is voorgoed verloren en waar wij dat zien aankomen hebben we de plicht dat tegen te gaan, of anderszins zo goed mogelijk vast te laten leggen, bij voorkeur door wetenschappers, die er - naar wij hopen - het meeste uithalen. Zo vinden wetenschap en erfgoedbeheer elkaar in elk geval als de archeologische GG & GD met loeiende sirenes moet uitrukken omdat een verkeersongeluk - een botsing tussen erfgoed en maatschappij - niet was te voorkomen. Wij noemen dat een noodopgraving. Engelsen spreken van *conservation by documentation*, wat natuurlijk onzin is, want er wordt niets geconserveerd.

Waarom?

Je kan je afvragen, waarom we dit alles doen, waarom we zo tobben. Het antwoord is niet moeilijk: naarmate we de mensen meer vertellen en ook meer kunnen vertellen over hun voorouders, over hun roots, zijn zij meer geïnteresseerd. Zij willen weten hoe de mensen vroeger in dit land leefden. Het waren mensen zoals wij, maar met een geheel andere culturele bagage, geheel andere normen en waarden, weliswaar in ditzelfde land, maar dan onder geheel andere condities. In onze huidige perceptie leefden ze in één groot natuurgebied, een land dat natuurbeschermers uitkiezen als hun referentiekader, maar het was wel een soort natuur die al in sterke mate het stempel van menselijk ingrijpen en landinrichting droeg: een natuur-cultuur-combinatie zoals wij die niet meer kennen. Het is een land waarvan we in deze tijd geheel zijn vervreemd, maar dat we toch, of juist daarom willen kennen. De schaarse en bescheiden zichtbare monumenten dienen daarbij als ankerpunten. De onzichtbare kunnen worden toegelicht. Zij verbinden de mensen in het heden met die in het vaak verre verleden. Daarnaast - en voor de wetenschap niet in het minst - moet door het archeologisch erfgoedbeheer een reservoir aan potentiële kennis worden veiliggesteld, een reservoir waaruit de wetenschap in de toekomst alleen met de grootste terughoudendheid

mag putten, want goede archeologische bronnen zullen een steeds schaarser goed zijn en - ik heb het al gezegd en u weet dat ook al - lang - lezen ervan betekent vernietiging.

Bijdrage van 'de wetenschap'?

Kan 'de wetenschap' ook van nut zijn bij het beheer van haar eigen bronnen-materiaal of zetten we dan wolven tussen de schapen en moeten we dit liever geheel aan speciale beheerders overlaten? In hoeverre kan 'de wetenschap' die twee tegenstrijdige belangen dienen: behoud en kennis? Zijn wetenschappers wel voldoende ethisch geschoold? In elk geval kan 'de wetenschap' het beste aangeven wat - in de huidige beleving - straks aan primaire gegevens nodig is. Als ik dan vanuit zuiver wetenschappelijk standpunt stelling neem en een advies mag geven, zonder me iets van de praktische uitvoerbaarheid aan te trekken, dan zeg ik dat we niet meer mogen denken en handelen vanuit overvloed, maar dat moeten doen op basis van schaarste en een duurzaam behoud van een groot bestand van geselecteerde sites. Er is met name in de laatste decennia al zoveel kwaliteitsverlies opgetreden, dat er geen andere keuze mogelijk is. Vanaf heden mag er niets meer in de grond gebeuren! Het moet nu maar eens afgelopen zijn! Er mag niet meer worden geploegd, vooral geen asperges en maïs geteeld, geen mest meer worden uitgereden (vooral geen varkensmest), niet meer geëgaliseerd en gebouwd, geen natuur meer ontwikkeld, en ook moet overal het polderpeil een paar decimeter omhoog. Er is al genoeg verloren gegaan en alles wat er over is, hebben we nodig. Dat is overigens geen gegevensbestand zoals een empirisch onderzoeker zich dat bij voorkeur wenst. Het zijn locaties van zeer uiteenlopende kwaliteit, bewaard gebleven in een chaotische stroom van opeenvolgende verstoringen. Eén ding is zeker: deze basisdocumenten zijn anekdotisch en zeker niet representatief voor wat er allemaal in het verleden is geweest. Heel defaitistisch kan je stellen, dat het er niet toe doet wat er behouden blijft, als er maar wat overblijft, want het is toch al een ratjetoe. Dit is natuurlijk een extreem, maatschappelijk onhaalbaar advies, maar wel bruikbaar als intellectueel uitgangspunt.

Uitgangspunt voor een andere, extreme hersengymnastiek is de vraag wat er nog zou overblijven als we niets deden, in het geheel geen preventieve maatregelen namen? Antwoord: ten eerste alles wat op een of andere wijze voldoende dik is afgedekt: sites onder het Holoceen van West-Nederland, onder beekdalafzettingen, onder de Jonge Duinen en onder stuifzanden, alsmede een heel belangrijke categorie onder de oude bouwlanden of esdekken op de hogere zandgronden. Veel nog onbekende archeologie zou daar behouden blijven. Hiervan zal op den duur door allerlei gegrave, bebouwing en ontwatering geleidelijk aan wel een en ander verloren gaan, maar dan toch veel langzamer dan in de niet-afgedekte gebieden. Daarnaast zijn er gebieden die anderszins al zijn afgeschermd, met name de militaire terreinen en de natuurgebieden. Mits archeologie-vriendelijk beheerd - dus géén natuurontwikkeling! - liggen ook daar enkele archeologie-oasen van de toekomst. Hoe gek het mag klinken: er zal van de ondergrond van onze oude steden veel verloren gaan, maar voor een goed deel gaat dat nu door de gemeentelijke diensten gedocumenteerd worden en naar mijn idee zal er onder de steden nog relatief veel behouden blijven. Voor de rest valt Nederland archeologisch gezien ten prooi aan desertificatie, aan archeologische

woestijnvorming. De grootste bedreigingen bij dit alles zijn *niet* de incidentele bouwputten en zelfs niet de lineaire aantastingen, zoals door snelwegen en de Betuweroute. Dat zijn speldeprikken en snijwonden. Veel erger zijn vlakdekkende operaties, zoals landinrichtingsprojecten, landbouwmechanisatie en polderpeilverlagingen. Het zijn veel meer deze wijdverbreide, 'onzichtbare', sluipende aantastingen, dan de gelocaliseerde, grove en harde ingrepen in de grond, die wij moeten vrezen. De archeologische waarden in akkerland verdwijnen in hoog tempo, evenals die in ontwaterde landschappen. Wat is erger: beperkte, algehele destructie of algemeen ernstig kwaliteitsverlies?

Beleid op lange termijn

Tussen de twee beschreven uitersten in moet een archeologisch monumentenbeleid gevoerd worden. Er moeten keuzes gemaakt worden voor behoud, beheer en onderzoek. Daarbij wil ik twee lijnen onderscheiden:

- een korte-termijn-policy, gericht op de directe bedreiging van bekende archeologie,
- een (zeer) lange-termijn-policy, gericht op het duurzame behoud van geselecteerde waarden.

Over de korte termijn straks, nu eerst wat opmerkingen over het duurzame beleid. Er is al in de jaren zestig begonnen met het beschermen van archeologische terreinen. Dat waren vooral zichtbare monumenten, zoals terpen, hunebedden en grafheuvels, veelal met een stuk omgeving. Dat is prachtig en daar is niets mis mee. Alleen moet de bescherming ook in de praktijk te effectueren zijn. Bij een terp onder een dorp is dat nauwelijks mogelijk, maar dat is een praktische overweging. Je zou dan kunnen denken aan het beschermen alleen van de diepere ondergrond, bijvoorbeeld beneden 2 meter diepte. Dan heb je tenminste nog wat.

