



B  
U  
L  
L  
E  
T  
I  
N  
K  
I  
N  
O  
B

KONINKLIJKE NEDERLANDSE OUDHEIDKUNDIGE BOND

2023

Onafhankelijk peer-reviewed wetenschappelijk tijdschrift van de KNOB, mede mogelijk gemaakt door Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit Delft  
ISSN 0166-0470

**HOOFDREDACTIE**

Dr. Kees Somer (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)

**REDACTIE**

Dr. Christian Bertram (Universiteit van Amsterdam)  
Prof. dr. Merlijn Hurx (Katholieke Universiteit Leuven)

Dr. Noor Mens (Technische Universiteit Eindhoven)  
Dr. ing. Steffen Nijhuis (Technische Universiteit Delft)  
Dr. Eva Röell (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed/ Universiteit Utrecht)

Prof. dr. ir. Lara Schrijver (Universiteit Antwerpen)

Dr. Kim Zweerink (MOOI Noord-Holland)

Drs. Els Brinkman (eindredacteur)

Robyn de Jong-Dalziel (vertaler)

**KOPIJ VOOR HET BULLETIN KNOB**

Voor richtlijnen zie [www.knob.nl/bulletin](http://www.knob.nl/bulletin)  
Voorstellen voor kopij graag aanleveren bij:  
Bulletin KNOB  
[info@knob.nl](mailto:info@knob.nl)

**ABONNEMENTEN EN LIDMAATSCHAP KNOB**

Abonnementen en lidmaatschap KNOB particulier:  
€ 75,00; t/m 28 jaar: € 32,50; instellingen en organisaties: € 175,00. Het lidmaatschap wordt aangegaan voor de duur van een kalenderjaar en wordt stilzwijgend verlengd. Lidmaatschap voor het leven is ook mogelijk.

**BUREAU KNOB**

Drs. Judith Fraune

Postbus 5043, 2600 GA Delft, T 015 278 15 35  
[info@knob.nl](mailto:info@knob.nl), [www.knob.nl](http://www.knob.nl)

**BESTUUR KNOB**

Drs. Korrie Louwes (voorzitter), em. prof. dr. Bernard Colenbrander (lid), dr. ir. Frank van der Hoeven (penningmeester), drs. Patrick van der Klooster (vice-voorzitter), Agnes Kooijman MA (studentlid), Mauro Smit MA (secretaris), Maaïke Waaldijk MA (studentlid)

**VORMGEVING** Suzan Beijer, Amersfoort

**DRUK** Wilco, Amersfoort

**INHOUD**

**ARTIKELEN**

- 1 GABRI VAN TUSSEN BROEK  
De eeuw van de grote reparaties. Funderingsherstel en andere constructieve ingrepen in Amsterdam in de vroegmoderne tijd
- 20 RIXT HOEKSTRA  
Brown over Rietveld. Het begin van de moderne architectuurgeschiedenis aan het Kunsthistorisch Instituut in Utrecht
- 33 THOMAS VANHAUTE  
Tanken in de stad. De typologische ontwikkeling van service- en benzinestations in Antwerpen, 1945-1975

**BOEKBESPREKINGEN**

- 50 Basile Baudez, *Inessential Colors. Architecture on Paper in Early Modern Europe* (bespreking Pieter Vlaardingerbroek)
- 52 Leon Battista Alberti, *Over de bouwkunst* (bespreking Nele De Raedt)
- 54 Bé Lamberts, *Art Nouveau in Nederland. Architectuur rond 1900* (bespreking Vladimir Stissi)

**Afbeeldingen omslag**

Voorzijde: Charles Hoing, ontwerpschets voor een Esso-servicestation in Berchem, Antwerpen, 1948 (Stadsarchief Antwerpen)

Achterzijde: Willem van Diede, ontwerp in doorsnede van de versterking van de toren van de Oude Kerk in Amsterdam, 1735 (Stadsarchief Amsterdam)

© 2023 Bulletin KNOB & auteurs. Niets uit deze uitgave mag worden veeleenvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.



Dit nummer is mede gefinancierd door het dr. Hendrik Mullerfonds.





# DE EEUW VAN DE GROTE REPARATIES

## FUNDERINGSHERSTEL EN ANDERE CONSTRUCTIEVE INGREPEN IN AMSTERDAM IN DE VROEGMODERNE TIJD

GABRI VAN TUSENBROEK

▲ 1. H.P. Schouten, herstel van de kademuur ter hoogte van Oudezijds Achterburgwal 183-191, detail van een aquarel uit 1796 (Stadsarchief Amsterdam)

Het zal de gemiddelde opdrachtgever doorgaans onverschillig laten *hoe* een gebouw tot stand komt, zolang het maar stevig en solide is, er geen scheuren, lekkages of andere ongemakken ontstaan en het niet te veel geld kost. Toch is met de oplevering van een gebouw het verhaal niet af. Uit de Nederlanden en daarbuiten zijn tal van voorbeelden bekend van bouwkundige reddingsoperaties die moesten voorkomen dat bouwwerken niet langer konden worden gebruikt of instortten (afb. 1). De kosten van deze ingrepen waren soms enorm en hadden mogelijk door regulier onderhoud





2. Amsterdam, Keizersgracht 313, funderingswerkzaamheden voor het gebouw van de firma Stokvis & Zonen, ca. 1914. De funderingspalen van het nieuwe gebouw zijn op de voorgrond te zien. De fundering van het deels op vijzels staande buurpand ligt aanzienlijk hoger (Stadsarchief Amsterdam)

kunnen worden voorkomen. In sommige gevallen trokken dergelijke redden van gebouwen veel aandacht. De Amsterdamse stadstimmerman Hendrick Staets werd in 1601 geprezen voor het rechtzetten van de stadhuisuistoren, maar omdat de toren daarna toch weer begon te zakken, was het succes van zijn ingreep van beperkte duur.

In het algemeen blijkt het collectieve geheugen – nadat het herstel is afgerond – telkens weer kort te zijn en wordt de reparatie snel vergeten. Wellicht is dat ook een van de redenen waarom bij historisch onderzoek zelden aandacht wordt besteed aan dit soort ingrepen. Daarbij komt dat het weinig zichtbare reparatiewerk, hoe belangrijk voor het voortbestaan van een gebouw ook, zich in relatieve anonimiteit afspeelt en dat er meestal geen bouwtekeningen van bekend zijn. Toch bieden dergelijke reparaties belangrijke informatie over hoe er in de loop der jaren werd aangekeken tegen constructieve problemen. Hierbij werd stevast een analyse gemaakt van het statische defect en werden oplossingen gezocht die een afspiegeling vormen van de technische kennis en mogelijkheden binnen het bouwbedrijf.<sup>1</sup>

In het onderstaande artikel zullen we ingaan op enkele zeer ingrijpende reparaties van Amsterdamse ge-

bouwen in de zeventiende en achttiende eeuw. Het gaat hierbij om twee soorten reparaties: herstel van fundamente en reparatie van steun- en kapconstructies. Hiermee onderzoeken we niet alleen de oorzaken van verval en constructieve problemen, maar kijken we ook naar de meest gebruikelijke oplossingen. Ten slotte staan we stil bij de financiële impact van het in stand houden van gebouwen.

#### **VERZAKKINGEN EN INSTORTINGSGEVAAR**

Achterstallig onderhoud heeft, in combinatie met constructiefouten, te zware belasting en calamiteiten, in het verleden regelmatig tot de instorting van gebouwen geleid.<sup>2</sup> Om te voorkomen dat ze verzakken, moeten bouwwerken stevig worden gefundeerd, afgestemd op de aard van de ondergrond. De constructie daarboven moet het eigen gewicht kunnen dragen en deze krachten goed afvoeren naar de fundering, zonder dat balken onder te hoge spanningen komen te staan of muren naar buiten worden gedrukt. Het gebouw moet daarnaast voldoende stevig zijn om extra belastingen in de vorm van mensen of goederen te kunnen dragen. Ten slotte zijn er nog uitwendige krachten die voor een atypische belasting kunnen zorgen en waaraan weerstand moet worden geboden. Te

denken valt aan wind, dikke sneeuwpakketten of grond- en waterdruk.<sup>3</sup>

Het verbaast bij dit gecompliceerde krachtenspel niet dat het regelmatig misging. Een bekend probleem bij het bouwen op een drassige ondergrond zijn fluctuaties in de grondwaterstand. De bovenkanten van de houten funderingspalen komen dan met zuurstof in aanraking en beginnen te rotten. Ook een ondeugdelijk fundament dat onregelmatig is gelegd en te weinig of te korte palen heeft, kan, eventueel in combinatie met minder draagkracht of inklinking van de natuurlijke ondergrond, vervelende gevolgen hebben: het gebouw begint onregelmatige zettingen te vertonen, er treedt scheurvorming op en op den duur is ingrijpen onvermijdelijk. Deed men niets, dan was instorting een logisch gevolg. Hiervan zijn in Amsterdam talloze voorbeelden bekend.

Al in het zestiende-eeuwse rooimeestersboek van de stad zijn voorbeelden te vinden van huizen die op instorten stonden en waarvan de fundamenteen werden hersteld door het woonhuis op te vijzelen. Het huis van Peter Sijmons van de Nieuwendijk stond in 1536 'op viselen', maar men kon het niet helemaal recht zetten, uit vrees dat het anders zou instorten.<sup>4</sup> En toen de rooimeesters in 1545 bij de jonge Jacob van Marcken aan de Zeedijk kwamen die zijn huis op vijzels had staan, stelden ze vast dat 'fundament van tzelve huys zoe oudt ende cranck was dat het zijne nijeuwe timmeragie nijet dragen en mocht'.<sup>5</sup>

Ook in de zeventiende eeuw werden woonhuizen regelmatig opgevijzeld om het fundament te herstellen. Zo sloot Daniël Pinto, de buurman van Rembrandt, op 14 februari 1653 een contract om zijn huis te laten versterken. Pinto kwam met vijzelaar Pieter Swense overeen dat deze het hoekhuis 'de hoogte van drie voet ende twee duym' (90 cm) zou opvijzelen.<sup>6</sup>

Het probleem dat moest worden opgelost wanneer men overging tot 'opvijzelen', lag in de fundering. De funderingsvloer, de bovenzijde van de houten palen met kespen, moest worden verlaagd. Die lag, zoals de rooimeesters bij Daniël Pinto hadden vastgesteld, te hoog; een kwestie die in 1658 ook bij Zwanenburgwal 11 en in 1661 bij Jodenbreestraat 4-6 zou spelen. Met betrekking tot Zwanenburgwal 11 werd op 30 augustus 1658 zelfs expliciet gezegd dat de 'fondamenteen van het selve huys veel te hoogh leggen ende daerdoor de fondamentsplanck allrede vergaen is' en dat het noodzakelijk was dat het 'fondament *verdiept* ende verbeterd' werd, of het huis dreigde in te storten.<sup>7</sup>

Hieruit blijkt dat het opvijzelen van een huis – vaak geïnterpreteerd in de zin van opkrikken – iets anders in zijn werk ging dan gedacht: in feite werd de fundering aan de bovenzijde ingekort, zodat die lager kwam te liggen. In de kelder moesten onder de dragende muren stutten worden aangebracht (afb. 2). De fundering kon dan per balkvak worden ontgraven. De

funderingsvoet, het vloerhout en de kespen werden verwijderd en de paalkoppen tot onder de waterlijn afgezaagd.<sup>8</sup> Hierop kon een nieuwe funderingsvloer worden aangebracht, waarna de fundering tot aan het gestutte muurwerk daarboven weer werd opgemetseld. Wanneer het metselwerk was uitgehard, werden de stutten (vijzels) weggehaald.

#### FUNDERINGSHERSTEL VAN TORENS

Hoewel de genoemde maatregelen grote impact op de bewoners en eigenaars hadden en in veel gevallen inderdaad tot reparatie en gedeeltelijke vernieuwing van woonhuizen leidden, is in de literatuur vooral de redding van grotere objecten behandeld.<sup>9</sup> Al uit de zeventiende eeuw kennen we voorbeelden van het stabiliseren van verzakkende gebouwen, waarbij torens het meest in het oog springen.<sup>10</sup> De vijftiende-eeuwse toren van het oude Amsterdamse raadhuis werd in de jaren 1560 van een nieuwe klok en een klokkenspel voorzien en mogelijk ook verhoogd.<sup>11</sup> In 1601 werd geconstateerd dat de toren gevaarlijk begon over te hellen; niet minder dan zes voet ( $6 \times 28,31 = 169,9$  cm). De *Kroniek van Staets* meldt dat de toren nog in hetzelfde jaar in drie dagen werd gestabiliseerd, waarbij het vermoedelijk de bekroning betrof. Vanwege de werkzaamheden resideerden de burgemeesters tussen 7 maart en 24 mei in de Waag.<sup>12</sup> Pontanus wist te vertellen dat de toren 'met besondere conste in zijn gheheel ende standt weder ghestelt' was en dat iedere Amsterdammer een – helaas niet overgeleverd – versjekkende dat daaraan herinnerde.<sup>13</sup> Het werk van Staets werd met een gedenksteen in de toren geëerd. Niettemin was de bekroning in 1615 zo slecht dat die moest worden verwijderd, waarna tot de bouw van het nieuwe stadhuis een afgetopte toren aan de Dam bleef staan (afb. 3).<sup>14</sup>

Ook de Montelbaanstoren, gebouwd tussen 1512 en 1517, moest in deze jaren worden gestabiliseerd. Na de stadsuitbreiding van 1592 en klachten van de bewoners van het nieuwe stadsgebied dat zij te ver van de stedelijke uurwerken woonden, besloot het stadsbestuur op 20 augustus 1605 de oude toren met 18 of 20 voet te verhogen en van een klok te voorzien, hetgeen in 1606 gebeurde.<sup>15</sup> Het gewicht van de opbouw drukte echter te zwaar op de oude fundamenteen en in 1610 begon de toren naar één kant te verzakken, waarbij de bekroning niet minder dan 7,25 voet (2,05 meter) uit het lood stond.<sup>16</sup> Een onderzoek bracht aan het licht dat het water van het IJ de grond onder de oude toren – en dus ook tussen de funderingspalen – had weggespoeld.<sup>17</sup> Uit een besluit van het stadsbestuur van 28 juni 1611 blijkt dat er specialisten waren uitgenodigd, maar in juni 1611 stond het nog niet vast voor welke oplossing men zou kiezen.<sup>18</sup> Uiteindelijk werd de toren met sterke touwen vastgemaakt aan grote balken en palen die in de grond waren geslagen, 'met ge-



weldt vast gemaakt, en met lange dikke masten ondersteut'. Vervolgens werd onder en rondom de toren een nieuwe fundering geslagen, met daarop een bakstenen ring van 4,5 voet dik.<sup>19</sup>

In de achttiende eeuw springt de stabilisering van de toren van de Oude Kerk in het oog.<sup>20</sup> Deze veertiende-eeuwse toren was in 1565 zonder problemen verhoogd. Voor de bouw van een nieuw orgel in 1724 was in de kerk direct tegen de toren een extra fundament gelegd, waarbij al was geconstateerd dat de oude fundering gebrekkig was.<sup>21</sup> Het nieuwe orgel leidde dan ook tot problemen: de toren begon steeds verder naar het noordoosten over te hellen.<sup>22</sup> Bij metingen bleek dat de toren per jaar meer dan vijf centimeter verder uit het lood kwam te staan en de uiteindelijke uitslag bedroeg bijna 1,40 meter. Er werden verschillende reparatieopties onderzocht, waarbij Sibout Bollard een plan ontwierp om een deel van het bestaande fundament in te korten en aan te vullen (afb. 4). Vanwege de

grote kosten, maar waarschijnlijk ook uit constructieve overwegingen, werd voor een andere oplossing gekozen. Stadsstimmerman Willem van Diede legde vanaf 1736 een nieuw fundament in en om de toren. Uit het oude muurwerk hakte hij stukken weg, om daartegen een nieuwe versterkende mantel te metselen. Om deze mantel te verankeren aan de oude toren bracht hij bovendien nieuwe balklagen aan, die door het oude en nieuwe metselwerk liepen en met muurankers waren verbonden (afb. 5). Het gevaar dat de toren te zeer tegen het schip zou gaan drukken of door instabiliteit zou instorten was hiermee in 1739 geweken. Maar de kosten waren meer dan f 66.000 geweest, een gigantisch bedrag.

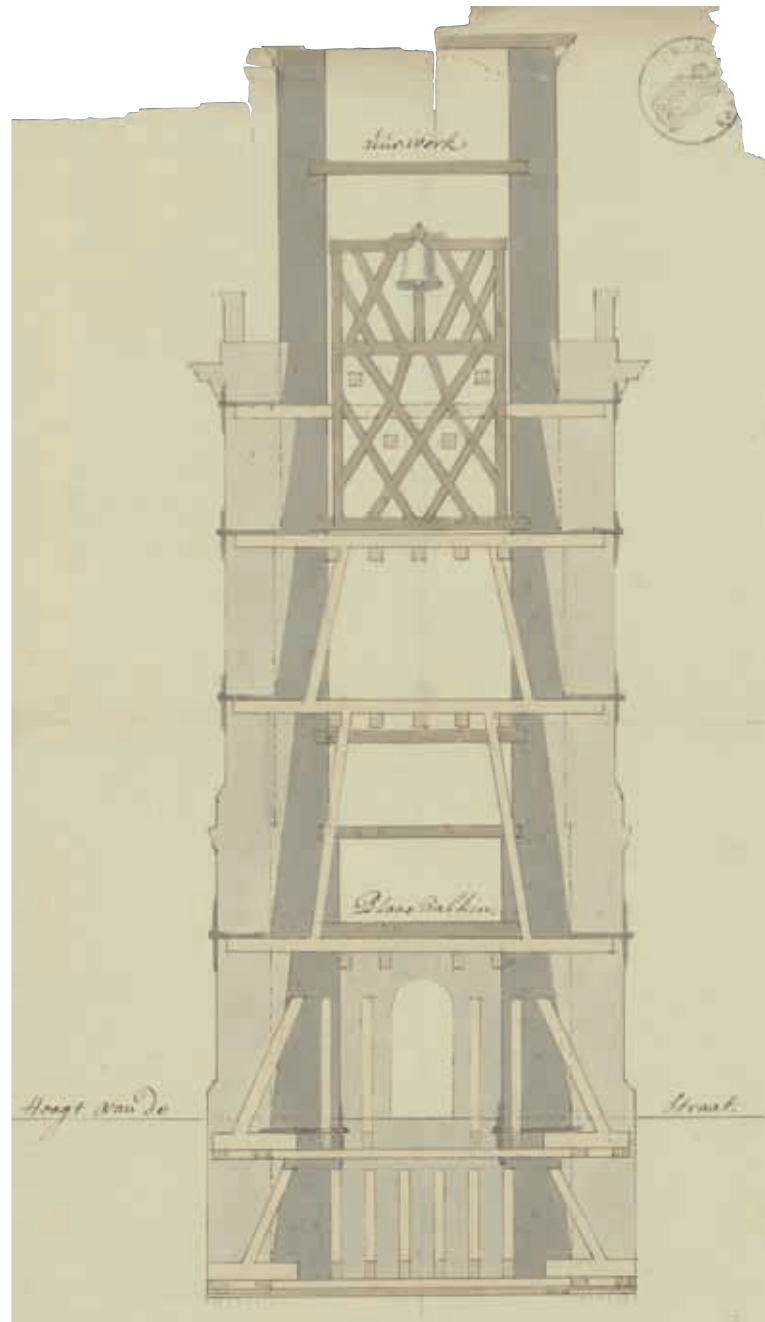
Kort hierna begon 's Lands Zeemagazijn (het huidige Scheepvaartmuseum) ernstig te verzakken. Het gewicht van het grondpakket van de binnenplaats en de daar gelegen kanonnen en kogels bleek te groot. Om herstellingen te kunnen uitvoeren, werd een dam van



3. Pieter Jansz Saenredam, het oude stadhuis op de Dam gezien in westelijke richting, tekening juli 1641 (Stadsarchief Amsterdam)



◀ 4. Sibout Bollard, ontwerp voor het stabiliseren van de toren van de Oude Kerk door middel van het opvijzelen van de ingekorte paalfundering en het ommetselen van het onderste deel van de toren, 1735 (Stadsarchief Amsterdam)

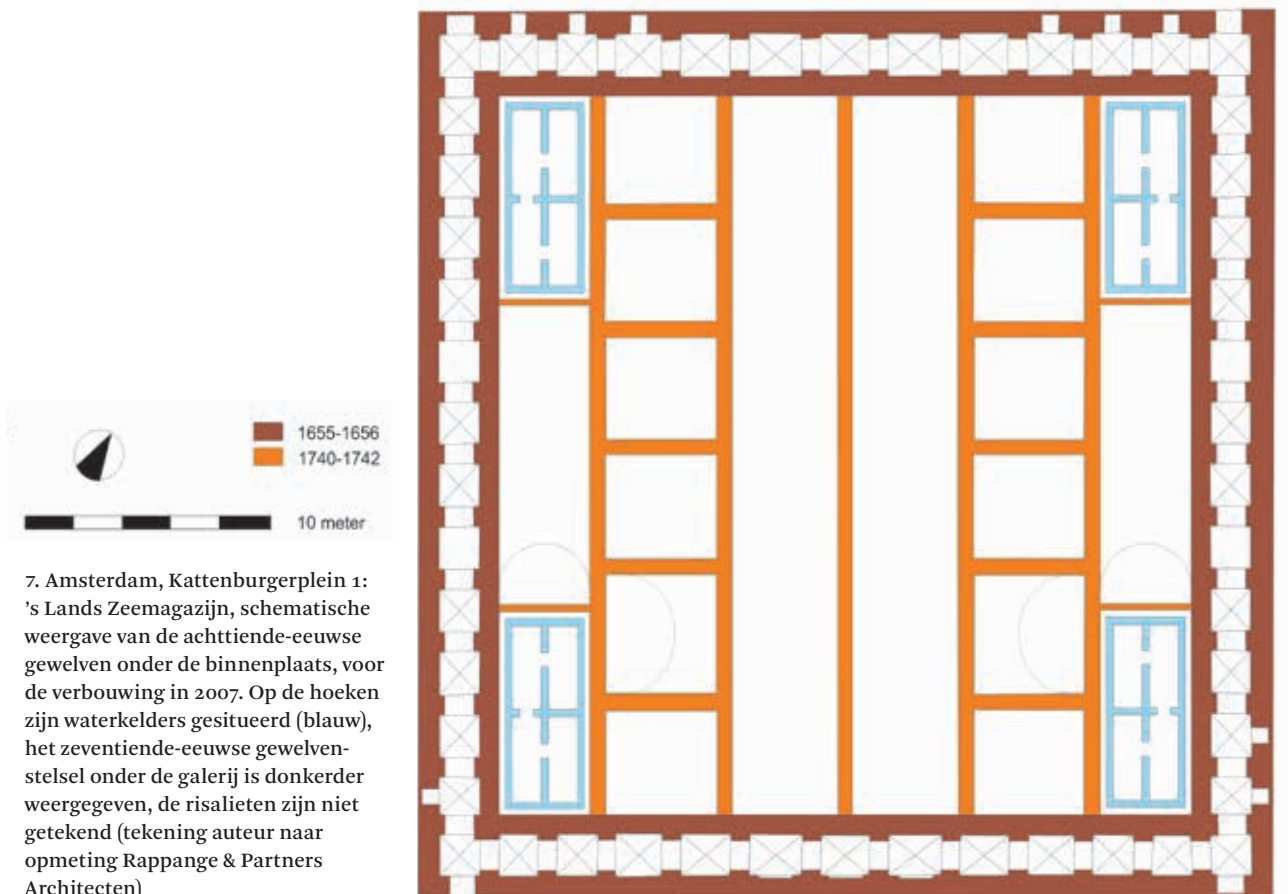


5. Willem van Diede, ontwerp in doorsnede van de versterking van de toren van de Oude Kerk, 1735. Het plan is uiteindelijk gewijzigd uitgevoerd met een nieuwe bakstenen mantel over de hele hoogte van de toren (Stadsarchief Amsterdam)





6. Amsterdam, Kattenburgerplein 1: 's Lands Zeemagazijn, ontwerp van Daniel Stalpaert uit 1655, met extra risalieten als steunberen en versterking van de voet van de muur uit 1740-1742 (foto Dik de Roon/ Monumenten en Archeologie Amsterdam)





meer dan 220 meter om het gebouw gelegd. Aan de oost- en westzijde werd een steunbeer aangebracht in de vorm van een naar voren springende middenpartij (een risaliet), gemodelleerd naar de twee al aanwezige risalieten aan de noord- en zuidzijde (afb. 6). Het grondpakket werd verwijderd en onder de binnenplaats werd een gewelvenstelsel geconstrueerd (afb. 7).<sup>23</sup>

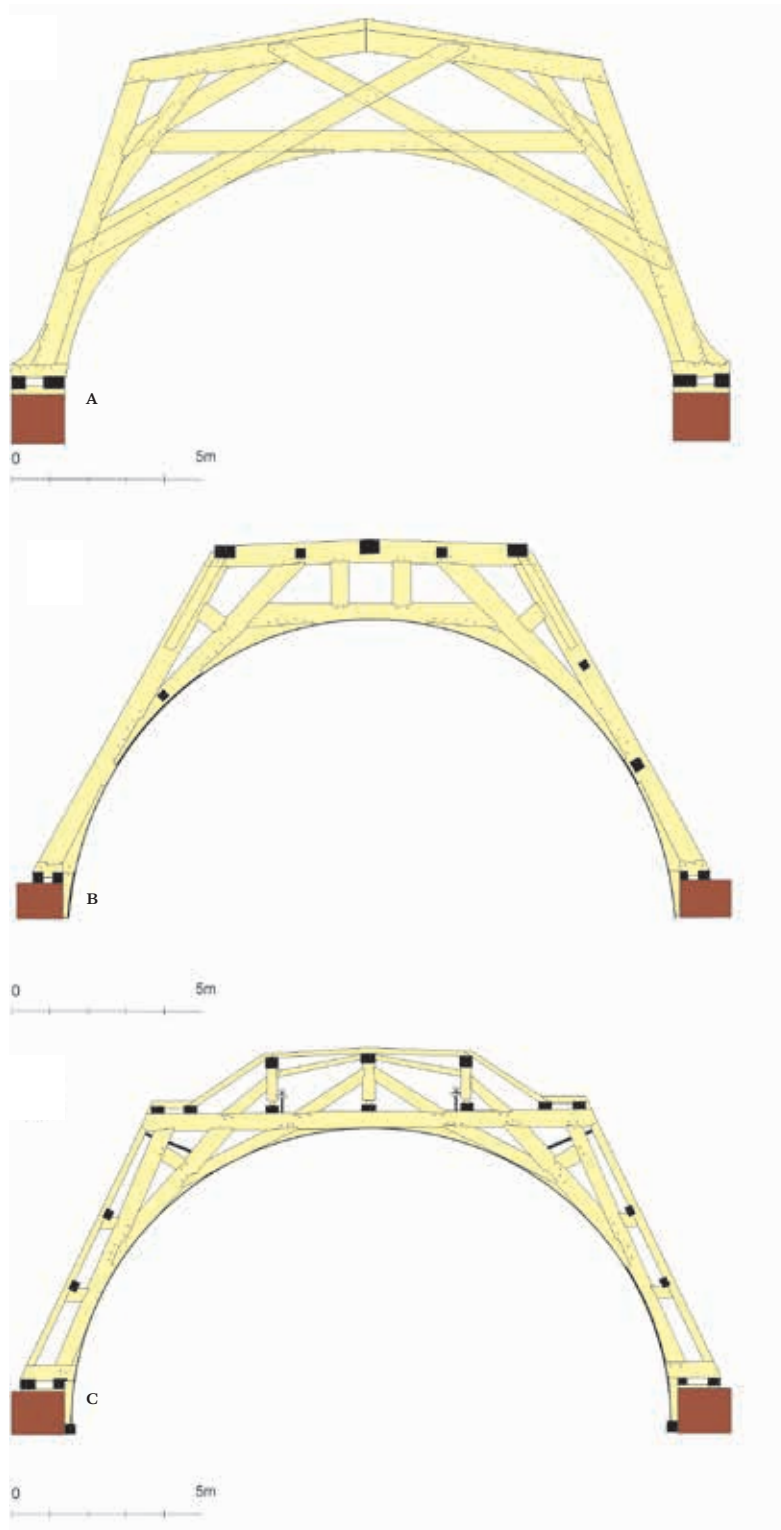
#### HERSTEL VAN STEUN- EN KAPCONSTRUCTIES

Niet alleen verzakkingen leverden problemen op. Achterstallig onderhoud kan leiden tot sluipend verval. Kleine lekkages die niet worden verholpen, leiden tot vervolgschade, die uiteindelijk de constructieve samenhang van een gebouw zal doen verzwakken. Dat dit niet alleen op kleine gebouwen betrekking heeft, bewijst de reparatie van de kap van de Burgerzaal van het stadhuis in 1700. De oorspronkelijke kap was in 1659 of 1660 gebouwd onder opzicht van Daniel Stalpaert. De overspanning bedroeg 16 meter (afb. 8).<sup>24</sup> De constructie bestond uit een zeer flauw hellend dak, opgebouwd uit voor Amsterdamse verhoudingen gigantische schaargebinten met kruisschoren, die de spatkracht van de kap moesten verminderen. Ook de houtverbindingen – die met vertandingen waren uitgevoerd – droegen er aan bij dat op een lager niveau trekbalen of trekankers achterwege konden blijven.

De constructie vertoonde echter al snel gebreken. Mogelijk hing dit samen met het ontbreken van een beschot, waardoor de kap inwaterde. Pas in 1679 werd besloten de kap van een leiendak te voorzien, in plaats van de pannen die erop lagen.<sup>25</sup> Daarvoor moest alsnog een dakbeschot worden aangebracht, maar het verval had al ingezet. In 1685 werd vastgesteld dat de kap was verzwakt door weersinvloeden en dat de zijmuren waren gescheurd. De houtverbindingen hadden door vochtinwerking hun kracht verloren, waardoor de spatkrachten vrij spel hadden.

In 1685 werd f 31.000 gereserveerd voor de herbouw van de kap. Al met al duurde het nog meer dan vijftien jaar voordat de bestaande kap werd vervangen.<sup>26</sup> De manier waarop dat gebeurde was onderwerp van veel discussie. Stadstimmerman Hans Jansz van Petersom, stadsmetselaar Herbert Kramer en meester-timmerman Adriaen de Jonge en Joachim van Gent stelden in 1698 een rapport op over de toestand van de constructie.<sup>27</sup> Van Petersom en De Jonge kregen de opdracht een nieuwe kap te ontwerpen en te bouwen. Hiervoor werden tekeningen en modellen gemaakt, waarbij het belangrijkste probleem dat moest worden opgelost was dat in de Burgerzaal geen trekbalen te zien zouden zijn.

Architect Steven Vennecool kwam met een alternatief ontwerp en ook advocaat en architectuurliefhebber Nicolaas Listingh maakte een plan.<sup>28</sup> De vernieuwing van de constructie vond in 1701 plaats, met gebruikmaking van het hout uit 1659.<sup>29</sup> Het uitgangs-



8. Amsterdam, de kap van de Burgerzaal op het Paleis op de Dam: A. de oorspronkelijke kap uit 1660; B. ontwerpvariant voor herstel; C. de uiteindelijk geheel vernieuwde kap uit 1701 (tekening auteur naar Nicolaas Listingh)



9. Simon Fokke, paniek in de Oude Lutherse Kerk op het Spui tijdens de aardbeving van 18 februari 1756 (Stadsarchief Amsterdam)

punt van de nieuwe kap was een schaargebint. Om de stijfheid van de kap te garanderen, werd boven de dekbalen een hangwerkconstructie aangebracht die op spanning zou kunnen worden gebracht met ijzeren veren, die bij de uitvoering echter achterwege bleven. Deze constructie fungeerde als boog. In plaats van een traditionele, zware constructie met extra dwarschoren te bouwen, koos men voor lichter gedimensioneerd hout dat zodanig werd toegepast dat er zo min mogelijk zijwaartse druk op de muren werd uitgeoefend.

