

Het stationspostkantoor in Amsterdam

Zijlstra, H

Publication date

2004

Document Version

Final published version

Published in

Genootschap Amstelodamum. Jaarboek (online)

Citation (APA)

Zijlstra, H. (2004). Het stationspostkantoor in Amsterdam. *Genootschap Amstelodamum. Jaarboek (online)*, 96, 186-217.

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.



1 Een luchtfoto van het stationspostkantoor.
Uit: H. Siliakus, *Flying over Europe. The Netherlands*,
1972. © Aerophoto Schiphol BV.

HIELKJE ZIJLSTRA

Het stationspostkantoor in Amsterdam

EEN GEBOUW DAT VOOR EEN DEEL EEN TWEDE KANS KREEG

IN 1955 SCHREVEN TWEE STEDENBOUWKUNDIGEN uit Amsterdam het volgende: 'In de nota over Amsterdam's binnenstad, welke in februari van dit jaar door B. en W. van Amsterdam aan de gemeenteraad werd uitgebracht, zijn t.a.v. de voorgenomde problemen bepaalde uitgangspunten voor een te voeren beleid uitgestippeld, waarbij één van de belangrijkste wel is de vraag, of de cityvorming in Amsterdam's binnenstad ongeremd moet blijven doorgaan. Overwogen wordt, deze over een groter gebied te spreiden, de woonfunctie van de oude stad in stand te houden en zo mogelijk te versterken, waardoor verdere concentratie van het zakenverkeer (personen- en goederenverkeer) kan worden voorkomen. Gedacht wordt hierbij onder meer aan de vernieuwing van de in de 19e eeuw ontstane onaanzienlijke bebouwing, die buiten de Singelgracht tot stand kwam. Als vestigingsplaats voor centrale economische en culturele activiteiten blijft de binnenstad echter wel bij uitstek geschikt. Nu de binnenstad zich niet meer in een zodanig transformatieproces bevindt, dat de bestaande bebouwing geheel door een nieuwe wordt vervangen, doen zich verschillende problemen voor die vroeger niet aan de orde waren. Het gaat nu om een regeneratieproces van grote delen van de bestaande bebouwing en het bruikbaar maken van deze bebouwing voor het hedendaagse leven. Hiertoe is een veelzijdige werkzaamheid noodzakelijk. In de eerste plaats stedenbouwkundige maatregelen die dienen om een juiste verhouding te bewaren of te verkrijgen tussen de vloeroppervlakte, de openbare ruimte en binnenterreinen. Naast deze stedenbouwkundige werkzaamheid staat de conserverende taak van de Monumentenzorg die de individuele panden van waarde voor ondergang behoudt. De beoordeling van de nieuw te stichten bebouwing, zowel trouwens als van elke wijziging in het stadsbeeld, wordt behartigd door een op grond van de welstandsbeplanning in de Bouwverordening ingestelde «Schoonheidscommissie voor de Oude Stad». Het toekomstige beeld der Amsterdamse binnenstad zal worden bepaald door een juiste wijze van afronding van de schaalvergroten cityvorming, alsmede door een goede conservering en aanpassing van een groot deel der waardevolle historische bebouwing aan de hedendaagse eisen en van een zeer zorgvuldige behandeling van de nieuwbouw, ook die van kleinere schaal. Zolang men er in slagen zal op gelukkige wijze, het oude en het nieuwe te verenigen tot een levend geheel, zal Amsterdam tot de boeiendste steden gerekend kunnen worden.¹

In deze tekst komen zoveel actuele onderwerpen aan de orde dat hij gisteren geschreven had kunnen zijn, maar helaas is dat niet zo, de locatie van het stationspostkantoor in Amsterdam bijvoorbeeld gaat op dit moment danig op de schop door het 'grote stad denken' van de gemeente.² Het laagbouwdeel van het oorspronkelijke gebouw is gesloopt en de hoogbouw had geheel gestript zullen worden om als kantoorgebouw een nieuw leven in te gaan, ware het niet dat het Stedelijk Museum er tijdelijk onderdak heeft gevonden, evenals een architectenbureau en de uitbreiding van 'het Pakhuis'.



2 Het interieur van de zaal aan de perronzijde van het Briefpostgebouw. Foto H. Zijlstra, 2003.

Het stationspostkantoor zelf heeft vanaf 1968 prima gefunctioneerd als verdeel- en expeditiecentrum én als lokaal postkantoor. Het was in staat een aantal functieveranderingen te ondergaan en het gebouw verkeerde bouwtechnisch in een prima staat. Het had goed gebruikt kunnen worden voor andere functies die nu in nieuwbouw zullen worden ondergebracht.