Immiddels is de wetenschap echter met wat andere ogen naar het Oudheidkundig Bodemarchief gaan kijken. De gehele bodem wordt nu gezien als één groot, onafgebroken archief, waarin de sites en monumenten slechts concentratiepunten zijn. Het is het voorlopige eindresultaat van één, zeer lange ontwikkeling. De archeologische component is weliswaar veel minder zichtbaar dan de historische landschapsstructuren, maar er zijn wel degelijk archeologische waarden *tussen* de sites: sporen van velden, van depositie, van *off site activities*. Bovendien zijn we ons meer en meer bewust dat landschappen in heden en verleden niet alleen een utilitaire dimensie hebben/hadden, maar ook een ideologische. Er is betekenis gegeven aan tal van natuurlijke en *man made* landschapselementen. Ergo: met sites alleen ben je er niet. Enerzijds geloof ik dat de wetenschappelijke onderbouwing van het archeologische beheer een *conditio sine qua non* is en dat dit beheer moet plaats vinden in een of andere vorm van dialoog met het wetenschapsveld, anderzijds zie ik nog niet goed hoe deze moderne benadering van het 'Bodemarchief' als één groot continuüm en de idee van het metafysische landschap in het monumentenbeleid kan worden geïmplementeerd. Een consequentie zou het beschermen zijn van gebieden met onzichtbare, onbekende archeologie, lege 'potentie-gebieden'. Is dat een haalbare kaart? Uiteindelijk zullen de beherende instanties, daartoe wetenschappelijk, technisch en organisatorisch voldoende uitgerust, keuzes moeten maken en knopen moeten doorhakken.

Om het heel hard te zeggen: ik denk dat heel veel van wat archeologisch wenselijk zou zijn, praktisch niet haalbaar is. Als er niet eens juridische middelen zijn om archeologische toplocaties, zoals de villa Voerendaal, het Kops Plateau in Nijmegen, het Romeinse complex te Valkenburg (Z.H.) adequaat tegen bodemingrepen af te schermen, is er dan méér mogelijk dan een gewogen selectie uit het spectrum aan bekende *sites* onder de beperkte hoede van de monumentenwet te plaatsen? We kunnen dan wel filosoferen over de wenselijkheid van het beschermen van sites in een ruime microregio, of van representatieve (micro-)regio's op zichzelf, mede vanwege de *off site*-archeologie, maar bestaat daarvoor enige bestuurlijke of wettelijke basis? Is het mogelijk een paar gave essen te beschermen alleen omdat zich daaronder *mogelijk* nog een of meer gave urnenvelden enz. bevinden? Het lijkt mij van niet. Maar wat moet er, gericht op de lange termijn, praktisch wel gebeuren? Ik stel voor:

- A Een absolute bescherming van top-locaties. Het is toch van de gekke dat zelfs de meest waardevolle terreinen vogelvrij zijn als puntje bij het paaltje komt. Ondanks mijn liberale imborst vind ik dat er in dergelijke gevallen grenzen moeten zijn aan particuliere zeggenschap. Waarom is er voor de archeologie geen ont-eigenings- en aankoopbeleid t.b.v. toplocaties, om calamiteiten zoals Dorestad en het Kops Plateau in de toekomst te voorkomen? Je zou kunnen denken aan 10 tot 15 van dergelijke monumenten per provincie.
- B De meer expliciete definitie van archeologische waarden van terreinen die uit andere hoofde al zijn beschermd, met name natuurgebieden. Vooral waar de wijde omgeving diepgaand verstoord is, zijn dit de archeologische oases van de toekomst. Daarin blijven niet alleen bekende sites maar ook het onbekende en de *off site*-archeologie behouden. Als voorbeelden noem ik: de Rechte Heide bij Goirle, de Ermelose Heide, het Noordse Veld bij Zeijen en diverse stroomdallandschappen.
- C De snelle bescherming van een keur aan nieuwe 'gewone' monumenten, op basis van de bekende criteria: kwaliteit, gaafheid, zeldzaamheid. Oude en jonge, grote en kleine, natte en droge, in alle windstreken en vooral op plaatsen waar behoud realistisch lijkt. In de (verre) toekomst zal men dankbaar zijn voor elke site. Essen in Brabant, donken in Zuid-Holland, enkelgraf-sites in West-Friesland, bronstijd-nederzettingen en woerden in de Betuwe, huisplaatsen in de Maasmond, *flint scatters* in het Limburgse Maasdal, micro-regio's à la Oss in verschillende gewesten. Het is maar een greep. Beleidsuitgangspunten hierbij lijken mij in de eerste plaats snelheid van handelen en diversiteit. Er is geen tijd meer voor langdurige, min of meer wetenschappelijke overwegingen om tot 'het beste beleid' te komen.

Gelukkig wordt nu onderkend hoe belangrijk de nauwkeurige definitie, waardering en controle van dergelijke terreinen is. Er zijn daarvoor nu ook methoden en technieken beschikbaar en het is een grote winst voor een duurzame archeologische monumentenzorg dat dit werk van *assessment* en *monitoring* een der hoofdwerkzaamheden van de Rijksdienst zal zijn. Door het advies nr 58 over wetenschap en cultuurbeheer leidt het ook geen twijfel dat de 'cultuurbeherende

instellingen' - in casu de ROB - hiertoe 'toepassinggericht onderzoek' mogen en moeten uitvoeren en dat onderzoek gekwalificeerd moet kunnen worden als 'volwaardig wetenschappelijk'. Daar kunnen we het allemaal, denk ik, wel mee eens zijn. Dit betekent: onderzoek naar degradatie-processen van sites, non-destructieve prospectie voor een betrouwbare opsporing en kartering, conserveringsonderzoek voor archeologische materialen. Dat zijn alle essentiële onderzoekslijnen voor onze controle over het erfgoed, in het veld en in de collecties.

Voor al deze beschermde terreinen moet voorts een *hands off policy* gelden. Het is materiaal voor later, veel later, óók beschermd tegen archeologische onderzoek, hoe wetenschappelijk ook. De wetenschap moet zich tevreden stellen met de kluiven die het noodonderzoek oplevert en met sites die op een of andere wijze vogelvrij zijn.

Wetenschap en (nood)opgravingen

Naast het belangrijke traject, gericht op een duurzaam behoud van een breed spectrum aan archeologische waarden is er ook nog het korte-baanwerk van het omgaan met de bedreigingen van alle dag. Gelukkig werken drie ministeries (VROM, OC&W, V&W) nu samen in de planningsprocedures en worden de archeologische belangen daarbij vroegtijdig meegewogen. Hierdoor zal meer dan vroeger kunnen worden behouden, maar toch zullen noodopgravingen onvermijdelijk blijven. Een spoorlijn door de Betuwe, een snelweg door midden-Limburg kruisen *sowieso* belangrijke archeologische sites. De ambitieuze plannen op het gebied van de ruimtelijke ordening en infrastructuur laten zien dat dit voorlopig nog niet is afgelopen. Voor dit noodonderzoek is in ons druk bezette land alle hens aan dek nodig: alle beschikbare capaciteit en *know how* moeten worden gemobiliseerd voor een maximaal intellectueel rendement. Traditioneel participeerden de universitaire instituten hierin. Zij namen delen voor hun rekening die binnen de eigen onderzoekprogramma's pasten. Een enkel instituut, het Groningse, ging zelfs zover dat het de algehele verantwoordelijkheid voor het opgravingswerk in een grote regio als instituutsverantwoordelijkheid op zich nam. Een groot deel van het werk werd echter door de ROB zelf uitgevoerd. Daarmee was de ROB een gelijkwaardige partner in de archeologische wetenschappelijke gemeenschap. Deze werkverhoudingen en werkverdeling roepen in vele buitenlandse afgunst op. Het wordt gezien als een succesformule. Met alle heroriëntaties en reorganisaties die wij nu doormaken en voor de boeg hebben, mag dit principe niet verloren gaan.