#### AARDBEVINGSSCHADE

Op 1 november 1755 werd Amsterdam opgeschrikt door een aardbeving. Jacob Bicker Raije schreef in zijn dagboek dat zich een 'soort van waterschudding' en lichte aardbeving had voorgedaan, maar dat er geen onge-

lukken waren gebeurd. Het was mooi en doodstil weer. Toch was de deining op het water op zeker moment zo groot dat de oorlogsschepen in het Admiraliteitsdok met veel geweld tegen elkaar aansloegen en enkele ervan losbraken en wegdreven. Ook zware beurtschepen braken los van hun touwen, terwijl in de kerken de kroonluchters heen en weer slingerden. 'In veel andere plaatsen, zoals in Den Haag, in Zeeland, en zelfs in Engeland, deed zich op hetzelfde moment, namelijk 's morgens om half elf, hetzelfde voor.'<sup>30</sup>

De schok die in Amsterdam werd gevoeld, was een verre uitloper van de grote aardbeving van Lissabon, die met een kracht van 9 op de schaal van Richter ongekend zwaar was en waarbij tienduizenden de dood vonden, ook ten gevolge van de vloedgolf die op de beving volgde. De aardbeving werd tot in Venetië, Marokko en zelfs Finland gevoeld en ook in Amsterdam



en de rest van Holland was deze dus duidelijk merkbaar.<sup>31</sup> Dat de grond schudde viel echter minder in het oog dan de beweging van het water. Predikant Jacob Knighout schreef dat het water op sommige plaatsen modderig werd en schuimde, en dat de deuren van de sluis te Nieuwersluis waren opengesprongen. Maar ook hij meldde de beweging van kerkgebouwen en van de brug over de Zwanenburgwal en de asbelt op het Weesperveld.<sup>32</sup>

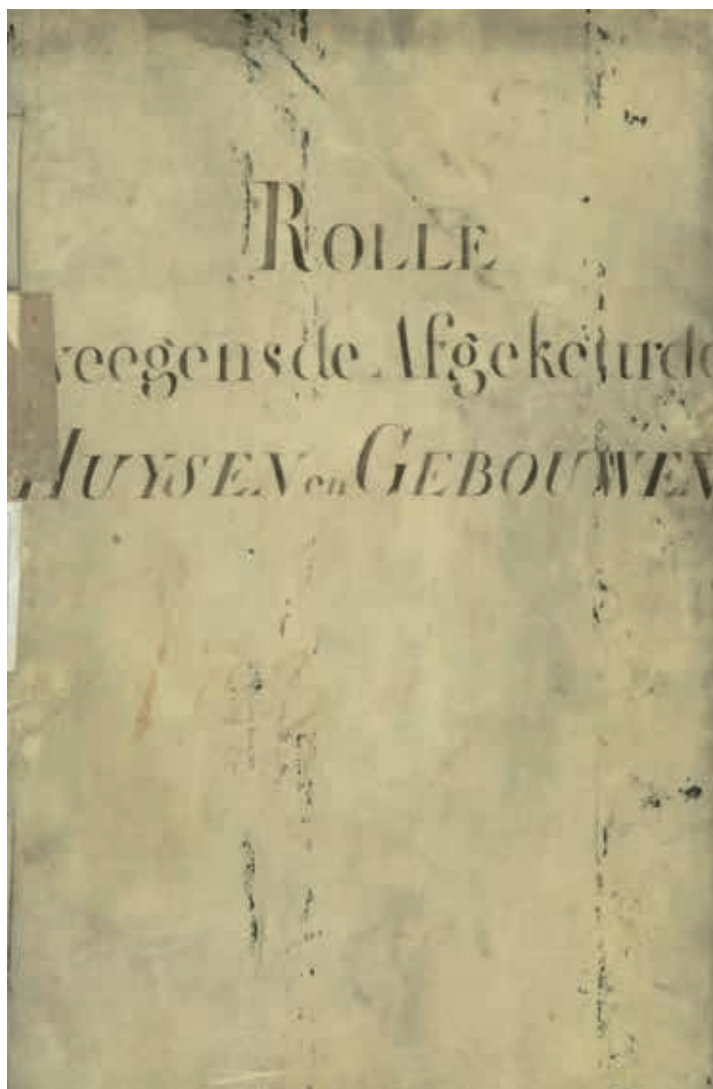
In december 1755 werden er aardshokken gemeld in Gelderland, Brabant en Limburg en op 18 februari 1756 was het weer raak. Na enkele lichtere schokken 's morgens rond zes uur, begonnen twee uur later in Amsterdam klokken – onder andere die van de Zuiderkerk – spontaan te slaan en het vieringtorentje op de Nieuwe Kerk bewoog zichtbaar. In de Lutherse kerk aan het Spui brak paniek uit, ook vanwege het gerucht dat het gebouw in brand zou staan (afb. 9). De beweging van de aarde zou in Nederland op die dag zelfs groter zijn geweest dan in november van het voorgaande jaar. In maart volgden nog enkele kleinere schokken.<sup>33</sup> Het is nooit onderzocht in hoeverre deze aardbeving in Amsterdam schade heeft toegebracht aan gebouwen, maar enkele maatregelen van het stadsbestuur en twee ingrijpende constructieve reparaties aan de Montelbaanstoren en de Oosterkerk wekken de indruk dat het natuurverschijnsel ook in Amsterdam niet helemaal zonder gevolgen is gebleven.

Ook particuliere woonhuizen bleven niet onberoerd. Dragende zijmuren, die de hele constructie van balken, vloeren, kap en de vloerbelasting moesten opvangen, vertoonden regelmatig zakkingen. Maar ook de zelfdragende voorgevels leverden gevaar op. Al vijftwintig jaar voor de aardbevingen, op 26 december 1731, stortte tijdens een storm een gevel in de Kalverstraat in, waarbij drie mensen om het leven kwamen.<sup>34</sup> Enkele weken later kondigde het stadsbestuur een keur af waarin werd bepaald dat de rooimeesters alle huizen en voorgevels in de stad zouden inspecteren. Eigenaren en bewoners waren verplicht om de inspecteurs toegang tot hun huizen te verlenen en er waren heel wat huizen die in slechte staat verkeerden. Afdoende was de maatregel echter niet. Op 22 februari 1732 viel een grote steen uit een huis in de Vissteeg, waardoor een voorbijganger overleed.

Na de aardbeving van 1756 lijkt het probleem wederom uiterst actueel te zijn geweest. De stad stelde vast dat 'veele luijden niet zelden aan dodelijk gevaar' werden blootgesteld door de slechte staat van huizen en gevels.<sup>35</sup> Daarom vernieuwde de stad op 20 april van dat jaar de oude keur van 1732 en bepaalde men dat wanneer een huis of gevel door de rooimeesters als bouwvallig werd aangeduid en werd afgekeurd, de eigenaar verplicht zou zijn de afkeuring te aanvaarden. Die eigenaar mocht wel bezwaar maken. Als hij kon aantonen dat hij het euvel kon verhelpen zonder tot

algehele sloop over te gaan, dan zou dat worden toegestaan. Maar in principe moest het gevaar altijd worden weggenomen, desnoods gebeurde dit door stads-werkvolk en werden de kosten later op de eigenaar verhaald.<sup>36</sup>

Na de afkondiging van de nieuwe keur werd begonnen met de aanleg van een register van afgekeurde huizen. Hierin werd een aanzienlijk aantal bouwvallige huizen en gevels genoteerd: twee gevels in de oude Kapelsteeg, de gevels van vier huizen aan de Antoniebreestraat bij de Nieuwmarkt, twee huizen in de Verwersstraat, een huis op de hoek van de Vijzelstraat en de Reguliersdwarsstraat. In totaal werden in 1756 22 huizen afgekeurd, vooral in kleinere straten. Een jaar later waren het er 21. Over het algemeen werden de gevels en/of huizen gesloopt en nieuw opgebouwd. Pas in 1760 ging het verder, met 13 afgekeurde huizen. Daarna werden pas weer in 1768 nieuwe gevallen in het register opgetekend (afb. 10).<sup>37</sup>



10. In het voorjaar van 1756 begon de stad Amsterdam met het bijhouden van een lijst afgekeurde huizen en gebouwen (Stadsarchief Amsterdam)

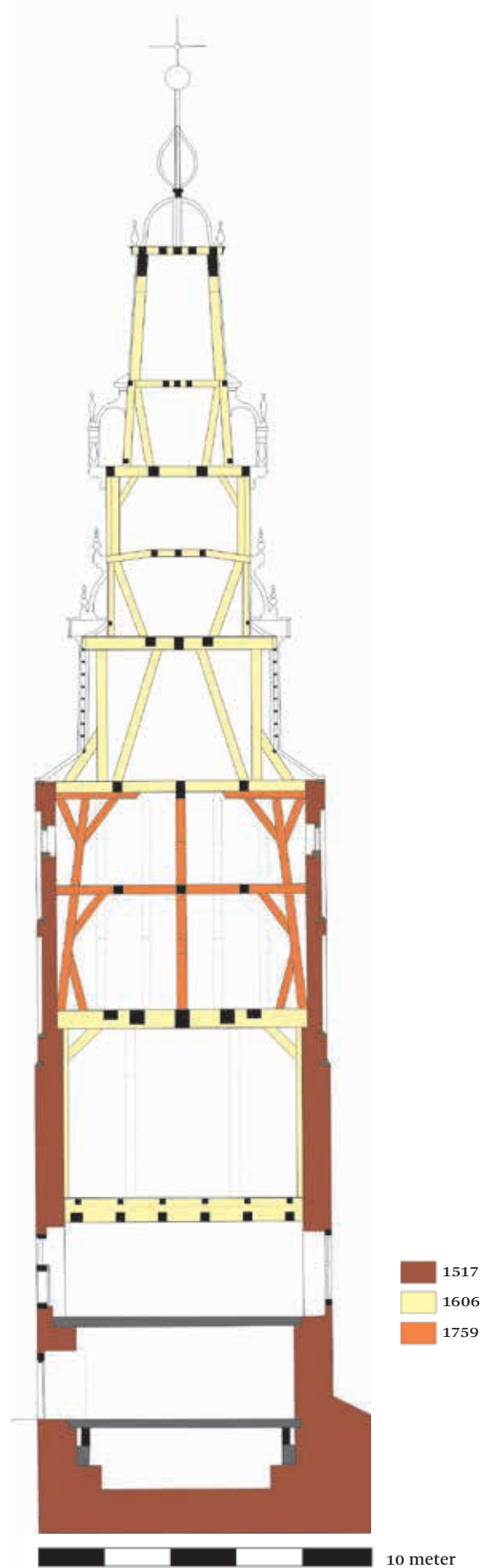
## HERSTEL VAN MONTELBAANSTOREN EN OOSTERKERK

Het vervangen van een gehele kapconstructie zoals die van de Burgerzaal was een ingreep die zelden voorkwam. Slechts bij calamiteiten, zoals bij de brand van de Nieuwe Kerk van 11 januari 1645, moest tot een dergelijke maatregel worden overgegaan.<sup>38</sup> Het herstel van steunconstructies kwam echter vaker voor, en twee daarvan dateren van kort na de aardbeving van 1756. Tijdens bouwhistorisch onderzoek naar de Montelbaanstoren in 2006 werd duidelijk dat kort na het midden van de achttiende eeuw een grote reparatie was uitgevoerd. Om de hoge bekroning te kunnen dragen was in 1606, toen de toren tot klokkentoren werd verbouwd, een interne skeletconstructie met muurstijlen, dekbalken en korbeels aangebracht. Kort na 1756 werd deze situatie op de bovenste twee niveaus van de steunen onderbouw ingrijpend gewijzigd. De muurstijlen werden verwijderd en de uitsparingen in de muur met bakstenen dichtgezet. Vervolgens werd een vrij in de ruimte staande steunconstructie aangebracht. Dendrochronologisch onderzoek van vier balken die bij deze – archivalisch niet teruggevonden – verbouwing waren gebruikt, maakte duidelijk dat het hout in de jaren 1754, 1755 en 1759 was gekapt (afb. 11 en 12).<sup>39</sup>

Om deze constructieve wijziging te kunnen uitvoeren, was het nodig de houten torenbekroning in zijn geheel op te vangen of zelfs te demonteren. Inboetwerk met achttiende-eeuwse bakstenen aan de buitenzijde van de toren doet vermoeden dat er inmiddels sprake was van grote scheurvorming, zodat wellicht gekozen is voor de laatste optie, dat wil zeggen het demonteren van de houten bovenbouw van de toren om die na het constructieve herstel weer terug te bouwen.

Een andere grote herstelcampagne is rond dezelfde tijd waar te nemen bij de Oosterkerk (afb. 13).<sup>40</sup> Bij de bouw hiervan in 1669 waren 2.192 funderingspalen gebruikt. Om de paalkoppen onder water te kunnen houden, was het fundament zeer diep gelegd. Het metselwerk strekt zich vanwege de buitendijkse ligging van Wittenburg tot vier meter onder de kerkvloer uit. Om de stabiliteit te garanderen, werden bij de bouw op een hoogte van zes, vijftien en twintig meter in het metselwerk kettingankers van 50 × 50 mm aangebracht, waarbij gebruik werd gemaakt van blinde schieters om de gemetselde gewelven van de hoeken met elkaar te verbinden.<sup>41</sup>

Net als bij de uit dezelfde tijd stammende Portugese Synagoge en Hoogduitse Synagoge, staan in de Oosterkerk vier pijlers die een belangrijke ondersteunende functie voor het dak en de middentoren vervullen.<sup>42</sup> Bij de Portugese Synagoge was ervoor gekozen om ijzeren trekstangen toe te passen en boven het gewelf in het horizontale vlak diagonale schoorbalken te leggen die de middenpijlers met de buitengevels verbonden.<sup>43</sup> In de Oosterkerk staan de pijlers op de binnenhoeken van het muurwerk. Hier werd echter ook gewerkt met een



11. Amsterdam, Montelbaanstoren: doorsnede met de steunconstructie van ca. 1760, ter plaatse van het gesloopte houtskelet uit 1606 (tekening auteur)





12. Amsterdam, Montelbaanstoren: achttiende-eeuwse steunconstructie voor de houten bekroning, opname 2006 (Han van Gool/Monumenten en Archeologie Amsterdam)

13. Amsterdam, Kleine Wittenburgerstraat 1: de Oosterkerk, opname uit het westen, ca. 1884 (Stadsarchief Amsterdam)

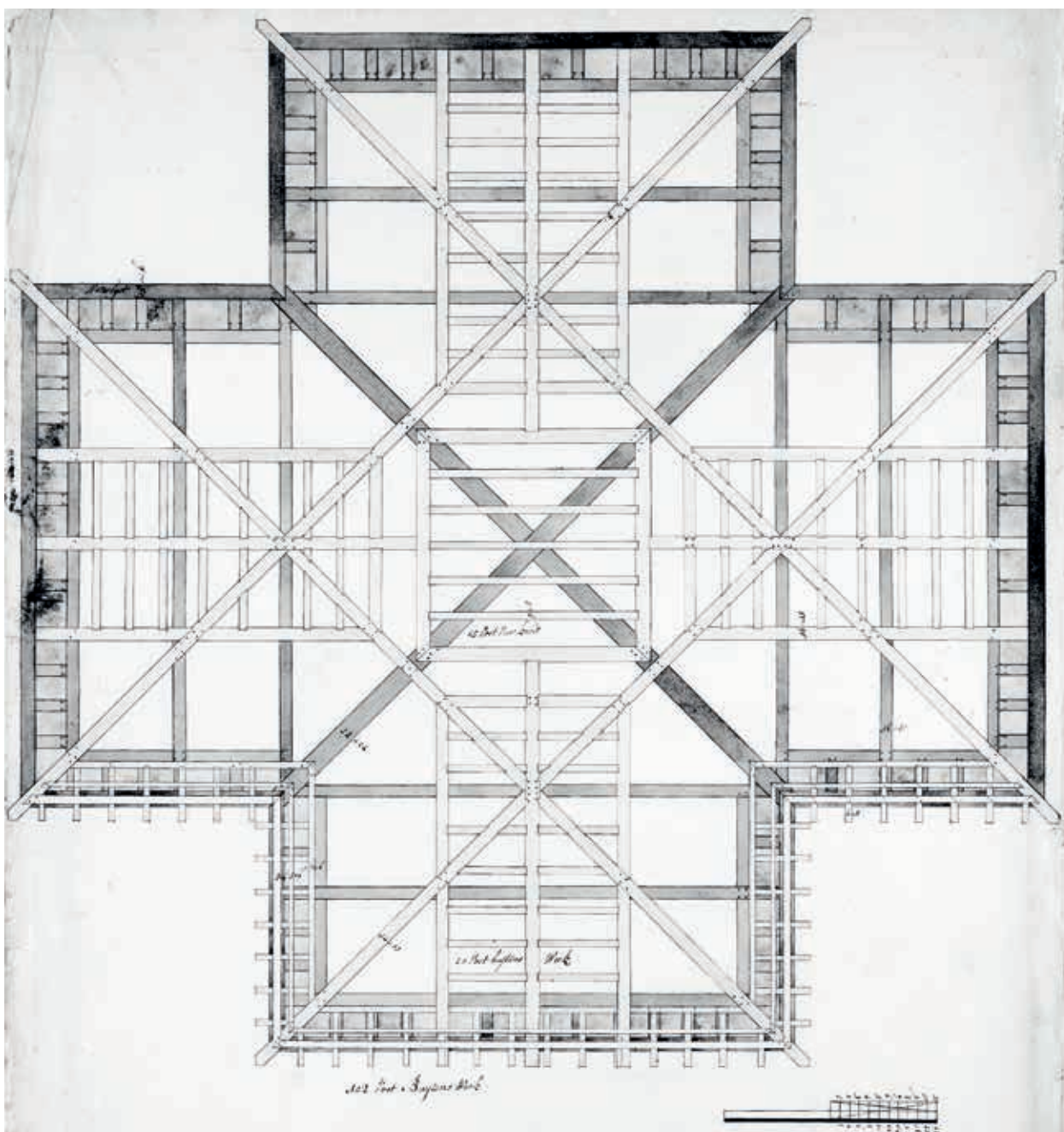


systeem van diagonale schoorbalken: boven het gewelf is een kruislings balkraaster op de muren en de pijlers gelegd, om deze met elkaar te verbinden (afb. 14). In het centrale middenkruis wordt dit balkenraaster ondersteund door een systeem van muurstijlen en trekbalen, waarbij in de uitvoering hier en daar is afgeweken van de ontwerptekeningen (afb. 15A).

Het doel van deze zware ondersteuning was tweeledig: het creëren van horizontale stijfheid in de constructie, zodat de pijlers en muren stevig met elkaar waren verbonden, en het maken van een basis die de middentoren kon dragen. Een kruislings op de plattegrond geplaatste jukconstructie vormt de kern van

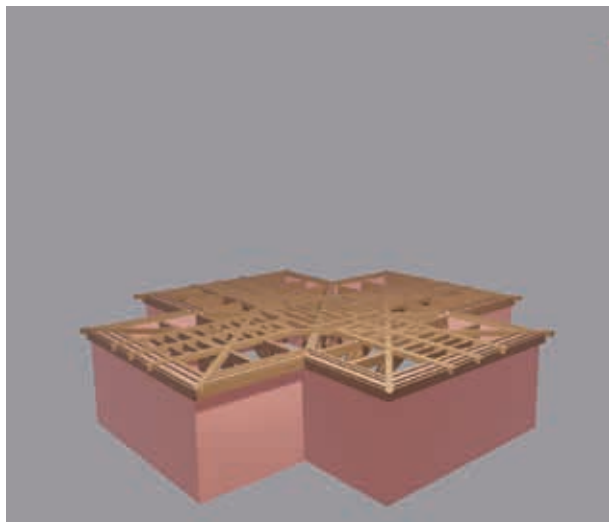
de torenondersteuning, die uit een vierkant en, boven het dak, uit een achthoekig deel bestaat (afb. 15B). De om de toren geplaatste kapconstructies hebben een traditionele opbouw van gestapelde dekbalkspanen (afb. 15C).

Nadat de kerk, ontworpen door Daniel Stalpaert en Adriaen Dortsman, in 1671 gereed was gekomen, werden er regelmatig kleine reparaties aan het gebouw uitgevoerd. Extra uitgaven voor hout en metselwerk vanaf 1753 kunnen er op wijzen dat er op dat moment al problemen waren met de stabiliteit. De aardbevingen van 1755 en begin 1756 kunnen die problemen hebben verergerd, hoewel over de progressie niets met



14. Daniel Stalpaert, plattegrond van het dragende balkenraaster dat zich boven het houten gewelf bevindt, ontwerptekening 1669. De pijlers staan onder de binnenste hoeken van de muren (Stadsarchief Amsterdam)





15A. De muren van de Oosterkerk ondersteunen een houtskelet met muurstijlen en trekbalen, waarop een balkenraster is gelegd om de samenhang in horizontale richting te waarborgen



15B. Op het balkenraster is kruislings een tafelconstructie geplaatst die de onderbouw van de middentoren vormt



15C. De kappen van de vier kruisarmen zijn opgebouwd als traditionele, gestapelde dekbalkspanten



15D. Na de grote reparatie in de jaren 1760 werd in de tweede helft van de jaren 1770 een extra trekconstructie in het horizontale balkenraster geplaatst en zijn steunen in de torenvoet aangebracht (in geel aangegeven) (tekeningen auteur)

zekerheid kan worden gezegd. Maar na een lange voorbereiding in de tweede helft van de jaren vijftig van de achttiende eeuw, werden vanaf 1761 grote reparaties aan het metselwerk en de kappen uitgevoerd. Jan Wagenaar meldde in 1765: 'Sedert drie of vier jaaren, arbeid men zeer aan 't herstellen van 't muurwerk dezer kerke, welk hier en daar begon te scheuren.'<sup>44</sup> Deze reparaties brachten – zoals hieronder nog zal blijken – in de jaren 1761 tot 1766 hoge kosten met zich mee.

Vermoedelijk bestond het grootste probleem uit de verzakking van de westelijke hoekpijler, waardoor de toren naar één hoek begon te zakken. Aanwijzingen daarvoor zijn de afwijkende houtverbindingen in het westelijke 'tafelbeen', die er op duiden dat deze op zeker moment uit elkaar zijn geweest en met gebruik van ijzer – afwijkend van de oorspronkelijke pen- en gat-

verbindingen – 'koud' weer in elkaar zijn gezet. Het hout van dit westelijke steunelement is weliswaar zeventiende-eeuws, maar de afwijkingen in het gebruik van ijzeren ankers en de gespijkerde verbindingstukken – op de andere hoeken zijn deze alle gepend – wijzen op een reparatie. Om deze reddingsoperatie te kunnen uitvoeren, moeten de kap en de toren vanaf de grond zijn ondersteund, hetgeen een verklaring kan zijn voor de hoge uitgaven voor hout.<sup>45</sup>

Ook in horizontale richting bestond een probleem met de stabiliteit. Een indicatie daarvoor zijn de extra schoren onder de tafelconstructie én bij wijze van verankering een systeem van trekbalen in het dragende balkenraster (afb. 15D).<sup>46</sup> Het dendrochronologisch onderzoek van deze onderdelen maakte evenwel duidelijk dat ze niet tijdens de werkzaamheden van de jaren

zestig zijn aangebracht. Na afronding van dit werk moet men hebben geconstateerd dat er nog steeds zwaktes in de constructie aanwezig waren. Daarom werden onder de middentoren extra schoren en in het dragende balkenraster een trekconstructie toegevoegd. Uit bemonstering van het hout bleek dit kort na 1754, 1767 en 1772 te zijn gekapt.<sup>47</sup> Hoogstwaarschijnlijk zijn deze verstevigingen in verband te brengen met uitgaves in het rekening-courantboek van de Oosterkerk, waar in 1776 wordt genoteerd dat timmerman Albert de Jaager *f* 1.131 ontving voor arbeidsloon en geleverd hout.<sup>48</sup>

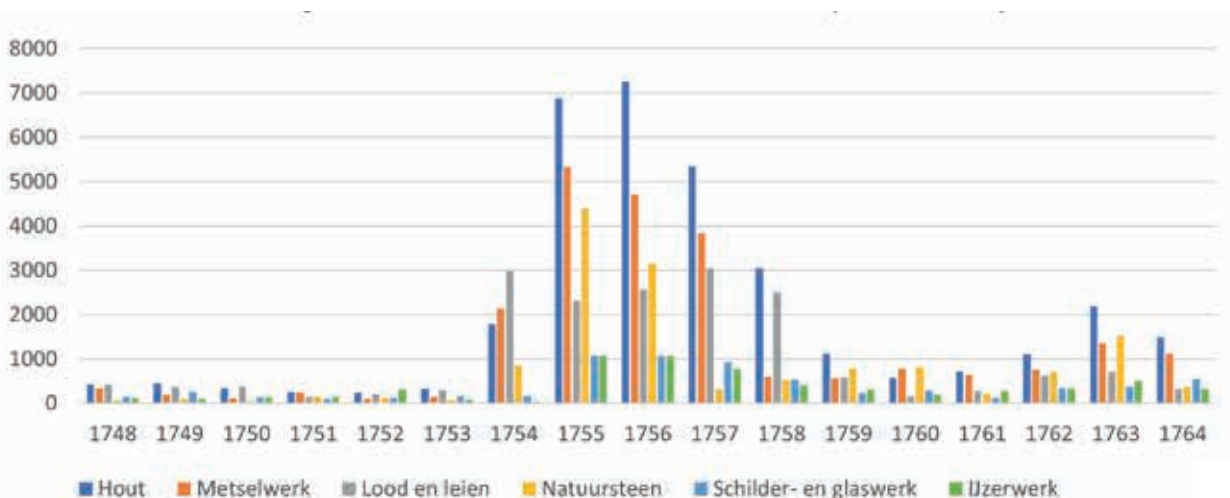
#### FINANCIËLE LASTEN

In de zeventiende eeuw bedroegen de kosten van het stedelijke bouwen ongeveer twintig procent van de totale jaarlijkse stadsuitgaven. In de achttiende eeuw zien we hetzelfde beeld, met uitschieters boven de dertig procent. De jaarlijkse kosten voor het stadsfabrieksambt schommelden rond het midden van de achttiende eeuw om en nabij de vier ton en de uitgaven voor het

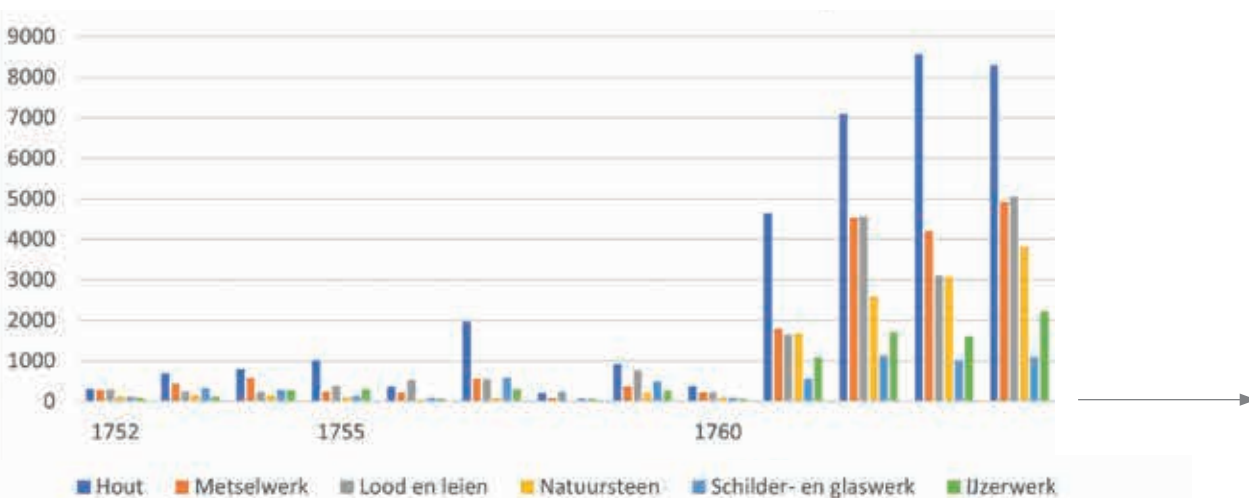
onderhoud van de kerken moesten worden gedragen door de stad.<sup>49</sup>

Nederlandse steden richtten zich in de achttiende eeuw vooral op het behoud van bestaande structuren. Om daarbij verrassingen te voorkomen, had elke stad een stedelijk bouwbedrijf. Er werden regelmatig inspecties naar de bouwkundige toestand van gebouwen uitgevoerd. Daarvan werd verslag uitgebracht aan het stadsbestuur, zodat er in theorie een redelijk overzicht was van alle reparaties en ander werk dat er aan zat te komen.<sup>50</sup> Het doel van dit alles was een efficiënte omgang met gebouwen en, indien mogelijk, beheersing van de uitgaven.<sup>51</sup>

De impact van de hierboven genoemde reparaties op de stedelijke financiën was echter enorm. Hoewel de kosten over meerdere jaren konden worden uitgesmeerd, drukte een reparatie als die van de toren van de Oude Kerk (*f* 66.321) behoorlijk op het budget. En ook de uitgaven voor een grote onderhoudsoperatie van de Zuiderkerk waren kort na 1750 aanzienlijk.<sup>52</sup> In 1754 liepen deze op tot het achtvoudige van wat nor-



GRAFIEK 1. Jaarlijkse onderhoudskosten Zuiderkerk (1748-1764)



GRAFIEK 2. Jaarlijkse onderhoudskosten Oosterkerk (1752-1780)



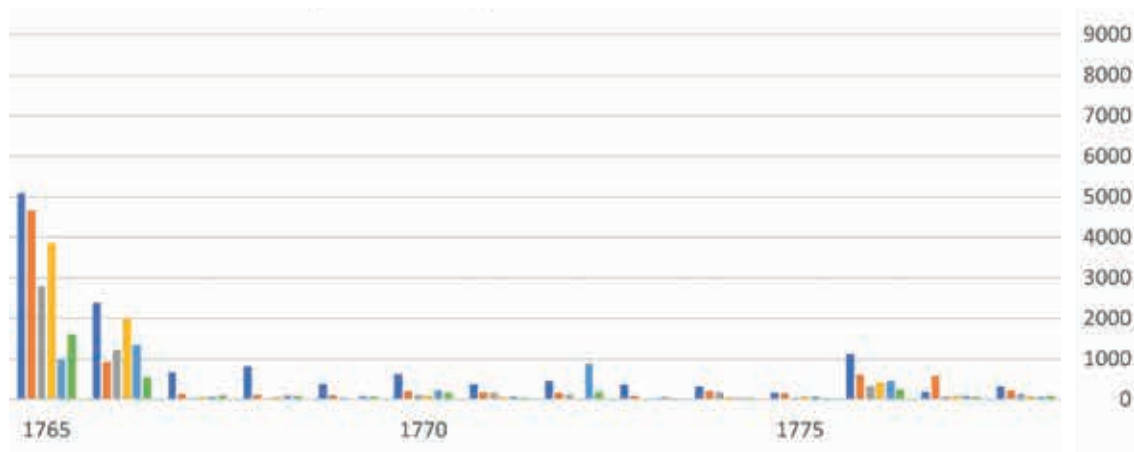
maal was, om daarna tot bijna het twintigvoudige te stijgen. Het waren vooral de rekeningen van metselaar Coenraad Hoeneker, die al sinds de jaren veertig bij het onderhoud van de kerk betrokken was, timmerman Jan van de Wiele en loodgieter Joost Cramme die eruit sprongen. In 1755 bedroegen de reparatiekosten *f* 21.085, een jaar later *f* 19.830 en in 1757 *f* 14.249.<sup>53</sup> Een jaar later kreeg Van de Wiele nog eens *f* 3.048 en Cramme *f* 2.508.<sup>54</sup> In totaal werd er van 1754 tot 1758 een bedrag van *f* 70.759 uitgegeven voor reparatie.<sup>55</sup> Hoewel in 1755 een post van *f* 105 voor een vizelaarsbaas wordt opgevoerd, zijn er vooralsnog geen aanwijzingen voor grote stabiliteitsproblemen. Toch waren de maatregelen wel exceptioneel. In de jaren die volgden bleven de kosten weliswaar duidelijk boven het niveau van voor 1754, maar de uitzonderlijk hoge bedragen zien we niet meer in het kasboek terug (grafiek 1).