DE OPDRACHT VOOR EEN STATIONSPOSTKANTOOR Nederland was rond 1950 opgedeeld in twaalf postdistricten. Ieder district kreeg een districtspostkantoor waaronder de postkantoren in het betreffende gebied ressorteerden. Het districtskantoor kon onderverdeeld worden in een vervoersbedrijf en in gelddiensten. Het vervoersbedrijf omvatte de 'briefpost' (behandeling van brieven, briefkaarten, drukwerken, periodieken, monsters en pakjes) en de 'pakketpost'. De gelddiensten functioneerden voornamelijk ten behoeve van de Postgiro en de Rijkspostspaarbank, maar vervulden ook taken met betrekking tot postwisselverkeer en postincasso. Het districtspostkantoor van Amsterdam aan de Oosterdoksade had een uitermate belangrijke functie in het postvervoer binnen Nederland, niet alleen door de omvang van de uitgaande en binnenkomende post, maar ook door de concentratie in Amsterdam van regionale vervoersactiviteiten en van het internationale postvervoer, speciaal het transport door de lucht. In het gebouwencomplex werd eveneens een lokettenkantoor ondergebracht.

Vanaf 1394 ontwikkelde de postdienst zich in Amsterdam.³ Het eerste postgebouw werd in 1560 aan de IJ-zijde van de Nieuwe Brug opgericht en had twee brievenbussen, één voor Enkhuizen en één voor Hoorn. Het inwoneraantal nam snel toe en in de oude beurs werden verschillende postlokalen gevestigd met het lokaal Binnenland aan het Rokin. In Nederland bestond geen verband tussen de kantoren die zich overal in den lande vestigden, maar in 1747 probeerde Den Haag alle individuele postbedrijven in één landelijke dienst te verenigen. Amsterdam blokkeerde dit in eerste instantie. In 1748 werd de PTT echter toch een Staatsbedrijf. In 1755 werd in Amsterdam het nieuwe Centraal Postkantoor in gebruik genomen aan de Achterburgwal (nu Spuistraat); er werkten 57 mensen. Door de ontwikkeling en toename van het gemotoriseerde verkeer werd dit kantoor al snel te klein. Via vele tussenlocaties werd in 1899, aan de Nieuwezijds Voorburgwal, het in Nederlandse Renaissancestijl opgetrokken Hoofdpost- en Telegraafkantoor van toenmalig Rijksbouwmeester C. H. Peters geopend (het huidige winkelcentrum Magna Plaza). Al snel moesten er in de stad meer panden worden betrokken door de PTT. De pakketpost werd uiteindelijk ondergebracht in de in 1924 opgeleverde oostelijke vleugel van het Centraal Station.

Deze locatie was tevens een goede oplossing voor het vervoer per trein en auto van de post. De verschillende diensten van de PTT in Amsterdam waren rond 1955 ondergebracht in dertien verschillende gebouwen in de stad.⁴ Op 16 februari 1955 gaf de burgemeester van Amsterdam zijn goedkeuring voor de bouw van het nieuwe districtspostkantoor op het rangeerterrein van de Nederlandse Spoorwegen langs de Oosterdoksade.⁵ Men had daarvoor stevig onderhandeld met de gemeentelijke diensten omdat er grote bedenkingen waren tegen een massaal gebouw op het Oosterdokselaan waardoor het zicht op het IJ vanaf de Prins Hendrikkade belemmerd zou worden. In 1953 bereikte