Bij het noodonderzoek moeten de universitaire instituten deze traditionele taak blijven vervullen. Ten eerste omdat vrij onderzoek op onbedreigde terreinen ethisch niet meer te verdedigen is. Ten tweede omdat zij over onvoldoende eigen fondsen beschikken voor een zelfstandige financiering. Ten derde omdat de inbedding in instituutprogramma's een maximaal rendement garandeert en *last but not least* omdat studenten in dergelijk onderzoek optimaal worden voorbereid op hun toekomstige beroepspraktijk. Hoe beter ingebed in probleem-gestuurde onderzoeksprogramma's, hoe minder routinematig een onderzoek wordt uitgevoerd, hoe interessanter de resultaten. Een groot deel van het onderzoek zal door de diensten, of onder auspiciën daarvan blijven worden verricht. De werksituatie met een ROB nieuwe stijl, verarmde universiteiten en instituten, hogere on-

derzoekseisen en dito kosten, plus grote derde-geldstroommiddelen, vragen om herbezinning. Wie gaat wat doen? Hoe regel je 'een nieuw archeologisch bestel'? Het is een *idée fixe* dat dit vanuit één punt, centraal te regelen zou zijn: dit 'bestel' bestaat immers uit een hele reeks in principe (maar ook in de praktijk) onafhankelijke instituten, met uiteenlopende doelstellingen. Hoe passen die in één bestel: de ROB, de gemeentelijke en - straks ook - provinciale diensten, de musea, de depots en *last but not least* die lastige tempels van de wetenschap, de universiteiten? Moet iedereen zich met alles bemoeien, elkaar voor de voeten lopen? Nee, we moeten toe naar een goede, collegiale taakverdeling en afstemming van taken, zoals het landelijke en gemeentelijke monumentenbeleid, de verdeling van het uit te voeren noodonderzoek, de ontwikkeling van specialistische expertise. Liever niet in onderlinge competitie en zeker niet in een competentiestrijd. Elkaar ook niet vanuit machtsposities inhoudelijk en financieel proberen te ringeloren, zoals dat nu in het Betuwe-project dreigt te gebeuren.

Wat we ons deze jaren meer dan ooit wel bewust worden is de prijs van de archeologie. Goed opgraven, inclusief geautoriseerde materiaal- en monsteranalyse en inclusief rapportage is duur, veel duurder dan we dachten, omdat we ons blind staarden op de prijs van het veldwerk en omdat de integrale kosten nooit zichtbaar werden gemaakt. Via een de basisfinanciering van de instituten en diensten financierde vooral de Rijksoverheid het leeuwendeel van van de kosten, maar die financiering was voor analyse en rapportage toch vaak nog onvoldoende. Teveel materiaal kwam niet verder dan het archief. Gelukkig vindt er nu een inhaalslag op dit front plaats. Wat we nu inzien is, dat het archeologisch onderzoek te duur is voor verspilling van middelen. We moeten toe naar strategische samenwerkingsverbanden, pragmatische oplossingen, waarbij kwaliteit het sleutelwoord moet zijn: zowel voor het lange-termijnbeheer als voor het korte-baanwerk van de noodopgravingen. Tegenwoordig sluit je voor zoiets met elkaar convenanten, waarin wederzijds rechten en plichten worden vastgelegd.

Het is voor de kwaliteit van de Nederlandse archeologie, zowel voor het erfgoedbeheer als voor de wetenschap, essentieel dat de universiteiten deze kansen krijgen. Tegelijkertijd is het van belang dat de afdeling onderzoek van de ROB niet wordt vastgepind op het 'toepassingsgerichte onderzoek' ten behoeve van behoud en beheer, maar ook als gelijkwaardige partner in dit op kennisverwerving gerichte veld participeert. Het is op die basis dat de ROB met een aantal gekwalificeerde medewerkers deelneemt in de onderzoeksschool AR-CHON. Archeologische monumentenzorg en de universitaire archeologie hebben enerzijds een aantal duidelijk gescheiden doelstellingen en taken, maar ook een nogal breed gebied van gemeenschappelijk belang. Beide zijn met elkaar verbonden door de ethische kwestie van de verantwoordelijkheid voor het archeologisch erfgoed en de kennis over het verleden die daarin ligt besloten. Dat is het terrein waar, tenminste in de archeologie, wetenschap en cultuurbeheer samengaan en de geesten niet gescheiden mogen zijn.

L.P. Louwe Kooijmans

Functie hunebedden ontsluiterd dankzij aardewerk

Na een jarenlange studie van enkele honderd duizenden kleine aardewerkscherven is de archeologe Anna Brindley (Groninger Instituut voor Archeologie) er in geslaagd de functie en het gebruik van hunebedden te achterhalen. Uit haar onderzoek blijkt, dat niet iedereen in een hunebed begraven werd. Het graf werd slechts één keer per tien of vijftien jaar gebruikt of misschien één keer per generatie. Ook zijn de hunebedden gedurende de 500 jaar van hun functioneren niet altijd op dezelfde wijze benut.

Het aardewerk, dat in de hunebedden werd aangetroffen, laat zien dat in de vroegste periode offers werden gebracht, vermoedelijk van voedsel. Honderd jaar later veranderden deze offers in gemeenschappelijke maaltijden. Er werd dan zowel geofferd als gegeten en gedronken. Het gestoofde voedsel werd opgediend in gemeenschappelijke potten. Daaruit werd het overgeschept in handzame drinkbekers en schalen. Uit deze periode wordt een grote hoeveelheid aardewerk in de hunebedden aangetroffen. Het is bovendien van zeer verschillende kwaliteit en uitvoering. Kennelijk nam iedereen zijn eigen tafelgerei mee. In een volgende fase werd vooral het drinken tijdens de feesten belangrijk. Wat er nog gegeten werd, nuttigde men direct uit de gemeenschappelijke pot. Het werd niet meer uitgeserveerd en het bestond uit gedroogd, geroosterd of gebakken voedsel. Ook de drank werd kant en klaar genuttigd uit drinkbekers en niet eerst aangelengd in grotere vaten. In het laatste stadium van de cultuur, die de hunebedden gebruikte, stierven de feesten uit en werd er opnieuw in de graven geofferd.

Met deze studie heeft Anna Brindley een aantal oude ideeën over hunebedden en hun cultuur, de zogenaamde Trechterbekercultuur (3400-2900 v. Chr.), achterhaald. Uit haar onderzoek blijkt, dat de hunebedden niet gebruikt werden als gemeenschappelijke begraafplaatsen voor de gehele bevolking. Alleen speciale individuen kregen er een laatste rustplaats. Aan zo'n begrafenisplechtigheid nam wel de hele bevolking deel. Het daarbij gebruikte aardewerk is van zeer wisselende kwaliteit. Het zijn geen speciaal vervaardigde potten en schalen. Hetzelfde gebruiksaardewerk vindt men in nederzettingen.

Inlichtingen: Groninger Instituut voor de Archeologie van de Rijksuniversiteit Groningen, tel. 050 - 3636723.

KNOB

Bureau:

Mevr. drs. M.E. de Haas
Mevr. T. Peters-Gest
Mariaplaats 51
3511 LM Utrecht
tel. 030-2321756
fax 030-2312951

Dagelijks Bestuur:

G. Heuff, voorzitter
Prof. dr. G.J. Borger, vice-voorzitter
Drs. C.W.M. Hendriks
Ir. W.B.J. Polman, secretaris
E.G.M. van Zijl RA, penningmeester

In memoriam

mr P.J. Van der Mark overleden

Op 13 juni van het vorige jaar organiseerde de KNOB een excursie naar een studiedag over het kasteel De Haar te Haarzuilens. Hij ontbrak niet, de 83 jarige oud-secretaris van de Bond mr Pieter Johan (Hans) van der Mark, wat langzamer en moeizamer lopend dan wij van hem gewend waren, maar wel, zoals altijd, belangstellend en meelevend met wat om hem heen gebeurde. Het zou zijn laatste van de vele KNOB-activiteiten zijn, die door hem werd meegemaakt, door hem, die zovele van de activiteiten zelf organiseerde, toen hij het haast niet weg te denken "gezicht" van de KNOB was als secretaris van de Bond van 1954 tot 1980. Zijn 84e verjaardag vierde hij op 16 november nog opgewekt te midden van zijn familie, maar op 29 november 1996 kwam het plotselinge einde aan zijn leven.