Bekijken we het rekening-courantboek van de Oosterkerk, dat vanaf 1725 is bijgehouden, dan zien we dat de jaarlijkse uitgaven telkens enkele duizenden gulden bedroegen. Hieronder zijn uitgaven voor traktementen en stook- en schoonmaakkosten, maar ook bedragen voor onderhoud van het gebouw. Die beliepen makkelijk duizend gulden per jaar en soms wat meer, maar het uitgavepatroon vertoont tot de jaren vijftig geen opvallende uitschieters (grafiek 2).<sup>56</sup>

In het begin van de jaren vijftig kwam daar verandering in. In 1754 begon Albert de Jaager als vaste timmerman voor de Oosterkerk, nadat zijn voorganger Dirk Heijdeman sr. was overleden.<sup>57</sup> De bedragen voor timmerwerk beliepen in de laatste jaren van Heijdeman ongeveer *f* 300 per jaar en ook in de jaren daarvoor – Heijdeman had het werk aan de Oosterkerk al sinds 1734 verricht – waren de jaarlijkse bedragen vrijwel nooit boven de *f* 500 uitgekomen. Toen De Jaager verantwoordelijk werd verscheen er meteen een post van *f* 801 op de jaarrekening, in 1755 gevolgd door een bedrag van *f* 1.012. Wellicht waren het achterstallige

reparaties die Heijdeman niet meer had kunnen uitvoeren, maar dat de nieuwe timmerman grotere problemen tegenkwam lijkt ook in de jaren daarna uit de uitgaven op te maken. Nadat in 1756 de kosten slechts *f* 366 bedroegen, werd in 1757 de eerste echt opvallend grote kostenpost voor timmerwerk en hout geboekt: De Jaager ontving voor arbeidsloon en levering van ‘houtwaaren’ *f* 1.969. Het is niet onmogelijk dat hiermee een voorlopige steunconstructie is aangebracht.<sup>58</sup> Het jaar 1758 lijkt dan vooral gebruikt om plannen te maken, gezien het geringe bedrag van *f* 206. Met *f* 930 was 1759 weer een behoorlijk duur jaar, maar in 1760 viel het weer terug tot *f* 378. Het rekening-courantboek geeft helaas geen specificaties en de rekeningen die Albert de Jaager en anderen inleverden bij het kerkbestuur zijn niet bewaard gebleven. Toch kunnen we vermoeden dat de uitgaven tot en met 1760 te maken hebben gehad met het aanbrengen van een steunconstructie in de kerk. Het echte werk begon in 1761. Tot en met 1766 zijn de kosten exceptioneel hoog, met een totaalbedrag van *f* 107.525. Ter vergelijking: de gemiddelde uitgaven aan het stedelijk bouwbedrijf in Leiden bedroegen in de jaren 1755-1764 *f* 56.975. In 1763-1767 liep dit weliswaar op tot *f* 70.645, maar hieruit wordt duidelijk dat de kosten die in Amsterdam in de jaren zestig werden gemaakt voor het behoud van de Oosterkerk bijna twee hele jaarbudgetten van de stad Leiden bedroegen.<sup>59</sup>

In andere gevallen drukten de kosten minder op de begroting, maar voor vrijwel alle gebouwen in de stad kwamen groot onderhoud en reparatie met enige regelmaat terug. En ook als de ingreep geringer was, konden de kosten aanzienlijk tegenvallen. In 1778 meldde stadsarchitect Abraham van der Hart in zijn begroting dat de Schreierstoren aan de bovenzijde was uitgezet. Van der Hart was van mening dat er een gevaarlijke situatie was ontstaan en het hele bovenste deel met de borstwering en de kantelen moest worden gesloopt. De kosten begrootte hij op *f* 2.500.<sup>60</sup> Dit be-





16. Gerrit Toorenburg, tekening van de in januari 1769 verzakte Muiderpoort bij het begin van de sloopwerkzaamheden (Stadsarchief Amsterdam)

drag zou op de begroting van 1779 worden gezet, maar de werkzaamheden zelf waren 'uit hoofde van het menigvuldige Werk nog agtergebleeven. De noodzakelijkheid egter vereischt geen langer uitstel.'<sup>61</sup> Over de begrote kosten had Van der Hart inmiddels zijn twijfels. Hij riep nog even de *f* 2.500 in herinnering, 'het welk door onvoorziene toevallen zeer tegen kan valle', en stelde daarom voor nu *f* 3.500 op de begroting te zetten. Maar nadat het werk in het genoemde jaar was uitgevoerd, bleek de bijgestelde begroting alsnog te optimistisch. De totale kosten kwamen uit op *f* 4.013; 160% van het aanvankelijk gereserveerde bedrag.<sup>62</sup>

In 1787 schreven de thesaurieren ordinaris van Amsterdam dat de 'uitgaven tot het onderhoud, reparatiën en verbeteringen aan stadtsgebouwen, sluijsen, bruggen, waterkeringen, vestingen, paalwerken, wallen en vooral de modderwerken' in de jaren 1771-1785 met *f* 2.667.099 waren toegenomen in vergelijking tot de jaren 1756-1770. Hierbij speelde de bouw van een nieuwe Muiderpoort, een nieuwe schouwburg en het enorme Nieuwe Werkhuis zeker een rol. Maar ook in veel andere steden kampte men in de tweede helft van de achttiende eeuw met toenemende kosten, wat voor

een belangrijk deel moet worden toegeschreven aan de voortschrijdende ouderdom van gebouwen.<sup>63</sup>

#### BESLUIT

'Rampen inspireerden veelal tot een krachtdadige ingreep', schreef Herman Janse over herstelwerkzaamheden in de achttiende eeuw, 'maar de grote onderhoudsbeurten werden vaak nog uitgesteld tot het te laat was'.<sup>64</sup> De in dit artikel gepresenteerde voorbeelden laten zien dat er soms uiterst kostbare herstellingen moesten worden uitgevoerd om het voortbestaan van een gebouw te garanderen. Hiermee wordt tevens duidelijk dat dit soort herstel in feite een fenomeen is dat onlosmakelijk is verbonden met de lange levenscyclus van gebouwen.

Tegenwoordig worden grote herstellingen vrijwel in één adem met de zorg voor monumenten genoemd, terwijl dit in wezen een element van gebouwbehoud is dat veel verder teruggaat dan de periode waarin de moderne zorg voor erfgoed is ontstaan. Een interessante vraag voor vervolgonderzoek is de omloopsnelheid van gebouwen; hoelang duurde het na oplevering tot dat ingrijpend herstel nodig werd geacht?



Niet altijd werden gevaren op tijd onderkend. In de nacht van 29 op 30 januari 1769 verzakte de oude Mui-derpoort zodanig dat die moest worden gesloopt (afb. 16). De verzakking zou 16 à 17 voet hebben bedragen, meer dan 4,5 meter, en de tekeningen die destijds werden gemaakt, lijken er op te wijzen dat het gebouw van zijn fundamente is gegleden. Daarbij werd een deel van de aan de poort vastgekoppelde muur meege-sleurd en ook een gedeelte van de brug over de Singel-gracht vernield.

Of deze verzakking een laat gevolg is geweest van de aardbeving van 1755 is niet meer vast te stellen. Het bovenstaande maakte immers duidelijk dat funde-ringsherstel en verstevigingen van constructies in fei-te van alle tijden zijn en het vergt meer onderzoek om te achterhalen of de aardbevingen in de genoemde ja-ren in Nederland tot een toename van instortingen en grote reparaties hebben geleid. Dikwijls zal er een combinatie van factoren in het spel zijn geweest. Na de bouwhausse en investeringsgolf van de late zestiende en zeventiende eeuw bereikten veel gebouwen in de achttiende eeuw een zekere ouderdom, waardoor her-

stel noodzakelijk werd. Wellicht was dit ook een be-langrijke reden voor veel huiseigenaren om in de achttiende eeuw tot grootschalige renovatie van hun huizen over te gaan. Indien de economische omstan-digheden daar aanleiding toe gaven, kon echter ook sloop het gevolg zijn, hetgeen voor meerdere Neder-landse steden is aangetoond.<sup>65</sup>

Hoewel men van de vele dure reparaties had kunnen leren dat zorg de betere optie is voor gebouw en porte-monnee, worstelt men tot op de dag van vandaag met de kwestie van onderhoud en behoud van historische gebouwen. Onderhoud is op de lange duur een betere strategie dan ingrijpende restauraties en reparaties. Maar 'there is no glory in prevention'. De ietwat teleur-stellende beloning na het plegen van onderhoud be-staat eruit dat het verval weer voor even is gestopt. Een volgend moment van onderhoud komt onherroepelijk en vaak wordt dat maar al te graag uitgesteld. Daar-door gebeurt het nog steeds dat gevaarlijke situaties ontstaan en calamiteiten dreigen, die dan – zoals dat al honderden jaren gaat – met grote financiële inspan-ningen moeten worden afgewend.

Ik dank in de eerste plaats Ad van Drunen, die mij met zijn bouwkundige blik voor missers en onzuiverheden behoeft. Ook Mariël Urbanus, David Derksen en André Winder lazen een eerdere versie van dit artikel en leverden waardevolle suggesties. Henk Verhoef en David Weber waren telkens bereid om mij toegang tot de Oosterkerk te verschaffen. Tijm Lanjouw (4D Research Lab/UvA) leverde veel bruikbare instructies bij het maken van de tekeningen van de Oosterkerk.

#### NOTEN

- 1 Vgl. J. Summerson, 'What is the history of construction?', *Construction History Journal* 1 (1985) 1-2; M. Dunkeld, 'Approaches to Construction History', *Construction History Journal* 3 (1987), 3-15.
- 2 Zie ook G. van Tussenbroek, "... met een geweldig gedruisch ingestort." Verzakte en ingestorte gebouwen in Amsterdam', in: V. van Rossem, G. van Tussenbroek en J. Veerkamp (red.), *Amsterdam. Monumenten & Archeologie* 8 (2009), 65-77, waarop in deze paragraaf is teruggegrepen.
- 3 Zie uitgebreid J. Oosterhoff, *Kracht en vorm. De draagconstructie van gebouwen eenvoudig verklaard* (Bouwtechniek in Nederland, 4), Delft 1990.
- 4 Stadsarchief Amsterdam (SAA), Archief van het Stadsfabriekambt en Stadswerken en -gebouwen (toegangsnummer 5040), inv.nr. 743 (Rooimeestersboek), f. 14. Vgl. f. 51v-52 waar wordt gezegd dat een 'achter zoomerhuijs [...] bij vijzelen stonde' en f. 156-157, waarin

een 'kamertgen twelck gevijst is geweest' wordt genoemd.

- 5 SAA 5040 (noot 4), inv.nr. 743 (Rooimeestersboek), f. 58v-59. Het noemen van een oud huis op vijzels en een 'nijeuwe timmeragie' is enigszins verwarrend.
- 6 S.A.C. Dudok van Heel, "'Gestommel' in het huis van Rembrandt van Rijn", *Kroniek van het Rembrandthuis* (1991) 1, 2-13, 3 en 8.
- 7 Dudok van Heel 1991 (noot 6), 6.
- 8 Er was immers geen enkele aanwijzing dat de palen zelf onvoldoende draagkracht hadden.
- 9 Vgl. G. van Tussenbroek, "'Um das Umfallen des Turms zu verhindern". Reparaturen spätmittelalterlicher Türme in Amsterdam', in: B. Perlich en G. van Tussenbroek (red.), *Mittelalterliche Architektur. Bau und Umbau, Reparatur und Transformation. Festschrift für Johannes Cramer zum 60. Geburtstag*, Petersberg 2010, 263-283.
- 10 Hierover H. Janse, 'Het rechtzetten en consolideren van scheefgezakte torens', in: A. Carmiggelt e.a. (red.), *Rotterdam Papers 10. A contribution to medieval and post-medieval archaeology and history of building*, Rotterdam 1999, 117-131.
- 11 B. Bijtelaar, *De zingende torens van Amsterdam*, Amsterdam 1947, 89-95.
- 12 N. de Roever, *De Kroniek van Staets. Een bladzijde uit de Geschiedenis van het Fabriek-ambt der stad Amsterdam 1594-1628*, 30. '1601/ En als men sach/ Den Tooren van den Dam ses voeten over-hangen, Jae meerder en niet min,

soo heeft men die gaen vangen, En so wel onder-stut, dat in de tijd van dagen/ Niet meer als drie hem recht de menschen alle sagen'.

- 13 J.I. Pontanus, *Historische Beschrijvinghe der seer wijt beroemde Coop-stadt Amsterdam etc.*, Amsterdam 1614, facsimile Amsterdam 1968, 141.
- 14 J. Wagenaar, *Amsterdam in zyne opkomst, aanwas, geschiedenissen, voorregten, koophandel, gebouwen, kerkenstaat, scholen, schutterye, gilden en regeeringe*, tweede stuk, Amsterdam 1765, 4; R.E. Kistemaker, 'Het middeleeuwse stad-huis', *Ons Amsterdam* 40 (1988) 9, 198-202, 199.
- 15 G. van Tussenbroek, 'Lotgevallen van Malle Jaap. De restauratiegeschiedenis van de Montelbaanstoren', in: V. van Rossem, G. van Tussenbroek en J. Veerkamp (red.), *Amsterdam. Monumenten & Archeologie* 6 (2007), 10-23. Vgl. F.J. Dubiez, 'De Montelbaanstoren, zijn betekenis voor de verdediging van Amsterdam in vroeger dagen', *Ons Amsterdam* 10 (1958), 26-32; C.P. Burger jr., 'Amsterdam in het einde der zestiende eeuw. Studie bij de uitgaaf van den grooten plattegrond van 1597', *Jaarboek Amstelodamum* 16 (1918), 1-101, 58. Vgl. E. Neurdenberg, *Hendrick de Keyser. Beeldhouwer en bouwmeester van Amsterdam*, Amsterdam 1930, 54 en De Roever (noot 12), 32-33.
- 16 O. D[apper], *Historische Beschryving der Stadt Amsterdam etc.*, Amsterdam 1663, facsimile, Amsterdam 1975, 403. Zie ook De Roever (noot 12): 'En als de Monckel-baens in 't tweede jare schier/ Begon te hellen seer ontrent wel voeten

- vier/ So is door goet beleyd, en groote kracht van touwen/ De selve recht geset, en met gewelt gehouwen'.
- 17 Op zichzelf hoeft dat de draagkracht nog niet noemenswaardig te ondermijnen. Met dank aan Ad van Drunen; Dubiez 1958 (noot 15), 30.
- 18 Dubiez 1958 (noot 15), 30.
- 19 Dapper 1663 (noot 16), 403. Vgl. SAA, Archief van de Burgemeesters: dagelijkse notulen, resoluties en missivenboeken (toegangsnummer 5024, inv.nr. 1: Resoluties van regerende en oud-burgemeesters. Gemerkt A-F; 1 'A'. 1603 maart 29-1629 januari 28, fol. 31: waarin wordt gezegd dat Hendrik Staets 'Monkelbaens tooren die in punte stondt omme neder te storten: bij der handt genoomen; ende in corten tijt gerecht ende vast gesett heeft'.
- 20 Deze casus is elders uitgebreid behandeld. Zie H. Janse, *De Oude Kerk te Amsterdam. Bouwgeschiedenis en restauratie* (Cultuurhistorische studies, 7), Zwolle/Zeist 2004, hoofdstuk 2.4. Herstellingen aan en rond de toren, 266-280, 428-429 en 464. Vgl. G. van Tussenbroek, "To provide the Old Church with good foundations to prevent subsidence". Builders' specifications in Amsterdam", in: M. Dunkeld e.a. (red.), *Proceedings of the Second International Congress on construction history*, Cambridge 2006, 3155-3170.
- 21 B.M. Bijtelaar, 'Huizen aan de Oude Kerk', *Jaarboek Amstelodamum* 64 (1972), 54-74, 60 en SAA, Archief van Burgemeesters: stukken betreffende verscheidene onderwerpen (toegangsnummer 5028), inv.nr. 555 k1, Kerken en kloosters en 555a, Tekeningen van de Oude Kerkstoren.
- 22 Janse 2004 (noot 20), 266-280.
- 23 G. van Tussenbroek en D. de Roon, 'Amsterdam – Scheepvaartmuseum. Een onorthodoxe reparatie in de achttiende eeuw', *Maandblad Amstelodamum* 94 (2007) 2, 3-13.
- 24 De kap van de burgerzaal behandelde ik eerder in 'Dachkonstruktionen des 17. und 18. Jahrhunderts in Amsterdam. Tradition und Erneuerung', in: P. Zalewski (red.), *Nachkonstruktionen der Barockzeit in Norddeutschland und im benachbarten Ausland* (Studien zur internationalen Architektur- und Kunstgeschichte, 66), Petershagen 2009, 105-123, 113-116.
- 25 P. Vlaardingerbroek, *Het paleis van de Republiek. Geschiedenis van het stadhuis van Amsterdam*, Zwolle 2011, 150.
- 26 Zie R.W. Tieskens e.a., *Het kleine bouwen. Vier eeuwen maquettes in Nederland*, Zutphen 1983, 76; Vlaardingerbroek 2011 (noot 25), 151; G. van Tussenbroek, *Historisch hout in Amsterdamse monumenten. Dendrochronologie – houthandel – toepassing*, Amsterdam 2012, 143-144.
- 27 Vlaardingerbroek 2011 (noot 25), 151; H. Janse, *Houten kappen in Nederland 1000-1940* (Bouwtechniek in Nederland, 2), Delft 1989, 267-269.
- 28 Vgl. Tieskens e.a. 1983 (noot 26), 74-75 en R. Meischke e.a., *Huizen in Nederland: Amsterdam. Architectuurhistorische verkenningen aan de hand van het bezit van de Vereniging Hendrick de Keyser*, Zwolle/Amsterdam 1995, 120, n. 286.
- 29 In 1697 zou eikenhout uit Ierland zijn geïmporteerd, iets wat niet kon worden bevestigd door dendrochronologisch onderzoek. Aanvankelijk lukte het in 2007 niet om het hout van de Burgerzaal dendrochronologisch te dateren. In 2021 kon deze *cold case* door een bijdrage van de Universiteit van Amsterdam opnieuw worden onderzocht en bleken een diagonaal en een dekbalk in 1655 (wk) en 1656 (wk) te zijn gekapt, waarmee duidelijk is dat in 1701 van ouder hout gebruik is gemaakt; K.-U. Heußner, 'Nachrechnung', 24 november 2021, e-mail aan auteur.
- 30 M. Bosman, *De polsslag van de stad. De Amsterdamse stadskroniek van Jacob Bicker Raije (1732-1772)*, Amsterdam 2009, 157-158.
- 31 J. Buisman, *Duizend jaar weer, wind en water in de Lage Landen. Deel 6: 1750-1800*, Franeker 2015, 116-121.
- 32 Brief van Jacob Knighout, predikant te Amsterdam, over de aardbeving aldaar in 1755. Medegedeeld door G.D.J. Schotel in *Eigen haard* 1883, 178. Zie verder J. Wagenaar, *Vaderlandsche Historie, vervattende de geschiedenis der Vereenigde Nederlanden*, deel XXII, Amsterdam 1788, 236-244.
- 33 Wagenaar 1788 (noot 32), 281-283; J. Wagenaar, *Amsterdam in zyne opkomst, aanwas, geschiedenissen, voorregten, koophandel, gebouwen, kerkenstaat, scholen, schutterye, gilden en regeeringe*, vierde stuk, Harlingen 1802, 231-232; Buisman 2015 (noot 31), 125-126.
- 34 P.J.M. Wuisman, 'Kerststorm', *Maandblad Amstelodamum* 52 (1965), 237.
- 35 SAA, Inventaris van de Archieven van de Schout en Schepenen, van de Schepenen en van de Subalterne Rechtbanken (toegangsnummer 5061), inv.nr. 662 (hierna: SAA 5061, inv.nr. 662): Register wegens afgekeurde huizen met dispositiën. 1756-1807; 1756 mei 25-1807 nov.25. Met klapper; voorblad.
- 36 SAA 5061, inv.nr. 662 (noot 35). Vgl. I.H. van Eeghen, 'Bouwen en woningtoezicht in vroeger dagen', *Maandblad Amstelodamum* 40 (1953), 60-61.
- 37 SAA 5061, inv.nr. 662, 1-6 (noot 35).
- 38 G. van Tussenbroek, *De toren van de Gouden Eeuw. Een Hollandse strijd tussen gulden en god*, Amsterdam 2017, 55-58.
- 39 Analyse B. Heußner, Petershagen, 27 november 2006. Zie over het houtonderzoek Van Tussenbroek 2012 (noot 26), 158-161.
- 40 Zie hierover algemeen: P.R. Kleintjes, 'De Oosterkerk – een onderhoudszorgvol bestaan', *Ons Amsterdam* 35 (1983) 6, 142-145; H. Verhoef, 'De Oosterkerk. Stalpaert en de "mate der Modullen"', *Maandblad Amstelodamum* 104 (2017) 4, 147-165.
- 41 W.J. Huikeshoven, *De Oosterkerk. Beeldverslag van een restauratie 1980-1984*, Amsterdam 1985; B. Hamming, *De Oosterkerk. 340 jaar middelpunt van de Oostelijke Eilanden*, Amsterdam 2011, 31.
- 42 C.B. Posthumus Meyjes bracht in 1906 het systeem van trekstangen aan om te voorkomen dat de kerk uit elkaar zou scheuren. G.D. Bom en J.W. Enschedé, *De Oosterkerk te Amsterdam. Geschiedkundig overzicht van den bouw van, en den dienst in deze kerk, van 1659 tot heden*, Amsterdam 1922, 7.
- 43 Het kon niet met zekerheid worden vastgesteld of deze primair zijn, of uit 1773 stammen; Van Tussenbroek 2012 (noot 26), 125-126; C.P. Krabbe en D. de Roon, 'De bouw en instandhouding (1671-2000)', in: P. Vlaardingerbroek (red.), *De Portugese synagoge in Amsterdam*, Zwolle 2012, 73-110, 95. Een hernieuwde analyse van de houtmonsters in 2021 maakte duidelijk dat de zuidelijke diagonaal aan de westzijde na 1610 was gekapt, wat het plausibel maakt dat de diagonalen toch tot de eerste opzet behoren; Heußner 2021 (noot 29).
- 44 Wagenaar 1765 (noot 14), 136.
- 45 De kappen van de vier hoekaanbouwen lijken eveneens zeer ingrijpend te zijn gewijzigd, getuige de aanwezigheid van oudere daklijnen tegen het muurwerk van de hogere delen. Ook zijn doorgangen van hoofdkap naar bijkappen secundair. Nader bouwhistorisch onderzoek van de kerk kan hier nog meer inzicht in verschaffen.
- 46 Bom en Enschedé 1922 (noot 42).
- 47 Het ging achtereenvolgens om de noordoostelijke schoor tegen de oostelijke hoekkeper, de noordoostelijke schoor tegen de noordelijke hoekkeper en het ringanker in het zuidwestelijk deel van de kerk, parallel aan de grachtgevel; analyse K.-U. Heußner, 27 september 2021.
- 48 SAA, Archief van de Oosterkerk (toegangsnummer 378.00K), inv.nr. 8: Rekening-courantboek, 1725-1810, 1776. In de Beeldbank van het Stadsarchief (bestandnummers ANWKO0153000001, ANWKO0151000001, ANWKO0154000001 en ANWKO0152000001) bevinden zich enkele tekeningen van de kapconstructie door Leendert van Velsen, gedateerd in het jaar 1774. Hierop zijn maten ingetekend die wijzen op een verzakking.
- 49 SAA, Archief van Burgemeesters: stadsrekeningen (toegangsnummer 5014), inv.nr. 131: Met los duplicaat over 1745 en totaaloverzichten over 1740-1742, 1744, 1746 en 1747, waaronder vijf losse, 1739-1753.
- 50 G. Medema, *Achter de façade van de Hollandse stad. Het stedelijk bouwbedrijf in de achttiende eeuw*, Nijmegen 2011, 13, 20, 56-58.
- 51 Medema 2011 (noot 50), 80-83, 118-120.
- 52 Er zijn geen aanwijzingen voor stabiliteitsproblemen, in plaats daarvan lijkt het te zijn gegaan om achterstallig onderhoud waarbij veel metselwerk werd vervangen. Bij het aanbrengen van een nieuw klokkenspel in de toren in 1657



- of 1658 was een extra schoorconstructie aangebracht, die voor langere tijd afdoende stevigheid lijkt te hebben geboden. Drie van de versterkende onderdelen konden bij dendrochronologisch onderzoek worden geanalyseerd: de tweede schoor rechts van het klavier, de derde schoor rechts van het klavier en de zesde schoor rechts van het klavier. Analyse van deze drie houtmonsters leverden dateringen op van 1631 (om/na) en 1655 (+/-10). Het derde monster kon niet worden gedateerd. Zie verder Bijtelaar 1947 (noot 11), 113 en P. Vlaardingerbroek, 'Ontwerpanalyse bij restauratie. De Zuiderkerkstoren te Amsterdam', *Bulletin KNOB* 118 (2019) 2, 1-14.
- 53 SAA, Inventaris van het Archief van de Zuiderkerk (toegangsnummer 378.ZK), inv.nr. 12, Ontvang- en uitgaafboek 1756-1777.
- 54 SAA 378.ZK (noot 53), inv.nr. 12.
- 55 SAA 378.ZK (noot 53), inv.nr. 11, kasboek 1741-1796. Vgl. B. Bijtelaar, *Geschiedschrijving over de Zuiderkerk*, typoscript, Amsterdam 1975, 24, exemplaar in panddossier 'Zuiderkerk', Monumenten en Archeologie Amsterdam, 24-26; en Vlaardingerbroek 2019 (noot 52), 9.
- 56 SAA 378.OOK (noot 48), inv.nr. 8.
- 57 In 1753 wordt er namelijk afgerekend met de Weduwe D. Heijdeman mr. Timmerman. Een andere Dirk Heijdeman is in de jaren 1762-1780 timmerman van het Burgerweeshuis; Meischke e.a. 1995 (noot 28), 106.
- 58 SAA 378.OOK (noot 48), inv.nr. 8.
- 59 Medema 2011 (noot 50), 80.
- 60 SAA 5040 (noot 4), inv.nr. 98, Register houdende afschriften van rapporten van A. van der Hart aan thesaurieren-ordinaris. Met index op zaken, 1778-1808; 1778-1782: 3.
- 61 SAA 5040 (noot 4), inv.nr. 98: 59.
- 62 SAA 5040 (noot 4), inv.nr. 731, Rekeningen betreffende materialen en arbeidsloon wegens verschillende stadswerken. 1770-1779. A: De nieuwe schouwburg. 1770-1776. B: Diverse werken. 1773-1774. C: Nieuwe huizen op de Dam. 1775. D: De Schreierstoren. 1779.
- 63 Medema 2011 (noot 50), 79.
- 64 H. Janse, *De lotgevallen der Nederlandse kerkgebouwen*, Zaltbommel 1969, 114.
- 65 M. Walda, "Daar het amoveren van gebouwen in deze dagen zo algemeen is". Het stedelijke beleid inzake krimp in Hoorn en Enkhuizen in de lange achttiende eeuw', *Bulletin KNOB* 115 (2016), 192-211. Mariël Urbanus doet momenteel als buitenpromovendus aan de Universiteit van Amsterdam onderzoek naar verbouwingen van huizen in de achttiende eeuw.

PROF. DR. G. VAN TUSSENBROEK is senior bouwhistoricus bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en bijzonder hoogleraar Stedelijke identiteit en monu-

menten, in het bijzonder van de Nederlandse bouwhistorie aan de Universiteit van Amsterdam.

## THE CENTURY OF MAJOR REPAIRS

### FOUNDATION REINFORCEMENT AND OTHER STRUCTURAL INTERVENTIONS IN AMSTERDAM IN THE EARLY MODERN PERIOD

GABRI VAN TUSSENBROEK

This article considers several major repairs to Amsterdam buildings during the seventeenth and eighteenth centuries. It concerns two types of reparation: strengthening of foundations and repair of supporting and roof structures. Foundation problems could be caused by a fluctuating groundwater level, an insufficiently deep foundation, or defects in the construction, sometimes compounded by irregularities in the natural marshy substratum. Apart from houses, whose foundations had already been reinforced much earlier, repairs to towers were undertaken from the early seventeenth century. This usually entailed sinking supplementary footings to which the existing structure was anchored. Well-known examples are the Stadhuis tower, the Montelbaan tower and the tower of the Oude Kerk.

Repairs to supporting and roof structures were often due to other issues such as overdue maintenance, overly heavy or incorrect loading, construction defects, and

the effect of external forces like wind. Repairs to the roof of the Burgerzaal in 1700 were due to faulty construction and water ingress. An example of external forces was the Lisbon earthquake of 1 November 1755, which was also felt in Amsterdam, and two further tremors in December of that year and on 18 February 1756. It was probably these earthquakes that prompted the city authorities to demolish dilapidated houses shortly hereafter and to carry out major repairs to the Montelbaan tower and the Oosterkerk.

As the examples presented in this article show, very costly repairs were sometimes required to ensure a building's continued existence. But what is also clear is that while some of this restoration work was undertaken in response to a single incident like an earthquake, the phenomenon of restoration is inherent to the long lifespan of buildings.

1. Th.M. Brown, *The work of G. Rietveld architect*, eerste twee pagina's



# BROWN OVER RIETVELD

HET BEGIN VAN DE MODERNE ARCHITECTUUR-  
GESCHIEDENIS AAN HET KUNSTHISTORISCH  
INSTITUUT IN UTRECHT



## The work of G. RIETVELD architect

### PROEFSCHRIFT

ter verkrijging van de graad van Doctor in de Letteren en Wijsbegeerte

aan de Rijksuniversiteit te Utrecht,

op gezag van de Rector Magnificus

Dr. L. Seekles, Hoogleraar in de Faculteit der Diergeneeskunde,

volgens besluit van de Senaat der Universiteit

tegen de bedenkingen van de Faculteit der Letteren en Wijsbegeerte

te verdedigen op vrijdag 4 juli 1958 des namiddags 3.15 uur precies

door THEODORE MOREY BROWN,

geboren te Winthrop, Mass., U.S.A.

A.W. BRUNA & ZON UTRECHT 1958

In de naoorlogse geschiedschrijving van de Nederlandse moderne architectuur heeft *The work of G. Rietveld architect* (1958) van de Amerikaanse architectuurhistoricus Theodore Morey Brown een baanbrekende rol gespeeld. Het was de eerste monografie over Gerrit Rietveld (1888-1964), een toen al internationaal vermaarde architect, en omdat het boek in het Engels is geschreven lange tijd de enige bron van gedetailleerde

informatie voor een internationaal lezerspubliek. Brown was de eerste kunsthistoricus in Nederland die een proefschrift schreef over een op dat moment nog levende architect. Maar ondanks het feit dat, zoals architectuurhistoricus Rob Dettingmeijer stelt, het belang van Browns studie bijna niet te overschatten is, blijft het boek tot op de dag van vandaag een curiosum.<sup>1</sup> Waarom is het eerste wetenschappelijke werk



2. Aanbieding van het boek *The work of G. Rietveld architect* door Jaap Romijn van uitgeverij Bruna aan Rietveld ter gelegenheid van zijn zeventigste verjaardag, Kunsthistorisch Instituut, Rijksuniversiteit Utrecht, met in het midden Theodore M. Brown en zijn echtgenote, 4 juli 1958 (Spaarnestad Photo Den Haag/Utrechts Archief)

over Rietveld geschreven door een Amerikaanse onderzoeker in de Engelse taal? Wie was Theodore Morey Brown en hoe kwam hij in de jaren vijftig aan een Nederlandse universiteit terecht?

In dit artikel analyseer ik de ontstaansgeschiedenis van Browns boek vanaf het initiatief van Nederlandse hoogleraren kunstgeschiedenis na de oorlog tot de inhoud van het uiteindelijke boek. Daarnaast bespreek ik het internationale historiografische debat waaraan de auteur deelnam. Browns boek luidde een nieuw tijdperk in voor de relatie tussen de kunsthistoricus en de praktiserende architect, een tijdperk dat samenhang met de opgave om vanuit een geëngageerde houding een hedendaagse geschiedenis te schrijven. Als een 'operatieve geschiedenis' werd Browns boek gekenmerkt door zijn collectieve karakter.<sup>2</sup> Het was weliswaar een boek over één architect, geschreven door één historicus, maar op de achtergrond stond een 'team Rietveld' met onder anderen kunsthistoricus Pieter Singelenberg en ontwerper Truus Schröder-Schräder, die beiden van vitaal belang zijn geweest

voor de totstandkoming ervan. Alleen met behulp van hun samenwerking kon het werk van Rietveld toegankelijk worden gemaakt voor een buitenlandse architectuurhistoricus die bij aankomst in Nederland de Nederlandse taal niet machtig was. In dit artikel bearbeit ik dat het boek van Brown niet alleen van belang is geweest voor de geschiedschrijving van Rietveld; het had bovendien een institutionele betekenis omdat het het begin markeerde van de moderne architectuurgeschiedenis door kunsthistorici in Nederland.

