



HET SCHEEPVAARTHUIS



EERSTE GEBOUW VAN DE AMSTERDAMSE SCHOOL



Louise de Blécourt

W BOOKS



'Anders dan wij wisten mensen in die tijd nog niet hoe het tijdperk zou aflopen.'

Harald Jähner¹



INHOUDSOPGAVE

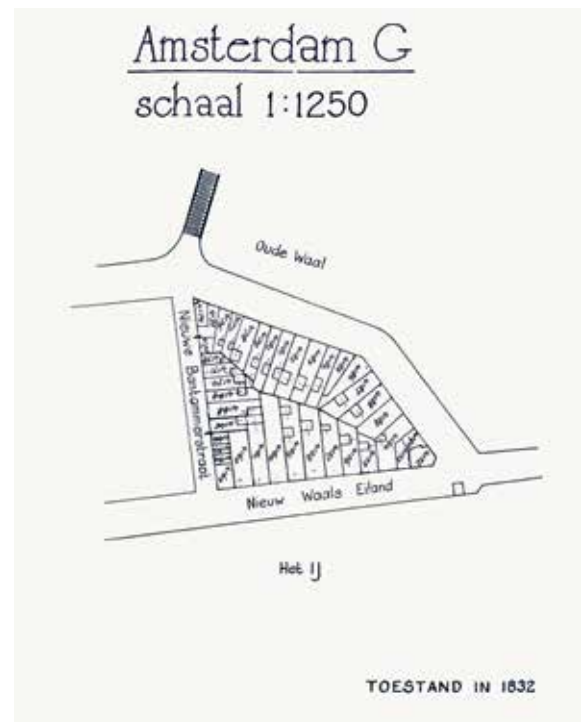
Bedaren	7	6 Het vervolg	153
De veelbewogen geschiedenis van een gebouw	9	Tussen de twee bouwfases	154
1 Grote veranderingen	11	Verhaal van het jubileumraam	154
Een tijd in beweging	12	Tijdelijke kantoorruimte voor Het Scheepvaarthuis	162
Nederlandse politiek en koloniën	15	Zichtbaarheid op de wereldtentoonstelling in 1925	163
Scheepsindustrie in Nederland	17	Tweede bouwfase 1925-1928	163
De reders van Het Scheepvaarthuis	19	Verder bouwen	171
2 Een bijzondere vraag	29	Het Scheepvaarthuis vanaf 1940	174
Kiezen van een gezamenlijke locatie	30	7 Het Scheepvaarthuis als start van de	185
Keuze voor een architect	33	Amsterdamse School	
Verschillende opdrachtgevers: eenheid in	35	Onbegrip en politiek gekonkel: de positie van	186
verscheidenheid		esthetisch adviseur	
Verschillende krachten onder één dak	37	Zichtbaarheid en reacties	189
3 De juiste man op het juiste moment	43	Navolging	191
Wie was deze architect Joan Melchior van der Meij?	44	8 Bespiegelingen	201
Blik naar buiten: onderzoek Prix de Rome	49	Is Het Scheepvaarthuis gemeenschapskunst, een	202
Fotografie in het ontwerpproces	54	gesamtkunstwerk?	
Verleden en heden in één ontwerp	54	Waarom vernieuwing; een nieuwe theorie of	203
Bakstenen als bouwstenen	58	positioneringsvraagstuk?	
4 Netwerken en samenwerken	69	Voortdurende verandering van visie op geschiedenis	205
Het team groeit: netwerken in kaart gebracht	70	Een ware prestatie	206
Het team gaat aan de slag	73	9 Het Scheepvaarthuis tegenwoordig	213
Veranderingen in het team	75	Een nieuw leven	214
In de drukte de rust bewaken	76	Transformatie van kantoor naar hotel	214
Intermezzo: bewegingen in die tijd	80	Collectie en beheer	220
5 Een tijdreis door de eerste fase van het gebouw	89	Enkele verhalen van collectiestukken	228
Bouwbeeldhouwkunst	90	Dankwoord	240
Siersmeedwerk, marmer en stucwerk	98	Namenregister	246
Hard steen, hard werken en symboliek	107	Archiven	246
Directievertrekken SMN	110	Literatuur	247
De directievertrekken KPM en JCJL	117	Noten	249
Directievertrekken KNSM	120		
De Groote Vergaderzaal: Beraadzaal	124		
Transparant en gesloten	134		
Tijd om naar binnen te gaan	142		
De brugwestie en brug 283 naast Het	145		
Scheepvaarthuis			