Aan welke eigenschappen denken wij, nu wij hem moeten herdenken? Zijn oudste zoon verwoordde het treffend tijdens de begrafenis: een man, die hechtte aan tradities, zelfs nieuwe, die meer hield van hoe het was dan van hoe het zou worden, die liever zag dat het vertrouwde, het in de historie wortelende bleef dan dat er zgn. vooruitgang werd gemaakt. Een "ouderwetse" man in de naar mijn oordeel goede zin van het woord: op de fiets, voorkomend, attent en vol belangstelling, maar ook zich een leven lang inzetten voor hetgeen voor hem van waarde was, en waarvan hij vond dat het moest blijven, ik denk eenvoudigweg, omdat hij geen waardering kon opbrengen voor hetgeen er voor in de plaats kwam. "Oud" sprak hem meer aan dan "nieuw" en ik vermoed, dat het begrip "vernieuwend" niet tot zijn vocabulaire behoorde. Kortom, een man die ergens voor stond en daarvan de consequenties ten volle aanvaardde.

Dat zich inzetten voor hetgeen voor hem waardevol was, cultuur en natuur en dan zo mogelijk in hun samenhang, betekende ook, dat hij een taaie en vasthoudende tegenstander kon zijn. Tot het laatste steunde hij in woord en daad acties van de Stichting Menno van Coehoorn tegen het teloor gaan van vestingwerken en fortificaties. Van der Mark stond vanaf het moment, dat hij bij de Rijksdienst voor de Monumentenzorg in dienst trad - dat was in 1948 - pal voor

het behoud van het culturele erfgoed en hij deed dat weloverwogen en uit volle overtuiging. Ogenschijnlijk leek hij een wat trage werker, die het zich niet al te moeilijk maakte, maar hij verrichtte zijn werkzaamheden voor zowel de RDMZ als voor hem dierbare organisaties als de KNOB en Menno van Coehoorn met grote zorgvuldigheid en nauwgezetheid. Zijn zoon memoreerde het: gedurende talloze avonden klonk door huize Van der Mark het hameren op zijn schrijfmachine; de zoveel stillere PC drong niet tot zijn wereld door.

Van der Mark behandelde vele jaren lang bij de RDMZ molenkwesties en dat deed hij niet alleen van achter zijn bureau of wellicht liever zijn schrijftafel. Niet alleen de molens, maar ook de met hen verbonden molenaars waren hem uit eigen waarneming bekend en hij was in hun wereld dan ook een vertrouwde figuur.

De KNOB diende hij, zoals al aangegeven, van 1954 tot 1980 als secretaris en mede dankzij zijn inzet en de door hem geformuleerde brieven en adressen oefende de Bond een wezenlijke invloed uit op de totstandkoming van de Monumentenwet in 1961. Talloze excursies werden door hem nauwgezet voorbereid en begeleid. Toen hij 25 jaar secretaris van de Bond was, in 1979, werd hem de gouden eremedaille van verdienste toegekend. Na zijn aftreden als secretaris van de Bond viel hem in 1981 het ridderkruis van de Orde van Oranje-Nassau ten deel. De Bond eerde hem vervolgens nogmaals door hem in 1986 te benoemen tot erelid. En de Stichting Menno van Coehoorn bleef daarbij niet achter: toen hij in 1991 veertig jaar bestuurslid van de stichting was, waarvan een groot aantal jaren als adjunct-secretaris en nadien als adviseur, belast met de herziening van de statuten, werd hij ook van deze organisatie tot erelid benoemd, nadat hem overigens al eerder de gouden mortier was toegekend.

Van der Mark was op deze onderscheidingen terecht trots. Zij hebben hem ongetwijfeld het gevoel gegeven, dat al zijn werk niet voor niets werd gedaan en dat hij aldus zijn bijdrage leverde aan de instandhouding van het culturele erfgoed. Met warmte, respect en dankbaarheid herdenken wij de bescheiden, maar taai volhoudende monumentenzorger, die Van der Mark was, en die slechts door één belang werd gedreven, namelijk het belang van het erfgoed. Het is niet te hopen dat zulke monumentenzorgers als mr P.J. van der Mark tot een uitstervend ras behoren, want zonder mensen zoals hij zou het er maar somber uitzien voor de toekomst van onze monumenten van geschiedenis en kunst en voor de toekomst van ons verleden.

G.W. van Herwaarden

Notulen van de ledenvergadering op vrijdag 22 november 1996 in het kasteel Daelenbroeck te Herkenbosch

De presentielijst is door 19 personen getekend.

1. Opening

De voorzitter G.Heuff heet alle aanwezigen van harte welkom en deelt mede dat er één bericht van verhindering is binnengekomen van de heer ing. J.W.C. Besemer.

2. Notulen ledenvergadering 20 april 1996

De notulen worden ongewijzigd goedgekeurd.

3. Programma 1996/1997

- 13 december: Studiedag in Hilversum
 25 januari 1997: Jaardag in Utrecht georganiseerd door prof. dr.K.A. Ottenheim met als thema de 18de eeuw.
 26 april: Excursie naar Schiedam en ledenvergadering

4. Bulletin

No 4 heeft vertraging opgelopen doordat de drukproeven bij de penningmeester bezorgd waren i.p.v. bij de eindredacteur. Binnenkort zal no 5 verschijnen. De bedoeling is dat no 6 ook nog dit jaar bij iedereen in de bus ligt.

5. Wat verder ter tafel komt

Niets

6. Rondvraag en sluiting

De heer drs A.V.M. Hubrecht spreekt zijn waardering uit voor de activiteiten van het bestuur. De heer ir Alb.J.A.M. Corten vraagt aandacht voor de moeilijke positie van een (kasteel)eigenaar en vraagt of de Bond een standpunt kan innemen in deze zaal. De vice-voorzitter prof.dr G.J. Borger stelt voor namens de ledenvergadering naar buiten te brengen hoe slecht vele instanties op elkaar ingesteld zijn, waarvan een eigenaar weer de dupe is. De vergadering gaat accoord met dit voorstel. Hierna sluit de voorzitter deze korte vergadering.



Binnenplaats van Kasteel Daelenbroeck te Herkenbosch, foto L.M. Tangel RDMZ 1977.

Verslag van de studiedag in kasteel Daelenbroeck te Herkenbosch.

Na de opening en een woord van welkom door de voorzitter gaf ir Alb.J.A.M. Corten op kundige wijze een korte schets van de geschiedenis van het kasteel Daelenbroeck. Het gebied van de latere heerlijkheid Daelenbroeck kwam in het begin van de 14de eeuw in het bezit van Godfried II van Heinsberg. Deze Godfried begon de bouw van het kasteel Daelenbroeck. Samen met de aangrenzende heerlijkheid Wassenberg was het gebied een leen van de graven,

later hertogen van Gelre. Het kerngebied van Gelre verschoof later naar het Noorden. Roermond e.o., waaronder de heerlijkheid Daelenbroeck, bleven als het zogeheten Overkwartier deel uitmaken van Gelre. De bouw van het kasteel Daelenbroeck moet gezien worden als een poging om een machtspositie te verwerven aan de Maas teneinde de handel en scheepvaart op deze toen belangrijke verkeersweg te kunnen controleren. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er in Herkenbosch een buitengewoon grote burcht gebouwd werd, groter dan het Muiderslot. Ondanks dit machtsvertoon is het de heren van Heinsberg niet gelukt om de sprong naar de Maas te maken. Na verloop van tijd is het kasteel dan ook door de familie Heinsberg afgestoten. Tijdens zijn betoog wees de spreker op enkele onopgeloste problemen rond de geschiedenis en de leenroerigheid van het kasteel.

Vervolgens zette ir T.C. Bauer (TU Delft) uiteen wat de aanleiding is geweest tot de opgravingen die in de jaren 1993 en 1994 op het kasteelterrein zijn uitgevoerd en wat de voornaamste resultaten daarvan zijn. Omvangrijke partijen muurwerk waren bij vorige verkenningen van het terrein niet opgemerkt omdat deze geheel overgroeid waren met oude bomen. Tijdens de opgravingscampagne werden deze bomen verwijderd, evenals de tuin die in de 19de eeuw door een vorige eigenaar op het terrein van het voormalige kasteel was aangelegd. De bouwkundige resten wezen uit dat de bouwheer oorspronkelijk van plan moet zijn geweest om een nog groter kasteel te bouwen, maar dat men waarschijnlijk al tijdens de bouw besloten heeft het ontwerp te verkleinen. De fundamenten van de twee hoektorens die te zien zijn op de bekende tekening van Jan de Beijer uit 1744, werden bij de opgraving blootgelegd. Tevens werd vastgesteld dat er eertijds nog een derde toren aanwezig moet zijn geweest, en wel een diagonaal naar buiten geplaatste hoektoren bij de gracht die de voorburch van de hoofdburcht scheidde. Ook de verbinding tussen de voorburch en hoofdburcht bleek minder centraal te liggen dan op grond van de beschikbare tekeningen en plattegronden verondersteld mocht worden.