#### EEN BELANGRIJK NASLAGWERK

In de historiografie van de architect Rietveld neemt *The work of G. Rietveld architect* een sleutelpositie in.<sup>3</sup> Browns dissertatie groeide uit tot een naslagwerk dat in vrijwel elke publicatie over Rietveld wordt genoemd. Omdat het de eerste monografie over Rietveld was, verwezen de latere boeken ernaar als een belangrijke mijlpaal: in Nederland bijvoorbeeld *G.Th. Rietveld* van Anne Buffinga (1971) en Frits Bless' *Rietveld 1888-1964. Een biografie* uit 1982. Ook in de jaren daarna bleef het



boek belangrijk. In haar essay 'Gerrit Rietveld' in *De beginjaren van de Stijl* (1982) rekent Marijke Küper het tot de belangrijkste literatuur over Rietveld.<sup>4</sup> Internationaal was Browns boek belangrijk doordat het jarenlang voor een buitenlands lezerspubliek de enige bron van gedetailleerde informatie was. Onmiddellijk na publicatie noemde Bruno Zevi het in zijn tijdschrift *l'Architettura. Cronache e storia* en een jaar later wijdde hij er een bespreking aan. Ook Giovanni Fanelli vermeldde Browns boek als bron in zijn *Architettura moderna in Olanda 1900-1940* (1973).<sup>5</sup>

Met de blijvende relevantie zijn ook de thema's van het verhaal gemeenplaatsen geworden in de Nederlandse architectuurgeschiedschrijving. Daaronder vallen de centrale plaats van het Rietveld-Schröderhuis in Rietvelds oeuvre en de voorstelling van zijn jeugd en vorming als een noodzakelijke evolutie naar het hoogtepunt van het Rietveld-Schröderhuis, met de rood-blauwe stoel als tussenprestatie. Maar tegelijkertijd is het boek een curiosum en roept het een aantal vragen op. Het is opmerkelijk dat het eerste wetenschappelijke werk over Rietveld in de Engelse taal werd gepubliceerd door een Amerikaan. Er is weinig bekend over de historicus Theodore Morey Brown (1925-2000) en de redenen waarom hij in de jaren vijftig voor een Nederlandse universiteit ging werken. Brown promoveerde op 4 juli 1958 cum laude aan de Rijksuniversiteit Utrecht bij professor Murk Daniël Ozinga (1902-1960).<sup>6</sup> Zijn boek was toen al uitgegeven door A.W. Bruna en Zonen. Rietveld was niet aanwezig bij de promotieplechtigheid in de Utrechtse Dom.<sup>7</sup> Zoals Detingmeijer stelt, had hij een ambivalente relatie met het project. Hoewel Brown tijdens het schrijven van zijn proefschrift in nauw contact had gestaan met Rietveld, had de architect weinig behoefte om een geschiedenis van zijn werk te reconstrueren.<sup>8</sup> Als modernist omarmde hij het 'leven' in plaats van de 'geschiedenis' en hij was ook bang voor altijd verbonden te blijven met één bijzondere stoel en één huis.<sup>9</sup> Rietveld was echter wel aanwezig bij een andere festiviteit die samenviel met Browns promotie: ter gelegenheid van zijn zeventigste verjaardag werd die middag een receptie gehouden in het Kunsthistorisch Instituut, waarbij de uitgever hem het eerste exemplaar van Browns boek aanbood (afb. 2).<sup>10</sup> In 1958 werd het boek ook uitgegeven door de MIT Press in de vs.<sup>11</sup> Hoewel het in Nederland nooit een nieuwe oplage heeft gehad, werd het in 1970 en 1977 in de Verenigde Staten herdrukt.<sup>12</sup>

Brown was tweeëndertig jaar oud toen hij zijn doctoraat behaalde. Na afloop keerde hij terug naar de Verenigde Staten om les te geven aan de universiteit van Louisville. Zijn dissertatie over Rietveld zou het hoogtepunt van zijn loopbaan blijven: nadien schreef hij recensies over geschiedenissen van moderne architectuur, boeken over de architectuur van Louisville en bijdragen aan een tentoonstellingscatalogus over foto-

journaliste Margaret Bourke-White, maar deze werken zouden nooit de impact van zijn studie over Rietveld evenaren.<sup>13</sup> Om te begrijpen hoe zijn proefschrift kon uitgroeien tot zo'n invloedrijk boek is het nodig de ontstaansgeschiedenis ervan in Nederland en de Verenigde Staten gedurende de eerste decennia na de oorlog te analyseren. Daartoe zal ik de historiografische debatten waaraan Brown deelnam en vervolgens zijn komst naar Utrecht bespreken.

#### BROWN EN HET DEBAT OVER HISTORIOGRAFIE

In 1951 werd de eerste overzichtstentoonstelling van De Stijl georganiseerd door het Stedelijk Museum in Amsterdam, een jaar later gevolgd door het MoMA in New York.<sup>14</sup> Ook de Nederlandse inzending voor de Biënnale van Venetië in 1951 was gewijd aan De Stijl.<sup>15</sup> Deze initiatieven kwamen op een scharniermoment na de oorlog, toen wat een levende avant-garde was geweest een hoofdstuk uit het verleden begon te worden.<sup>16</sup> Vanuit het besef van de nieuwe taak om het recente verleden te historiseren, schreef kunsthistoricus Hans Jaffé zijn dissertatie *De Stijl 1917-1931. The Dutch contribution to Modern Art* (1956), de eerste intellectuele reflectie op de geschiedenis van De Stijl als artistieke beweging.<sup>17</sup> Het was Jaffés doel om De Stijl te verklaren vanuit een brede tijdgeest, waarin het negentiende-eeuwse positivisme werd ingeruild voor een wereldbeeld dat werd gedictieerd door moderne techniek, wetenschap en verstedelijking. Het debat over het recente verleden had in de Angelsaksische landen een ander karakter. Terwijl de eerste geschiedenissen van de moderne architectuur al in de jaren twintig, dertig en veertig waren geschreven, werd na de oorlog de consensus hierover ingeruild voor vragen en heroverwegingen.<sup>18</sup> Eind jaren vijftig raakte architectuurhistoricus Reyner Banham geïnteresseerd in ontwerpers die verwant waren aan De Stijl. Hij bestudeerde Jaffés boek en had gesprekken met onder anderen Robert van 't Hoff.<sup>19</sup> Zijn oordeel over de beweging was hard. In zijn proefschrift *Theory and design in the First Machine Age* (1960) stelde Banham dat de Moderne Beweging er niet in was geslaagd 'de geest van het eerste machinetijdperk' te incorporeren – een in die tijd provocerende uitspraak.<sup>20</sup> Hij beschuldigde De Stijl, net als het Bauhaus en Le Corbusier, ervan de technologie van het eerste machinetijdperk niet te hebben begrepen. Over Rietveld was hij nog kritischer: diens moderne meubelen hadden de vormgeving in een doodlopende straat geleid.<sup>21</sup>

Voor Brown was het revisionistische debat van zijn tijd niet alleen vormend, hij nam er ook aan deel. Brown had kritiek op Sigfried Giedions boeken *Space, time and architecture* (1941) en *Mechanization takes command* (1948). Volgens hem hadden deze 'de Nederlandse bijdrage aan de hedendaagse vormgeving zozeer verdraaid, dat de lezer erdoor werd misleid'.<sup>22</sup> Hij

## Work

During the course of his career Rietveld has been classified as a 'functionalist', an 'experimenter', an 'interior-designer', a 'pioneer'. Although these labels are partially valid, they merely hint at a few aspects of his multi-faceted character. Ingenious planning, which serves as the basis of his architectural work, clearly indicates Rietveld's mastery of the functional element in architecture. His interiors are unexcelled; they are refreshing oases of spatial harmony within the prevailing spatial cacophony of our streets and buildings. The variety of lamps, furniture and structures designed by Rietveld testify to his predilection for creative experimentation. And an examination of the architect's work within an historical context establishes, beyond doubt, the pioneering quality of his work. But Rietveld does not lend himself to an easy classification. He is all of these things; yet he is much more. And this 'much more' will be revealed only by a patient and careful analysis of his work. The burden of this study is to present the majority of his work, in all its ramifications, so as to suggest its variety, its unity, its position within the context of 20th century design and its contribution to the 20th century development.

Rietveld began his career as a craftsman, producing on order anything from a



1. Drawing, perhaps by Rietveld, before 1900 2. Table & Chairs, Zuilen Castle, near Utrecht, 1900 ± 1 (cat. 1)

Louis XV chair to a commemorative medallion. And his experience as an artisan, it will be seen, influenced his later work and perhaps his entire outlook. Found in most of Rietveld's buildings are built-in furniture, storage units and detailing which reveal the fact that these buildings were designed by a person accustomed to working with and 'through' his hands. His craft background is also apparent in his attitude toward his work; somewhat in the spirit of a medieval craftsman. Rietveld goes about his work quietly, more absorbed in it than in himself.

14



3. Decoration, Hypotheekbank, Utrecht, 1906 ± 1 (cat. 2)

Understandably the very early work of Rietveld is obscure because the small objects which he designed and built are not the type to receive much attention. Nevertheless, a few traces are extant, and some may be illustrated.

- A drawing of a chair (ill. 1) suggests the type of work that Rietveld did while employed in his father's cabinet-making shop. Although the drawing is signed by his father, it is probable that Rietveld himself made it at about age 10, copied either from an illustration in a book or from an actual chair. At any rate, the naive drawing conveys some idea of his very early milieu.
- Around 1900, at about age 11, Rietveld designed a table and several chairs to be used in the gate-house of Zuilen Castle, near Utrecht (ill. 2). The pieces are made of simple sticks and boards, not too far stylistically from the fine work of Berlage done at the same time. The small decorative motives on the furniture were taken from the fireplace mantle and from the beam consoles in the existing room. Clearly, the character of the furniture is admirably adapted to the medieval character of the room. A few years later Rietveld designed the Louis XV interior-decoration of a conference room in the Hypotheekbank, Utrecht (ill. 3). Rietveld's name is associated with two commemorative medallions listed in catalogues of the Koninklijke Soeger jewelry firm; the dates given are 1909 and 1911. Rietveld claims that, although he did this type of work, the particular medallions attributed to him were not done by him. He is known to have exhibited several paintings (whereabouts unknown) in 1912 in a Utrecht exhibition of Kunststijf, a local art group.<sup>1</sup>
- In 1915, while working for the architect, P.J. Klarthamer, Rietveld built several

15

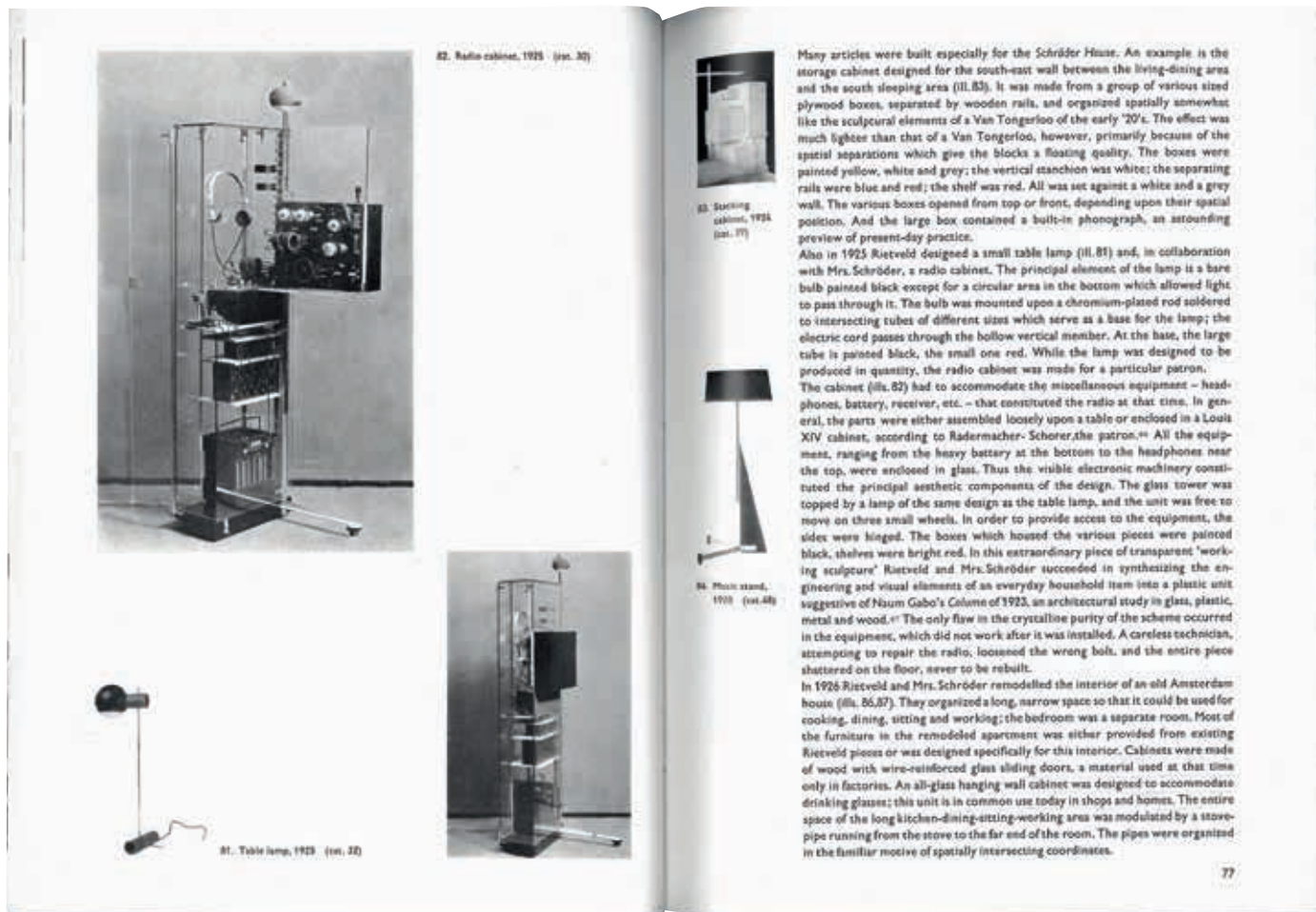
### 3. Th.M. Brown, *The work of G. Rietveld architect*, 14-15

verwees naar het feit dat Rietveld in *Space, time and architecture* afwezig was en in *Mechanization takes command* alleen werd genoemd als voorloper van modern meubeldesign.<sup>23</sup> In een reeks artikelen na zijn dissertatie verduidelijkte Brown zijn kritische positie. Hij zette vraagtekens bij Giedions technologische selectiecriteria, want *Space, time and architecture* portretteerde architecten als leden van een 'onfeilbare technologische stam'.<sup>24</sup> Een architect als Rietveld, die 'activiteit' en niet 'dingen' als uitgangspunt nam, viel buiten het gezichtsveld van de meeste historici, meende Brown.<sup>25</sup> Hij was even kritisch over de eerste pogingen om de geschiedenis van de De Stijl-beweging te schrijven. Brown nam vooral stelling tegen de historici die een 'gedeelde visie' als basis voor de beweging claimden.<sup>26</sup> Jaffé bijvoorbeeld was uitgegaan van de erkenning van de filosofische impuls van De Stijl, maar die had hem gebracht tot de aanname van een monistisch systeem van ideeën.<sup>27</sup> Brown verbond dit zoeken naar een gedeelde visie met het historicisme, dat hij omschreef als 'een van de meest verleidelijke intellectuele valkuilen van de kunstgeschiedenis'.<sup>28</sup> Volgens hem hadden sommige kunsthistorici de ambitie om verder te gaan dan een zuiver formele benadering en de 'motivaties, veronderstellingen en relaties

op een dieper intellectueel en psychologisch niveau' te beschouwen, wat vaak resulteerde in de veronderstelling dat 'menselijke activiteiten zich langs een vooraf bepaald pad naar een bepaald doel bewegen'. Op deze manier werd de geschiedenis niet alleen gezien als een betekenisvol samenhangend geheel, maar ontstond een aanname van de voorspelbaarheid van de loop ervan. Volgens Brown had dit ertoe geleid dat veel auteurs 'Rietvelds existentiële, niet-historische houding in een Procrustiaans bed van historische onvermijdelijkheid en een gedeelde Zeitgeist hadden gedwongen'.<sup>29</sup>

Brown's kritiek op de technologie als het dominante criterium bij het schrijven van de moderne architectuurgeschiedenis keerde terug in een polemiek met de Britse architectuurhistoricus Peter Collins. In zijn *Changing ideals in modern architecture* (1965) bekritiseerde Collins Rietveld voor het maken van oncomfortabele stoelen uit puur esthetische motieven; zijn rood-blauwe stoel zou slechts een oppervlakkige invloed op de architectuur hebben gehad.<sup>30</sup> In zijn kritiek noemde Collins Brown expliciet: 'Even Theodore Brown, Rietveld's biographer, in the five lengthy pages devoted to the chair, has to admit that the jagged, angular quality of the piece, as well as its hard surfaces,





4. Th.M. Brown, *The work of G. Rietveld architect*, 76-77

are not conducive to bodily comfort, and those who are using it, including Rietveld himself, have complained about bruising their ankles on it.<sup>31</sup> Collins verzetten zich ook tegen Browns stelling dat de rood-blauwe stoel een voorbode op kleinere schaal was van het Rietveld-Schröderhuis, beide in wezen ruimtelijke producten. Volgens hem was meubelontwerp een aparte categorie die slechts een gelijkenis met de architectuur had.<sup>32</sup> Dit standpunt was onderdeel van Collins' bredere kritiek op de moderne beweging. In zijn ogen hadden 'vormgevers' als Le Corbusier, Gropius en Mies van der Rohe de universele principes van de architectuur verdoezeld, omdat zij de nadruk legden op artistieke kwaliteiten ten koste van rationale.<sup>33</sup> Brown reageerde in 1970 met een zeer kritische bespreking van Collins' boek.<sup>34</sup> Een van de vooroordelen die diens analyse verstoorden, was volgens hem de overtuiging dat formele architectonische oplossingen ondergeschikt waren aan technologische innovatie.<sup>35</sup> In plaats daarvan, zo stelde hij, had de architectuurgeschiedenis van de twintigste eeuw aangetoond dat formele, ruimtelijke en esthetische vernieuwingen voorafgingen aan technologische innovatie.<sup>36</sup> Door zijn technologisch determinisme zag Collins niet in dat de 'zoektocht naar micro via macro ontwerpprincipes' –

van huis tot stoel – niet leidde tot oppervlakkige ornamentiek, maar integendeel een hoeksteen was van het hedendaagse ontwerpdenken, aldus Brown.<sup>37</sup>

Het debat met Collins was een gedachtewisseling tussen twee mensen wier kijk op de geschiedenis van de moderne architectuur verschillend was. Voor Brown was het doel niet alleen om een monografie over Rietveld te schrijven, maar om hem te positioneren binnen het historiografische debat over moderne architectuur. Hij wilde aan deze architect recht doen door zijn werk te bestuderen zonder zich te baseren op 'externe' concepten als de tijdgeest of de triomf van de technologie. Brown ontwikkelde deze ambities echter niet in zijn eentje: hij maakte deel uit van een bijzonder productieve groep historici aan het Kunsthistorisch Instituut in Utrecht. Het is hier dat het internationale discours over moderne architectuur en de kunstgeschiedenis in Nederland elkaar kruisten.

#### HET KUNSTHISTORISCH INSTITUUT IN UTRECHT

Browns komst naar Utrecht was een gevolg van de vernieuwing van het Kunsthistorisch Instituut van de Rijksuniversiteit Utrecht na de oorlog. Dit had te maken met twee ontwikkelingen: de invoering van architectuurgeschiedenis als academische specialisa-

tie binnen de kunstgeschiedenis en de introductie van de twintigste eeuw als kunsthistorisch studieterrein. In de jaren vijftig zorgde de toename van het aantal studenten voor een bloei van het instituut, waardoor nieuwe wetenschappelijke functies in het leven konden worden geroepen.<sup>38</sup> De kern van de vernieuwing van het curriculum was de noodzaak om onder de stafleden gespecialiseerde profielen op te bouwen. Zo werden de eerste kunsthistorici aangesteld die zich exclusief richtten op de architectuur.

Een van de eerste stappen in deze richting was in 1947 de benoeming van Murk Daniël Ozinga (1902-1968) tot buitengewoon hoogleraar Geschiedenis van de Bouwkunst.<sup>39</sup> Ozinga was voorheen werkzaam geweest bij het Rijksbureau voor de Monumentenzorg.<sup>40</sup> Als hoogleraar was hij gespecialiseerd in de bouwkunst van de Middeleeuwen, maar zijn belangstelling was veel breder.<sup>41</sup> Ozinga zorgde niet alleen voor een stevige verankering van de architectuurgeschiedenis in het kunsthistorische programma, maar zette ook aan tot een verandering in de manier waarop deze werd beoefend.<sup>42</sup> Volgens hem moest de architectuurgeschiedenis de studie van het recente verleden omvatten, maar had de discipline in dit opzicht gefaald en was er bijgevolg weinig bekend over laatnegentiende- en vroegtwintigste-eeuwse architecten als Pierre Cuypers en Hendrik Petrus Berlage. Documentatie van hun werk was weliswaar beschikbaar, maar begon al versnipperd te raken, schreef hij.<sup>43</sup>

Met zijn nieuwe beleid begaf Ozinga zich op gevoelig terrein. Verschillende hoogleraren kunstgeschiedenis hadden wel belangstelling voor hedendaagse kunst – Willem Vogelsang en Jan Gerrit van Gelder schreven zelfs over moderne kunst en Van Gelder was Browns eerste promotor – maar ze geloofden ook heilig in de ‘vijftig-jaar-regel’, die stelde dat een kunstenaar minstens vijftig jaar dood moest zijn voordat hij als onderwerp voor onderzoek in aanmerking kwam.<sup>44</sup> In de jaren vijftig begon zowel Van Gelder als Ozinga voorzichtig met het onderzoeken van de kunst en architectuur van het fin de siècle: een periode die inmiddels als voldoende ver in de tijd werd beschouwd om wetenschappelijk te bestuderen.

#### DE MODERNE ARCHITECTUURGESCHIEDENIS

Zelfs in het licht van de eerste verkenningen van de kunst en architectuur van de twintigste eeuw was het besluit om een proefschrift over een hedendaagse, levende architect te begeleiden opmerkelijk. Echter, deze stap moet worden gezien in het licht van de uitkristallisering van de moderne architectuurgeschiedenis als tak van de kunstgeschiedenis vanaf 1955.

De loopbaan van Pieter Singelenberg (1918-2007) mag gelden als representatief voor de carrières van de eerste kunsthistorische onderzoekers die zich specialiseerden in architectuur.<sup>45</sup> Singelenberg werd in 1946

assistent bij de afdeling middeleeuwse kunst en behield deze positie tot 1955. Door een reeks gasthooglerarschappen in de Verenigde Staten in het midden van de jaren vijftig raakte hij steeds meer geïnteresseerd in de geschiedenis van de moderne architectuur. Van 1956 tot 1964 was hij werkzaam als administrateur van het kunsthistorisch instituut in Utrecht. Dit waren de jaren waarin Brown in Utrecht zijn dissertatie schreef; zoals Singelenberg zich herinnerde een bijzonder vruchtbare periode voor het instituut, onder meer door ruime financiële mogelijkheden.<sup>46</sup> In 1965 verruilde Singelenberg zijn baan als docent bij de afdeling middeleeuwse kunst voor de nieuwe afdeling architectuurgeschiedenis die door Ozinga in het leven was geroepen.<sup>47</sup> In datzelfde jaar begon hij aan zijn dissertatie over Berlage, die hij in 1971 zou verdedigen.<sup>48</sup>

Wat Singelenberg gemeen had met een intellectueel als Hans Jaffé was een engagement met moderne kunst en architectuur, gebaseerd op rechtstreekse contacten met leden van de avant-garde. Samen met zijn vrouw en zoon woonde Singelenberg van 1951 tot 1995 in een door Rietveld ontworpen huis aan de Robert Schumannstraat in Utrecht. In 1957 vroeg hij de architect om hulp bij het opknappen van het huis, en dit vormde de basis voor een levenslange vriendschap.<sup>49</sup> Singelenberg had ook vriendschappelijke contacten met Truus Schröder-Schröder en in 1970 werd hij bestuurslid van de Stichting Rietveld-Schröderhuis, opgericht om de toekomst van het huis veilig te stellen.<sup>50</sup>

Voor Singelenberg waren de contacten met architecten als Rietveld niet alleen de uiting van een persoonlijke fascinatie, maar ook onderdeel van de methode om moderne architectuurgeschiedenis te praktiseren. Hij vond dat archieven weinig nut hadden voor de historicus die de twintigste eeuw bestudeerde, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de Renaissance; geconfronteerd met eigentijdse geschiedenis moest de historicus zelf zijn materiaal bijeenbrengen. Daarvoor was hij aangewezen op de welwillendheid van particulieren, aldus Singelenberg.<sup>51</sup>

Voor Singelenberg, Ozinga en Van Gelder was kunstgeschiedenis meer dan doceren en onderzoek doen: voor hen moest het Kunsthistorisch Instituut betekenis hebben voor de samenleving en voor het kunstleven in Nederland.<sup>52</sup> Vanuit die optiek stelde Van Gelder voor om in het Centraal Museum in Utrecht een tentoonstelling over Rietveld te organiseren ter gelegenheid van diens zeventigste verjaardag.<sup>53</sup> Zo stond Browns proefschrift op het kruispunt van historisch onderzoek en de maatschappelijke functie van het instituut en daarom kon in dit geval de ‘vijftig-jaar-regel’ worden doorbroken.



## THEODORE MOREY BROWN

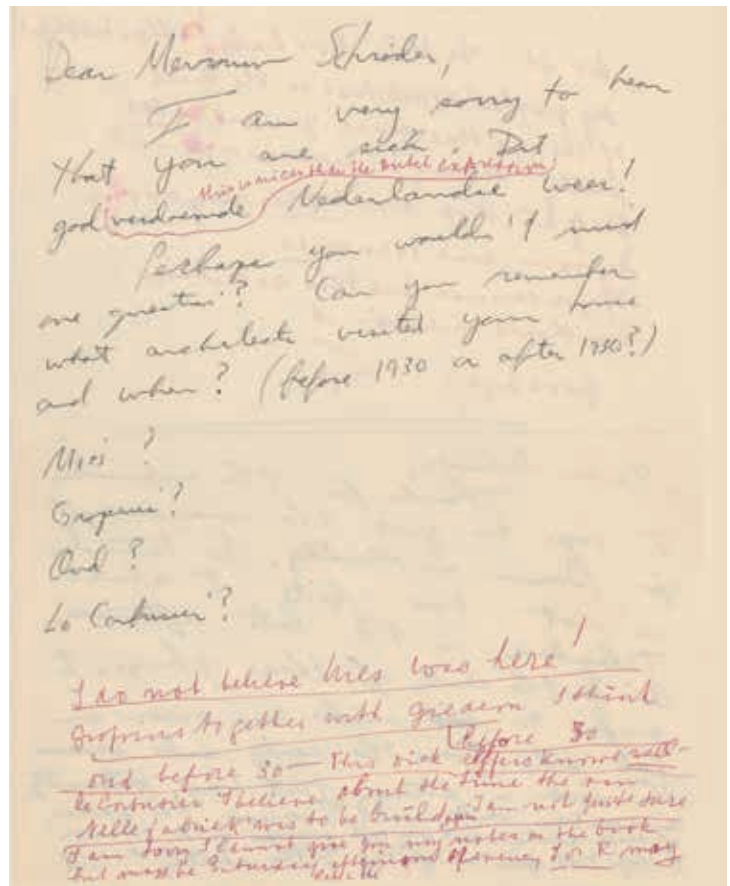
Theodore Morey Brown werd in 1925 geboren in Winthrop, Massachusetts. Hij behaalde in 1953 zijn bachelor in de architectuur aan het MIT, drie jaar later gevolgd door een master in de geesteswetenschappen aan de Graduate School of Arts and Sciences van Harvard University.<sup>54</sup> In 1957 begon hij aan het PhD-programma van Harvard University. Nadat hij in datzelfde jaar het eerste deel van zijn doctoraatexamen had afgelegd, besloot hij een Fulbright-beurs aan te vragen om in Nederland zijn proefschrift te schrijven. Brown nam eerst contact op met Ozinga over zijn plannen.<sup>55</sup> Uit de archieven wordt niet duidelijk hoe hij Ozinga heeft leren kennen; het contact kan tot stand zijn gekomen via Singelenberg, die immers midden jaren vijftig als gasthoogleraar in de Verenigde Staten verbleef.<sup>56</sup>

Browns eerste interesse betrof niet Gerrit Rietveld, maar de invloed van Frank Lloyd Wright in Nederland. Van Gelder en Ozinga waren op dat moment echter op zoek naar een kandidaat voor een heel ander project. In de jaren vijftig kwam de carrière van Rietveld eindelijk tot bloei en met zijn groeiende bekendheid kwamen ook grotere opdrachten. Van Gelder en Ozinga constateerden echter dat een monografie over hem ontbrak.<sup>57</sup> Rietveld was internationaal vooral bekend van het Rietveld-Schröderhuis, maar zijn gehele oeuvre was nog niet beschreven en geanalyseerd. Terugkijkend op het project schreef Ozinga in de jaren zestig aan Brown: 'Up to this day we could not find other people to do these things; the interested architects are crowded with work, and the too few younger masculine (sic!) art historians generally have not the required international orientation and technical training which you possess.'<sup>58</sup>

Het idee om een Fulbright-beurs aan te vragen kan ook van het Kunsthistorisch Instituut in Utrecht zijn gekomen, want Van Gelder was in 1956 door de United States Educational Foundation benoemd tot lid van de Fulbright Board in Nederland.<sup>59</sup> Een jaar later formuleerde hij het idee om Browns promotieproject te laten samenvallen met de eerste overzichtstentoonstelling van Rietvelds werk, ter ere van zijn zeventigste verjaardag in het Centraal Museum. De tentoonstelling werd gehouden in 1958, het jaar waarin Brown zijn proefschrift voltooide.<sup>60</sup> Maar voordat dit alles kon plaatsvinden, moesten er nog wel wat hordes worden genomen. In 1957 vroeg Van Gelder toestemming aan het ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen om een student met een buitenlandse nationaliteit te laten promoveren. Ook moest Harvard University instemmen met het idee van een dubbel doctoraat, in Nederland en in de Verenigde Staten.<sup>61</sup> Uiteindelijk bracht Brown, die samen met zijn vrouw Barbara naar Nederland kwam, de jaren 1956-1958 door aan het Kunsthistorisch Instituut in Utrecht.

## THE WORK OF G. RIETVELD ARCHITECT

Browns proefschrift *The work of G. Rietveld architect* wordt gekenmerkt door drie aspecten. Ten eerste was het een getuigenis van de samenwerking tussen Brown, Rietveld en Schröder-Schräder. Het is het eerste onderzoek dat geen notitie neemt van de 'vijftigjaar-regel' en hoe om te gaan met eigentijdse geschiedenis. Tot slot bevatte het de eerste kunsthistorische interpretatie van het werk van Rietveld en een demonstratie van het belang daarvan voor de Europese avantgarde na de Eerste Wereldoorlog. Wat het eerste punt betreft: het archief van het Rietveld-Schröderhuis in Utrecht en dat van Han Schröder, architecte en dochter van Schröder-Schräder, in Blacksburg bevatten brieven die de na voltooiing van het boek ontstane vriendschap tussen Brown en de familie Schröder documenteren.<sup>62</sup> In zijn boek geeft Brown aan dat Rietveld hem belangrijke aanwijzingen gaf hoe hij zijn ontwerpen moest begrijpen. Van grote waarde was ook de hulp van Schröder-Schräder, die een archief bijhield dat van vitaal belang was om 'de chronologische chaos van zijn vroege werk te ordenen'.<sup>63</sup> De samenwerking met 'team Rietveld' was voor Brown cruciaal: omdat Brown de Nederlandse taal niet beheerste, was hij voor de vertaling van de essays van Rietveld of artikelen in het *Bouwkundig Weekblad* en *De Groene Amsterdammer*



5. Brief van Th.M. Brown aan T. Schröder-Schräder, 1958 (Centraal Museum Utrecht)

On the invitations to the exhibition Rietveld wrote that:

This exhibition wants to demonstrate the new building methods which, up to now, have been found to be applied elsewhere more than in our own country. The new building method is demonstrated not through new details but by the relief of heavy stone masses through space, light and air.

Rietveld's statement conveys a sense of the pervasive character of the *Nieuwe Ziekelijkheid* during the 1920's in its emphasis on a 'new building method'. And even though he suggested that new details are unimportant, he worked out some brilliant details such as the corner described above (ill.107). The statement also suggests Rietveld's particular attitude toward the materialistic feeling of the architecture of the '30's in its emphasis on the abstract qualities of 'space, light and air'.

In 1930 Rietveld was invited to design five row-houses for the Wiener Werkbund-siedlung in Vienna (p. 96). In these housing units for low-income families there was the problem of working with minimum spaces. The ground area of each unit is only about 13 x 25 feet (4 x 8 m). This is so narrow that rooms could not be placed adjacent to each other laterally, only longitudinally. A tiny staircase spirals



116. Row-house, Utrecht, 1932 (cat. 60)

up the heights of the building; the rooms lead off from it at four different levels. In 1932 four low-income speculative houses were designed for the Utrecht contracting firm, *Breders' Bouwbedrijf* (ill.116). Originally designed for three levels, as executed in the previous houses, they were actually built on two levels with a bathroom located off the stairway halfway between the floors. This relationship of stairway and bathroom is again suggestive of the 'corn' idea of grouping together the utilities and stairs vertically.

98

In 1934 Rietveld designed four row-houses in Utrecht on a site adjacent to the houses of 1931 (ill.114). Of particular interest in the later houses is the diagonal planning. Interior space is organized so that each family occupies an upper and lower space which interlock diagonally. Kitchen-dining-living facilities are located on both the ground and upper levels, and both families share the space of the middle floor, which is separated by a brick party-wall. As with his earlier works, living and dining space may be separated by sliding screens; and one of the bedrooms may also be divided by screens to provide a separate dressing area. Rietveld became publicly known in Holland during the early '30's, probably as a result of the widespread interest in the row-houses of 1931 (cat.56). His international reputation had been established earlier with the publication of the *Schröder House*, but he remained relatively unknown in Holland until the '30's. Where the publication of the *Schröder House* had been limited largely to professional journals, the row-houses were publicized in local newspapers; and many people visited them while they were on exhibition in 1931.<sup>64</sup> One result of Rietveld's expanding reputation was that his work was carefully scrutinized; it was subject to evaluation ranging from high praise to complete denunciation. An example of the latter was directed against some of his furniture.