De rol, vraagstelling en ambitie van een opdrachtgever bepaalt het eindresultaat; dat gold ook voor de realisatie van Het Scheepvaarthuis. De gezamenlijke scheepvaartmaatschappijen hebben sinds lange tijd in sociaal-economische zin een belangrijke rol gespeeld in Amsterdam zodat een centrale en zichtbare plek in de stad niet misplaatst is. Naast het toetsen van de (financiële) haalbaarheid en het vinden van een geschikte locatie, moeten een constructeur en een architect worden gevonden. Het samenspel tussen opdrachtgever en opdrachtnemer is allesbepalend voor het te behalen resultaat. Voor Het Scheepvaarthuis waren er zelfs meerdere opdrachtgevers, namelijk de verschillende samenwerkende scheepvaartmaatschappijen. Zijn de invloeden van de opdrachtgevers terug te zien in het eindresultaat en spraken deze opdrachtgevers allemaal met één mond? Blevden de gelederen gesloten tijdens beide bouwfasen? De vraagstelling van de opdrachtgevers was hierin bepalend. Overigens geldt dat ook voor hun rol tijdens het proces en als eigenaar en beheerder van het pand.

KIEZEN VAN EEN GEZAMENLIJKE LOCATIE

De reders moesten dus op zoek naar een locatie. Begin zestiende eeuw werd het water voor de Lastage uitgediept, zodat er meer schepen konden aanleggen. De Oude Waal begon daardoor deels dicht te slibben; dit leidde omstreeks 1645 tot het dempen van een gedeelte ervan. Het Nieuwe Walseiland was een feit. Een jaar later, in 1646, werden er 29 kavels geveild waar uiteindelijk 38 huizen op werden gebouwd. Destijds nog zonder straatnaam en huisnummer. Straatnamen en huisnummers werden pas voor het eerst in 1796 ingevoerd. Iets meer dan twee decennia na deze invoering, begin 1900, wilden de reders gezamenlijk een nieuw groot kantoorpand voor zichzelf bouwen en kochten ze om die reden stuk voor stuk de panden op. Maar niet iedereen gaf zich direct gewonnen met soms lange onderhandelingen tot gevolg.⁴⁷ Rozenbroek heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar alle eigenaren van de kavels en huizen die er daarna op werden gebouwd met alle wisselingen van dien. In het hoekhuis – huidige locatie Prins Hendrikkade, Binnenkant – was een café gevestigd met de naam 'Skandinaviën'. Deze is zichtbaar op een foto, gemaakt vlak voor sloop van deze panden, circa 1911/1912.

Op de kaart hieronder is de situatie van de kavels in 1832 zichtbaar. De kavels werden vanaf 1909 stuk voor stuk opgekocht om daar Het Scheepvaarthuis te bouwen. Archief Van der Meij, Nieuwe Instituut.



Links (van de Schreiers toren) het watergedeelte waar later Het Scheepvaarthuis zal staan en toentertijd Cornelis de Houtman vertrok met zijn schepen. De maker heeft zoveel mogelijk naar het leven weergegeven. De authentieke inkleuring maakt de kaart uniek: in deze uitvoering is geen enkel ander exemplaar bekend. Detail 'Amstelredamum Emporium Hollandiae Primarium Totiusque Europe Celeberrimum', 163? Door Balthasar Florisz. van Berckenrode. Allard Pierson Museum.



twee op pad zou gaan: *‘Ter voorbereiding van een pracht-opdracht, waarover ik nog niets naders mag zeggen, ga ik een korte studiereis maken, naar Hamburg, Bremen, Kopenhagen enz.’*¹⁵³ Als hij hier refereerde aan Het Scheepvaarthuis is dat opmerkelijk, want de maquette was die zomer publiekelijk zichtbaar en er was ook al over gepubliceerd. Het ging dus over de tong. Wellicht was tijdens de sessies met het projectteam gerefereerd aan architectuur en beeldhouwkunst in de plaatsen die hij noemt. In ieder geval hadden Van der Meij, De Klerk en Kramer veelal dezelfde dingen gezien en anders toch zeker erover gelezen in de voorafgaande jaren. Wilde Brouwer het met eigen ogen zien om te ervaren waarover was gesproken tijdens die sessies? Begreep hij onvoldoende welke kant het ontwerp opging?

Brouwer bezocht onder andere Berlijn (Rheingold, 1905) en Leipzig (Völkerschlachtdenkmal, 1913), maar liep niet warm voor het bouwbeeldhouwwerk van de Duits-Oostenrijkse Franz Metzner (1870-1919).¹⁵⁴ Daarbij kwam dat zijn werk aan het Vredespaleis van de Franse architect Louis Cordonnier (1854-1940) een mooie en prestigieuze opdracht was geweest, maar in architectenkringen was men van mening dat van de maar liefst 216 inzendingen de Finse architect Eliel Saarinen (1873-1950) het beste ontwerp had ingediend tijdens de internationale prijsvraag in 1906.¹⁵⁵ Het ging steeds meer schuren en knellen. En toen tegen het eind van de zomer tot tweemaal toe een ontwerp van Brouwer was afgewezen, werd de samenwerking beëindigd.¹⁵⁶ De neuzen bleken niet dezelfde kant op te staan. Dit betekende promotie voor de dan nog vrijwel onbekende kunstenaar Van den Eijnde, want hij werd met het vertrek van Brouwer door Van der Meij benoemd tot supervisor van de beeldhouwersstaf van Het Scheepvaarthuis.¹⁵⁷ Hij was dus persoonlijk gegroeid én binnen het team gegroeid, waardoor hij deze positie kreeg toebedeeld. Voor hem persoonlijk was dit een grote doorbraak die van betekenis zou blijken voor zijn carrière.