Als derde spreker lichtte drs J.M.E.V. Dolmans van de Stichting Restauratie Kasteelburcht Daelenbroeck toe waarom men indertijd had besloten tot het opstellen van de nieuwbouwplannen voor het kasteelterrein. Door toevallige omstandigheden diende zich in 1993 de mogelijkheid aan om de bouwkundige resten van de kasteelruïne te laten onderzoeken door een aantal studenten van de TU Delft. Om dit onderzoek te kunnen uitvoeren moesten zowel de fraaie tuin, die door een vorige eigenaar was aangelegd, als een aantal bomen worden verwijderd. Daardoor kreeg men niet alleen een beter zicht op de omvang van het kasteelterrein, maar ook kwamen toen fraaie middeleeuwse kelders aan het licht. Het was de spreker duidelijk dat die kelderruimten geheel zouden vervallen als er geen maatregelen werden genomen om deze bouwkundige resten te conserveren. Met nauwelijks verholten spot gaf hij vervolgens een overzicht van de veelheid aan deskundigen, instellingen, bestuurlijke organen en belangengroeperingen die hij had geraadpleegd, omdat zij zich bevoegd achtten om over een dergelijk object een mening te hebben en te uiten. Ongelukkigerwijs bleek iedere deskundige en organisatie echter weer iets anders te zeggen. Als particuliere eigenaar komt men daarmee niet veel verder. Spreker meende op grond van die gesprekken dat het officiële monumentenbeleid van rijk en provincie met betrekking tot ruïnes niet verder reikte dan de stelling dat een ruïne was

bedoeld om te vervallen en dat er om die reden geen maatregelen ter conservering genomen hoefden te worden. Die opstelling had hem teleurgesteld, maar vervolgens was hij zich gaan afvragen of er geen andere mogelijkheden waren om dit aspect van het cultureel erfgoed te behouden. Conservering en behoud kosten echter geld. En wie zal dat betalen? Die vraag was voor hem aanleiding om na te gaan denken over de mogelijkheid om aan deze bouwkundige resten een nieuwe functie te geven. Maar dat moest dan wel een functie zijn die in economisch opzicht zo krachtig was dat de kosten van conservering en behoud van de ruïne daaruit betaald konden worden. Zo kwam het idee tot stand om op de fundamenteën van het oude kasteel een nieuw gebouw op te trekken. Daardoor zou enerzijds de grootsheid van het middeleeuwse kasteel Daelenbroeck weer in de herinnering worden opgeroepen. Door dat nieuwe gebouw te gaan gebruiken als hotel, appartementengebouw of partycentrum zou het kasteelterrein anderzijds een nieuwe functie krijgen met voldoende economische draagkracht. Dit idee is naderhand uitgewerkt door één van de studenten van de TU Delft in een afstudeeropdracht die later op de dag nog zou worden toegelicht.

Na de middagpauze ging ir J. Kamphuis (Bureau voor Bouwhistorie, Delft) in zijn inleiding in op de problematiek rond het restaureren van kasteelruïnes. Puttend uit een rijke ervaring toonde hij de vergadering een groot aantal dia's met voorbeelden van meer of minder geslaagde restauraties van kasteelruïnes in binnen- en buitenland. Op overtuigende wijze liet hij zien dat er op dit terrein veel mogelijk is, maar dat veel afhangt van de creativiteit van het ontwerp en het respect dat men bij de uitwerking toont voor het oude bouw materiaal.

Als laatste van de sprekers lichtte ir M.E. Enderman zijn afstudeerproject toe. Op heldere wijze zette hij uiteen welke motieven hem tot dit ontwerp hebben gebracht. Niet alleen de bouwkundige restanten en de daarin opgesloten informatie over de maatvoering, de detaillering en het gebruikte materiaal hebben daarin een rol gespeeld. Daarnaast heeft hij gelet op het bouwvolume van het oorspronkelijke kasteel en op een evenwichtige overgang naar de vrij lage bebouwing op de voorburch. Daarna gaf hij aan hoe naderhand allerlei praktische eisen hem er toe hebben genoodzaakt om zijn oorspronkelijke ontwerp op onderdelen bij te stellen.

Deze voordrachten gaven aanleiding tot een boeiende discussie onder de aanwezigen. Niet iedereen was even gecharmeerd van de vormgeving die voor deze nieuwbouw gekozen was. Was het wel wenselijk om zo'n historiserend ontwerp te maken? Vervolgens werd, naar aanleiding van de situatie in Herkenbosch, een voorstel gedaan om te komen tot een meer algemeen toetsingskader voor het beoordelen van bouwplannen op historisch waardevolle locaties. Als eerste zou men moeten onderzoeken wat de wetenschappelijke betekenis is van de nog aanwezige bouwkundige resten en de daaromheen aanwezige grondsporen. Als die betekenis groot is, dan moet de ruïne onder de werking van de Monumentenwet worden gebracht. Het devies moet dan zijn: handen af, de voorgenomen bouwplannen kunnen niet doorgaan. Tegelijkertijd zal de overheid (rijk, provincie, gemeente) dan echter de middelen beschikbaar moeten stellen om zo'n object, dat kennelijke op goede gronden is aangemerkt als een waardevol onderdeel van het cultureel erfgoed, duurzaam in goede staat te houden en het zo voor komende generaties bezoekers te behouden.

Opgemerkt werd dat in de toelichting op de plannen voor revitalisering van het kasteelcomplex weinig aandacht is geschonken aan de wetenschappelijke betekenis van de bouwkundige resten op het kasteelterrein. In dat opzicht moet de motivering van de bouwplannen worden aangescherpt. In de voordrachten is alleen gesproken over de opmerkelijke kwaliteit van de omvangrijke middeleeuwse kelder-ruimten. Ligt daarin inderdaad de wetenschappelijke betekenis van dit complex? Als dat zo is, dan moet daar meer de nadruk op worden gelegd.

Uit het feit dat de overheden niet bereid zijn om de nodige gelden beschikbaar te stellen voor een duurzame veiligstelling van deze kasteelruïne, moet worden opgemaakt dat het hier niet gaat om een cultuurhistorisch object van de eerste orde, de Monumentenwet waardig. Als dat inderdaad het geval is, dan moet de vraag worden gesteld wat de cultuurhistorische betekenis is van het kasteelterrein. Welke verhalen omtrent de bewoningsgeschiedenis van dit gebied zijn er verbonden aan dit voormalige kasteel en hoe kan men die oude verhalen weer zichtbaar maken in de herbouw van het kasteel en de revitalisering van het terrein. Ook op deze punten bieden de gepresenteerde verhalen te weinig houvast. Een nadere precisering en toespitsing van de motivering zijn in dat opzicht dan ook op hun plaats.

Met betrekking tot de nieuwbouwplannen moet als eerste worden opgemerkt dat er over het materiaalgebruik, de maatvoering en de detaillering van het voormalige kasteel nauwelijks iets bekend is. De prent van De Beijer kan worden aangemerkt als interessant en informatief, maar is overigens ontoereikend om te dienen als basis voor een reconstructie. De gegevens die bij de opgravingen zijn aangetroffen, bieden in dat opzicht weliswaar meer houvast, maar zijn ook ontoereikend voor een reconstructie. De voorgenomen reconstructie van het kasteel is dus in geen enkel opzicht middeleeuws; het is niet meer en niet minder dan een bouwkundige concretisering van de voorstelling die een architect aan het einde van de 20e eeuw heeft over een 14de-eeuws kasteel van grote allure. Het is daarom van belang om in de nieuwbouwplannen op duidelijk zichtbare wijze onderscheid te maken tussen de oude bouwsubstantie die nog op de middeleeuwse situatie teruggaat en de reconstructie die tot de 20e eeuw behoort. Verder moet de architect zich bij de uitwerking van zijn plannen afvragen wat de toekomstige nieuwbouw zal doen met de oude bouwresten. Er zal sprake moeten zijn van een volledig respect voor en een zorgvuldige conservering van de oude bouwresten. In de toelichting op het ontwerp zal dan ook moeten worden uitgelegd welke maatregelen er genomen zijn om te voorkomen dat de nieuwbouw schade toebrengt aan de nog aanwezige bouwsubstantie of aan de cultuurhistorische informatie die in de bouwresten of in de ondergrond verborgen zitten. Verder moet in de toelichting op het ontwerp worden aangegeven welk verhaal de bouwkundige overblijfselen in de toekomst nog kunnen vertellen over de bewoningsgeschiedenis van de streek en de plaats als zij eenmaal zijn opgenomen in het nieuwe gebouw.