In 1934 he designed furniture made from pre-cut boxwood parts which were



117. Crata furniture, 1934 (cat. 70)

assembled by the individual user, a prophesy of the do-it-yourself mania of today (ill. 117). Intrigued by the properties of this cheap, undressed material, which was used for crates only, Rietveld wanted to make inexpensive furniture with it. (1934, we recall, was a year in the depths of the Depression.) He designed book-cases, tables, and chairs so that they could be screwed together without complicated joining. They were so skillfully designed that a layman could buy the parts for very little and assemble the pieces with ease, the final product having the strong, unpretentious character of well-built crates. Rietveld's intentions in

99

## 6. Th.M. Brown, *The work of G. Rietveld architect*, 98-99

afhankelijk van Rietveld, Schröder-Schröder en zijn collega's van het Kunsthistorisch Instituut.<sup>64</sup>

In het archief van Rietveld zijn geen documenten te vinden die de samenwerking met Brown belichten, wel zijn er stukken over Browns samenwerking met Schröder-Schröder (afb. 5).<sup>65</sup> Zij sprak met Brown onder andere over het verschil tussen Mondriaan en Rietveld en noemde artistieke figuren als de schrijfster Til Brugman (1888-1958) en boeken als *Richtingen in de hedendaagsche schilderkunst* (1935) van Johan Bendien en A. Harrenstein-Schröders.<sup>66</sup> Opmerkelijk is een briefje dat zij schreef toen Brown op het punt stond zijn voltooid manuscript aan de uitgever te overhandigen: 'My greatest opposition is the date of the red blue chair: you put it too positive. It may be between 1915-1918. The G Z C shop [Goud- en Zilversmid's Compagnie in Amsterdam, RH] was before my room. My room was 1920-21. If you cannot put this as certain you should mention this.' Browns antwoord was al even veelzeggend: 'As for the dates of these things, I prefer to make an error on the late side than the early side because the book is stronger that way. Historically, an earlier date will not increase the value of these works.'<sup>67</sup> Dit citaat toont aan hoe belangrijk het voor Brown was om Rietveld in verband te brengen met de Europese

avant-garde: door de stoel de datering 'rond 1918' te geven, viel de creatie ervan samen met de opkomst van de avant-garde na de Eerste Wereldoorlog en werd het eenvoudiger Rietvelds plaats binnen De Stijl te definiëren. De rood-blauwe stoel was, volgens Brown, het eerste gepubliceerde object dat de principes van de groep belichaamde en daarom 'van doorslaggevend belang voor de creatie van een De Stijl esthetiek'.<sup>68</sup> Een van de gevolgen van de samenwerking met Rietveld en Schröder-Schröder was de prominente plaats die aan het Rietveld-Schröderhuis werd toegekend; het hele derde deel was eraan gewijd. Brown belichtte het huis als een mijlpaal in de vroege ontwikkeling van Rietveld. De gesprekken met Schröder-Schröder kwamen tot uiting in de paragraaf over haar rol in het ontwerp van het huis.<sup>69</sup>

Het belangrijkste element van Browns boek was zijn kunsthistorische interpretatie van Rietvelds vroege carrière, ruwweg van 1906 tot 1930, door hem een plaats toe te kennen in de ontwikkeling van de Europese moderne architectuur in deze periode. Het was Browns ambitie om te laten zien dat het oeuvre van Rietveld uit meer bestond dan het legendarische huis in Utrecht – dat zijn meubels, interieurs en winkelontwerpen van even grote betekenis waren. Voor Brown



viel Rietvelds vroege carrière samen met de bloei van de Europese avant-gardes; een periode die eind jaren twintig eindigde toen de avant-gardes hun definitieve moderne vorm hadden gevonden en een eigen 'stijl' was uitgekristalliseerd.<sup>70</sup> Browns belangrijkste stelling was dat, hoewel Rietveld niet de erkenning had gekregen die hem toekwam, zijn werk van internationaal belang was omdat het samenviel met een hoogtepunt in de ontwikkeling van de Europese moderne architectuur na de Eerste Wereldoorlog, toen de individuele inspanningen van architecten samenvloeiden tot één collectieve beweging.<sup>71</sup> De hoogtenpunten van Rietvelds vroege werk, zoals zijn meubelontwerpen of het Rietveld-Schröderhuis, stammen uit deze cruciale jaren. Voor Brown werd Rietveld met het ontwerp van het Rietveld-Schröderhuis een pionier. Dit maakte hij namelijk al in 1924, terwijl het ontwerp van een andere, veel beroemdere twintigste-eeuwse klassieker, Le Corbusiers Villa Savoye, pas in 1931 werd voltooid.<sup>72</sup>

Het was de wens van Rietveld, Ozinga en Van Gelder dat Rietvelds hele oeuvre zou worden beschreven, inclusief het meest recente deel van na de oorlog.<sup>73</sup> Dit confronteerde Brown met een aantal problemen. Ten eerste was er de vraag hoe om te gaan met het werk dat Rietveld tussen 1924 en 1940 maakte. Zoals de auteur schrijft, werd Rietveld in deze jaren beïnvloed door de Nieuwe Zakelijkheid en produceerde hij architectuur met geheel witte, rechthoekige en ronde vormen en platte daken en met meer aandacht voor massa en volume dan voor ruimtelijke compositie. Er is reden om aan te nemen dat Brown weinig enthousiasme voelde voor deze periode: volgens hem volgde Rietveld 'niet de logica van het voorbeeld dat hij zichzelf had gesteld in zijn eerdere meesterwerk'.<sup>74</sup>

Het tweede probleem was de vraag hoe om te gaan met de hedendaagse geschiedenis. Voor het meest recente deel van Rietvelds werk was niet genoeg tijd verstreken om voldoende historische distantie te hebben. Daarom koos Brown ervoor om de laatste fase van Rietvelds carrière wel te beschrijven maar niet te analyseren. Het was zijn bedoeling om 'Rietveld voor zichzelf te laten spreken' door tekeningen en foto's te laten zien.<sup>75</sup> Zo vatte Brown als architectuurcriticus de karakteristieken van Rietvelds textiel fabriek in Bergeijk (1960) samen door de ligging, de daglichttoetreding en de vormgeving van het interieur te noemen.<sup>76</sup> Rietvelds tehuis voor kreuple kinderen op Curaçao (1951), zijn woningbouwprojecten in Utrecht (1954-1957) en het ontwerp voor de Jaarbeurs in Utrecht (1956) worden alleen gepresenteerd aan de hand van foto's.<sup>77</sup> In de conclusie van het boek verankerde Brown Rietveld in een liberaal begrip van kunst en architectuur. Voor hem was de kunstenaar geen passieve afspiegeling van zijn milieu of een product van de *Zeitgeist*, maar eerder een actieve schepper daarvan. Brown waardeerde Rietveld als een niet-monumentale ontwerper wiens wo-

ningen niet alleen formele experimenten waren, maar aanzetten tot een nieuwe manier van leven: ze maakten hem tot een 'form-giver' – Brown vertaalde hier het woord 'vormgever' letterlijk – van een twintigste-eeuwse manier van leven.<sup>78</sup>

#### KRITISCHE ONTVANGST

In 1959 publiceerde Hitchcock een bespreking van Browns boek in de *Journal of the Society of Architectural Historians*.<sup>79</sup> Hoewel hij duidelijk maakte dat hij 'aanzienlijk minder vertrouwen in Rietveld had dan Brown', was hij positief over Browns analyse, zij het niet zonder kritiek. Hitchcock had bezwaar tegen de centrale plaats die Brown gaf aan het Rietveld-Schröderhuis. Hij vond het weliswaar een goede keuze gezien de legendarische status van het huis, maar vroeg zich ook af of de garage met chauffeurswoning uit 1927-1928 niet belangrijker was, omdat Rietveld er in dit ontwerp beter in was geslaagd technische vernieuwingen te incorporeren.<sup>80</sup> Ook Jaffé schreef in dat jaar een recensie, in het tijdschrift *Goed Wonen*.<sup>81</sup> Hij preees Browns proefschrift, maar merkte ook op dat de aandacht voor de stoel en het huis niet helemaal recht deed aan Rietvelds andere ontwerpen. Zijn voornaamste punt van kritiek was echter het ontbreken van *Zeitgeist* in Browns analyse; Rietvelds werk was niet alleen het resultaat van zijn persoonlijke ontwikkeling, maar werd ook beïnvloed door de tijd waarin hij leefde.<sup>82</sup>

#### CONCLUSIE

Voor Theodore Brown en de medewerkers van het Kunsthistorisch Instituut in Utrecht was de voltooiing van het proefschrift *The work of G. Rietveld architect* een mijlpaal. Het boek luidde het begin in van de naoorlogse geschiedschrijving van de moderne architectuur zoals die vervolgens door kunsthistorici zou worden bedreven. Het is ook een vroeg voorbeeld van de komst van buitenlandse onderzoekers naar Nederland om de geschiedenis van de Nederlandse moderne architectuur te schrijven. Browns boek bleef tot in de jaren tachtig toonaangevend binnen de studie van Rietveld. Tot op de dag van vandaag gebruiken Nederlandse musea de datering 'rond 1918' voor de roodblauwe stoel. Begin jaren tachtig werd dit voor het eerst in twijfel getrokken door Frits Bless, die 1916 als een meer waarschijnlijke datering voorstelde.<sup>83</sup> In dezelfde tijd reconstrueerde Marijke Küper een correcte genealogie van de verschillende versies van de stoel. Zij dateerde het ontwerp medio 1918, en onthulde bovendien dat de stoel niet vanaf het begin gekleurd was geweest. Pas in 1923 begon Rietveld volgens Küper primaire kleuren toe te passen met wit, grijs en zwart.<sup>84</sup>

Brown creëerde een alternatief voor Jaffés door de *Zeitgeist* geïnspireerde geschiedenis van De Stijl. Hij verruilde een breed landschap van mogelijke invloeden voor een monografische benadering waarin een

7. Gerrit Rietveld,  
ontwerp omslag  
dissertatie  
Th.M. Brown 1958  
(Centraal Museum  
Utrecht)



duidelijke ontwikkelingslijn werd geprojecteerd, van Rietvelds eerste ontwerpen tot de uiteindelijke bestemming van het huis in Utrecht. Brown gebruikte een hegeliase ontwikkelingslogica om een proces te beschrijven waarin de protagonist, via verschillende experimenten, zijn bestemming vindt in de formulering van *modern design*. Het Rietveld-Schröderhuis betekende de definitieve doorbraak in dit proces. Op deze manier ontvouwde Brown weliswaar geen historische geschiedopvatting waarin alles met alles samenhangt, maar hij was ook niet geheel vrij van ten-

densen van het historicisme omdat hij nog steeds een deterministische geschiedenis schreef. De hypothese van het Rietveld-Schröderhuis als doel en eindpunt in Rietvelds ontwikkeling bleef bijzonder invloedrijk in de beschouwingen over deze architect. Zo omschreef Küper het huis in 1982 als een 'synthese van zijn artistieke inzichten en capaciteiten' en 'in zekere zin een eindpunt'.<sup>85</sup> Het is een duidelijk voorbeeld van de invloed die Brown als Amerikaanse architectuurhistoricus heeft gehad op de geschiedschrijving van de Nederlandse moderne architectuur.



Met dank aan Pascal Pere van het Centraal Museum Utrecht voor haar hulp bij het RSA archief.

#### NOTEN

- 1 R. Dettingmeijer, 'Rietveld en het schrijven van architectuurgeschiedenis', in: R. Dettingmeijer, M. van Thoor en I. van Zijl (red.), *Rietvelds universum*, Rotterdam 2010, 20-36: 35.
- 2 M. Tafuri, *Teorie e storia dell'architettura*, Bari 1968, 161-193. Zie ook H. Jannièrre en P. Scrivano, 'Committed, politicized, or operative. Figures of engagement in criticism from 1945 to today', *Histories of Postwar Architecture* 4 (2020) 7, 4-12, doi.org/10.6092/issn.2611-0075/13275.
- 3 Th.M. Brown, *The work of G. Rietveld architect*, Utrecht 1958.
- 4 A. Buffinga, *G.Th. Rietveld*, Amsterdam 1971, 15; F. Bless, *Rietveld 1888-1964. Een biografie*, Amsterdam 1982, 265, 270; M. Küper, 'Gerrit Rietveld', in: C. Blotkamp e.a., *De beginjaren van De Stijl 1917-1922*, Utrecht 1982, 263-284, hier 265-266.
- 5 B. Zevi, 'L'aspirazione delusa ad una moderna sintassi architettonica', *L'Architettura. Cronache e storia* 8 (1958), 510-511; B. Zevi, 'The work of G. Rietveld architect', *L'Architettura. Cronache e storia* 9 (1959) 649; G. Fanelli, *Architettura moderna in Olanda 1900-1940*, Florence 1968, 173.
- 6 Brown 1958 (noot 3), 1.
- 7 N.H. Andriessen, 'Rietveld, een dichter', *Katholiek Bouwblad. Tijdschrift voor Architectuur en Beeldende Kunsten* 21 (1957-1958), 321-324, 324.
- 8 Brown 1958 (noot 3), XI.
- 9 Dettingmeijer 2010 (noot 1), 35.
- 10 'Aan Utrechts universiteit: Amerikaan promoveerde op studie over architect G. Rietveld', *Trouw*, 5 juli 1958.
- 11 Th.M. Brown, *The work of G. Rietveld architect*, Cambridge, Mass. 1958.
- 12 De eerste editie van het boek telde 3.000 exemplaren waarvan er in 1962 slechts 1.500 waren verkocht. Blijkbaar verkocht het boek beter in de Verenigde Staten; zie brief van P. Singelenberg aan T. Schröder-Schröder, 29 januari 1962, Centraal Museum Utrecht, archief RSH.
- 13 Th.M. Brown, 'Book reviews: D. Gebhard, "Schindler (A studio book - Pioneers of modern architecture)"', *The Art Bulletin* 55 (1973) 2, 309-312; Th.M. Brown, 'Book reviews: Peter Collins, "Changing ideals in modern architecture 1750-1950"', *The Art Bulletin* 52 (1970) 3, 346-348; Th.M. Brown, 'Review: G.E. Kidder Smith, "The new architecture of Europe"', *Journal of the Society of Architectural Historians* 24 (1965), 180-181; Th.M. Brown, 'Review: M.D. Ozinga, "De monumenten van Curaçao in woord en beeld"', *Journal of the Society of Architectural Historians* 19 (1960), 178-179; S. Callahan, Th.M. Brown en C. Mydans (red.), *The photographs of Margaret Bourke-White*, tent.cat. Ithaca, NY (Andrew Dickson White Museum of Art), 1972; Th.M. Brown en M.M. Bridwell, *Old Louisville*, Louisville 1961; Th.M. Brown en R.J. Doherty, *Louisville architecture survey*, Louisville 1960. In 1965 publiceerde Brown een artikel over de theoretische aspecten van Rietvelds werk: Th.M. Brown, 'Rietveld's egocentric vision', *Journal of the Society of Architectural Historians* 24 (1965) 4, 292-296. In 1968 publiceerde hij het artikel Th.M. Brown, 'Mondrian and Rietveld. The divining rod and compass', *Nederlands Kunsthistorisch Jaarboek* 19 (1968), 205-214. Internationaal waren er verschillende spin-offs van zijn dissertatie: Th.M. Brown, 'Rietveld und seine Bedeutung in der modernen Architektur/Rietveld et son importance dans l'architecture moderne/Rietveld and his importance in modern architecture', *Bauen+Wohnen* 19 (1965), Heft 11: *Gerrit Thomas Rietveld, 1888-1964*, 419-421; Th.M. Brown, 'Rietveld und der menschen-geschaffene Gegenstand. Ding-design, bezeichnende Beispiele', in: G. Kepes, *Der Mensch und seine Dinge*, Brussel 1972, 135-147. In 1994 is het derde deel van Browns boek in het Spaans vertaald: Th.M. Brown, 'Casa Schroeder', *Cuaderno de Notas* 2 (1994), 41-66.
- 14 Het ging om dezelfde tentoonstelling in iets gewijzigde vorm. N.J. Troy, 'Making history. De Stijl at the Stedelijk Museum', 2018, www.stedelijk.nl/en/digdeeper/making-history-de-stijl-stedelijk-museum.
- 15 Troy 2018 (noot 14).
- 16 R. Hoekstra, 'Thinking about De Stijl. Three generations of committed historians in the Netherlands', *Histories of Postwar Architecture* 4 (2020) 7, 13-34, doi.org/10.6092/issn.2611-0075/11421.
- 17 H.L.C. Jaffé, *De Stijl 1917-1931. The Dutch contribution to modern art*, Amsterdam 1956.
- 18 P. Tournikiotis, *The historiography of modern architecture*, Cambridge, Mass. 1999, 148. Zie: H.R. Hitchcock, *Modern architecture. Romanticism and reintegration*, New York 1929; N. Pevsner, *Pioneers of the modern movement from William Morris to Walter Gropius*, Londen 1936; S. Giedion, *Space, time and architecture. The growth of a new tradition*, Cambridge, Mass. 1941.
- 19 Dettingmeijer 2010 (noot 1), 24.
- 20 R. Banham, *Theory and design in the First Machine Age*, Londen 1966.
- 21 Dettingmeijer 2010 (noot 1), 23.
- 22 Brown 1958 (noot 3), stellingen III en IX.
- 23 S. Giedion, *Mechanization takes command. A contribution to anonymous history*, New York 1948.
- 24 Brown 1965 (noot 13), 419-420.
- 25 Brown 1965 (noot 13), 295.
- 26 Brown 1968 (noot 13).
- 27 Brown 1968 (noot 13), 213.
- 28 Brown 1968 (noot 13), 212.
- 29 Brown 1968 (noot 13), 213.
- 30 P. Collins, *Changing ideals in modern architecture, 1750-1950*, Londen 1965, 268.
- 31 Collins 1965 (noot 30), 268-269.
- 32 Collins 1965 (noot 30), 268.
- 33 Tournikiotis 1999 (noot 18), 169.
- 34 Brown 1970 (noot 13), 346.
- 35 Brown 1970 (noot 13), 346.
- 36 Brown 1970 (noot 13), 347.
- 37 Collins bekritiseerde wat hij noemde 'de mystieke vaardigheid van het ontwerpen' als het veronderstelde vermogen om 'alles te ontwerpen, van tandpasta tot een oceanstomer'; Collins 1965 (noot 30), 268.
- 38 P. Hecht, Chr. Stolwijk en A. Hoogenboom (red.), *Kunstgeschiedenis in Nederland. Negen opstellen*, Amsterdam 1998, 134.
- 39 L. Bosman, 'De geschiedenis van de Nederlandse architectuurgeschiedenis. Middeleeuwse bouwkunst', in: Hecht, Stolwijk en Hoogenboom 1998 (noot 38), 63-87, 73.
- 40 Hecht, Stolwijk en Hoogenboom 1998 (noot 38), 73; L. Bosman, 'De oratie van M.D. Ozinga (1948). Het ontstaan van de gotiek en het probleem van de stijlperiodes', *Bulletin KNOB* 95 (1996) 1, 1-11: 3.
- 41 Bosman 1996 (noot 40), 2.
- 42 M.D. Ozinga, 'Werkzaamheden van de Afdeling Geschiedenis van de Bouwkunst van het KHI en het oprichten van een ikonografische monumentenindex van de Nederlanden', ongepubliceerd rapport, Universiteit Utrecht (1960), 1-2; Universiteit Utrecht, Archieven van het Kunsthistorisch Instituut, Archief van prof. dr. M.D. Ozinga, 364-369, 369.
- 43 Ozinga 1960 (noot 42), 2.
- 44 C. Blotkamp, 'Kunstgeschiedenis en moderne kunst, een lange aanloop', in: Hecht, Stolwijk en Hoogenboom 1998 (noot 38), 89-114, 89.
- 45 B. de Klerk, 'Pieter Singelenberg', *Jaarboek van de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde te Leiden*, 2007-2008, 144-155.
- 46 J. van Well-Jacobs, 'Interview met professor dr. P. Singelenberg, hoogleraar moderne architectuurgeschiedenis aan het kunsthistorisch instituut te Nijmegen', *Artillerie* 1 (1983), 31-51, 49.
- 47 De Klerk 2007-2008 (noot 45), 146.
- 48 P. Singelenberg, *H.P. Berlage. Idea and style. The quest for modern architecture*, Utrecht 1972. Singelenberg was 53 toen hij promoveerde.
- 49 De Klerk 2007-2008 (noot 45), 149; I. Pey, 'In memoriam professor dr. Pieter Singelenberg (1918-2007), kunsthistoricus', *Desipientia. Zin en Waan* 15 (2008), 41.
- 50 M.T. van Thoor, 'The restoration of the exterior', in: M.T. van Thoor (red.), *Colour, form and space. Rietveld-Schröder House challenging the future*, Delft 2019, 10-21, 12.
- 51 Van Well-Jacobs 1983 (noot 46), 36.
- 52 Van Well-Jacobs 1983 (noot 46), 31.
- 53 De tentoonstelling 'Rietveld. Bijdrage tot vernieuwing der bouwkunst' werd gehouden van 10 mei tot 10 augustus 1958 in het Centraal Museum Utrecht.
- 54 Brief van Van Gelder aan het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, 18 oktober 1957; Universiteit Utrecht, Archieven van het Kunsthistorisch Instituut, Archief Van Gelder, 133-157, 150.

- 55 Brief van Ozinga aan Brown, 6 oktober 1963; Archiven van het Kunsthistorisch Instituut, Archief Ozinga, 368.
- 56 Gebaseerd op archieven van het Kunsthistorisch Instituut, Archief Ozinga, 366.
- 57 Brief Ozinga 1963 (noot 55).
- 58 Brief Ozinga 1963 (noot 55).
- 59 Universiteit Utrecht, Archiven van het Kunsthistorisch Instituut, Archief Van Gelder, 350.
- 60 B. Mulder, *Gerrit Thomas Rietveld. Schets van zijn leven, denken, werken*, Nijmegen 1994, 38, 155.
- 61 Brief Van Gelder 1957 (noot 54).
- 62 Zie bijvoorbeeld brief van Brown aan Han Schröder, 6 juni 1963, IAWA, doos 5, map 17; brief van Th. en B. Brown aan T. Schröder-Schräder, ongedateerd, Centraal Museum Utrecht, RSA 1757.
- 63 Brown 1958 (noot 3), XI.
- 64 Brown 1958 (noot 3), 155, 160-163.
- 65 Correspondentie van Th.M. Brown met T. Schröder-Schräder, Centraal Museum Utrecht, RSA 1011, 1006, 1399.
- 66 Aantekeningen van T. Schröder-Schräder, Centraal Museum Utrecht, RSA D355.
- 67 Correspondentie van Th. Brown aan T. Schröder-Schräder, Centraal Museum Utrecht, RSA 1011.
- 68 Brown 1958 (noot 3), 29.
- 69 Brown 1958 (noot 3), 38.
- 70 Brown 1958 (noot 3), 10.
- 71 Brown 1958 (noot 3), 147.
- 72 Brown 1958 (noot 3), 148.
- 73 Persbericht Curatoren der Rijksuniversiteit te Utrecht, 3 juli 1958; Universiteit Utrecht, Archiven van het Kunsthistorisch Instituut, Archief Van Gelder, 133-157, 140.
- 74 Brown 1958 (noot 3), 110.
- 75 Persbericht Curatoren der Rijksuniversiteit te Utrecht 1958 (noot 73).
- 76 Brown 1958 (noot 3), 130.
- 77 Brown 1958 (noot 3), 132-138.
- 78 Brown 1958 (noot 3), 148-149.
- 79 H.R. Hitchcock, 'The work of G. Rietveld architect by Theodore M. Brown', *Journal of the Society of Architectural Historians* 18 (1959) 115-116.
- 80 Hitchcock 1959 (noot 79), 115-116.
- 81 H. Jaffé, 'Rietveld', *Goed Wonen. Tijdschrift voor goede woninginrichting* (1959), 91-92.
- 82 Jaffé 1959 (noot 81), 91-92.
- 83 Bless 1982 (noot 4), 25.
- 84 Küper 1982 (noot 4), 277.
- 85 Küper 1982 (noot 4), 284.

**DR. R. HOEKSTRA** studeerde architectuurgeschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen en promoveerde in 2006 op een proefschrift over Manfredo Tafuri. Haar onderzoek omvat genderstudies, de geschiedschrij-

ving van de moderne architectuur en de rol van kritiek in de architectuur. Momenteel is zij gastonderzoeker aan het Swedish Centre for Architecture and Design in Stockholm.

## WRITING RIETVELD'S HISTORY

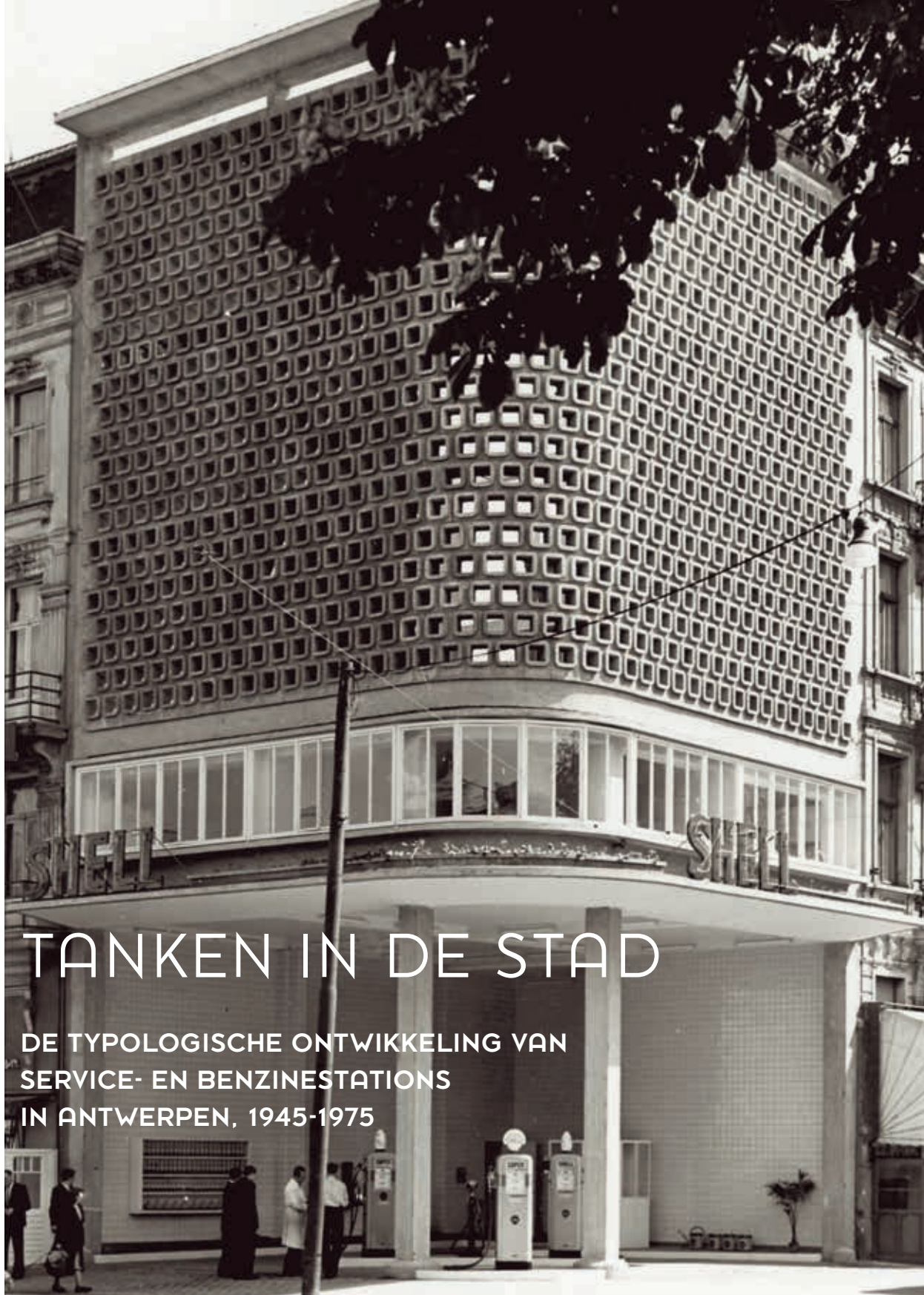
### THEODORE MOREY BROWN AND THE START OF MODERN ARCHITECTURAL HISTORY AT THE ART HISTORICAL INSTITUTE IN UTRECHT

RIXT HOEKSTRA

In the post-war historiography of Dutch modern architecture, the monograph of Gerrit Rietveld written by the American architectural historian Theodore Morey Brown (1958) played a pioneering role. *The Work of G. Rietveld, Architect* was the first monograph of a by then already internationally renowned Dutch architect and since it was written in English it was also the only source of detailed information about Rietveld for an international readership. Brown was the first art historian in the Netherlands to write a dissertation on a living architect; as such, his book signalled the start of modern architectural history as practised by art historians. Yet despite the fact that it is almost impossible to overstate the significance of Brown's study, the book remains until this day a curiosity. Why was the first scholarly work on Rietveld written by an American scholar and published in the English language? Who was Theodore Morey Brown and how did he end up at a Dutch university in the 1950s? This article examines the history of Brown's book: its genesis from a research initiative by post-war Dutch professors of art history to

the contents of the final book. It also discusses the international historiographical debate in which Brown participated. Brown's book heralded a new era in the relationship between the art historian and the architect, one that was connected with the challenge to write contemporary history from an ideologically engaged attitude. As an 'operative history' Brown's book was distinguished by its collaborative nature. While it was a book about a single architect written by a single historian, in the background there was a 'team Rietveld' consisting of, among others, the historian Pieter Singelenberg and the designer Truus Schröder-Schräder, who were vital to its creation. Only with the help of these people could the work of Rietveld be made accessible to a foreign scholar who, upon arrival in the Netherlands, did not speak the Dutch language. This article argues that Brown's book was important not only for the historiography on Rietveld. The book also had an institutional significance as it ushered in the study of modern architectural history by art historians in the Netherlands.