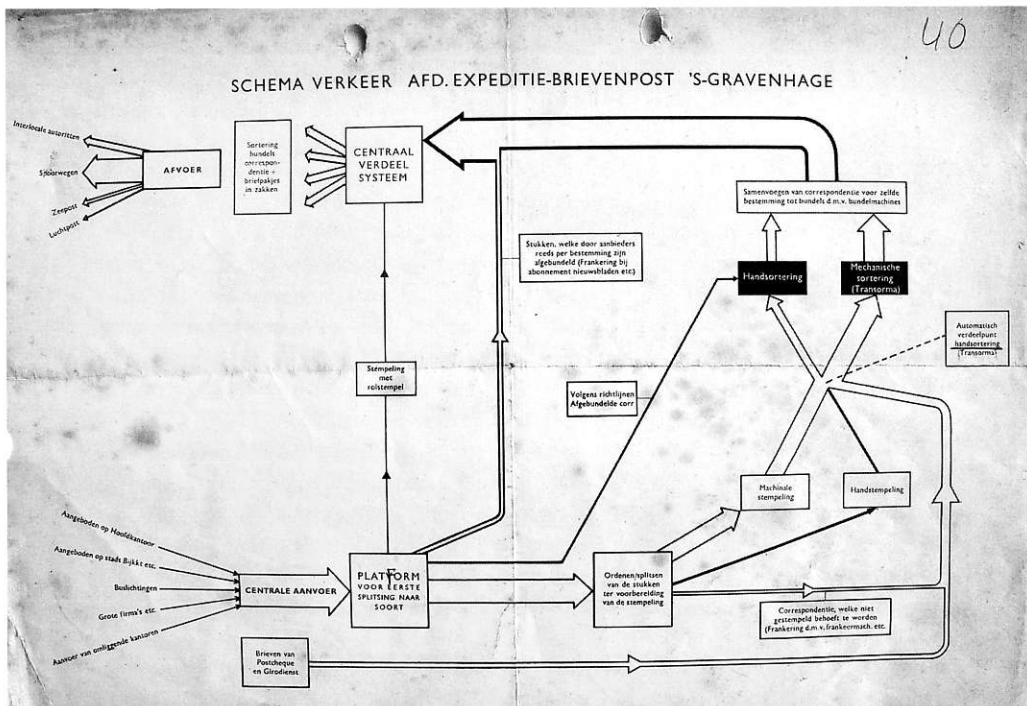
men een compromis: aan de Oosterdoksade zou een laag gebouw mogelijk zijn, 'aanleunend tegen de spoordijk [...] slechts één etage boven de hoogte van de spoordijk uitstekend'⁶. Op de oostelijke punt van het eiland mocht een hoger gebouw worden opgericht, loodrecht staande op de richting van de sporen. Deze opzet gaf de mogelijkheid tot een logische verdeling van de in het complex onder te brengen afdelingen: in het lage, trapeziumvormige gebouwdeel werden het postkantoor, de bestelling en de expeditie van de briefpost gedacht; ónder het hoge gebouw de bestelling en expeditie van de pakketpost, de inklaring, de bedrijfsgeneeskundige dienst en in het hoge bouwdeel zelf de directie, de administratie en de kantine. De gebouwen moesten aansluiten aan de eigen postperrons, met daaronder de los- en laadplaatsen voor de auto's en de toegang naar de postverdeelruimten. Met deze randvoorwaarden werd op 11 september 1953 de officiële opdracht verleend aan het Architectenbureau Merkelbach en Elling voor 'het uitwerken van de plannen en het leiden van de bouw van het gebouwencomplex'.⁷ Opmerkelijk is dat er sprake was van het uitwerken van plannen. Het lijkt er op dat er op dat moment dus al een plan lag. Het uiteindelijke districtspostkantoor in Amsterdam, in de volksmond het stationspostkantoor, zou bestaan uit een Briefpostgebouw, een Pakketpost- en administratiegebouw met daarnaast een spoorbrug, een laad- en losperron met overkapping. Het had een gezamenlijke lengte van zeshonderd meter.⁸

In de archiefstukken bevindt zich een notitie van Merkelbach op de achterkant van het relatieschema van het districtspostkantoor in Den Haag. Dit gebouw werd door hem en Elling op 27 november 1959 bezocht. In de notitie staan zowel aandachtspunten met betrekking tot het postkantoor in Den Haag als tot het kantoor in Rotterdam genoemd.⁹ Uit stukken van latere datum blijkt dat er nog een aantal voorstellen voor de Amsterdamse locatie zouden volgen, voordat het plan voor het uiteindelijke stationspostkantoor aan de Oosterdoksade geaccordeerd werd.¹⁰

Voor de Amsterdamse situatie werd het postdistrict begrensd door de lijnen tussen Edam - Landsmeer - Halfweg - Aalsmeer - Uithoorn - Loosdrecht - Hilversum - Blaricum - Huizen en het IJsselmeer. Het gebied telde 1,2 miljoen inwoners met 125 postgebouwen. In de concrete opdracht voor het districtspostkantoor waren de volgende zaken van belang:

- 'De omvang van de hoeveelheid post, op een drukke dag werden 10.000 zakken met post verzonden en 7000 ontvangen, 4 ton te behandelen post.
- Het eveneens onderbrengen van loket en gelddiensten.
- Het maken van parkeerterreinen voor werknemers en bezoekers.
- Het laden en lossen van auto's binnen het gebouw.
- De laad- en losplaatsen van de treinen in aansluiting op de perrons van de NS.
- Het beperken van sjouw- en tilwerk.
- Het verkrijgen van gunstiger arbeidsomstandigheden.
- Een gelijkmatige verdeling van de aanvoer en de verwerking in de piekuren.
- Een betere beheersing van het arbeidsproces.
- Een zekere mate van arbeidsbesparing, waardoor een verdere uitbreiding van het verkeer gemakkelijker kan worden opgevangen.'¹¹

Het relatieschema van het postkantoor in Den Haag viel samen met de visie hoe het bedrijf in Amsterdam geacht werd te functioneren.