In aansluiting op dit voorstel voor een algemeen toetsingskader lichtte de heer Dolmans zijn plannen voor de bebouwing van het kasteelterrein nogmaals toe. Hij benadrukte daarbij dat het hem niet ging om het realiseren van een kolossale nieuwbouw voor feesten en partijen. Voor hem stond voorop een afdoende en duurzame conservering van de oude bouwsubstantie. Het liefst zou hij daarom de

nieuwbouw zo klein mogelijk houden. Maar zonder een solide economisch draagvlak kon hij als particuliere ondernemer een duurzame conservering niet garanderen. Daarom was uiteindelijk gekozen voor een omvangrijker nieuwbouwplan, waarin echter volledig rekening werd gehouden met het materiaalgebruik en de maatvoering van de oude bouwresten op de voorburcht en op het terrein van de kasteelruïne.

Prof.dr J.G.N. Renaud voegde aan het bovenstaande toe dat de wetenschappelijke betekenis van de kasteelruïne niet gelegen is in de thans nog aanwezige keldergewelven. Die zijn niet wezenlijk anders of waardevoller dan wat men elders in soortgelijke kastelen en ruïnes aantreft. Van veel meer betekenis is de diagonaal naar buiten geplaatste hoektoren bij de gracht die de voorburcht van de hoofdburcht scheidt. Dit nieuwe element in de vestingbouw is een innovatie die door de bouwmeesters van de bisschop van Keulen is geïntroduceerd en die we in Nederland verder nauwelijks aantreffen. De kastelen van Ravestein en IJsselstein behoren tot de weinige uitzonderingen in Nederland waar dergelijke torens eertijds zijn gebouwd. In het ontwerp voor de nieuwbouw zal dus bijzondere aandacht aan die hoektoren geschonken moeten worden.

Na nog enkele andere sprekers over dit onderwerp het woord te hebben gegeven, besloot de voorzitter deze boeiende en geanimeerde discussie. Vervolgens werd er door de voorzitter op gewezen dat er tijdens de ledenvergadering, die aan het einde van de middagpauze gehouden was, door verschillende leden van de KNOB, kritische vragen zijn gesteld over de curieuze ervaringen van de heer Dolmans bij zijn pogingen om van de verschillende overheden en organisaties in bestuurlijk en financieel opzicht steun te krijgen voor zijn bouwplannen. De voorzitter deelde naar aanleiding daarvan mee dat het bestuur zal nagaan hoe deze problematiek van de vele loketten en de elkaar tegensprekende deskundigen het beste onder de aandacht van de betrokken organisaties en instanties kan worden gebracht. Daarna begaf het gezelschap zich onder deskundige leiding naar het kasteelterrein om in het late zonlicht van deze geslaagde dag de bouwkundige resten van het voormalige kasteel Daalenbroeck in ogenschouw te nemen.

G.J. Borger

Verslag van de studiedag in Hilversum op 13 december 1996

De studiedag stond in het teken van het omgaan met historische structuren bij de ontwikkeling van stedenbouwkundige plannen in verleden en heden. Hilversum is uit een oogpunt van monumentenzorg een voorbeeld van een neutraal dorp dat uitgroeide tot een stad. Het stadscentrum wordt niet in hoge mate bepaald door historische gebouwen en structuren, hoewel die er wel, zij het min of meer verborgen, aanwezig zijn.

De inleidingen werden gehouden in de raadzaal in het monumentale raadhuis van Dudok, dat daartoe door het gemeentebestuur ter beschikking was gesteld. Na het welkomstwoord en de opening door de voorzitter kreeg mevrouw Annet Koenders, kunsthistoricus bij de gemeente, het woord.

Inleiding van mevr. Annet Koenders

Mevr. Koenders beschreef in haar inleiding de historische ontwikkeling van het dorp Hilversum vanaf de 9de eeuw tot de jaren '60 van de 20ste eeuw. De agrarische nederzetting ontwikkelde zich tussen engen (gemeenschappelijk bouwland) en de meenten (gemeenschappelijke weidegronden). Het Gooi bestond verder in die periode voornamelijk uit heidevelden. Kenmerkend voor de stedenbouwkundige structuur waren de brinken, "zachte ruimten" bij de splitsing van wegen, waaromheen de boerenhuizen willekeurig gegroepeerd zijn. Aanvankelijk waren de brinken onverhard, begroeid met bomen, die in sommige gevallen door de kerk waren geplant en onderhouden. Veel van die oude brinken zijn nu nog in de plattegrond herkenbaar, al is de bebouwing in het centrum aanzienlijk verdicht en aaneengesloten. De Kerkbrink waaraan het Rechthuis en de kerk zijn gelegen is waarschijnlijk de kern, waaromheen het dorp is ontstaan. De oude dorpsstructuur is thans op vele plaatsen doorbroken. Er zijn nog restanten van boerenwoningen, recent is er één aan de Langestraat gerestaureerd. In de periode 1650-1750 is er vooral sprake van textielnijverheid aan huis. Vanaf 1750 leidt dat geleidelijk tot een ander stedenbouwkundig beeld doordat er huizen tussen de bestaande bebouwing worden gebouwd ten behoeve van de wevers. Het dorpsbeeld wordt "rommeliger". In 1766 vond er een grote dorpsbrand plaats, hetgeen leidde tot een verbod van de toepassing van rieten daken. In de 19de eeuw werden fabriekjes gesticht door de aankoop en samenvoeging van meerdere panden. De eigenaren, fabriekers genaamd, lieten bij die fabrieken voor zichzelf een fraaie directeurswoning bouwen. Sommige daarvan zijn nog in wezen. In 1874 werd de Oosterspoorlijn aangelegd, die enorme veranderingen met zich meebracht. Er kwamen zich in groten getale forensen vestigen, mensen, die hun werk in Amsterdam hadden, maar in Hilversum gingen wonen wegens het aangename woonklimaat temidden van de natuur. De economische groei, die daarmee gepaard ging, had aanvankelijk een verdere verdichting van de bebouwing in de bestaande kern tot gevolg, maar leidde later tot uitbreidingen met complexen van arbeiderswoningen aan de randen van het dorp. Deze uitbreidingen waren aanvankelijk van een uniforme architectuur, maar zijn thans door latere individuele ingrepen zeer divers geworden. In het begin van de 20ste eeuw worden monumentale woningcomplexen ontwikkeld door en onder invloed van Dudok.

Inleiding van de heer Fons Genisse

De heer Fons Genisse, stedenbouwkundige bij de gemeente, belichtte de recente stedenbouwkundige ontwikkelingen vanaf de jaren '60. In 1972 is er een centrumplan gemaakt, dat voorzag in een grootscheepse herinrichting van het gebied gepaard met grootschalige sloop van de bestaande bebouwing. De historisch gegroeide oude dorpsstructuur zou hierbij grotendeels verloren gaan. De kern van het plan werd gevormd door een brede ringweg rond het centrum. Aan deze ringweg werden grootschalige functies gesitueerd, daarbinnen cityvorming met veel winkels en kantoren. Dit plan werd aanvankelijk door de raad aangenomen, maar al gauw kwamen er protesten, die uiteindelijk leidden tot vergaande politieke consequenties. Het plan verdween vervolgens in de ambtelijke la. Deze gang van zaken veroorzaakte zoveel bestuurlijke frustratie, dat er de vol-

gende 15 jaren geen enkel ruimtelijk beleid in het centrum werd ontwikkeld. Bestuurders liepen er met een wijde boog omheen. Het gevolg was een wildgroei aan functies zonder enige samenhang.