Als supervisor kon Van den Eijnde nu Hildo Lucien Krop (1884-1970) in het team opnemen als zijn rechterhand. Naar alle waarschijnlijkheid had Kramer Krop als beeldhouwer voor Het Scheepvaarthuis geïntroduceerd bij Van den Eijnde, omdat ze op dat moment samenwerkten aan een project in Den Helder.¹⁵⁸ Overigens kan het ook Bronner zijn geweest die hem introduceerde, omdat hij immers samen met Krop op de Rijksacademie had gestudeerd. Anderzijds zouden Bronner en Krop elkaar ook juist als concurrent kunnen hebben gezien. We weten het niet, maar de eerste optie lijkt daarom het meest waarschijnlijk. Wanneer Krop precies bij het team aansloot, is niet geheel duidelijk, maar

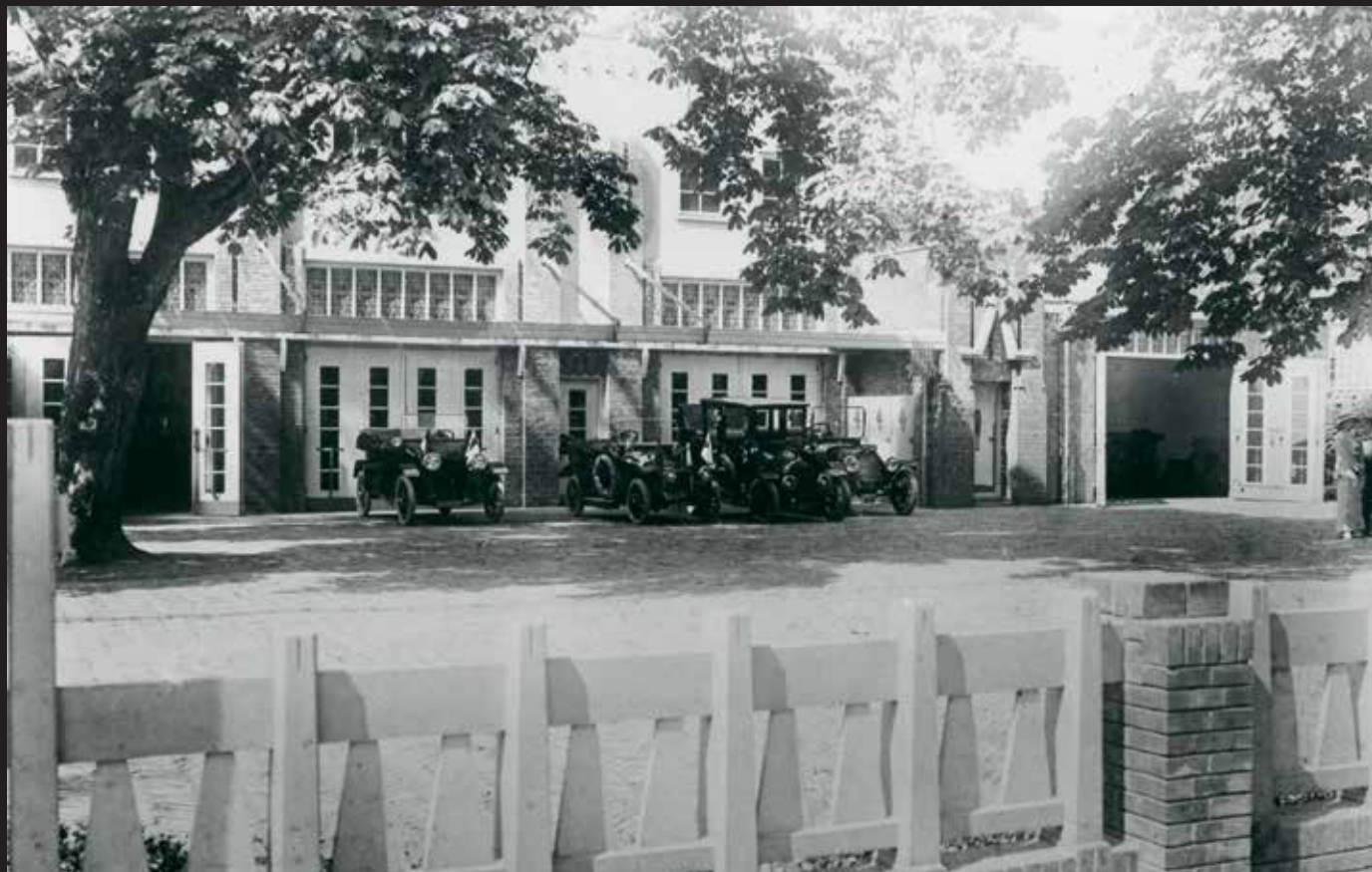
vanaf eind 1913 stond hij Van den Eijnde bij.¹⁵⁹ Krop voegde zich dus vrijwel direct naadloos bij het projectteam.