3 Het organisatieschema van het stationspostkantoor in Den Haag uit 1953. Collectie Nederlands Architectuur-instituut, Rotterdam, archief MELK (Bureau-archieven Karsten-Merkelbach-Elling).

DE LOCATIE IN AMSTERDAM De groei van de stad Amsterdam werd in het verleden voornamelijk bepaald door de ligging van de stad aan open water: het IJ. In het Amsterdam van de zestiende en zeventiende eeuw waren aan de noordzijde van de stad in het IJ de havens en scheepswerven aangelegd achter dijkachtige elementen bestaande uit een beschoeiing van palen. Deze dokken werden rond 1700 uitgebreid, aan de oostzijde met de eilanden Kattenburg, Wittenbrug en Oostenburg (voor de VOC).¹² Op de kaart van 1876 zijn voor het eerst een aantal eilanden te zien aan de noordelijke grens van de stad met het IJ. De spoorlijnen vanuit Haarlem en vanuit Zaandam kwamen ieder op een eigen eiland te liggen. De aanleg van de spoorlijn, de positie van het Centraal Station op een kunstmatig eiland en de verandering van de ligging van de havens door het aanleggen van het Noordzeekanaal waren van invloed op de locatie van het uiteindelijk districtspostkantoor.

Vanaf 1829 was er sprake van een verdeling van het havengebied aan de monding van de Amstel. Aan de oostzijde, achter een waterkering met sluisen, lagen het 'Maritieme Dok' en het 'Nieuw Oostelijk Dok' aan de andere zijde lag het 'Westelijk Dok', eveneens beschermd door een dijklichaam met sluisen. In het plan van J. Kalff uit 1875 waren deze

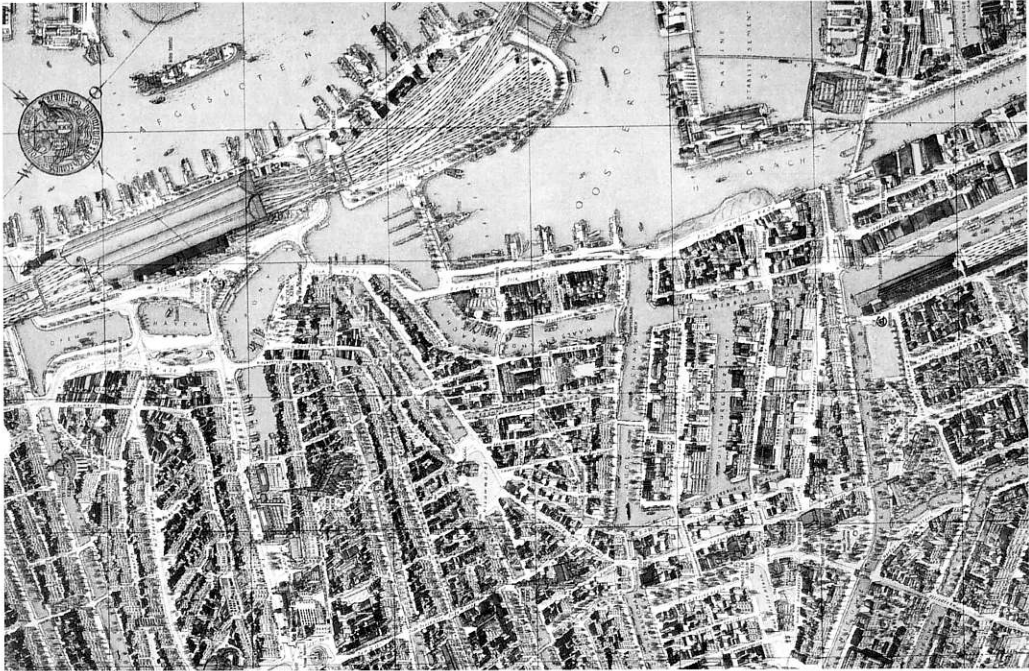
eilanden met elkaar verbonden via een doorlopende spoorlijn en de havenactiviteiten verplaatsen zich langs het IJ westwaarts richting IJmuiden, omdat in 1876 het Noordzeekanaal in gebruik werd genomen.¹³ Uiteindelijk zien we op de kaart van 1882 de omvang van de drie eilanden tussen de westelijke en oostelijke dokken in de uiteindelijke vorm terug. Het zogenaamde Oosterdokseiland bood naast de spoorlijnen plaats aan de ligplaatsen voor de stoomboten uit Zwolle, Kampen, Lemmer en Groningen en vermeldde eveneens 'een nieuwe badplaats'. Op het middelste eiland kwam het Centraal Station te liggen. In de eerdere plannen uit 1866 van Van Niftrik voor de uitbreiding van Amsterdam was er nog geen sprake van de drie eilanden in het IJ ten behoeve van het station, maar werd er enkel woonbebouwing op de eilanden aan de dijklichamen toegevoegd. Uiteindelijk realiseerde men dus de drie stationseilanden. Het havenfront van Amsterdam groeide langzaam dicht en een vaste oversteek 'over' het IJ kwam pas met de uitvoering van de IJ-tunnel in 1968 tot stand. Op de kaart van 1905 zien we aan de Noordzijde alleen bedrijven en droogdokken verschijnen, pas later volgden er woningen.