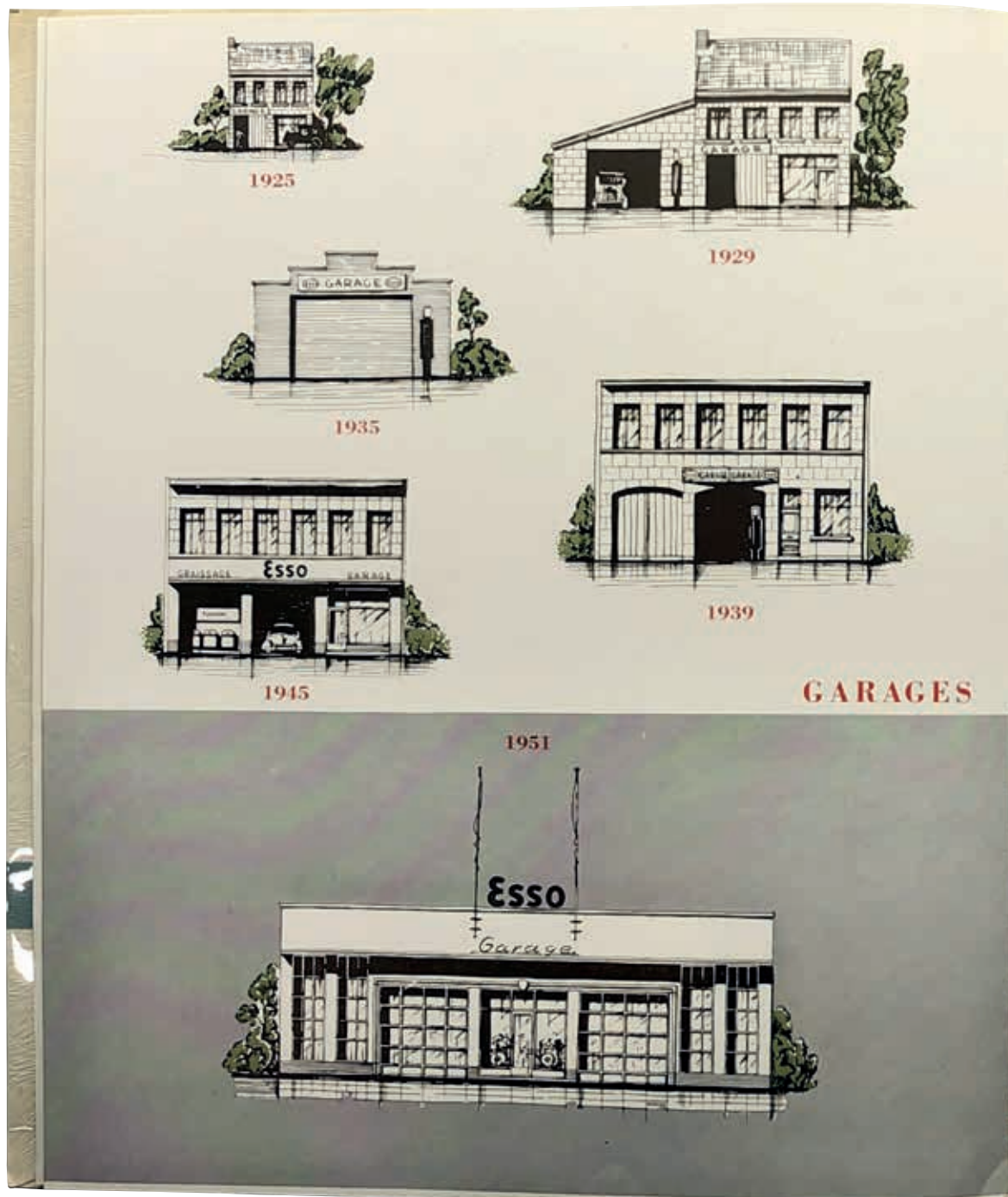
# TANKEN IN DE STAD

DE TYPOLOGISCHE ONTWIKKELING VAN  
SERVICE- EN BENZINESTATIONS  
IN ANTWERPEN, 1945-1975

THOMAS VANHAUTE

▲ 1. Léon Stynen, Shell-servicestation, Antwerpen, foto 1950  
(Vlaams Architectuurinstituut)

Weinig consumptiegoederen zijn zo bepalend geweest in de ontwikkeling van mens en maatschappij in de twintigste eeuw als de auto. Vanaf het ontstaan van dit ‘zelf-voortbewegend voertuig’ in het Europa van het einde van de negentiende eeuw tot de explosieve groei van het autoverkeer na de Tweede Wereldoorlog heeft



de auto een onmiskenbare invloed gehad op de moderne maatschappij. Net als bij de vorige transportrevolutie, de opkomst van de spoorwegen halverwege de negentiende eeuw, was begin twintigste eeuw de invloed van het nieuwe transportmiddel duidelijk waarneembaar in het stedelijke landschap. Uiteraard eerst in de Verenigde Staten, waar in 1913 reeds 485.000 voertuigen (op een wereldtotaal van 606.124) werden geproduceerd.<sup>1</sup> Elf jaar later was in dat land al 50.000 kilometer aan verharde wegen aangelegd.<sup>2</sup>

In België liep het zo'n vaart niet: hoewel het land in de eerste helft van de twintigste eeuw tientallen auto- en carrosseriefabrikanten telde, werd er pas echt van

af de jaren dertig werk gemaakt van een uitgebreid wegennetwerk. Het plan voor de eerste Belgische snelweg (Brussel-Oostende) werd in 1935 door minister Hendrik De Man goedgekeurd. De autoverkoop in België kreeg pas na de Tweede Wereldoorlog de wind in de zeilen. In 1930 waren er slechts 99.303 auto's geregistreerd, maar na een logische daling tijdens de oorlogsjaren waren dat er in 1950 al 273.599. Tussen 1960 en 1970 zou de nationale vloot van personenwagens met maar liefst 173,5 procent toenemen.<sup>3</sup> Deze spectaculaire groei had ook te maken met de Antwerpse haven. Die was relatief ongeschonden uit de Tweede Wereldoorlog gekomen, terwijl haar voornaamste



2. Chronologisch overzicht van de evolutie van het benzinstation in België (uit *Jubilé – Soixante ans – 1891 – 1951, Esso Standard Belgium, 1951, Collectie Universiteit Antwerpen*)



1925



1929



1935



1945



1948

## STATIONS



1951

concurrenten Hamburg en Rotterdam door de oorlog waren lamgeslagen. Hierdoor kon de economische activiteit snel weer opstarten en werd Antwerpen een belangrijke in- en exporthub in West-Europa.

### OPKOMST VAN EEN NIEUWE TYPOLOGIE

Midden jaren vijftig bouwden SIBP en Esso op het grondgebied van Antwerpen petroleumraffinaderijen.<sup>4</sup> De petroleumindustrie was echter al langer aanwezig in de stad, want in 1892 waren nabij het Amerikadok de eerste installaties van de American Petroleum Company (APC) verrezen. Later zou deze bedrijvigheid naar het zuiden van de stad verhuizen.

Petroleum – aanvankelijk gebruikt als lampolie – werd doorgaans in tienliterblikken naar verdelers in het gehele land gebracht, die de blikken ter plaatse bewaarden en doorverkochten. Vanaf de jaren twintig werden om veiligheidsredenen de petroleumproducten in ondergrondse tanks opgeslagen, van waaruit ze met handpompsystemen konden worden verkocht, onder meer aan automobilisten. Benzinepompinstallaties bevonden zich in de jaren twintig en dertig doorgaans op het trottoir, voor winkels, cafés, hotels en garages.

De verschuiving naar het concept van 'servicestation' kwam vanaf de jaren twintig in de Verenigde Staten op gang. Met een dienstverlening die verderging dan het

uitsluitend afvullen van brandstof, trachtten de tientallen petroleummerken zich te onderscheiden van de concurrentie. De automobilist werd voortaan verwend met klein mechanisch onderhoud, een bandenservice en de mogelijkheid om de wagen te laten doorsmeren en wassen. In een verdere evolutie werden ook een wachtkamer en toiletten toegevoegd. Het concept van het geïntegreerde, merkeigen servicestation met een geheel eigen architectuur verscheen in België pas na de Tweede Wereldoorlog in het straatbeeld (afb. 2).

In dit artikel wordt een station waar alleen brandstof wordt verkocht aangeduid met 'benzinstation'. Een benzinstation met aanvullende diensten heet een 'servicestation'. De overkoepelende term voor beide typen is 'benzinstation'.

### VROEGE VOORBEELDEN VAN SERVICESTATIONS

Aanvankelijk bleven de naoorlogse ontwerpen voor servicestations in Antwerpen grotendeels trouw aan buitenlandse voorbeelden: met name het Amerikaanse *oblong box-* (of *ice box-*)type werd een aantal keer gekopieerd. Het *oblong box-*concept was in 1934 door industrieel ontwerper Walter Dorwin Teague (1883-1960) bedacht voor Texaco, maar werd al snel door andere grote petroleummaatschappijen overgenomen (afb. 3). Dit op de Bauhaus-stijl geïnspireerde ontwerp was voor de Amerikaanse petroleumgiganten een antwoord op de economische depressie van de jaren dertig; het functionalistische, minimalistische en gestroomlijnde station moest een baken van optimisme en vooruitgangdenken vormen.<sup>5</sup> Het is tevens het eerste ontwerp met afzonderlijke ruimtes voor mechanisch onderhoud en het wassen van de wagens. De firma's Esso en Texaco zouden dit schema veelvuldig in Europa toepassen, onder meer in Frankrijk en Zweden, waar in de jaren vijftig talloze stations van dit type werden gebouwd.

Toch verschillen de Antwerpse versies op een aantal punten van het oorspronkelijke ontwerp. De buiten-

wanden van de Amerikaanse *oblong box-*stations werden afgewerkt met metalen platen waarop een glanzende keramische laag was aangebracht. In de Antwerpse ontwerpen, met name die van architect Charles Hoing (1917-1994) voor Esso, werden lokale materialen zoals baksteen en (imitatie) blauwe hardsteen gebruikt, al dan niet geschilderd in de bedrijfskleuren. Een bijzonder interessante casus in dit verband is een reeks voorontwerpen van Hoing uit 1948. Het dossier in het Antwerpse Stadsarchief bevat vier afzonderlijke ontwerpen.<sup>6</sup> Drie daarvan leunen sterk op Teague's ontwerp uit 1934. Maar in tegenstelling tot de geprefabriceerde Amerikaanse stations met geëmailleerde metalen wanden, is bij het Antwerpse ontwerp gekozen voor een traditionele opbouw uit baksteen. Het meest fascinerende aan deze drie voorontwerpen is echter de toevoeging van een woning aan het servicestation (afb. 4). In de Verenigde Staten komt een dergelijke opzet niet of nauwelijks voor.<sup>7</sup> Hoing integreerde twee slaapkamers, een woonkamer, badkamer, hall en keuken evenwichtig in zijn ontwerp en maakte, opvallend genoeg, daarbij ook een gedetailleerde schets van de haard in traditionele lokale materialen zoals baksteen. Op deze manier werd dit oer-Amerikaanse gebouw aangepast aan de noden en de smaak van de Vlaamse uitbater. Het koele, afstandelijke modernistische interieur werd doorgaans niet geapprecieerd in het Vlaanderen van het interbellum en de jaren vijftig, en daarvan getuigt ook deze traditionalistische ingreep.<sup>8</sup>

### SERVICESTATIONS MET WONING

Servicestations met geïntegreerde woning (in deze studie aangeduid als subtype B) waren niet uniek voor Vlaanderen. Ook in Nederland kwam het concept voor, zij het in veel mindere mate. De Standard Amerikaanse Petroleum Co. (merknaam Esso) Nederland gaf in 1947 een catalogus uit met zeventien types servicestations, voor verschillende locaties of toepassingen. Ook in Duitsland werkten Esso, British Petroleum (BP) en Shell met standaard (prefab)ontwerpen, zo blijkt uit het technische standaardwerk *Garagen- und Tankstellenbau*.<sup>9</sup> Noch in de Nederlandse Esso-catalogus, noch in het Duitse standaardwerk komt het subtype B voor. In Antwerpen was dit type echter courant. Eigen onderzoek naar bouwaanvragen en milieuvergunningen toont aan dat van de 202 servicestations 31 procent een geïntegreerde woning had, 30 procent was geïntegreerd in een appartementsgebouw (subtype C), 31 procent alleen diende voor brandstofverkoop (subtype A) en 7 procent ook een andere functie zoals showroom of hotel had (subtype D). De reden voor het vaak voorkomen van subtype B ligt bij het systeem van exploitatie: het grootste deel van de servicestations was eigendom van een private uitbater, die ook de woning bij het station betrok. Dit zien we veel in Antwerpen en



3. Walter Dorwin Teague, concepttekening voor een Texaco-servicestation, 1936 (Teague Archives)





4. Charles Hoing, ontwerpschets voor een Esso-servicestation in Berchem, Antwerpen, 1948. Het woninggedeelte bevindt zich rechts van het servicegedeelte (Stadsarchief Antwerpen)

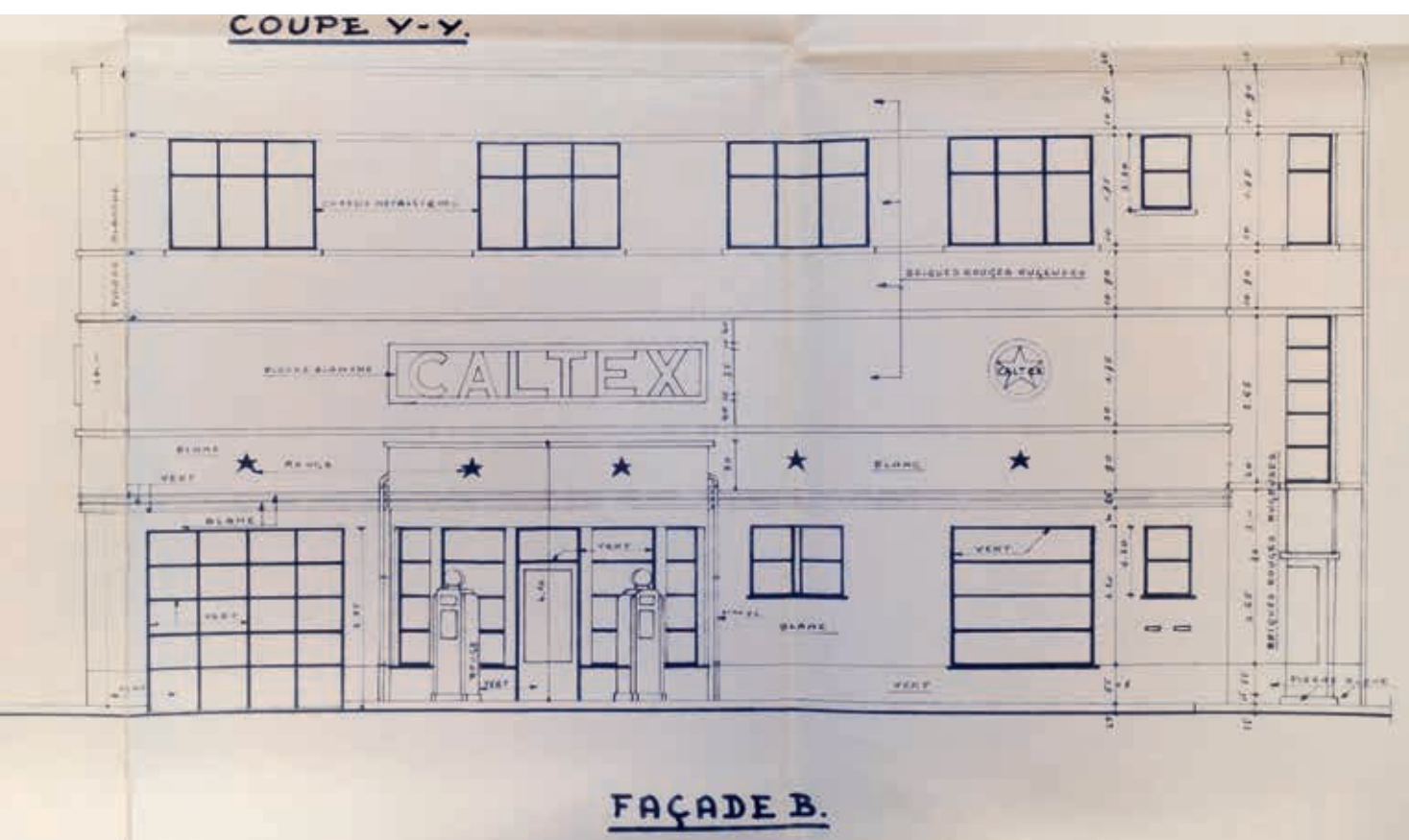
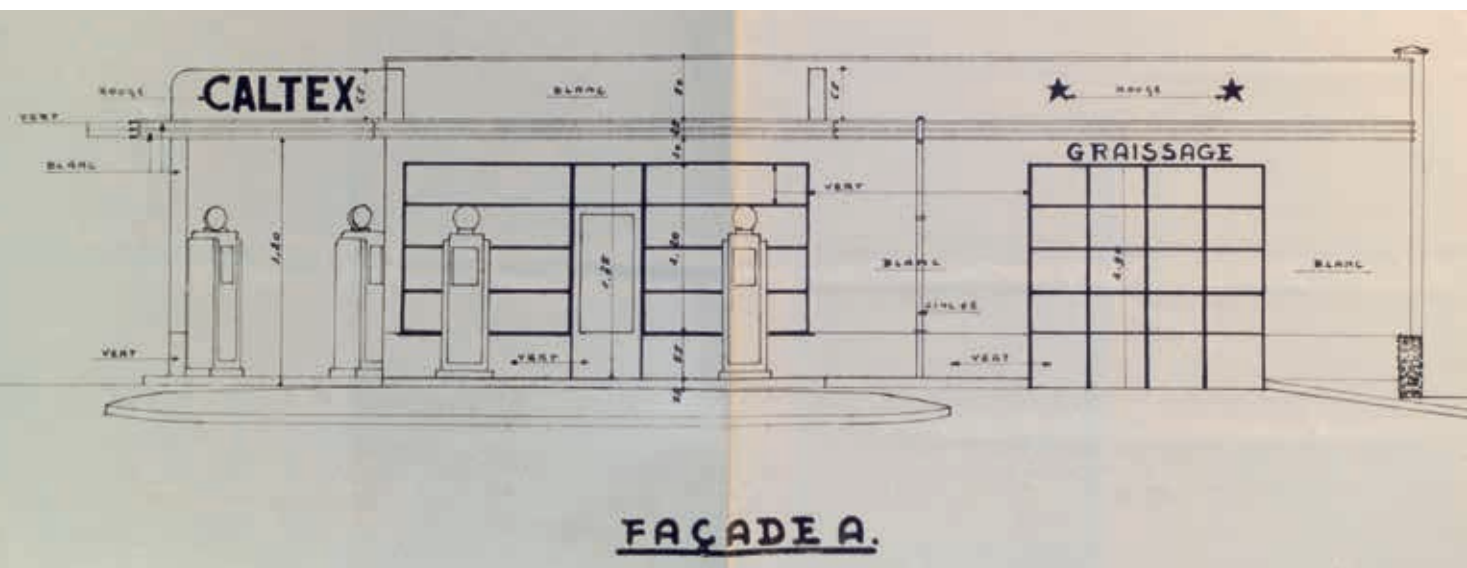
in de rest van Vlaanderen. Getuige hiervan zijn de vele advertenties die petroleummaatschappijen in lokale kranten plaatsten; gratis woonruimte behoorde stevast tot het aanbod (afb. 5).<sup>10</sup>

De ontwikkeling van de servicestations van andere petroleummaatschappijen dan de al genoemde verliep vergelijkbaar in het naoorlogse Antwerpen. Het Amerikaanse Caltex baseerde zich aanvankelijk ook grotendeels op de gestandaardiseerde Amerikaanse servicestation-architectuur, zoals het voor moederbedrijf Texaco ontworpen *oblong box*-type. Dit rechthoekige gebouw zonder verdiepingen bleek in de Antwerpse binnenstad echter lastiger te implementeren, want in deze stad gold een aan de omliggende bebouwing gerelateerde minimale bouwhoogte. Ook hier zien we hoe zich een vernaculaire architectuur ontwikkelde, die weliswaar was gebaseerd op het Amerikaanse model maar zich noodgedwongen aanpaste aan lokale omstandigheden.

Een treffend voorbeeld hiervan is een ontwerp uit 1950 van architect R. Goossens voor Caltex, een nagenoeg exacte kopie van het Texaco-ontwerp van Walter Teague uit 1934 (afb. 6A).<sup>11</sup> Uit de plannen en het dossier in het Antwerpse Stadsarchief is niet duidelijk of Goossens verplicht was zich aan deze bedrijfsarchitectuur te houden, of dat dit zijn eigen keuze was. Het ontwerp werd echter geweigerd door de bevoegde over-

5. Personeelsadvertentie voor een uitbating van een BP-dienststation, 1970. Opvallend zijn de precieze vereisten voor de vacature. De aangeboden gratis woning wijst op een servicestation van subtype B (Archief Gazet Van Antwerpen)





6A EN 6B. R. Goossens, ontwerp (A) en tweede ontwerp (B) voor een Caltex-servicestation in Merksem, Antwerpen, 1950-1951 (Stadsarchief Antwerpen)

heidsinstantie, omdat de verplichte bouwhoogte op deze locatie tien meter was en het ontwerp voorzag in slechts negen meter.<sup>12</sup> Bovendien werden ter plaatse 'bouwingen van twee verdiepingen' voorgeschreven, terwijl het plan slechts één laag had. Een jaar later diende Caltex opnieuw een ontwerp in voor deze locatie (afb. 6B). Ditmaal had Goossens zich naar de vereisten geschikt en twee verdiepingen toegevoegd.<sup>13</sup> Boven op het servicestation kwamen twee appartementen.

Op deze manier ontstond een architectuur die nog slechts zeer vage referenties aan het originele Amerikaanse ontwerp bevatte. De aanvraag werd nu wel aanvaard en het gebouw bestaat nog steeds, hoewel recentelijk verminkt door pleisterlagen. Interessant aan deze casus is ook hier de hybride architectuur, die het midden houdt tussen het Amerikaanse model en een typisch Vlaamse stadswoning, met een trappenhuis en in elke kamer een haard.

## INNOVATIEVE ONTWERPEN

Uit tal van naoorlogse realisaties blijkt dat Belgische petroleummaatschappijen hun architecten een grote artistieke vrijheid gunden. In 1948 tekende Léon Stynen (1899-1990) op verzoek van de NV Belgian Shell een servicestation met geïntegreerde woning in het centrum van de Scheldestad (afb. 1). Stynen, destijds directeur van het pas opgerichte Nationaal Hoger Instituut voor Bouwkunst en Stedenbouw (NHIBS) aan de Antwerpse Academie, koos voor een radicaal en vernieuwend ontwerp. Boven het volgens de standaard technische vereisten ingerichte servicestation plande hij een kleine conciërgewoning met een opvallende strook ramen aan de voorzijde. Aan de vereisten wat betreft de bouwhoogte werd voldaan door het optrekken van een opengewerkte muur van geometrische prefab betonelementen. Dit is opmerkelijk, want dergelijke opengewerkte muren of wanden (claustra's) werden pas later courant, met name in de Californische Mid-Century Modern-stijl.<sup>14</sup> Stynens bouwwerk werd in mei 1950 onder grote belangstelling ingehuldigd en kreeg in de lokale kranten lovende kritieken (afb. 7).

Kleinere maatschappijen maakten nauwelijks gebruik van gestandaardiseerde architectuur. Integendeel: ze deden er alles aan om uit de band te springen in de steeds competitiever wordende markt. Het Belgische Aide Routière Automobile (ARA), met zijn opvallende papegaailogo, was verantwoordelijk voor zeer uiteenlopende ontwerpen voor servicestations. Zo ontwierp architect J.H. Detière (1915-?) in 1950 een uitbreiding voor een ARA-station op het kruispunt van de Montignystraat en de Kielsevest, in het Antwerpse Zuid. Het bestaande station werd verbreed met twee zijvleugels die het platte dak zijwaarts verlengden, waaronder klanten beschut tegen regen en wind konden tanken (afb. 8). ARA kwam hiermee niet voor het eerst met een opmerkelijke stijlkeuze: in Mortsel Oude-God, net ten zuiden van Antwerpen, had de firma al in de jaren dertig een groot servicestation in cottage-stijl gebouwd. Servicestations in traditionele of landelijke stijl kenden ook succes in de stadsrand; een ontwerp van architecte Rosa Goormans uit 1956 in Ekeren was eveneens in cottagestijl uitgevoerd.<sup>15</sup> Mogelijk gebeurde dit op verzoek van het gemeentebestuur, om zo het station beter in de suburbane omgeving in te passen.

Het meest spectaculaire naoorlogse servicestation in Antwerpen was ongetwijfeld het zogenaamde Berchem Super Service Station, ontworpen en gebouwd in 1950 (afb. 9).<sup>16</sup> Dit opmerkelijke Shell-servicestation stond op grond van de militaire overheid. Deze beheerde de Brialmont fortengordel en verhuurde in de periode voor de aanleg van de Kleine Ring op het terrein van de fortengordel eind jaren zestig de omliggende terreinen aan verschillende benzine- en servicestati-

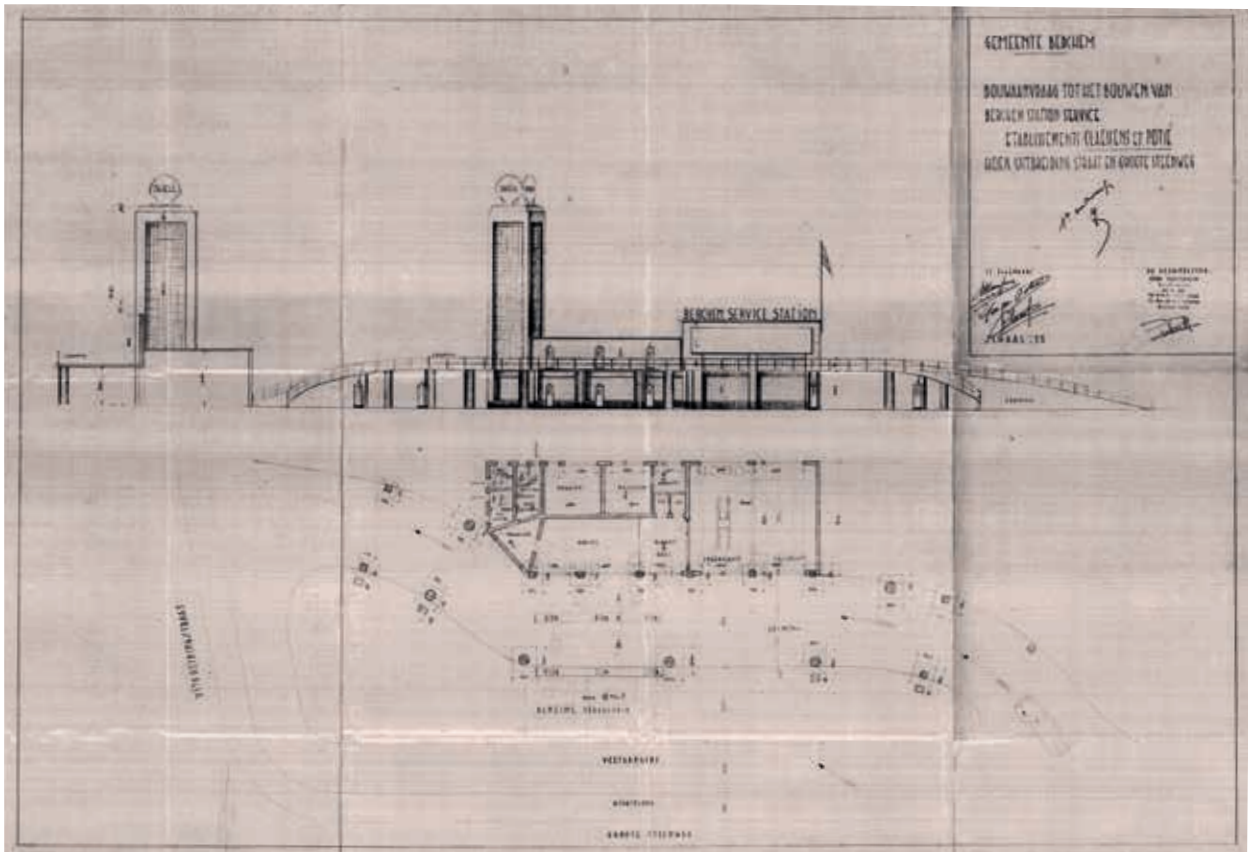


7. Artikel in de *Gazet van Antwerpen* van 24 mei 1950 naar aanleiding van de inhuldiging van het Shell-servicestation van Léon Stynen (Archief Gazet Van Antwerpen)

8. ARA(LINE (ARA)-benzinstation in Antwerpen Zuid, foto 1954-1955 (Stadsarchief Antwerpen)







9. Igor Platounoff, eerste ontwerp tekening voor het Berchem Super Service Station, Antwerpen, 1950 (Stadsarchief Antwerpen)

10. Artikel over de inhuldiging van het Berchem Super Service Station in de *Gazet van Antwerpen* van 19 september 1950, met een van de zeldzame foto's van dit bouwwerk (Archief Gazet van Antwerpen)

ons. Het ontwerp was van de Brusselse architect Igor Platounoff (1920-?), een weinig bekende architect die niettemin eind jaren vijftig voor de Iraakse overheid met grootheden als Walter Gropius, Alvar Aalto, Frank Lloyd Wright en Le Corbusier zou werken aan een megalomaan nieuwbouwproject in Bagdad.<sup>17</sup> Platounoff ontwierp een zwevende *driveway* of oprit parallel aan de steenweg, waarop en waaronder maar liefst tien benzinepompen de klanten van brandstof voorzagen. Het station was van veraf zichtbaar door een achttien meter hoge lichttoren, waarop de merknaam Shell prijkte. Het Berchem Super Service Station werd bij de opening enthousiast ontvangen (afb. 10). Toch was het bestaan ervan van korte duur; in 1966 werd het alweer afgebroken voor de aanleg van de ringweg rond Antwerpen.<sup>18</sup>

#### ADAPTATIE AAN DE HISTORISCHE STAD

Het inpassen van de moderne typologie van service-stations in de historische Antwerpse binnenstad vergde vaak de nodige creativiteit. De Amerikaanse standaardtypes zoals de *oblong box* en daarvan afgeleide





vormen vereisten veel grondoppervlak: een ruime op-rit was immers noodzakelijk om de wagens zich veilig tussen hoofdbaan en pompen te laten verplaatsen. In de Amerikaanse suburbane omgeving was dit geen probleem, maar in een Europese historische binnenstad was dit simpelweg onmogelijk. Zulke types werden in Antwerpen dan ook enkel aan de stadsrand nabij de 'vesten' en tussen de negentiende-eeuwse Brialmont-vestingwerken gebouwd. In de binnenstad moesten grove middelen worden ingezet om plaats te maken. Een veelvoorkomende ingreep in de jaren vijftig en zestig in Antwerpen was het slopen van de benedenverdieping van statige negentiende-eeuwse panden, waarin dan een nieuw servicestation werd ingepast. Dit gebeurde vooral op de commercieel meest gewilde locaties, veelal op hoeken (afb. 11).

Maar liefst 63 procent (127 objecten) van de onderzochte bouwaanvragen en milieuvergunningen betreft zulke panden op hoeklocaties, tegen 28 procent vrijstaande locaties. Dat het stadsbestuur van burgemees-

ter Lode Craeybeckx (1897-1976) geen problemen had met deze destructieve politiek hoeft niet te verwonderen; het saneren van de oude binnenstad had destijds grote prioriteit en gebeurde onder meer in de Vleeshuiswijk.<sup>19</sup> Het bouwen van een servicestation – symbool van moderniteit en vooruitgang – past bij deze vooruitgangsideeën (afb. 12). Veruit de meeste bouwaanvragen voor stations in de binnenstad dateren uit de periode 1960-1964. Toch werden er tussen 1945 en 1975 in de historische kern van Antwerpen al bij al niet veel servicestations gebouwd. Het merendeel van de bouwaanvragen betreft locaties in de zone tussen de historische stadskern en de negentiende-eeuwse boulevards (28 procent of 57 objecten), maar vooral deelgemeenten als Borgerhout, Deurne, Hoboken, Merksem en Wilrijk werden vanaf 1960 populair. 57 procent van de aanvragen van de petroleummaatschappijen en onafhankelijke verdelers hebben betrekking op de acht deelgemeenten, die uiteraard een veel groter oppervlak bestrijken dan de binnenstad.



11. Shell-servicestation ingebouwd in een negentiende-eeuws herenhuis, Van Eycklei Antwerpen. Hoekpanden waren om commerciële en praktische redenen zeer geliefd bij petroleummaatschappijen (Stadsarchief Antwerpen)



12. Een nieuw Total-servicestation in de Antwerpse historische binnenstad, 1962. De modernistische expo-architectuur van het servicestation moest de negentiende-eeuwse krotten doen vergeten (Stadsarchief Antwerpen)

GEMEENTE	1945-1949	1950-1954	1955-1959	1960-1964	1965-1969	1970-1975	TOTAAL
Antwerpen	5	11	9	26	4	3	58
Berchem	4	5	8	6	6	1	30
Borgerhout	1	1	3	14	8	0	27
Deurne	0	4	2	10	13	1	30
Ekeren	0	0	1	1	6	1	9
Hoboken	0	0	0	4	4	1	9
BeZaLi*	0	0	0	1	1	0	2
Merksem	0	9	2	4	4	2	21
Wilrijk	2	2	1	3	7	1	16
TOTAAL	12	32	26	69	53	10	202

FIG 1. Aantal bouwaanvragen voor service- en/of benzinestations per gemeente tussen 1945 en 1975 (per periode van vijf jaar)  
 \*BeZaLi = Berendrecht, Zandvliet, Lillo (polderdorpen die pas sinds de uitbreiding van de Antwerpse haven eind jaren vijftig tot de Antwerpse agglomeratie behoren)



Wanneer we de bouwaanvragen per gemeente per periode in detail bekijken, worden de trends iets duidelijker (fig. 1). In deze studie werden de bouwaanvragen voor servicestations telkens per vijf jaren gegroepeerd. Hieruit kan worden afgeleid dat tussen 1945 en 1949 relatief weinig aanvragen werden ingediend (12) en dat drie kwart hiervan Antwerpen-stad en Berchem betrof. Tussen 1950 en 1954 verdriedubbelde het aantal aanvragen bijna (van 12 naar 32), waarbij opvalt dat alleen al voor de deelgemeente Merksem evenveel aanvragen werden gedaan als in de voorafgaande periode voor Antwerpen-stad en Berchem. De jaren 1960-1964 kondigden met 69 aanvragen de hoogtijdagen van het servicestation in de binnenstad aan, met een zwaartepunt (26) in Deurne en Borgerhout. Ook Hoboken kwam toen voor het eerst in het vizier van de benzineverdelers. Vanaf 1965 zien we een graduele verschuiving naar de omliggende gemeenten. De havenuitbreiding en de daaraan gekoppelde economische activiteit brachten voor het eerst ook servicestations naar het noorden van de stad. In de periode 1970-1975 daalde het aantal bouwaanvragen drastisch.