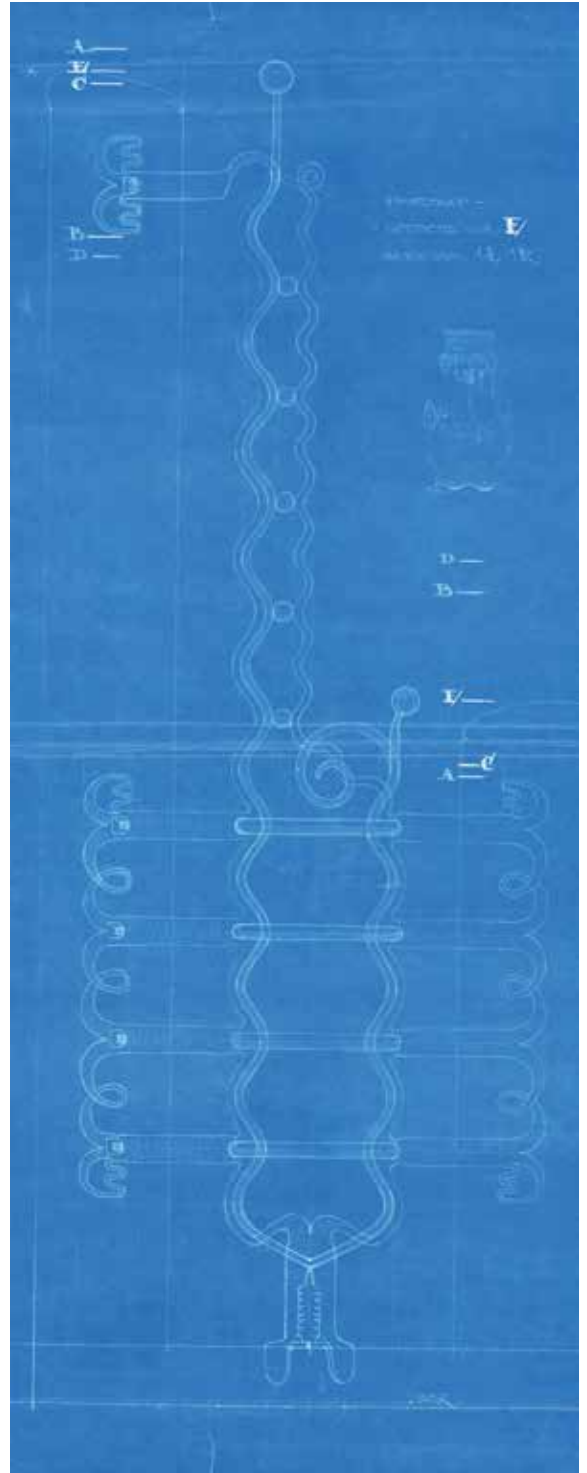
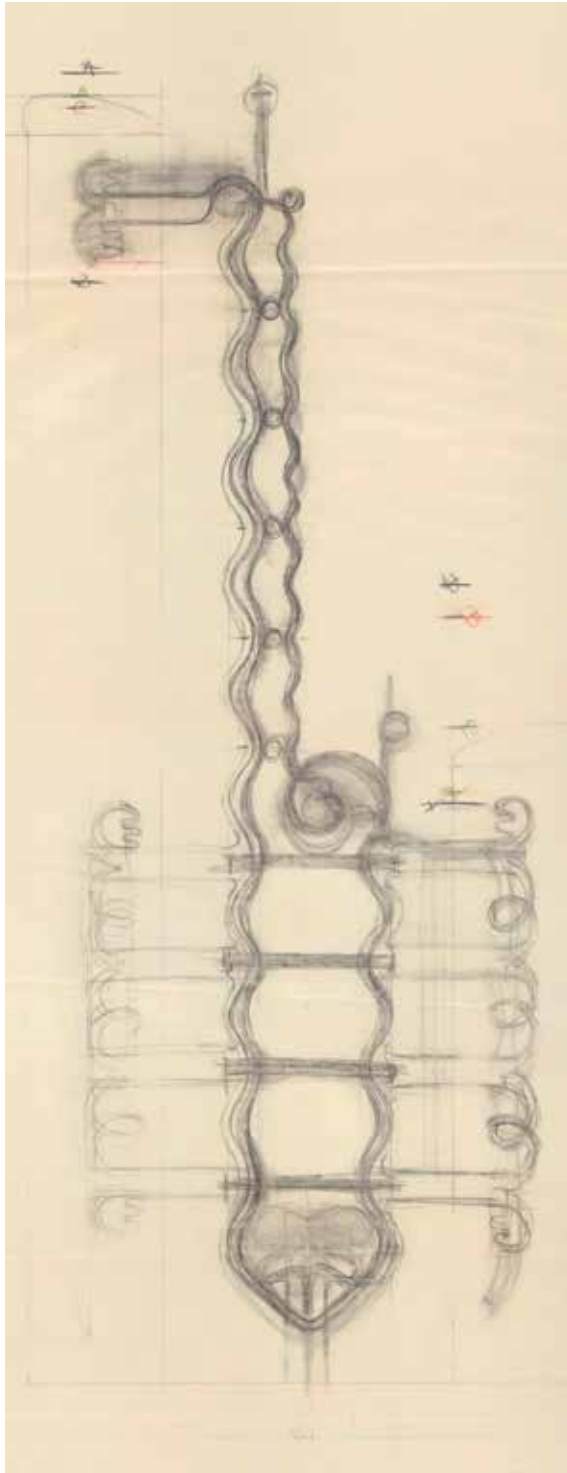
In een latere fase zorgde Van den Eijnde voor de betrokkenheid van Joop van Lunteren als uitvoerder bij het project. Hij was een bekende van meerdere teamleden. Van den Eijnde had eerder, samen met de Brabander Johannes Maas (1861-1941), bij Franciscus Leonardus Stracké (1849-1919) gewerkt. Maas was atelierchef bij Stracké en begon in 1893 voor zichzelf. Omstreeks 1896 stapte Van den Eijnde over van Stracké naar Maas. Omstreeks de eeuwwisseling waren daar ook Bronner en Van Lunteren werkzaam. Van den Eijnde en Van Lunteren kenden elkaar dus al voordat zij toetraden tot de kring van KOZD.