In 1865 begon men met de aanleg van het eerder genoemde Noordzeekanaal naar IJmuiden. In 1876 werd het geopend voor de scheepvaart. In dat jaar deden 1569 schepen Amsterdam aan.¹⁴ Het IJ was geen open water meer en het Oosterdok, dat eerst met een sluis afgesloten was van het IJ, werd verbonden door bruggen met het stationseiland. De positie van het Centraal Station op deze plaats in Amsterdam stond vaak ter discussie. De vraag was of het de stad aan het water blokkeerde of dat het een goede ingreep was het station in het centrum te halen.¹⁵

Op de kaart die gemaakt werd ter gelegenheid van de Olympische spelen van 1920 stond een grote toename van sporen op het oostelijke stationseiland ingetekend. De toename van spoorlijnen was ook zichtbaar op de tekeningen die hoorden bij het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) voor Amsterdam uit 1935 van C. van Eesteren. Er werd toen voor het eerst ook bebouwing op de kop van het eiland aangegeven. Een gedetailleerde kaart van 1956 gaf duidelijk aan dat het om rangeersporen en lage bebouwing ging.

Het hele havengebied, van IJmuiden tot Tiel, lag sinds de opening van het Noordzeekanaal op één waterniveau, waardoor het mogelijk was dat de havens van Amsterdam zich ongelimiteerd aan de westzijde konden uitbreiden. Vanaf de jaren zestig verplaatsten de havens zich dan ook nog meer richting Noordzee. In de plannen van het AUP was hier ook al rekening mee gehouden. Door het reorganiseren van de vele spoorlijnen tot een intensief lijnennet van één maatschappij: de Nederlandse Spoorwegen en de verplaatsing van de rangeerterreinen richting het Muiderpoortstation kon er 28.000 m² grond vrij gemaakt worden op het Oosterdokseiland.

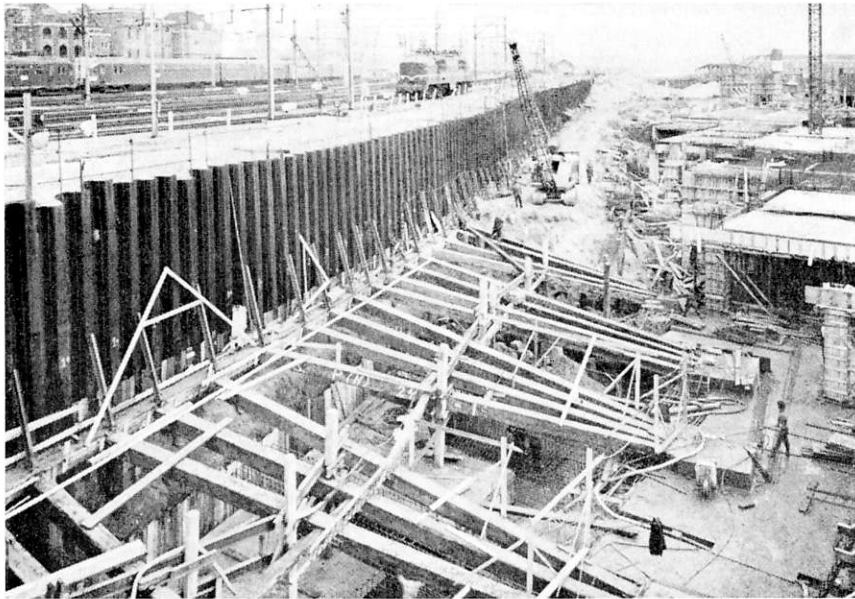
Het Pakketpostgebouw in Amsterdam, dat tussen 1920 en 1924 werd gerealiseerd, was een verlengstuk van het Centraal Station, waardoor er een optimale overslag mogelijk was van de post van en naar de treinen aan het verlengde perron. In het hele land werden in vele grotere steden nabij de stations de districtspostkantoren, of de zogenaamde stationspostkantoren, gebouwd zoals in 's-Gravenhage, Rotterdam, Breda, Groningen, Utrecht, Haarlem, Arnhem en Nijmegen. Op het moment dat het postkantoor in Amsterdam uit 1924 te klein werd, was het logisch nabij het Centraal Station een nieuwe locatie te vinden. Ook al reden er inmiddels afzonderlijke posttreinen, de postwagon als onderdeel van een normale trein bleef ook bestaan. De NS was bereid het voormalige rangeerterrein aan de