Van de geprojecteerde ringweg was alleen het oostelijk deel, bij het NS-station, gerealiseerd: het Stationsplein en de Schapenkamp. Beide uiteinden sloten aan op de fijnmazige oude structuur, met alle verkeerstechnische problemen van dien. De gemeente had voor de realisering van het centrumplan op grote schaal onroerend goed en grond gekocht. Langs het gerealiseerde deel van de rondweg verrezen grote gebouwen: het GAK, een nieuw stationsgebouw en een futuristisch vormgegeven Bankgebouw. Vooruitlopend op de verdere aanleg van de ringweg werden elders in het centrum al grote gebouwen neergezet: het overdekte winkelcentrum Hilvertshof, een parkeergarage aan het Noordse Bosje en een grote Albert Heynvestiging met appartementen aan de Langestraat. Deze gebouwen werden ontworpen puur op basis van het programma van eisen zonder ook maar enigszins rekening te houden met de bestaande stedenbouwkundige context. Omdat er ook op enorme schaal kaalslag plaatsvond ontstond een chaotische situatie, waarin noch voor bestaande, noch voor nieuwe kwaliteit ruimte was. Toch werden er enkele oude restanten bewaard en zelfs gerestaureerd, zoals de hiervoor al genoemde boerderij van Houtman aan de Langestraat en het huisje "Pas Op", dat in het kader van de creatie van een historisch buurtje werd verplaatst. Dit buurtje vormt in feite een soort reservaat, waarop de bestuurlijke verantwoordelijkheid ten aanzien van de historische herkenbaarheid van Hilversum wordt afgewenteld.

Toen het eind jaren '80 niet meer zo verder kon, werd voor het eerst weer een project opgestart, dat weer structuur in de chaos beoogde te scheppen, het project "Binnenstad Beter". Dat leidde uiteindelijk tot het Ontwikkelingsplan van 1992. Dit plan voorziet in het bebouwen van alle braakliggende terreinen, het creëren van veel voetgangsgebieden, en een herwaardering van de brinkenstructuur. Zo werden de Leeuwenstraat en de Groest, een brede allée aan de oostzijde van het centrum tussen de oude dorpskern en het station, voetgangsareaal. Er is veel discussie geweest over de nieuwe invullingen. De gemeente vindt dat zij snel moet kunnen inspelen op veranderingen, waarbij de geschiedenis geleerd kan worden. De invulling gebeurt volgens "schaalgebieden" die gezondeerd zijn op basis van dynamiek en schaal. De grootste schaal is te vinden langs de rondweg. Er zijn nog veel slechte plekken aan te pakken. Bij invulling tracht de gemeente nieuwe kwaliteit toe te voegen in de historische context, voor zover die nog aanwezig is. Een voorbeeld van zo'n aanpak is het project Hof van Holland aan de Kerkbrink en de zuidzijde van hetzelfde plein door architect Hans Ruysenaars, die na Fons Genisse het woord kreeg.

Inleiding van de heer Ruysenaars

De zuidzijde van de Kerkbrink is al 20 jaar hét gat van Hilversum. Het is een complex kruispunt van wegen van Bussum naar Loosdrecht en van Amersfoort naar Amsterdam. Ruysenaars heeft opdracht gekregen voor een vernieuwing van het complex het Hof van Holland aan de oostzijde van de Kerkbrink en voor de invulling van de zuidzijde, "het gat". Het doel van de opdracht is: geef de Kerkbrink weer terug aan de Hilversumse bevolking. Het plein

wordt verkeersvrij gemaakt door het (auto)verkeer om te leiden, o.a. langs de Oude Torenstraat. Dit betekent weliswaar de zoveelste aantasting van de historische structuur, maar wordt gezien als de minst slechte oplossing. Bij het complex Het Hof van Holland wordt een passage gemaakt als verbinding tussen de Kerkbrink en de Kerkstraat ter hoogte van het pleintje bij C&A. Bij het gevelontwerp aan de Kerkbrink wordt teruggegrepen op de oude voorgevelrooijlijnen en de serre-achtige aanbouwen, die er vanouds hebben gezeten. De gevel wordt gelaagd in de diepte, waardoor een wisselend perspectief ontstaat. Het project wordt ontwikkeld door Wilma Vastgoed. De architect heeft zelf een historische analyse van het gebied gemaakt en zijn ontwerp daarop geënt.

Bij de invulling van het gat aan de zuidzijde is een vergelijkbare ontwerpmethode toegepast. In de gevelwand langs de Kerkbrink bevonden zich twee pandjes met een 18de-eeuwse geveltop, die de eeuwen hadden doorstaan, de z.g. Spijkerpandjes, genoemd naar de smederij van die naam, die de eerste Nederlandse automobielen heeft gebouwd. Vanwege die historische waarde worden de pandjes weer terug gebouwd, opgenomen in een nieuwe setting. Onder het complex is een grote parkeergarage geprojecteerd, waarvan de uitvoering de nodige technische problemen met zich meebrengt i.v.m. de grondwaterstand. De achter het complex gelegen Zon- en Maanstraat zal gehandhaafd worden, alhoewel deze thans op één pandje na geheel is gesloopt.

Het formuleren van de randvoorwaarden heeft plaatsgevonden vanuit allerlei specialismen, waardoor de samenhang, met name de historische samenhang, ontbreekt. Ook bij dit project heeft de architect zelf de historische analyse gemaakt. Eigenlijk had deze van de kant van de overheid i.c. de gemeente geleverd moeten worden.

Discussie, afsluiting van het ochtenprogramma

Na de inleidingen vond een forumdiscussie plaats onder leiding van de vice-voorzitter G.J. Borger. Verder zaten in het forum de inleiders en de heren A. den Dikken, beleidsmedewerker monumentenzorg van de gemeente Hilversum, en de heer F. Repko van de oudheidkundige vereniging Albertus Perk. In de discussie kwam de vraag aan de orde of het teruggrijpen op de historie geen gebrek aan eigen cultuur betekent. Geconstateerd werd dat het vooral gaat om "karakter" en niet over smaak, want daarover valt niet te twisten. Men moet proberen het historische karakter te analyseren en te behouden; het geeft aantrekkingskracht voor een stad. Er is de laatste tijd, ook in Hilversum een hernieuwde waardering voor de historie. De vraag kan gesteld worden, of de nieuwe aanpak van het centrum heeft geleid tot een versterking van het publieke zelfvertrouwen.

Daarna werd in de Burgerzaal van het Raadhuis de lunch gebruikt. Na de lunch werd een korte excursie door het Raadhuis gemaakt o.l.v. de heer A. den Dikken. Hierbij werd de groep ontvangen door burgemeester mevr. Kraayeveld-Wouters. Vervolgens werd een rondwandeling door het centrum gemaakt, waarbij de behandelde projecten ter plaatse werden bekenen onder begeleiding van de inleiders. Tijdens de wandeling werd de discussie voortgezet.

De studiedag werd afgesloten in het Goois Museum in het oude raadhuis aan de Kerkbrink, waar door de gemeente een drankje werd aangeboden.

De studiedag heeft een illustratief beeld gegeven van een gemeente, die in het centrumgebied het planologische en stedenbouwkundige spoor bijster is geraakt als gevolg van het ontbreken van een visie op het behoud van de identiteit van het dorp als product van een historische ontwikkeling. Door de politieke patstelling die hieruit is voortgevloeid, is er een planologische wildgroei ontstaan in het centrum, die men nu met veel moeite tracht alsnog in goede banen te leiden. Voor de cultuurhistorische factor is dan nog maar zeer beperkte ruimte.

R. Apell

SUMMARIES

The correspondence on architecture between Rubens and Huygens (1635-'40)

K.A. Ottenheym

Constantijn Huygens, the secretary of the Prince of Orange, kept up a correspondence with P.P. Rubens in the years 1635-'40. One of their main themes was architecture, in connection with the building of Huygens's own house in The Hague in the years 1634-'37 (ill. 3-6). So far, three of Huygens's letters to Rubens are known. Rubens's replies seem to have been lost. This article focuses on Huygens's draft for a fourth letter to Rubens, dating from 1640, in which he tried to refute a number of critical remarks apparently made by Rubens in a previous letter, concerning the design of Huygens House (Appendix IV). Eventually, because of Rubens's death in 1640, this letter was never written.