IN DE DRUKTE DE RUST BEWAKEN

Veel mensen werkten reeds voor dit project door steeds verdere uitbreiding van het team van Van der Meij als een van de opdrachtgevers zich er in mengt. Als na de offerte van februari 1914 Nieuwenhuis de opdracht krijgt voor inrichting van de directiekamers van de KNSM op de eerste etage en de grote vergaderzaal op de derde etage gaat hij direct enthousiast aan de slag. En zodra hij met schetsontwerpen komt en deze verder gaat uitwerken, zal dit naar alle waarschijnlijkheid tot enige wrijving hebben geleid. Nieuwenhuis werkte niet in de stijl die zich inmiddels had gevormd: de nieuwe vormtaal, speciaal ontwikkeld voor Het Scheepvaarthuis. Zo gebruikte Nieuwenhuis de platen

Fongers wilde met zijn tijd mee en ging Amerikaanse auto's in onderdelen naar Groningen importeren. Ze zouden in de garage Fongers in elkaar worden gezet en verkocht. Het gebouw is licht van binnen en het wand- en vloerontwerp - dat in elkaar over loopt - in de toonzaal is minimalistisch met enkele heldere kleuroetsen (wit, oranje, zwart en groen) en doet aan Van Doesburg denken en de latere De Stijl. Van der Meij ontwierp zowel gebouw met omheining als inrichting. De vormen van het hekwerk zijn afgeleid van de vormen uit het gebouw. Net als in het latere Scheepvaarthuis paste Van der Meij hier ragfijn glas in lood en speels smeedijzer toe, beiden in strakke geometrische vormen. Het deurbeslag had een getrappt patroon en de strakke beugel beschermde de ruit zoals de beugel met drietand in het latere Scheepvaarthuis. Foto's 1912, Nieuwe Instituut.





Van der Meij maakte op ware grootte een schets van de krul voor in het trappenhuis. Hiervan is ook de uitgewerkte technisch tekening als blauwdruk bewaard gebleven. De krul komt op meerdere plaatsen langs de trap voor in het centrale trappenhuis.



Het Bureau van Eduard Cuypers zorgde naast architectuur ook al voor sierambacht en kunstnijverheid. Hier leerde Kramer zich dan ook bekwamen in glas in lood, meubilair, tuinarchitectuur en dus ook smeedwerk.²²⁰ Voor Het Scheepvaarthuis zou Kramer zich ook toeleggen op een groot deel van de ontwerpen en uitwerkingen van de versieringen in marmer. Zo zijn de wanden in de hallen, de gangen en het centrale trappenhuis voorzien van marmer, afgezet met een golvend lint van marmer. Ook vele vloeren zoals die van de entrees en gangen zijn voorzien van marmer. Op de verdiepingen zijn in de hallen bij de loketten de vloeren voorzien van linoleum met een abstract golvend patroon. Al deze golvende patronen in verschillende materialen, ook zichtbaar op de houten deuren en lambriseringen, verwijzen naar de zee. De hoofdentree is eveneens voorzien van decoratie in marmer, zoals de verschillende continenten aan beide zijden van de entreehal, maar ook aan beide zijden van de trap omhoog zijn marmeren decoraties aangebracht, die de boeg van een schip in zee met een kroon bovenop laten zien. Het marmerwerk werd uitgevoerd door de firma Weegewijs uit Amsterdam.