4 De kaart van Amsterdam uit 1956 met midden boven het Oosterdokseiland vol rangeerspoorlijnen. Uit: W. Heine-meijer e.a., *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie*, Ede 1987.

PTT te verkopen ten bate van het nieuwe postgebouw. De spoorbrug moest verbreed worden met een apart deel voor de treinen die direct konden laden en lossen achter het postkantoor. Het bouwen tegen de spoorlijnen aan, die gewoon in gebruik bleven tijdens de bouw, vergde veel constructieve inventiviteit. Er werd dan ook eerst een complexe damwand geconstrueerd en er vond bronbemaling plaats om de houten palen van de brughoofden te beschermen en de uitvoering van de IJ-tunnel mogelijk te maken.¹⁶

De architecten van het Stationspostkantoor hadden echter niet alleen met de PTT als opdrachtgever te maken maar eveneens met de Nederlandse Spoorwegen. Dit maakte het ontwerpproces niet eenvoudiger. De verslagen van de bouwvergaderingen bijvoorbeeld werden maar liefst in vijftendertigvoud rondgestuurd. Over de genoemde spoorbrug, die als een aparte opgave werd uitgewerkt, werd een eigen archief aangelegd. De eerste schetsen dateren van 19 september 1962 en de definitieve oplevering van de brug volgde op 2 juli 1969.¹⁷ Het feit dat er op een voormalig dijklichaam en spoorwegemplacement werd gebouwd bracht bij de ontgraving van het bouwterrein de nodige verrassingen met zich mee. Het gehele terrein werd afgegraven op 0,75 m boven NAP, gedeeltelijk werd meer dan vijf meter grond afgegraven, waarin men vele houten palen aantrof van een oude dam



5 De damwand langs de spoorlijn in aanbouw.
Uit: *De Ingenieur* 78 (1966) nr. 49, p. B275.

in het IJ en een zware fundering van een locomotievendraaischijf. Het eerste meerwerk van f12.000,- was een feit.¹⁸ Er werd totaal 110.755 m³ grond afgegraven. Het gehele ontwerpproces leidde volgens de architect Elling uiteindelijk wel tot 'een maatkostuum in beton'.¹⁹

DE ARCHITECTEN De opdracht voor het districtspostkantoor door de gemeente Amsterdam was in 1953 de grootste opdracht voor het architectenbureau van B. Merkelbach en J. P. Elling. Merkelbach startte met P. Karsten in 1929 een architectenbureau dat in 1936 de eerste opdracht, van redelijke omvang, ontving voor de AVRO studio's in Hilversum. Het bureau werkte regelmatig samen met andere architecten zoals M. Stam, A. Bodon en de weduwe van architect J. Duiker. Merkelbach en Karsten speelden in de Nederlandse architectuur een belangrijke rol. Zij waren in 1927, samen met H. van den Bosch, J. Groenewegen, H. van de Pauwert en P. Verschuyf, medeoprichters van architectengroep 'de 8'. Zij publiceerden hun opvattingen over moderne architectuur, 'Het Nieuwe Bouwen', in het tijdschrift 'i10'. In Rotterdam werd de tegenhanger de 'de 8', 'Opbouw', in hetzelfde jaar opgericht. Merkelbach was vooral de organisatorische en bestuurlijke kracht achter 'de 8' en hij was van mening dat opvattingen over architectuur los stonden van die van politieke aard.²⁰