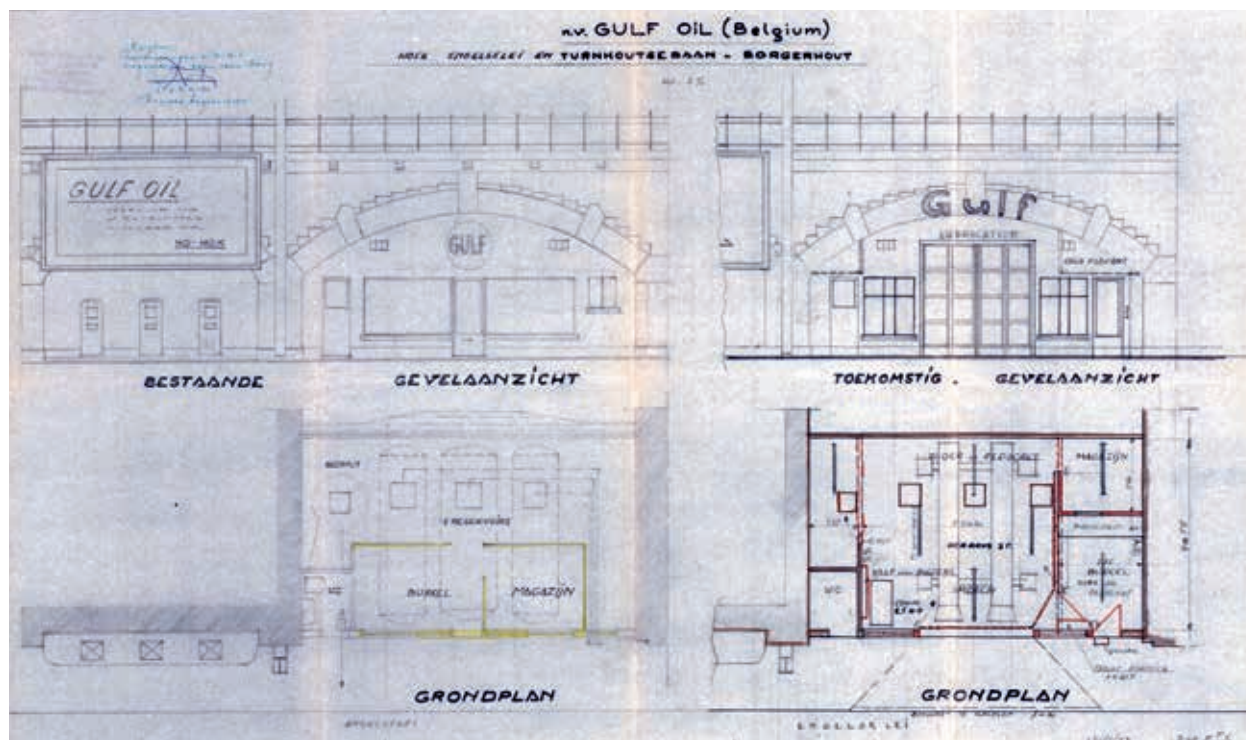
De schommelingen in het aantal bouwaanvragen kunnen grotendeels worden verklaard aan de hand van de socio-economische trends in de respectievelijke periodes. Vooral het uitwijken van de servicestations naar de randgemeenten in de jaren zestig kan worden gekoppeld aan de grote stadsvlucht in die periode. In 1947 telde Antwerpen 263.233 inwoners, in 1970 nog

slechts 217.876.<sup>20</sup> De ontvolking van de binnenstad was al sinds het interbellum aan de gang, maar de Tweede Wereldoorlog versterkte deze trend; 515 v-bominslagen maakten niet alleen veel burgerslachtoffers, maar vernielden ook 13 procent van de woningvoorraad in de stad.<sup>21</sup>

De plotse daling van het aantal bouwaanvragen en vergunningen in de periode 1970-1975 kan wellicht worden verklaard door de oliecrisis van begin jaren zeventig. De winstmarges van de pomphouders waren sowieso al erg laag, en de tekorten en hoge prijzen op de oliemarkten destijds zullen voor velen de spreekwoordelijke druppel zijn geweest.<sup>22</sup> Anderzijds zal er ook een zekere verzadiging van de markt zijn opgetreden: in een stedelijke ontwikkeling met steeds minder inwoners en steeds meer benzinstations was een kantelmoment in de rentabiliteit van dergelijke uitbatingen onvermijdelijk.

### GROEIENDE CONCURRENTIE

De groeiende concurrentie in de brandstofdistributiesector tijdens de jaren zestig zorgde voor een stormloop op elke mogelijke locatie voor service- of benzinstations. Dit leidde in Antwerpen tot bizarre locaties en constructies. Zo verbouwde brandstoffenleverancier Stordiau in 1963 een Gulf-servicestation onder de bogen van de negentiende-eeuwse spoorwegbrug aan de Engelselei te Borgerhout (afb. 13). Het bestaande benzinstation werd heringericht met toevoeging van



13. Ontwerp voor een Gulf-servicestation onder een spoorwegbrug in Borgerhout, Antwerpen, 1963 (Stadsarchief Antwerpen)



14. Gulf-bezinstation bij de Borbeeksepoort, Antwerpen, foto 1960-1964 (Stadsarchief Antwerpen)

een smeerbrug. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) en het gemeentebestuur zagen geen problemen en stonden de bouw toe.<sup>23</sup> Een foto uit de jaren 1960-1964 in het Antwerpse Stadsarchief laat de neobarokke Borbeeksepoort, onderdeel van de Brialmont-omwalling uit 1870, zien waarnaast schijnbaar lukraak een Gulf-benzinstation werd geplaatst (afb. 14). De grond werd door de militaire overheid (de Directie der Militaire Gebouwen in de Provincie Antwerpen) aan de brandstoffenleverancier verhuurd. De enige voorwaarde – zo blijkt uit de briefwisseling rond eerdere soortgelijke aanvragen – was dat het ging om gebouwen van tijdelijke aard, die op verzoek van de militaire overheid onmiddellijk konden worden afgebroken.<sup>24</sup> De gronden in de buurt van de kazernes en poorten van de Brialmont-omwalling waren populair bij brandstofverdelers: tussen 1950 en 1962 werden ten minste vijftien vergunningen voor

service- of benzinstation op militaire gronden verleend. De voornaamste reden hiervoor was ongetwijfeld de gunstige commerciële ligging. De meeste van de stations werden gebouwd langs de toenmalige Uitbreidingstraat. Samen met de Desguinlei en de Kelsevest vormde deze lange straat een ringweg rond de zuidoostelijke zijde van de stad. Net erachter lagen de vesten en de militaire forten, die overigens allang geen strategisch nut meer hadden en reeds in 1906 bij wet waren gedeclasseerd.<sup>25</sup> Dit betekende veel passend verkeer, en dus veel potentiële klanten. Nadat hier begin jaren zestig de Kleine Ring was aangelegd, werden op dit traject geen bouwaanvragen meer ingediend.

#### NIEUWE CONCEPTEN

In deze studie werden vier lokale subtypes geïdentificeerd die zich onderscheiden door al dan niet aanwe-

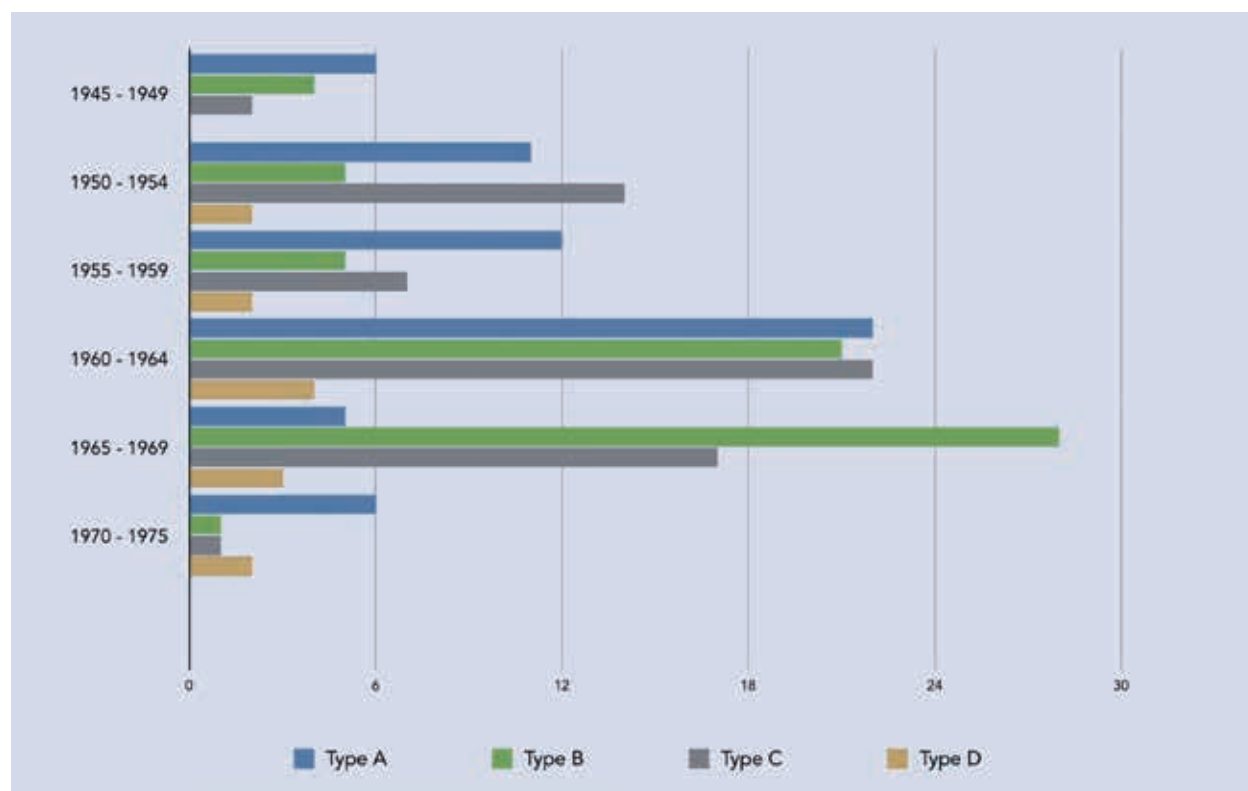


zige nevenfuncties en de daaruit voortvloeiende architecturale kenmerken: subtype A: enkel servicestation; subtype B: servicestation met geïntegreerde woning; subtype C: servicestation geïntegreerd in appartementsgebouw; subtype D: servicestation met diverse bijkomende functies (onder meer autoshowroom/werkplaats, hotel en parking). Aan de hand van de numerieke verdeling van de subtypes per periode van vijf jaar kan een aantal trends worden waargenomen (grafiek 1). Vooral interessant is het grote aantal servicestations van subtype C in Antwerpen. Onderzoek naar historische servicestations in Nederland, bijvoorbeeld, suggereert dat dit subtype daar zeer zeldzaam was. Hoewel een in een appartementsgebouw geïntegreerde servicestation wel wordt vermeld in de Nederlandse Essocatalogus van 1947 ('Service-Station onder hoogbouw aan verkeersplein in een groote stad') werden tijdens dit onderzoek geen foto's van dit subtype in Nederland gevonden.<sup>26</sup> Ook in de literatuur treffen we deze opzet niet aan. In Frankrijk, zo blijkt uit beeldmateriaal uit de jaren vijftig, kwam subtype C af en toe voor. In Antwerpen daarentegen betrof zoals gezegd maar liefst 30 procent van de geïnventariseerde bouwaanvragen een servicestation in de sokkel van een gebouw met twee of meer afzonderlijke appartementen. De meest voor de hand liggende verklaring voor de populariteit van deze combinatie in dichtbebouwde urbane gebieden is het gebrek aan ruimte voor het in- en

gen van een losstaand servicestation. Gekoppeld aan de verplichte minimale bouwhoogtes en de hoge grondprijzen in de steden – zeker op de commercieel interessante hoeklocaties – vormden servicestation en appartementsgebouw een ideale combinatie waarbij de ruimte maximaal kon worden benut.

Deze bouwwijze bracht natuurlijk een geheel nieuwe architectuur met zich mee; de vormgeving van het benzinstation werd doorgaans ondergeschikt aan de architectuur van het appartementsgebouw zelf, ook al maakten beide functies deel uit van één ontwerp. Voor het station werd enkel nog zuiver functionalistische architectuur toegepast: een uitsparing in de sokkel van het gebouw, waar wagens vanaf de openbare weg konden inrijden voor brandstof en andere diensten (afb. 15). Vaak was er slechts nog één werkruimte; de geïntegreerde autowasplaats werd zeldzamer. Ook verdween de merkeigen vormgeving. Waar sommige petroleummaatschappijen kort na de oorlog in navolging van de Amerikaanse praktijk nog hechtten aan een herkenbare architecturale vormgeving, verdween deze begin jaren zestig nagenoeg volledig. Men herkende het merk nog slechts aan het logo en eventuele bedrijfskleuren, die vaak in een fries op de gevel boven het servicestation werden aangebracht.

Begin jaren zeventig deed een geheel nieuw concept binnen de typologie van de benzine- en servicestations zijn intrede. In 1973 ontwierp de Brusselse archi-

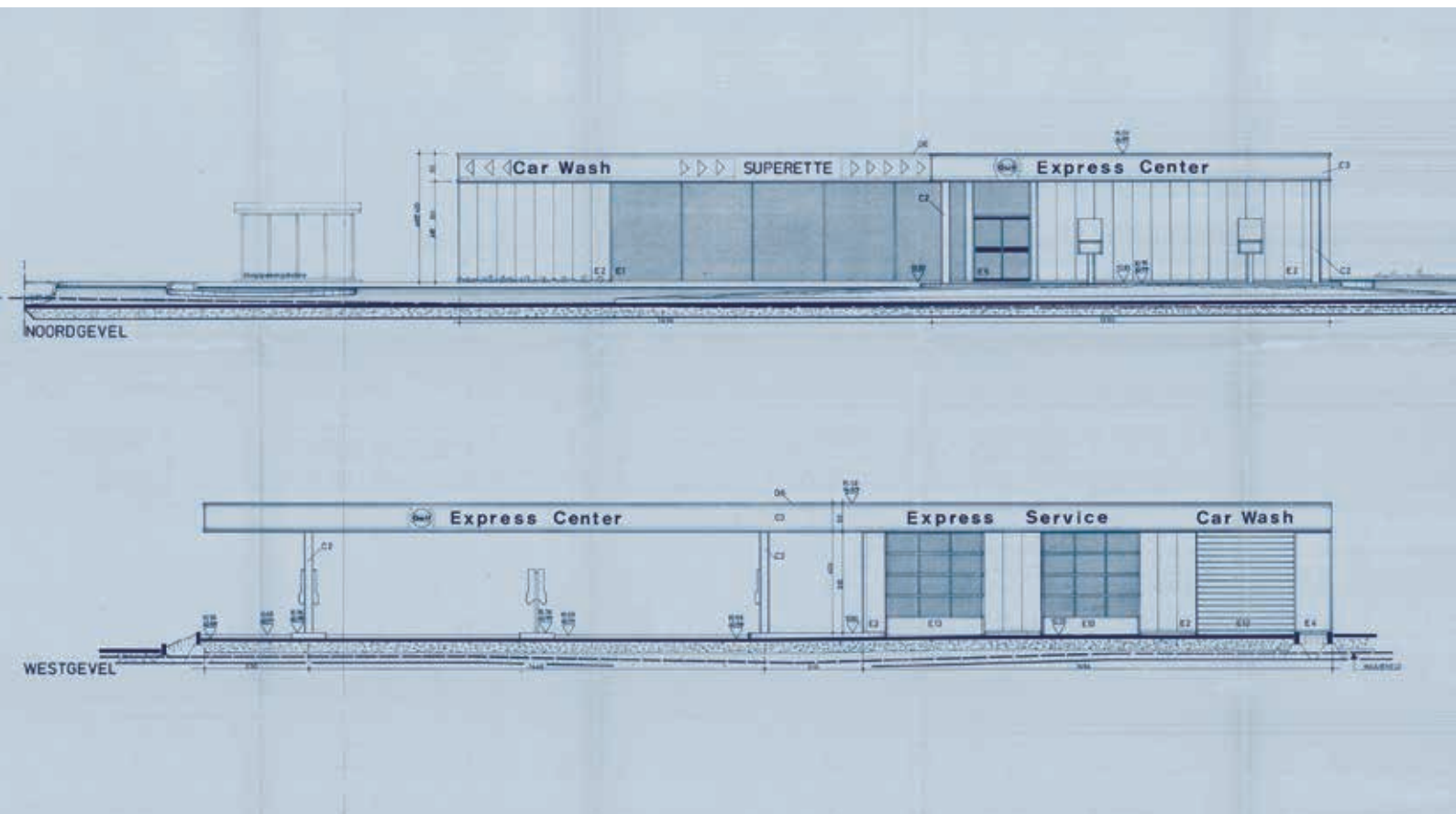


GRAFIEK 1. Aantal bouwaanvragen per subtype, per periode van vijf jaar. Subtype A: enkel servicestation (géén extra functies); Subtype B: servicestation met geïntegreerde woning; Subtype C: servicestation geïntegreerd in appartementsgebouw; Subtype D: servicestation met diverse bijkomende functies (o.a. showroom/werkplaats, hotel en parking)



15. Een succesformule: de integratie van een servicestation in de sokkel van een appartementsgebouw garandeerde een maximale opbrengst. Dit subtype werd in Antwerpen in de jaren zestig veelvuldig geïmplementeerd (Stadsarchief Antwerpen)





16. Léon Palm, ontwerp voor een 'dienststation car-wash' annex 'superette' voor Gulf, 1973 (Stadsarchief Antwerpen)

tect Léon Palm (1922-1992) in opdracht van Gulf Oil Belgium NV aan de Antwerpse Blancefloerlaan een 'dienststation car-wash' annex 'superette' (afb. 16).<sup>27</sup> Het ontwerp was een voorloper van wat we vandaag kennen als het typische benzinstation: een doorlopende rechthoekige luifel met ingebouwde verlichting, waaronder de klanten tot bij de pompen kunnen rijden. In het bouwblok bevonden zich het servicegedeelte, de carwash en de superette. Helemaal revolutionair was de zelfbediening aan de pompen. Gulf opende in deze periode drie van zulke service centers, waarbij zoals gebruikelijk de pers werd uitgenodigd. Volgens een aan dit nieuwe station gewijd artikel in de *Gazet van Antwerpen* hoorde de zelfbedieningspomp 'bij de new way of life' en was deze bovendien 'tot 0,74 ct. voordeliger'. Ook nieuw was de 'smaakvol ingerichte shop, waar de gehaaste klant vlug bediend wordt en allerlei producten voor dagelijks gebruik kan kopen', aldus het artikel, dat overigens eerder een advertorial lijkt dan een journalistiek product.<sup>28</sup> Het Duitse ARAL bouwde in 1975 in Merksem een station volgens een identiek concept, naar ontwerp van de Hasseltse architect M. Verslegers.<sup>29</sup>

Zo verdween het kleinschalige servicestation uit het straatbeeld. Midden jaren negentig kwam de doodsteek voor de meeste onafhankelijke pomphouders, toen de VLAREM II-wetgeving de sector een reeks stren-

ge vergunningsvoorwaarden inzake milieuhygiëne oplegde.<sup>30</sup> Zo werd het voortaan 'verboden een brandstofverdeelninstallatie voor motorvoertuigen voor de verdeling van benzine rechtstreeks onder een gebouw te plaatsen of onder de verticale projectie ervan. Een luifel wordt niet beschouwd als een gebouw'.<sup>31</sup> Dit betekende het einde van het in een appartementsgebouw geïntegreerde servicestation.

#### HET ERFGOED VAN DE SERVICESTATIONS

De meerderheid (57 procent) van de gebouwde servicestations uit deze studie is inmiddels afgebroken. 64 voormalige stations (32 procent) zijn nog in grote mate intact, dat wil zeggen min of meer in oude staat. Het leeuwendeel hiervan heeft een andere functie gekregen en een klein aantal is nog in gebruik als benzinstation, uiteraard met gemoderniseerde installaties. Toch is het opvallend dat een groot deel van de nog intacte gebouwen behoort tot het subtype C: appartementsgebouwen waar zich in de sokkel ooit een servicestation bevond. De verklaring hiervoor is tweeledig. Allereerst hadden deze gebouwen voornamelijk een woonfunctie en konden ze deze na sluiting of transformatie van het servicestation behouden. Transformatie naar een andere bestemming was overigens constructief gezien vrij eenvoudig; het volstond om de open wanden van de voormalige oprit dicht te

maken en het interieur anders in te richten. In welke mate deze voormalige servicestations gesaneerd werden, is in deze studie niet onderzocht. Een tweede verklaring voor het relatief grote aantal nog intacte voormalige servicestations van het subtype C is te vinden in de typische woningvoorraad in de stad. Net als de meeste Europese steden heeft Antwerpen een sterk verouderd woningbestand. Maar liefst 44 procent van de woningen in de stad werd gebouwd tussen 1946 en 1980 – de periode waarin het merendeel van de in deze studie onderzochte bouwaanvragen werden ingediend.<sup>32</sup>

De appartementsgebouwen waarvan de servicestations oorspronkelijk deel uitmaakten, zijn dus nog grotendeels in gebruik. De haast vanzelfsprekende manier waarop veel van deze gebouwen bij het verdwijnen van een deel van de oorspronkelijke functie (in de plint, als benzine- of servicestation) een nieuwe invulling hebben gekregen, illustreert hun relevantie in het stadsweefsel: gebouwen als deze waren functioneel gezien te waardevol om verloren te laten gaan.

## CONCLUSIE

Uit dit onderzoek blijkt dat de typologie van het benzine- en servicestation in Antwerpen vanaf de eerste toepassingen kort na de Tweede Wereldoorlog tot de intrede van de selfservicestations midden jaren zeventig een bijzondere ontwikkeling kende. Het is opmerkelijk dat deze relatief weinig de regels van de gestandaardiseerde, veelal Amerikaanse bedrijfsarchitectuur volgde, en dat onderscheidt de Antwerpse ontwerpen van de bouwpraktijk in Nederland, Duitsland en vooral Frankrijk. Verder verschillen de Antwerpse naoorlogse servicestations van buitenlandse voorbeelden door de regelmatige toevoeging van een wooneenheid – wat elders zeldzaam was. Het moderne concept van het servicestation kende in de historische binnenstad van Antwerpen tevens een moeilijke – en destructieve – toepassing: negentiende-eeuwse pan-

den werden vaak zonder veel omhaal geheel of gedeeltelijk gesloopt om – letterlijk – plaats te maken voor de vooruitgang.

Opmerkelijk en zelfs uniek in omvang is het grote aantal servicestations dat werd geïntegreerd in de sokkel van een appartementsgebouw. Dit in de buurlanden veel minder vaak voorkomende subtype ontstond door het gebrek aan ruimte om ‘traditionele’ servicestations in de stadsstructuur in te voegen. Ook maakte het een optimalisatie van (de rentabiliteit van) de bouwgrond mogelijk; de begane grond werd verhuurd aan petroleummaatschappijen en de bovenliggende verdiepingen werden als wooneenheden te gelde gemaakt.

De trends inzake de locatie van de benzine- en servicestations tekenen zich in de onderzochte periode duidelijk af. Vanaf begin jaren zestig verplaatste het zwaartepunt van de bouwaanvragen zich naar de randgemeenten. Deze verschuiving ging samen met de ontvolking van de binnenstad en de bevolkingsgroei in de randgemeenten, die in deze periode haar piek bereikte. Op microniveau zien we dat de vestiging van servicestations zich grotendeels op commercieel interessante hoeklocaties afspeelde. In kwantitatief opzicht was het hoogtepunt van de servicestationsbouw de periode 1960-1969. In de daaropvolgende vijf jaren viel de bouw nagenoeg stil – ongetwijfeld door de oliecrisis van de vroege jaren zeventig.

Hoewel een flink aantal voormalige servicestations (voornamelijk van subtype C) nog in het stedelijk weefsel aanwezig zijn, wordt dit onroerend erfgoed ernstig bedreigd. De laatste decennia worden voormalige servicestations in hoog tempo afgebroken of onherstelbaar verminkt door renovatie- en verbouwingswerken. Het is dan ook belangrijk dat deze gebouwen bekend worden bij een breder publiek, om draagvlak te creëren voor het inventariseren, ontsluiten en eventueel beschermen ervan. Hiertoe hoopt deze studie een eerste stap te hebben gezet.

Dit artikel is gebaseerd op onderzoek dat ik verrichtte in het kader van mijn masterscriptie, onder begeleiding van prof. dr. Inge Bertels en dr. Joeri Januarius: ‘Station to Station. An architectural-historical analysis of the Antwerp service- and filling stations, 1945-1975’, Universiteit Antwerpen, 2022.

## NOTEN

- 1 E. Foner en J.A. Garraty (red.), *The Reader's companion to American history*, Boston 1991.
- 2 P.J. Hugill, ‘Good roads and the automobile in the United States 1880-1929’, *Geographical Review* 72 (1982) 3, 327-349.
- 3 M. Hubert, ‘Expo '58 en “Koning Auto”. Welke toekomst voor de grote wegeninfrastructuur in Brussel?’, *Brussels Studies* 22 (2008), 1; <https://journals.openedition.org/brussels/624>.
- 4 Hubert 2008 (noot 3), 319.
- 5 A. Jakle en D. Sculle, *The gas station in America*, Baltimore 1994, 146.
- 6 Stadsarchief Antwerpen (SAA), bouw-dossiers 956#4805 en SAA bouw dossier 956#4815.
- 7 Jakle en Sculle 1994 (noot 5).
- 8 S. De Caignie, *Bouwen aan een nieuwe thuis. Wooncultuur in Vlaanderen tijdens het interbellum*, Leuven 2010, 116.
- 9 R. Vahlefeld en J. Friedrich, *Garagen- und Tankstellenbau. Anlage, Bau, Ausstattung*, München 1953.
- 10 *Gazet Van Antwerpen*, 25 juli 1973, 20.
- 11 SAA, bouw dossier 103#3238.
- 12 SAA, bouw dossier 103#3238.
- 13 SAA, bouw dossier 103#3536.
- 14 De claustra-techniek werd oorspronkelijk gebruikt ter ventilatie van Romeinse badhuizen. Later gebruikten de Moren in Spanje in de achtste tot en met de twaalfde eeuw geometrisch opengewerkte marmer-, gips- of terracotta elementen als zonnescherm. Een zeldzaam vroege twintigste-eeuwse toepassing vinden we in de Notre-Dame de Raincy van architect Auguste Perret (1923).
- 15 SAA, bouw dossier 802#6881.



- 16 SAA, bouwdossier 957#2141.
- 17 N. Grande, 'The Baghdad Affair. How diplomacy supplanted one of the last major projects by Le Corbusier', paper gepresenteerd op congres 'Le Corbusier. 50 years later', Valencia, november 2015; dx.doi.org/10.4995/LC2015.2015.645.
- 18 Bijna elk nieuw servicestation in de stad werd met foto in de lokale pers vermeld.
- 19 J. Van den Broeck e.a., *Antwerpen herwonnen stad? 1940-2012*, Brugge 2015, 163.
- 20 P. Lombaerde, P. 'Architectuur, stedenbouw en verkeer', in: Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis, *Antwerpen in de 20e eeuw. Van Belle Époque tot Golden Sixties*, Brasschaat 2008, 210-234, 233.
- 21 E. Katsoulis, *De erfenis van de harde stadsvernieuwing na WO II*, masterproef Rijksuniversiteit Gent, 2016, 22.
- 22 J. Hertoghs, 'De jukebox van de weg. De teloorgang van de tankstations (1)', *Humo* 4005/24 (2017), 141.
- 23 SAA, bouwdossier 180#3666.
- 24 SAA, dossier 956#4782: briefwisseling tussen architect J.R. Bossaerts en het gemeentebestuur van Berchem, september 1946.
- 25 Lombaerde 2008 (noot 20), 213.
- 26 Archief ExxonMobil, Rotterdam, 47: *Handleiding voor Service- en Fillings Stations*, uitgave van de Standard Amerikaanse Petroleum Comp. N.V., gebouw 'Petrolea' Den Haag, [1947].
- 27 SAA, bouwdossier 18#56233. Léon Palm ontwikkelde samen met architect Willy Van Der Meeren (1923-2002) in 1954 het EGKS-huis, vernoemd naar de opdrachtgever, de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (EGKS); Agentschap Onroerend Erfgoed 2022: Wooncomplex met architectenwoning Willy Van Der Meeren, id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/201211 (10 maart 2022).
- 28 'Voordelig tanken met zelfbediening: Gulf Express Centers', *Gazet van Antwerpen*, 27 januari 1976, 10.
- 29 SAA, bouwdossier 103#2036.
- 30 Onafhankelijke pomphouders zijn niet contractueel verplicht om bij één petroleummaatschappij een minimale hoeveelheid brandstof voor een bepaald prijsniveau aan te kopen, maar bevoorraden zich op de vrije markt.
- 31 Artikel 5.6.2.1.1. paragraaf 2 van Besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne.
- 32 Stad in Cijfers, databank. Woningen volgens bouwjaar, stadincijfers.antwerpen.be/databank/ (10 maart 2022).

T. VANHAUTE MA behaalde een Master in de Erfgoedstudies aan de Universiteit Antwerpen. Hij specialiseerde zich in bouwkundig erfgoed en is met name geïnteresseerd in de toegepaste architectuur van de twintigste eeuw. Vanhaute werkt als zelfstandig bouw-

historicus en erfgoedconsulent en is als onderzoeker verbonden aan de faculteit Ontwerpwetenschappen van de Universiteit Antwerpen. (info@bouwhistorie.eu)

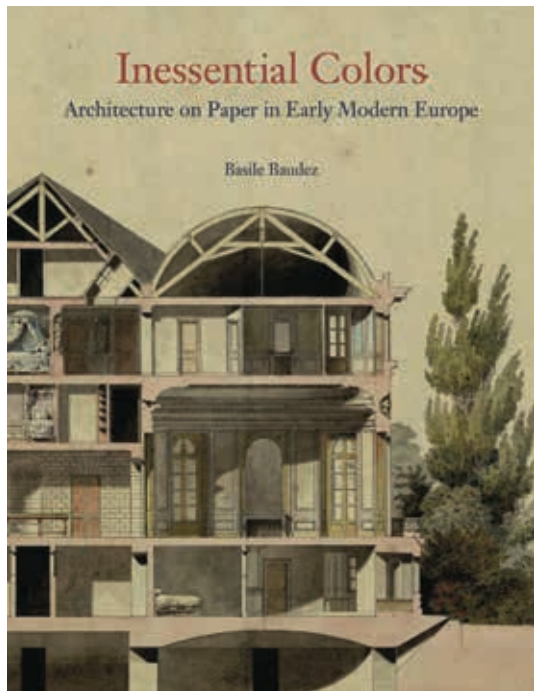
## FILLING UP IN THE CITY

### THE TYPOLOGICAL EVOLUTION OF SERVICE AND PETROL STATIONS IN ANTWERP, 1945-1975

THOMAS VANHAUTE

The global automotive industry has undergone major developments in the last decade, perhaps the most decisive transformations in its one hundred-year existence. The current fundamental transition from a fossil fuel-driven motor to an electric power source heralds the end of an era. This revolutionary change is perhaps a good time to reflect upon the past one hundred years of fossil-fuel powered driving and in particular on its very distinctive service architecture. This article provides insight into the evolution from kerbside pump to self-service petrol station within the greater Antwerp area of Belgium in the period 1945 to 1975. It is a condensed version of an architectural-his-

torical research project based on over two hundred building and environmental permits held in the Antwerp City Archives and involving the close study and analysis of a set of parameters. The outcome of this research served as the basis for conclusions about developments in the design of post-war service stations seen in relation to the socio-economic situation and the evolving spatial design of the city of Antwerp. In situ research into the current state of those buildings or locations resulted in an inventory of surviving examples of this built heritage which could serve as basis for further revaluation and, ultimately, protection of part of this built heritage.



BASILE BAUDEZ

## INESSENTIAL COLORS ARCHITECTURE ON PAPER IN EARLY MODERN EUROPE

Princeton/Oxford (Princeton University Press) 2021, 278 pp.,  
176 ill. in kleur, ISBN 9780691213569, € 69,95

In 2021 verscheen het mooi vormgegeven boek *Inessential Colors. Architecture on Paper in Early Modern Europe* van Basile Baudez over de rol van kleur in architectuurvoorstellingen tot 1800. Hierin staan architectuurtekeningen centraal, maar er is ook aandacht voor schilderijen en cartografie en hun invloed op deze voorstellingen. Baudez kiest voor een andere benadering dan de meeste publicaties over dit onderwerp. Normaliter worden architectuurtekeningen gezien als bron voor bouwgeschiedenis of als aanleiding om iets over een bouwproces te vertellen.

Baudez beschouwt de architectuurvoorstellingen echter als artefacten op zichzelf, en dat is verfrissend. Het gaat hem om de verschijningsvorm van de architectuurvoorstelling en met name het gebruik van kleur daarbij. Hij probeert de opkomst en functie van kleur te verklaren. Aanleiding voor deze studie was zijn observatie dat kleur in een architectuurtekening niet noodzakelijk lijkt te zijn. Sterker nog: kleur ontbreekt vaak. Architectuurtekeningen uit de Italiaanse renaissance zijn monochroom (bruin, grijs en zwart, al dan niet in grisailletechniek), voortkomend uit de Italiaanse traditie van het *disegno* en de invloed van traktaten met hun zwart-witprenten op de architectuurtekenkunst. Deze grootste groep van monochrome architectuurtekeningen valt buiten deze studie, maar wordt wel kort behandeld om het verschil met de gekleurde exemplaren duidelijk te maken.