In het centrale trappenhuis is eveneens het merendeel van de stucversiering te zien, naar alle waarschijnlijkheid van de hand van Toon Rådecker, die assistent was op het beeldhouwersatelier van Het Scheepvaarthuis.²²¹ Deze stucversiering is op wanden en plafonds aangebracht in het interieur en altijd wit van kleur tegen eenzelfde achtergrond. Dit materiaal werd samengesteld uit tweeënhalf deel zand en één deel portlandcement als bindmiddel.²²² Veel van de stucversieringen geven het gevoel dat je onder water bent of dat je naar de onderzijde van de waterspiegel kijkt. In de grote hal naar boven zijn de tekens van de dierenriem afgebeeld. Belangrijk hierbij is de verwijzing van het navigeren op de sterren en de keerkringen. Bijvoorbeeld de Kreeftskeerkring, ook wel noorderkeerkring genoemd, komt vaak in verschillende materialen in het gebouw als verwijzing terug.

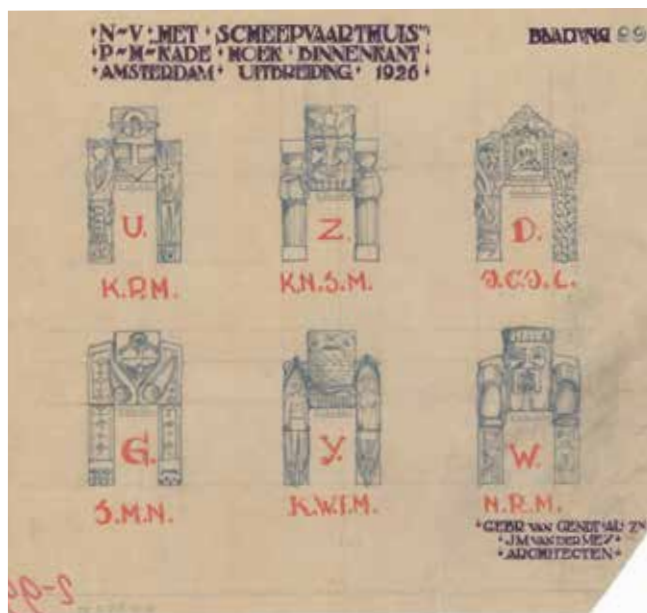


Voordat aan de tweede bouwphase kon worden begonnen werden de panden aldaar gesloopt. Hier staat Het Scheepvaarthuis - de eerste gerealiseerde bouwphase - vrij van andere bebouwing, circa 1926, fotograaf onbekend, Stadsarchief Amsterdam.

De versiering aan de buitenzijde werd doorgezet om eenheid te behouden. Binnen in de kantoren was de aankleding soberder, want hier zaten immers geen directievertrekken tussen.

De voorbereidingen begonnen al in 1925. De bouwvergunning werd verleend op 13 augustus 1926. Het betonskelet werd in januari 1927 opgeleverd. Omdat de bakstenen voor de tweede bouwphase tijdens de eerste bouwphase al waren geproduceerd, lagen deze al opgestapeld klaar. De vergunningen voor de paternosterliften en goederenliften werden aangevraagd en gegund, maar op 23 maart 1928 is aangegeven dat er wat vertraging was opgelopen met de installatie van twee goederenliften wegens een verzoek van de brandinspectie. Ze hadden er zes maanden langer voor nodig. Helaas blijkt op 16 januari 1929 één goederenlift nog steeds niet goedgekeurd te zijn waartoe bij de opdrachtgevers weer extra tijd moest worden aangevraagd.³³⁰