'De 8' en 'Opbouw' verenigden hun krachten en gaven sindsdien samen het gelijklopende tijdschrift *de 8 en Opbouw* uit. In dit tijdschrift werden de opvattingen van de

verschillende architecten genoteerd en werden ontwerpen en gebouwen kritisch beschouwd. Het principe 'vorm volgt uit de functie' werd door velen onderschreven, maar ook de beperking hiervan werd ingezien. Een aantal architecten verenigd in 'Groep 32' voegde zich in 1934 bij 'de 8'. Zij introduceerden een invloed van ornament en vormwil binnen de strenge leer van 'Het Nieuwe Bouwen'. Architect Arthur Staal beschreef het dilemma als volgt: 'Ik pas dus voor dat «zoo is het nuttig en foutloos dus zoo is het mooi». Want het is ook meestal verdraaid vervelend.'²¹ Zijn prijsvraagontwerp voor het raadhuis in Huizen met S. van Woerden uit 1938 viel geheel uit de strenge rechtlijnige toon en riep veel weerzin op binnen de vereniging. Merkelbach probeerde beide partijen bij elkaar te brengen, maar ook zijn eigen ontwerp voor de AVRO studio's in Hilversum (1936-1940) zou onderwerp van discussie worden.

In 1938 brak de groep dan ook weer uiteen. Merkelbach stelde in zijn verklaring: '«De 8» is steeds een gerichte vereniging geweest [...]. Dat wil natuurlijk niet zeggen, dat het werk van alle leden gelijkvormig zal zijn, maar alle verschillende interpretaties van de idee van het Nieuwe Bouwen zullen zich binnen zekere grenzen bewegen, waarbinnen het ontwerp van Staal en Van Woerden niet past. Met dit ontwerp plaatsen zij zich zelve buiten «de 8».'²² Volgens Ben Rebel was hiermee de discussie over de rol van de vormgeving in de architectuur gesloten. De discussie zou buiten deze groeperingen wel degelijk voort worden gezet en zich steeds meer toespitsten op de verschillen tussen traditionele opvattingen in de architectuur, 'de Delftsche School', en 'Het Nieuwe Bouwen'. Het laatste nummer van *de 8 en Opbouw* verscheen in 1943.

De Tweede Wereldoorlog dwong de architecten tot een bouwstop om niet in een lastig parket terecht te komen door ten dienste van de bezetter te bouwen. Merkelbach en Kasten bouwden echter wel door in oorlogstijd, zowel aan de uitbreiding van de AVRO studio als aan diverse bedrijfsgebouwen. De opvatting van Merkelbach dat architectuur los stond van de politiek speelde hierin ongetwijfeld een rol, maar volgens Karsten was Merkelbach er bovendien van overtuigd dat de Duitse bezetting niet van tijdelijke aard was. De werkzaamheden zouden hen na de oorlog kwalijk genomen worden en het vereiste de nodige correspondentie om weer als architecten te mogen werken. Op 1 juli 1946 werden Merkelbach en Karsten van alle blaam gezuiverd.²³ Op Karsten had de zaak een negatieve invloed gehad. Daarnaast werd door Merkelbach, in 1948, de architect J. P. Elling in het bureau gehaald. Dat gebeurde op aanbeveling van C. van Eesteren. Dit waren voldoende redenen voor Karsten om in 1949 het architectenvak vaarwel te zeggen.²⁴

Het bureau werd voortgezet in een maatschap tussen Merkelbach en Elling. Merkelbach wilde weer een groot architectenbureau opbouwen en Elling had ervaring opgedaan op bureaus van de Bazel, Duiker en Maaskant & van Tijen. Elling en Merkelbach waren er beiden van overtuigd dat de menselijke factor in de architectuur de belangrijkste was, zowel in woningbouw als in bedrijfsgebouwen streefden zij naar menselijke architectuur. In bedrijfsgebouwen kreeg de kantine bijvoorbeeld bijzondere aandacht: 'Wij moeten de mensen, die de hele dag in het kantoor werken, in hun vrije tijd ruimte geven. Daarom hoge cantines met andere ruimteverdeling dan de werklokalen. Laten wij toch zorgen, dat die mensen in het gebouw, als ze hun boterham eten, zich een beetje anders voelen.'²⁵

Merkelbach trad vooral op als organisator en Elling als ontwerper, terwijl Merkelbach ook regelmatig andere architecten en kunstenaars bij de projecten betrok. Van Eesteren

zei over Merkelbach: 'Het gebouw ontstond in het gesprek met de klant, hij structureerde. Het was niet een tekentafelman.'²⁶ Hij was de man van de bouwvergaderingen. Het eerste gesprek met betrekking tot het stationspostkantoor vond plaats op 12 augustus 1953 en de correspondentie hierover werd consequent ondertekend door Merkelbach. Merkelbach en Elling bezochten samen op 5 november 1953 het stationspostkantoor in Den Haag dat als voorbeeld diende voor Amsterdam.