Baudez behandelt de gekleurde architectuurvoorstellingen aan de hand van drie criteria, die elk een eigen hoofdstuk krijgen. Soms is kleur gebruikt om de werkelijkheid te imiteren (*imitatie*), in andere gevallen hebben kleuren een afgesproken betekenis en duiden ze iets aan (*conventie*), terwijl kleuren ook wel worden

gebruikt om een affectieve relatie tussen de tekening en de beschouwer op te wekken (*affect*). Deze categorieën zijn in veel gevallen onderling gerelateerd. Franse architecten zouden al vroeg een voorliefde voor kleur in hun tekeningen hebben gehad, beginnend bij Jacques I Androuet du Cerceau, die hiermee materialen aanduidde en tegelijkertijd de tekening wilde verfraaien. Nederland wordt beschouwd vanuit de traditie van miniaturisten en schilders die altijd veel kleur gebruikten. Dit verklaart de opkomst van het genre van de geschilderde stadsgezichten – denk aan Jan van der Heyden en Gerrit Adriaensz Berckheyde – maar ook van de gekleurde architectuurtekeningen. Jacob van Campen, Philips Vingboons en Pieter Post passen de revue en worden allen getypeerd als architecten die als schilders zijn opgeleid.

Het imitatieve karakter van tekeningen heeft invloed gehad op de ontwikkeling van conventies. In de cartografie kwamen steeds vaker symbolen voor die bepaalde kenmerken van de werkelijkheid wilden verbeelden. Daarbij is vooral de standaardisering door vestingbouwer Sébastien Le Prestre de Vauban en zijn opvolgers van groot belang geweest. Onder Lodewijk XIV leidde de Franse neiging tot systematiseren ertoe dat tekeningen voor vestingwerken in vastgestelde kleuren werden getekend, zodat misverstanden tijdens de bouw konden worden voorkomen. Bij fortificaties stond rood voor het bestaande werk en geel voor uit te voeren werken, terwijl bij 'gewone' architectuur zwart werd gebruikt voor bestaande en rood voor nieuwe onderdelen. Baudez ziet deze kleurconventies vooral bij plattegronden en minder bij opstanden. De laatste schaarft hij onder de categorie presentatietekeningen die waarheidsgetrouw moeten overkomen. In-



teressant is ook zijn uiteenzetting over de kleur van glas in tekeningen, die varieert van donkergroen bij een aanzicht van de buitenzijde tot lichtgroen of -blauw in het geval van een doorsnede. Dit heeft weer een imitatief karakter: glas is vaak donker en ondoorzichtig in gevels, maar transparant en helder van binnenuit gezien.

Een groot deel van het hoofdstuk over conventie is gewijd aan de kleur rood/roze voor baksteen, in Nederland een bepalend onderdeel van architectuurtekeningen uit de zeventiende eeuw. Volgens Baudez was Vauban dermate beïnvloed door Nederlandse architectuur en door zijn verblijf alhier, dat hij deze kleur is gaan gebruiken voor doorsneden van gebouwen, zelfs wanneer geen sprake was van baksteen. In Frankrijk werd het zo meer en meer een symbool voor een doorsneden muur, waardoor roze daar een van de meest gebruikte kleuren in architectuurtekeningen zou worden. Overigens heeft de Nederlandse genie deze Franse wijze van tekenen vervolgens weer overgenomen en hier te lande gepraktiseerd. De Franse traditie van het roze kleurgebruik zou lange tijd dominant zijn in grote delen van Europa, hoewel sommige landen, zoals Italië, overwegend met monochrome tekeningen bleven werken.

In het hoofdstuk over affect wordt kleur gezien als middel om een affectieve relatie tussen de architectuurvoorstelling en de beschouwer te realiseren. Vooral in de late zeventiende en achttiende eeuw zou dergelijk kleurgebruik gangbaar zijn geweest, wat mogelijk verband houdt met het feit dat architecten zich steeds meer als kunstenaars gingen zien. Kleur werd gebruikt als middel ter overtuiging en verfraaiing, waarbij de kleuren in sommige gevallen afweken van de werkelijkheid.

Het boek sluit af met een hoofdstuk over het 'ongemak van de architect', waarin Baudez een verklaring poneert voor het gebruik van kleur. Hij vermoedt dat de toepassing van kleur in architectuurvoorstellingen samenviel met het moment waarop architecten uit de grenzen van hun discipline braken en aansluiting zochten bij andere kunsten om zo hun positie in het kunstenveld te kunnen bepalen. Anders gezegd, het gebruik van kleur is een teken van de gelijkstelling van architectuur met andere kunsten. Tot slot is er nog een appendix, waarin de tekeninstrumenten en het papier centraal staan. Dit tekstdeel is op zichzelf een afgerond geheel en bewijst het plezier dat Baudez moet hebben gehad bij het bestuderen van de vele architectuurtekeningen. Het geeft de lezer inzicht in de totstandkoming van architectuurtekeningen en de materialen en instrumenten die daarbij werden gebruikt.

In de diverse hoofdstukken lijkt de bewijsvoering voor het gebruik van kleur soms nogal willekeurig bij elkaar gezocht om het verhaal sluitend te maken. Er worden veralgemeniseringen toegepast die niet stro-

ken met de werkelijkheid. Een voorbeeld is de analyse van het kleurgebruik in Nederland. Baudez stelt dat monochromie bij Italië hoorde en kleurige tekeningen vooral bij Frankrijk en Nederland. Het imiterende karakter paste blijkbaar bij onze landen. In Nederland zou het gebruik van kleur terug te voeren zijn op de miniaturisten uit de middeleeuwen en de picturale traditie van stadsgezichten. Zo zou Salomon de Bray gekleurde voorstellingen hebben getekend en zou Jacob van Campen als schilder voornamelijk gewassen tekeningen hebben gemaakt voor opdrachtgevers en niet voor bouwers, waardoor deze tekeningen tijdens de bouw minder geschikt waren. In dat licht beschouwt Baudez Pieter Post en Philips Vingboons, waarbij de laatste volgens hem als rooms-katholiek niet in aanmerking kwam voor publieke opdrachten. Baudez schetst min of meer het beeld van de Republiek zoals dat in de negentiende eeuw ontstond, waarbij werd uitgegaan van een waterscheiding tussen katholieken en protestanten en van een land dat groot was in schilderkunst, maar wat betreft architectuur enigszins achterliep. De onjuistheid hiervan blijkt al uit het feit dat Van Campen als katholiek het stadhuis van Amsterdam mocht bouwen, dat de katholieke Artus Quellinus stadsbeeldhouwer van Amsterdam was en dat Vingboons wel opdrachten voor de stad heeft uitgevoerd. Nog belangrijker in deze context is het gegeven dat de architectuurtekeningen van Van Campen, net als die van Salomon de Bray, zonder uitzondering monochroom zijn. Van Campen tekende bij uitstek op de 'oude' manier zoals veel Italianen deden, gebruikmakend van een raster van droge lijnen die later werden ingevuld met inkt.

Baudez heeft gelijk als hij zegt dat veel architectuurtekeningen in de Republiek gekleurd waren, maar dat is slechts de halve waarheid, omdat er ook veel monochrome exemplaren bestaan. Hier wreekt zich zijn te eenzijdige methode: architecten in de zeventiende eeuw pasten soms wel, maar soms ook geen kleur toe in hun tekeningen. Post maakte in kleur gewassen én monochrome tekeningen, afhankelijk van hun functie. Architectuurtekeningen kunnen dus eigenlijk niet los worden gezien van hun context, zoals Baudez doet.

Desondanks heeft dit boek bestaansrecht, want het is een waardevolle aanzet tot het bestuderen van tekeningen als artefacten en de indeling in imitatie, conventie en affect is nuttig. Deze begrippen kwamen al deels voor in de Nederlandse publicaties over architectuurtekeningen. Zo vermeldt Elske Gerritsen in *Zeventiende-eeuwse architectuurtekeningen* (2007) dat kleur in de zeventiende eeuw vaak een afspiegeling was van de gebruikte materialen en dat hierdoor een realistisch kleurbeeld van het uiteindelijk te maken gebouw ontstond. Ze stelt: 'De Nederlandse architectuurtekening steekt wat dit betreft kleurrijk af bij de architectuurtekeningen uit Italië en Engeland.' Eva Röell geeft

in haar proefschrift over architectuurtekeningen in de achttiende eeuw (*Tekenen ter verlichting*, 2010) aan dat conventies eveneens een rol konden spelen en dat kleuren niet altijd overeenkwamen met de kleur van het gebruikte materiaal. Baudez gaat echter veel uitgebreider op deze zaken in. Interessant is zijn stelling dat schilders een meer schilderachtige benadering hadden en dus kleur gebruikten, terwijl ingenieurs

een meer wetenschappelijke manier van afbeelden voorstonden en streefden naar standaardisatie (conventie). Toch is deze benadering misschien te eenzijdig. De context en de functie zijn in ieder geval voor Nederland, en zeer vermoedelijk ook daarbuiten, essentieel om het kleurgebruik van architectuurtekeningen te kunnen begrijpen.

PIETER VLAARDINGERBROEK



LEON BATTISTA ALBERTI

## OVER DE BOUWKUNST

Vertaling Gerard Bartelink, nawoord Koen Ottenheim, Amsterdam (Boom) 2022, 616 pp., ill. in zwart-wit en kleur, ISBN 9789024446827, € 49,90

Afgelopen jaar verscheen bij Boom een Nederlandse vertaling van Leon Battista Alberti's bekende architectuurtraktaat *De re aedificatoria*. Geschreven in de jaren 1450, herwerkt tot aan zijn dood in 1472 en postuum gepubliceerd in 1485, vormde Alberti's werk het eerste geschreven theoretische handboek over de architectuur sinds de klassieke oudheid. Hiermee zette Alberti de traditie in om architectuurtraktaten te schrijven naar het voorbeeld van Vitruvius. Het traktaat is van onschatbare waarde voor de discipline van de architectuurgeschiedenis en -theorie. Dankzij de vertaling door Gerard Bartelink is deze tekst nu beschikbaar voor een breed Nederlandstalig publiek.

Tot nu toe moesten geïnteresseerden in Alberti's tekst zich tevredenstellen met vertalingen in andere Europese talen, zoals de Italiaans-Latijnse editie van 1966, de Engelse van 1988 of de Franse van 2004.<sup>1</sup> In vergelijking met deze vertaalde tekstedities richt Boom zich minder tot een academisch publiek. Dit is

zowel duidelijk aan de opbouw van het boek als aan de aard van de vertaling. Het werk start onmiddellijk met het traktaat van Alberti zelf, zonder kritische inleiding. Na de vertaling volgt een nawoord door Koen Ottenheim, een verzameld notenapparaat, een selectie van architectonische termen met hun Latijnse equivalent, een lijst met onderdelen van de zuil en een bibliografie bij het nawoord. De publicatie sluit af met een verantwoording van de vertaling en de illustraties en een dankwoord. Doordat het boek begint met het vertaalde traktaat zelf, nodigt het als het ware uit dit te lezen als een roman. Met de aanbevelingsbrief van Angelo Poliziano aan Lorenzo de' Medici duikt men direct in de architecturale leefwereld van Leon Battista Alberti.

Ook de vertaling richt zich duidelijk op een niet-gespecialiseerd publiek. Ze is gebaseerd op de Italiaans-Latijnse editie van 1966 en relatief los geschreven. De nadruk ligt op leesbaarheid, niet zozeer op letterlijk-



heid van de vertaling. Ze is ook verzorgd door een classicus, vermoedelijk zonder al te grote tussenkomst van specialisten in de architectuurtheorie. Er wordt namelijk nogal vrij omgesprongen met de vertaling van een aantal sleutelwoorden in Alberti's theorie. Het dankwoord vermeldt dat de in 2017 overleden Henk Hoeks, oorspronkelijke redacteur en initiatiefnemer van het project, zeer sterk zijn stempel op de vertaling van Alberti's bouwkundige terminologie heeft gedrukt. Het nawoord heeft eveneens een breed publiek voor ogen. De tekst presenteert de historische context waarin het traktaat tot stand is gekomen, evenals zijn belang voor de architectuurgeschiedenis en -theorie. Het nawoord verzamelt voornamelijk gekend onderzoek, maakt beperkt gebruik van voetnoten en is vergezeld van een bibliografie met referentiewerken.

De focus op leesbaarheid en toegankelijkheid van de vertaling is tegelijk een sterkte en zwakte van het werk. Het boek slaagt erin de lezer op boeiende wijze mee te nemen in een sterk theoretisch en technisch geschrift. Alberti's theorie lezen en begrijpen is zelfs voor specialisten in de architectuur een uitdaging, maar met deze vlotte vertaling wordt dit eenvoudig mogelijk. Wie echter de tekst meer in detail wil lezen en alle finesses van Alberti's theorie wil doorgronden, stuit vermoedelijk al snel op de beperkingen van de vertaling. Ik denk in het bijzonder aan boek zes en negen, waarin Alberti zijn schoonheidsleer uiteenzet. De nieuwe uitgave gebruikt bijvoorbeeld het woord 'schoonheid' om zowel *pulchritudo* als *gratia* en *venustas* te vertalen, waardoor de inhoudelijke specificiteit en het onderscheid tussen deze termen in Alberti's esthetische theorie niet goed te begrijpen zijn.

Zoals eerder vermeld kadert het nawoord de figuur van Alberti in zijn historische context. In plaats van een bespreking te maken per boek, bouwt Ottenheim zijn tekst op rond een aantal thema's die op verschillende plaatsen in Alberti's traktaat aan bod komen. Dit creëert een dynamisch betoog dat van het ene thema op het andere overgaat. Daarbij is de keuze van thema's geschikt om Alberti en zijn ideeën over de architectuur te introduceren bij een breed publiek. De ontwerpprocedures van de architect, het belang van schoonheid, de zuilenordes, het beoogde lezerspubliek van het traktaat, de aandacht voor de klassieke oudheid – het zijn breed toegankelijke thema's die het toelaten verschillende aspecten van Alberti's theorie te belichten. Bovendien verwijst het nawoord naar een aantal gebouwde projecten van Alberti en naar andere geschreven werken uit de geschiedenis van de westerse architectuurtheorie, waardoor de inhoud van het traktaat goed van context wordt voorzien. Vooral in het laatste deel, over het vervolg dat het traktaat kende, komt Ottenheims specialistische kennis over de architectuurgeschiedenis van de Lage Landen tot zijn recht. Hier legt de auteur het verband tussen het trak-

taat en de architecturale ontwikkelingen in onze contreien.

Door deze brede kadering kan in het nawoord niet elk deelaspect met evenveel diepgang worden behandeld. Toch zijn er twee onderdelen waar meer nuance of verfijning mogelijk was geweest. Zo ligt in de bespreking van *concinnitas* (een harmonisch geheel dat meer is dan de som der delen) nogal sterk de nadruk op haar wiskundige en getalsmatige kant. Het is zeker zo dat het kwantitatieve deel uitmaakt van Alberti's begrip van *concinnitas*. Verschillende onderzoekers hebben echter aangetoond dat de term zich niet tot het wiskundige beperkt.<sup>2</sup> In het traktaat slaat *concinnitas* op zowel het kwalitatieve als het kwantitatieve. Dit komt bijvoorbeeld sterk tot uiting in boek zes, waar Alberti de ontwikkeling van de architectuur als discipline beschrijft. Hier vertelt hij hoe men door de eeuwen heen in Azië, Griekenland en Italië kennis opdeed omtrent de wetmatigheden die aan de basis liggen van de natuur, en hoe deze kunnen worden toegepast in het bouwen. Met andere woorden: men leerde wat *concinnitas* inhield. Zo kregen de inwoners van Azië de sleutel 'aangereikt om de verschillen te ontdekken die bij het uitvoeren van bouwwerken optraden in getal, ordening, plaatsing en uiterlijke vorm'. De Grieken leerden onder meer 'hoe wat rechts was kon harmoniëren met links, verticale elementen met horizontale, wat dichtbij was met wat zich op afstand bevond. Ze voegden toe of namen weg, maakten het grotere gelijk aan het kleinere, het gelijke aan het ongelijke, het eerste aan het laatste.' De Romeinen, op hun beurt, kwamen tot het inzicht dat men een gebouw niet anders moest opzetten 'dan op de manier waarop een dierlijk organisme in elkaar zit. Bij het paard bijvoorbeeld bedachten ze dat het ongewoon zou zijn als dat dier niet bij uitstek geschikt zou zijn voor juist die toepassingen waarvoor de vorm van zijn ledematen wordt geprezen. Daarom dachten ze ook dat de aantrekkelijkheid van de vorm nooit los was te zien van het praktische gemak waar men op uit was.' In alles wat de inwoners van Azië, Griekenland en Italië leerden over de wetmatigheden van de natuur kwam het kwalitatieve evenzeer naar voren als het kwantitatieve. Voor Alberti hing schoonheid niet alleen af van wiskundige wetmatigheden, maar ook van het aanpassen van de vorm naar zijn toepassing, het samenbrengen van tegengestelden in een evenwichtig geheel, of het creëren van eenheid in een plan of concept.

Hoewel het deel 'Oudheid of eigen tijd' met nuance geschreven is, start het met een nogal gedurfde uitspraak die voor discussie vatbaar is. Ottenheim stelt hier namelijk dat het traktaat 'geen handleiding is voor eigentijdse, vijftiende-eeuwse ontwerpogaven'. Het is zeker zo dat Alberti geen direct toepasbare recepten voorschrijft. Maar de tekst is wel duidelijk een poging om bij te dragen aan de architectuur zoals

Alberti deze voor ogen had. Voor Alberti gaat het erom dat de architect zijn plaats inneemt in de evolutie van zijn kunst om de ware principes ervan te achterhalen. De studie van de gebouwen van de klassieke oudheid is een logische stap voor wie wil bijdragen aan de continue evolutie van de discipline. Ze gelden als voorbeeld voor imitatie en verbetering. Hoewel dus geen hapklare recepten worden voorgeschreven, heeft het traktaat zeker een eigentijdse toepassing voor ogen.

Deze nuances nemen niet weg dat de vertaling van het traktaat en het nawoord van Ottenheim een mooie bijdrage leveren aan de discipline van de architectuurgeschiedenis en -theorie. Ook bieden ze architecten en liefhebbers van renaissance-architectuur een goede introductie tot Alberti's werk. De publicatie sluit bovendien aan bij het initiatief van uitgeverij Architectura & Natura om een aantal boeken van Scamozzi's *L'idea della architettura universale* beschikbaar te stellen aan een breed publiek (eveneens in samenwerking met Koen Ottenheim).<sup>3</sup> Men kan alleen maar hopen dat deze Nederlandse vertalingen van sleutelteksten

uit de geschiedenis van de architectuurtheorie worden gevolgd door gelijkaardige initiatieven.

NELE DE RAEDT

- 1 Leon Battista Alberti, *De re aedificatoria* [*De architettura*], vert. en red. G. Orlando en P. Portoghesi, 2 dln., Milaan 1966; Leon Battista Alberti, *On the Art of Building in Ten Books*, vert. J. Rykwert, N. Leach en R. Tavernor, Cambridge MA/Londen 1988; Leon Battista Alberti, *L'art d'édifier*, vert., toel. en annot. P. Caye en F. Choay, Parijs 2004.
- 2 C. van Eck, *Organicism in Nineteenth-Century Architecture. An Inquiry into its Theoretical and Philosophical Background*, Amsterdam 1994, 45-62; C. Smith, *Architecture in the Culture of Early Humanism. Ethics, Aesthetics, and Eloquence 1400-1470*, New York 1992, 80-97; J. Poeschke, 'Zum Begriff der "concinnitas" bei Leon Battista Alberti', in: F. Büttner en C. Lenz (red.), *Intuition und Darstellung. Erich Hubala zum 24. März 1985*, München 1985.
- 3 V. Scamozzi e.a., *Vincenzo Scamozzi, architect te Venetië. De grondgedachte van de universele bouwkunst. Boek III: villa's en landgoederen*, Amsterdam, 2003; V. Scamozzi e.a., *Vincenzo Scamozzi, architect te Venetië. Boek VI: Zuilenorden*, Amsterdam 2008.



BÉ LAMBERTS

## ART NOUVEAU IN NEDERLAND ARCHITECTUUR ROND 1900

Gorredijk (Noordboek) 2021, 416 pp., ill. in zwart-wit en kleur, ISBN 9789056156893, € 49,90

Het ontbreken van een uitgebreide studie van Jugendstil/Nieuwe Kunst/art nouveau-architectuur in Nederland vormt al decennia een groot hiaat in onze kunsthistorische literatuur. Behalve publicaties over enkele individuele ontwerpers en gebouwen, een paar lokale inventarisaties en enkele korte stukken in overzichtswerken is er niets. Een kloek boek van meer dan vierhonderd pagina's in groot formaat, met meer dan driehonderd foto's, bijna allemaal in kleur, is in deze

leegte meer dan welkom. *Art Nouveau in Nederland* toont honderden bekende en onbekende gebouwen in alle soorten en maten in het hele land, en nog veel meer architectonische en decoratieve details. Het biedt daarmee een mooi overzicht van de rijkdom van deze stijl in onze dorpen en steden.

Desondanks is dit bij lange na niet de studie die de genoemde lacune in onze kennis opvult. Dat komt vooral doordat dit boek ook een heleboel niet biedt.



Dat begint al bij de definitie van het onderwerp en de terminologie: op wat losse opmerkingen na maakt Lamberts niet duidelijk waarom hij voor de benaming art nouveau kiest, en niet voor Jugendstil, Nieuwe Kunst of eventueel een combinatie van termen. Gezien de onduidelijkheid en discussie over deze terminologie is dat een gemiste kans. De nadere definitie van art nouveau blijft vervolgens steken in een oppervlakkige opsomming van enkele karakteristieke stijlkenmerken – zoals de hoefijzerboog – die nauwelijks verder worden gedefinieerd. Soms worden ze ook slordig geïdentificeerd. Verdere analyse, bijvoorbeeld over hoe de stijl in Nederland is opgekomen, hoe die zich verhoudt tot buitenlandse voorbeelden en parallelle ontwikkelingen, of hoe er in de bouwtijd en daarna over werd gedacht, blijft op zijn best minimaal. De historische contextualisering van de getoonde architectuur – vooral gevels, maar ook interieurs – is voornamelijk beperkt tot vaak allang achterhaalde clichés over de ontwikkeling van de Nederlandse bouwkunst en de bouwpraktijk in de decennia rond 1900, die soms meermalen worden herhaald. Dat sommige van de betrokken architecten over hun werk en de art nouveau (Jugendstil/Nieuwe Kunst) als fenomeen schreven en discussieerden blijft helemaal buiten beeld, net als de geschiedenis van de wisselende waardering van de stijl. En hoewel het boek vol staat met losse opmerkingen over constructie en gebruik van gebouwen, ontbreken plattegronden en bouwtekeningen bijna helemaal en zijn ook foto's van iets anders dan straatgevels of details daarvan schaars. De keuze voor vrijwel alleen eigentijdse foto's betekent bovendien dat afgebroken gebouwen nauwelijks aandacht krijgen, en dat sommige gebouwen alleen in verminkte vorm zijn afgebeeld – of, zoals op de voorkant van het boek, inclusief forse latere toevoegingen.

Natuurlijk is dit geen wetenschappelijke studie, maar een boek dat voor een groter geïnteresseerd publiek lijkt te zijn bedoeld. Maar waarom zou een breed publiek niet wat meer informatie en reflectie aankunnen en verstoken moeten blijven van recente wetenschappelijke ontwikkelingen? Bovendien is dit niet bepaald een (koffietafel)boek met alleen maar mooie plaatjes met korte bijschriften. Bij elkaar bevat het toch een forse dosis tekst – maar op wie die is gericht en wat ermee wordt beoogd, is onduidelijk. Het betoog bestaat grotendeels uit opsommingen van feiten en feitjes, voor een flink deel min of meer duidende beschrijvingen van wat op de foto's te zien is. Erg leesbaar is de tekst niet, en niet alleen omdat die eigenlijk een eindeloze opsomming zonder structuur is. Het woordgebruik is nogal oubollig en er vallen flink wat vaktermen. Op stijl en grammatica valt hier en daar ook nog wel wat af te dingen. Daarbij komen nog de genoemde herhalingen, soms zelfs op dezelfde pagina. Ook inhoudelijk is de tekst niet heel strak. Som-

mige vaktermen en kwalificaties worden nogal losjes gebruikt: elke overspanning die rond en groot is heet een hoefijzerboog, en net niet symmetrische composities worden de ene keer symmetrisch en de andere keer asymmetrisch genoemd, om maar een paar voorbeelden te noemen.

Misschien is wel het grootste probleem dat ook de art nouveau zelf losjes is gedefinieerd. Meer dan een boek over art nouveau in Nederland is dit een boek over de buitenkant van nog bestaande gebouwen in deze stijl, en wat daar op lijkt. Gebouwen die primair in andere categorieën horen worden regelmatig tot art nouveau met aan andere stijlen ontleende elementen gemaakt. Helemaal curieus is dat het rationalisme van Berlage en zijn kringen simpelweg als een subcategorie van de art nouveau wordt beschouwd ('de rationalistische variant van de Art Nouveau') en de Amsterdamse Beurs dus tamelijk uitgebreid wordt beschreven. Op zich is dat misschien een interessante benadering, en tot op zekere hoogte te rechtvaardigen als je je blik beperkt tot veel van de decoratieve details. Maar zonder verdere uitleg en onderbouwing werkt dit vooral verwarrend en doet het noch recht aan de architecten in kwestie, noch aan de bestaande inzichten hierover. Het bevestigt ook nog eens het letterlijk oppervlakkige uitgangspunt van het boek: wat wel of niet art nouveau zou zijn, wordt afgeleid van vooral decoratieve stijl-details, zonder dat naar het bredere beeld en de context wordt gekeken. Een dergelijk stijlbegrip is anno 2021 wel heel ouderwets en beperkt, en lastig doordat maar weinig gebouwen echt 'stijlzuiver' zijn, voor zover dat concept überhaupt nog bruikbaar is.

De indeling van het boek draagt niet bij aan de overzichtelijkheid. Na geografische overzichten van eerst de steden en dan het platteland volgen hoofdstukken per bouwtype. Dat gebeurt in niet altijd even duidelijke categorieën; zo vallen scholen en ziekenhuizen onder het hoofdstuk 'Gebouwen voor horeca, vereniging en cultuur'. Na de bouwtypen volgen een hoofdstuk over bouwmaterialen, dat voor de helft is gevuld met paragrafen over verschillende soorten decoratieve tegels, een korte paragraaf over glas en ten slotte een paragraaf over 'decoraties en onderdelen' waarin alle andere bouwmaterialen aan bod komen – maar ook deuren en (geschilderde) interieurdecoraties. Wie hier iets zoekt over in art nouveau toch tamelijk cruciale aspecten als gebruik van beton, gietijzer en hout, vanuit constructief of zelfs decoratief perspectief, zal niet ver komen. Anders dan de hoofdstukken over (gevel)architectuur bevatten de paragrafen over bouwmaterialen bovendien nauwelijks tekst. Ze bestaan vooral uit pagina's vol met foto's van prachtige details, die soms moeilijk te traceren zijn omdat de beschrijvingen alleen plaats- en straatnamen bevatten maar geen precieze adressen.

Een laatste verrassing is een soort tweede deel dat

een vergezicht biedt op de art nouveau in diverse, voornamelijk Europese, landen. Niet bepaald wat je in een boek over Nederland verwacht, bovendien bevatten de paar pagina's die elk land krijgt weinig meer dan *greatest hits*, die niet of amper in verband worden gebracht met wat er verder in het boek wordt getoond.

De vraag die na lezing van dit boek overblijft is: wat kunnen we hiermee? Een academische of zelfs populairwetenschappelijke studie is het niet. Voor een echt koffietafelboek zijn de meeste afbeeldingen te klein. Nog los van formaat en gewicht is het ook lastig dit boek te gebruiken als (voorbereidende) reisgids, omdat de meeste behandelde gebouwen noch op plaats noch op architect geordend zijn, en de gegevens in de geografisch geordende hoofdstukken worden aangevuld in latere hoofdstukken. De afbeeldingen bieden wel, ondanks de geschetste beperkingen en de wazige definitie van wat is opgenomen, een fantas-

tisch overzicht vol onbekende meesterwerken. Via de registers op plaats en ontwerper kan veel worden opgezocht. Zaken als de gegevens over tegelfabrikanten zijn in combinatie met de afbeeldingen misschien nuttig voor verzamelaars van los materiaal. Misschien werkt het boek nog het best om al bladerend doorheen te dwalen en van gebouw tot gebouw of van detail tot detail te springen, alsof je een doos bonbons in je handen hebt die zo lekker zijn dat ze op zijn voordat je beseft dat je begonnen bent te eten – een paar uur eerder. Intussen blijft het wachten op een grondiger en diepgaander studie over de architectuur en interieurvormgeving van de Nederlandse Nieuwe Kunst, jugendstil of art nouveau. Maar die kan dan wel weer putten uit de enorme berg voorbeelden die Lambert in zijn boek heeft verzameld.

VLADIMIR STISSI

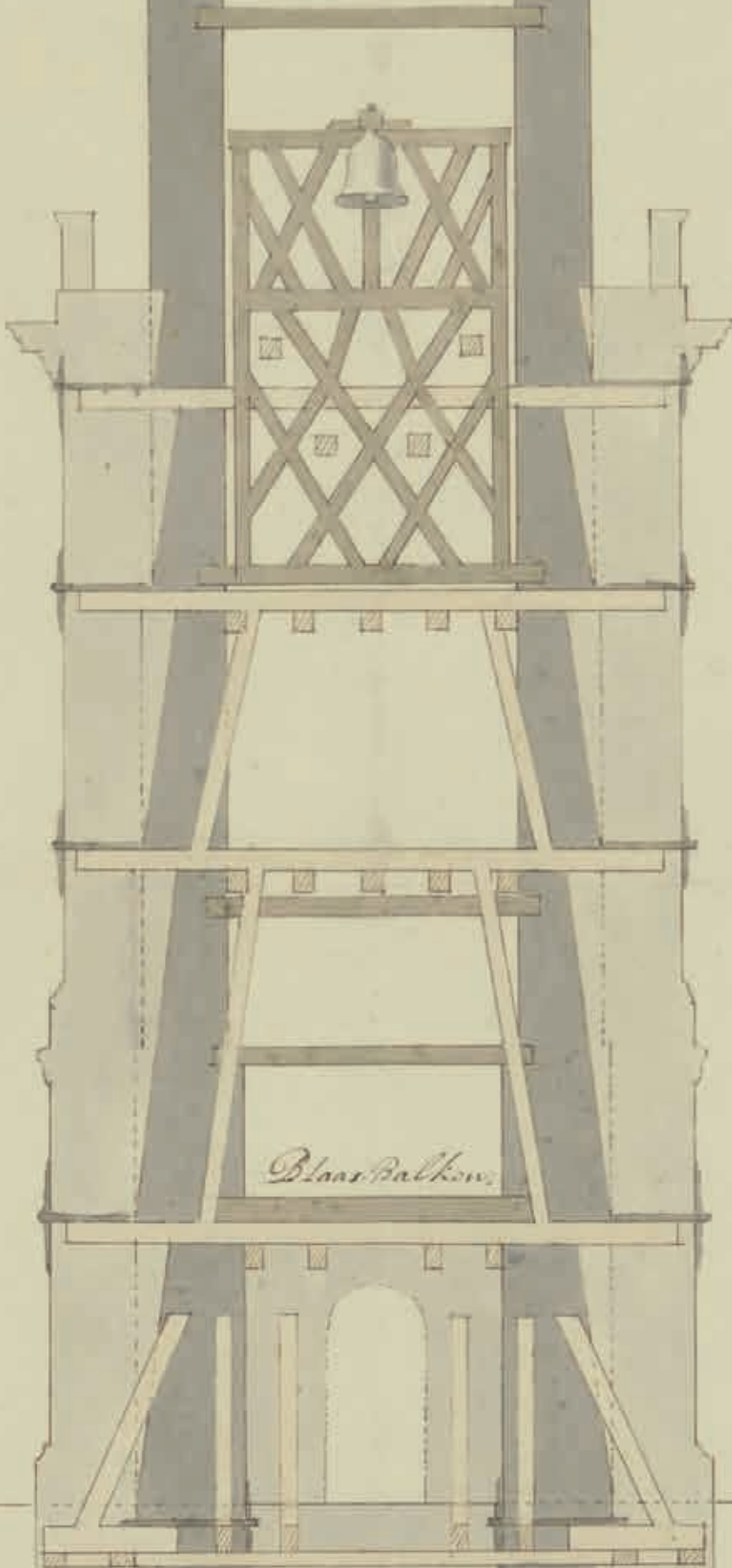


architectenbureau  
**Vroom**





*Luurwerk*



*Blaas Balken*

100  
90  
80  
70  
60  
50  
40  
30  
20  
10  
0

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100

*Hoogt van de*



9 789463 666688