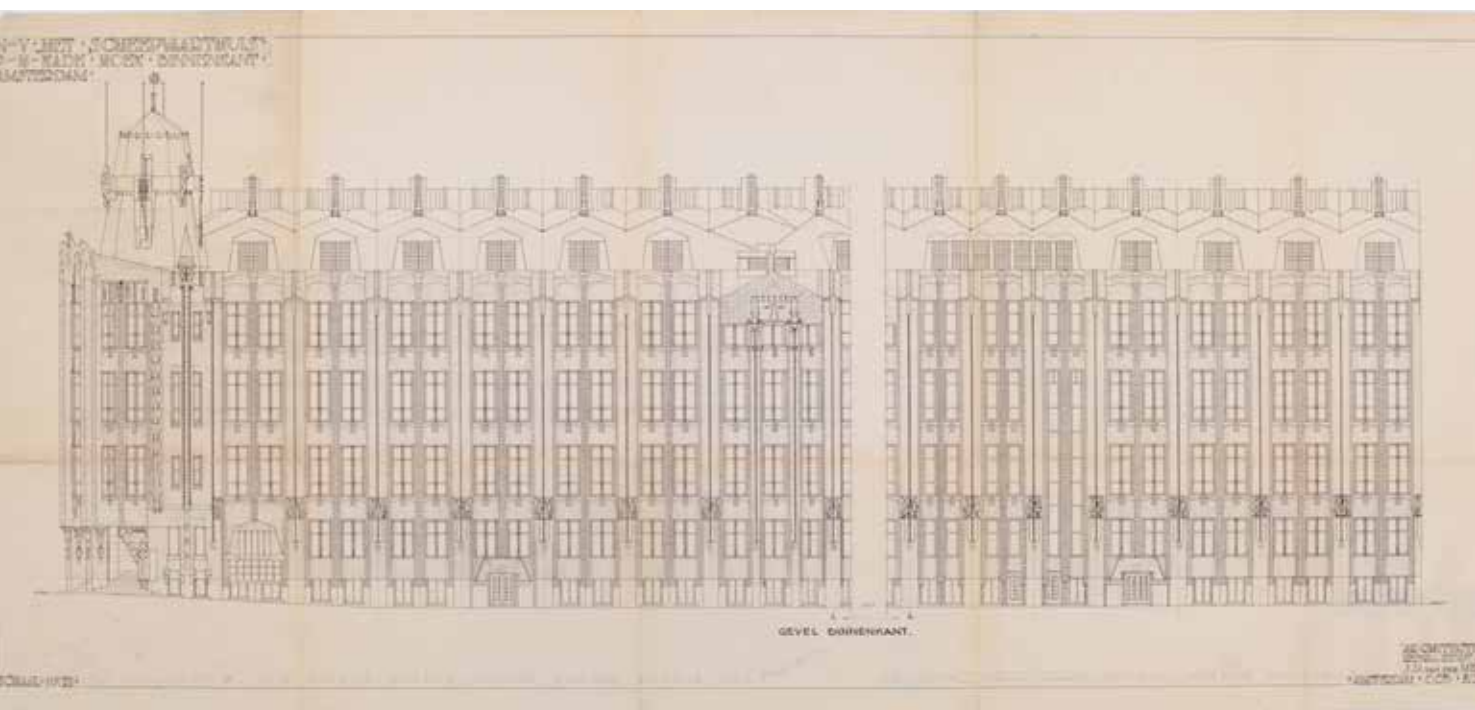
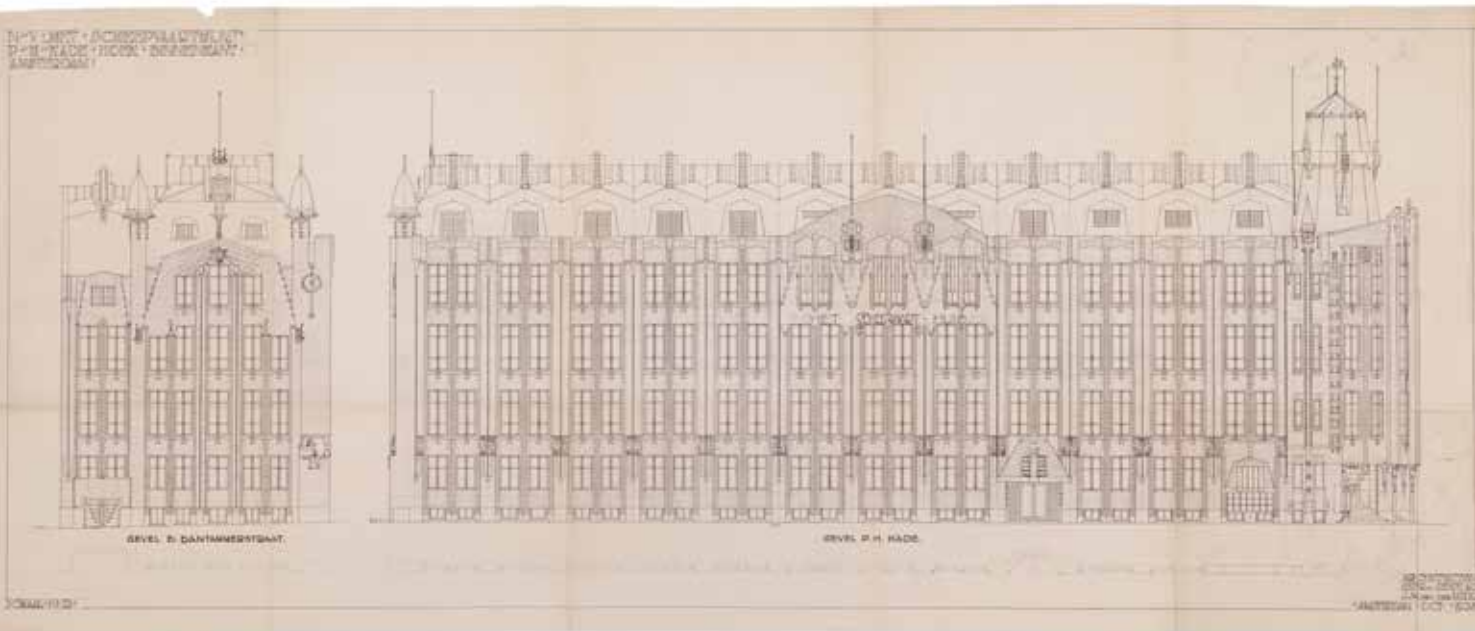
Twee paternosterliften van het merk Roux Combaluzier (1928) waren inmiddels al wel gereed en goedgekeurd. Dit is een liftsysteem van opeenvolgende open cabines die met geringe snelheid en zonder onderbreking bewegen.