It is obvious that Rubens thought Huygens House too simple, compared to the monumental architecture developed in Antwerp two decades before. He suggested instead of the simple Doric gate to the street to build a large arch with heavy key stones on top, possibly having the arch of the courtyard of his own house in Antwerp in mind (see ill. 2). Moreover, Rubens had a strong preference for a clustering of pilasters and wrings in the entablature of the facade, as he knew these, for instance, from the Antwerp Jesuit Church (see ill. 1). Instead of too much simplicity (*la troppa semplicità*) Rubens was of the opinion that such a town palace required greater dignity. According to him in the architecture of the facade this could be achieved by applying more relief and plasticity (*maggior dignità e rilievo à tutta la facciata*).

Huygens, on the contrary, emphasized that he deliberately avoided too large a gesture (*un effetto di troppo violenza*) and that to him simplicity was beautiful enough in itself, provided that here too, the rules of the art would be followed (*servitu delle regole antiche*). So far, both parties answer the familiar image which historiography has rendered of them, Rubens as the baroque, exuberant mind and Huygens as the puritan guardian of the classical heritage.

However, in this correspondence both of them also express different views, seemingly in contradiction with the positions defined above. It is Rubens who keeps harping on the need to follow the rules and proportions of Vitruvius very precisely. Remarkably enough, it is Huygens who in his counter-argument puts forward that

the rules need not be observed so precisely and that they might as well be adapted to the circumstances (*un poco ubedire l'arte al sito*), as long as this is not experienced as disturbing (*senza incomodità dell'occhio*).

Thus the theory of Vitruvius appears to have been used as the standard of architecture in Antwerp in 1640, too. In the light of the tradition of the Vitruvian study, which at that time had already been practised for one century in this city, this is not really surprising. After Coecke van Aelst, Cornelis Floris and Vredeman de Vries, to mention the major propagandists from the 16th century, this tradition of classicism continued to exist in the 17th century, too, among architects such as Cobergher and Francart and among commissioners such as Aguilon. All this provides sufficient reason to look for the common reception of the Italian Renaissance and the Vitruvian tradition in the study of 17th century-architecture in both the Netherlands, without being diverted by the striking difference in external appearance of the architecture in both provinces in that period.

Sassenheim and Arnhem: two petrol stations after a design of ir S. van Ravesteyn (1889-1983)

M.S. Verweij

Many buildings of architect Sybold van Ravesteyn (1889-1983) have been demolished by now. Most of Van Ravesteyn's buildings for the Dutch Railway were brutally depleted. In the period between 1935 and 1963 he designed twenty-five petrol stations for oil company Purfina (Fina), of which at the moment only eight have survived. In this article two petrol stations by Van Ravesteyn will be discussed: one petrol station in Sassenheim (from 1951, recently demolished) and one in Arnhem (from 1957, still existing and protected as a listed building on the municipal historic buildings register).

On national highway 44 between Amsterdam and The Hague, 1938, there was a small petrol station by Van Ravesteyn near Sassenheim. The building had a minimum of facilities for motorist and pump attendant and was situated at a slight bend in the highway. Because of the soil conditions the architect used concrete upright extensions for the foundations. The design was simple: a ground plan in the form of a stirrup, the straight side with the kiosk directed towards the road and provided with a glass facade, the semicircular rear was closed and contained a few subordinate spaces. Pump attendant and motorists were sheltered by a porch built at the front of the petrol station. Van Ravesteyn used the same design more often, e.g. in Zwammerdam (Reeuwijk) on national highway 12 and in IJsselstein, on national highway 2, but both buildings were overtaken by changing standards or requirements of use and, consequently, demolished and replaced.

The petrol station in Arnhem distinguishes itself by its remarkable appearance. It has a narrow, pointed ground plan and a pent-roof. From the lodge in the peak of the petrol station the pump attendant carried out his work. The remarkable architecture was intended to attract the motorist's attention to the petrol station, so that he would stop and fuel up or buy lubricants. It took the architect some trouble to get the striking design through the Urban Aesthetics Committee, but eventually a passionate plea won over conservatism. For several

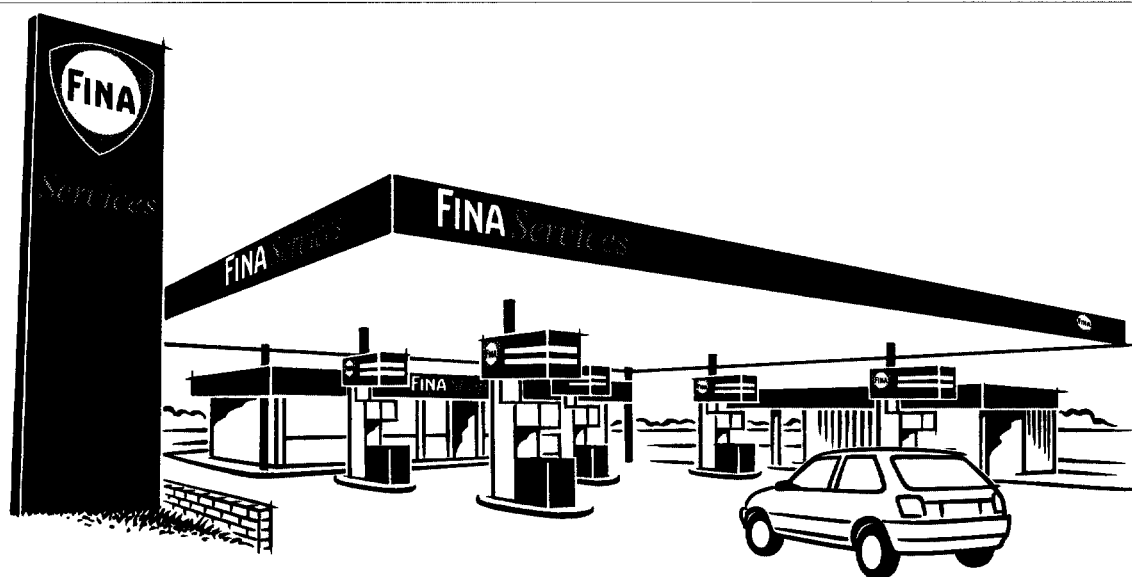
reasons the same design failed to be carried out in Leiden and in Moergestel, whereas in Ede it was executed, but has meanwhile been replaced. In Arnhem municipal conservation of monuments resulted in the preservation of the by now unique petrol station.

Petrol stations form a specific category in the history of twentieth-century architecture. The conservation department has difficulties in getting a grip on this category, also because the Monuments and Historic Buildings Act 1988 requires a building to be at least fifty years old, a period of time which hardly ever or never appears to apply to petrol stations. Changing requirements of use, stricter regulations by environmental legislation and rock-hard competition among the oil companies threaten the continued existence of this specific group of industrial buildings which rightly have a symbolic function for the twentieth century. In the light of the increasing interest in and research on the history of industrial and technical monuments, the petrol station deserves greater acknowledgement and appreciation than it received in the past. Here a decisive municipal conservation policy can play a part: a municipal listed buildings order need not be restricted to the said period of at least fifty years. Quick action is required. The twentieth century produced the petrol station but, like Saturn, seems to be consuming its offspring.

AUTEURS

Koen A. Ottenheym is hoogleraar architectuurgeschiedenis, Universiteit Utrecht. Hij verricht onderzoek naar de architectuur in de Nederlanden ten tijde van de Republiek. Eerdere studies van zijn hand verschenen over Jacob van Campen, Pieter Post en Philips Vingboons.

M.S. Verweij studeerde na vervulling van de militaire dienstplicht kunstgeschiedenis en klassieke archeologie aan de Rijksuniversiteit Leiden; hij werkt bij de Rijksdienst voor de Monumentenzorg te Zeist, sector Regioservice (regio zuid).



Tijden veranderen

Fina Nederland b.v., Nieuwe Havenstraat 2, 2272 AD Voorburg, Tel 070-3180480.