Bij het tweede bouwdeel werd de ritmiek van de symbolen van de reders in de gevel voortgezet. Tekening voor de uitbreiding van het bouwaardewerk van de symbolen van de reders met codering, 1926, Joan Melchior van der Meij, Nieuwe Instituut.



De vier Paternosterliften zijn nog altijd in werking. Omdat men niet meer gewend is aan dergelijke doorlopende liften zijn ze afgesloten met glas.



De twee bouwtekeningen laten de buitengevels aan de Prins Hendrikkade en de Binnenkant zien tot en met de tweede bouwphase, 1938, Stadsarchief Amsterdam.





Bovenste rij, links: uitbreiding door aanbouw aan Het Scheepvaarthuis, zijde Prins Hendrikkade januari 1927, Internationaal Persfoto Bureau N.V., Stadsarchief Amsterdam.

Midden: In december 1927 is het tweede bouwdeel qua gevel aan de zijde Prins Hendrikkade ver gevorderd. Het bord met reclame voor aannemer Warners, die de klus klaarde, is zichtbaar. Internationaal Persfoto Bureau N.V., Stadsarchief Amsterdam.

Rechts: Het betonskelet is gereed en met het dak schiet het al erg op, 1927, Stadsarchief Amsterdam.



Middelste rij, links: zijde Prins Hendrikkade in augustus 1927. Links van het gebouw aan de zijde Prins Hendrikkade is zichtbaar dat aan het tweede bouwdeel wordt gewerkt, augustus 1927, Stadsarchief Amsterdam.

Rechts: zijde Binnenkant met zichtbaar een 'gat' van gesloopte panden voor de bouw van het tweede deel, circa 1915. Het 'gat' zit tussen links Het Scheepvaarthuis en rechts de nog overeind staande huizen tot bijna op de hoek. Stadsarchief Amsterdam.



Onderste rij, links: zijde Prins Hendrikkade met links de uitbreiding in aanbouw, 1927. De vlag op de nieuwe aanbouw geeft aan dat het hoogste bouwpunt is bereikt, Internationaal Persfoto Bureau N.V., Stadsarchief Amsterdam.

Rechts: zijde Binnenkant, waarbij het betonskelet van de tweede bouwphase zichtbaar is, ca. 1927, Stadsarchief Amsterdam.





HET SCHEEPVAARTHUIS

EERSTE GEBOUW VAN DE AMSTERDAMSE SCHOOL

Louise de Blécourt

Het Scheepvaarthuis aan de Prins Hendrikkade in Amsterdam, schuin tegenover het Centraal Station, is een icoon voor de stad. Er werd in verschillende fases aan gebouwd, met een start in 1913. De architect Joan Melchior van der Meij (1878-1949) kreeg de opdracht het gebouw te ontwerpen, mede vanwege zijn onderzoek naar baksteenbouw tijdens zijn Prix de Rome-reizen (1907-1910). Hij gaf het een geheel eigen stijl en uitstraling en koos de zee en scheepvaart als verbindende hoofdthema's. Vervolgens stelde hij een team samen voor de inrichting van dit enorme gebouw dat liever gister dan vandaag door de opdrachtgevers werd betrokken. Voor vele van deze jonge kunstenaars was het een vliegende start voor hun carrière. Denk bijvoorbeeld aan Michel de Klerk, Piet Kramer, Hendrik van den Eijnde, Hildo Krop, Willem Bogtman en vele anderen die hier de revue passeren. Het Scheepvaarthuis was het eerste gebouw dat het stempel 'Amsterdamse School' kreeg, een nieuwe architectuurstijl in Nederland.

Naast de ontelbare details aan en in het gebouw zijn er ook vele collectiestukken te bewonderen. De foto's in dit boek geven een indruk van deze rijkheid aan versieringen en materialen. Samen met de verhalen en historisch beeldmateriaal wordt een beeld geschetst van de context waarin dit unieke gebouw tot stand kwam en veel navolging kreeg. Het boek gaat over de keuzes die gemaakt werden door de zes scheepvaartmaatschappijen die in dit gebouw hun kantoor hielden. Hoe het een nieuw leven kreeg -van kantoor naar hotel- en hoe het ook nu nog inspireert en zal blijven inspireren.



9 789462 587199

WWW.WBOOKS.COM