Aangezien Merkelbach in 1956 in dienst trad als Stadsbouwmeester van Amsterdam mocht hij alleen de lopende projecten van het architectenbureau nog afronden en droeg hij de eindverantwoording voor het bureau, na 1 maart 1957, over aan Elling. Vanaf die datum werden de brieven dan ook ondertekend door Elling en incidenteel nog door Merkelbach aangezien Elling vanaf 1957 door ziekte regelmatig voor langere perioden was uitgeschakeld. Tijdens de uitvoering van het Gemeentelijk Administratie Kantoor (GAK) in Amsterdam van het gemeenschappelijke bureau was het in 1956 tot onenigheid gekomen tussen Merkelbach en Elling betreffende het inschakelen, voor het interieur, van andere architecten en beeldend kunstenaars, zoals A. Bodon, E. van Blerkom en I. Boks. Elling distantieerde zich daarna van het project. Hij was een compromisloos man.

Merkelbach zelf speelde een belangrijke rol in het ontwerp voor het stationspostkantoor. In verband met de slepende ziekte van Elling moest hij toch geregeld de zaken behartigen en vanaf 1953 bleef hij mede verantwoordelijk voor het ontwerp. Opmerkelijk is dat juist architect Bodon op 12 februari 1957, op het moment dat Merkelbach al als stadsbouwmeester was aangesteld, door Elling werd voorgedragen aan de PTT om mee te werken aan het stationspostkantoor.²⁷ Het ging bij het conflict over het GAK gebouw blijkbaar niet om de persoon maar om het principe. Op 17 juli 1957 schreef Elling aan de PTT echter dat deze samenwerking niet door kon gaan. De PTT had er geen bezwaar tegen dat Bodon als medewerker werd ingeschakeld, maar zij eisten dat de verantwoordelijkheid bleef bij de architecten Merkelbach en Elling. Bodon wilde echter alleen als medeverantwoordelijk architect worden ingeschakeld. Vanaf dat moment koos Elling ervoor om met A. van Gelderen, zijn vaste medewerker op het bureau, de opdracht uit te werken.

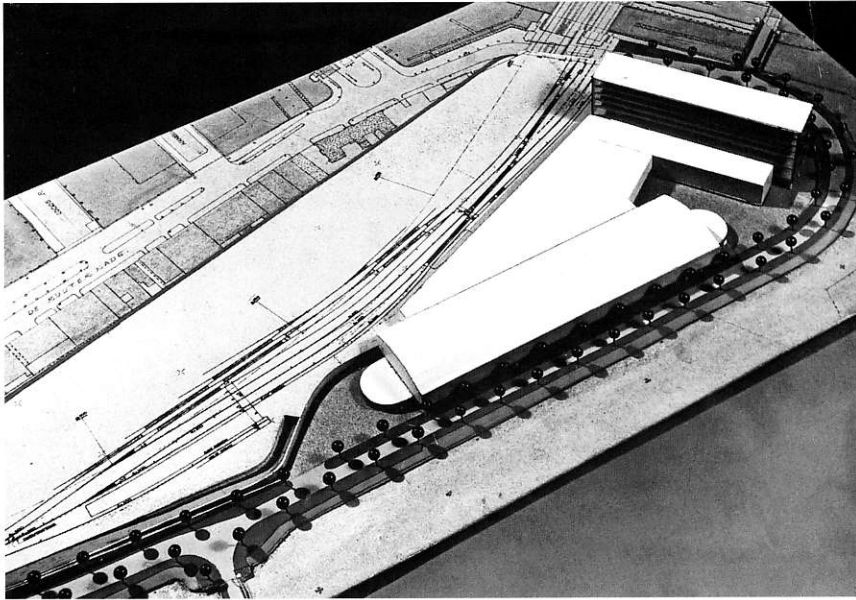
Architect Elling was een bouwer, geen schrijver. Hij begon zijn loopbaan bij architect K. P. C. de Bazel. Na een korte ontwerpperiode vroeg hij om in de bouw te mogen werken om het vak te leren. Hij zou vier jaar lang aan de uitvoering van De Nederlandsche Handelsmaatschappij aan de Vijzelstraat in Amsterdam werken en naar zijn zeggen hier het bouwen en het begrip voor materiaal hebben geleerd.²⁸ Hij was bevriend met G. Rietveld en B. van der Leek, wiens opvattingen over kleur en vlakverdelingen van invloed waren op zijn ontwerpen. Elling werd in 1957 hoogleraar in Delft en schreef: 'De bouwer, de ontwerper, immers is niet gewend de problemen met woorden en begrippen tegemoet te treden; het antwoord, dat hij geeft, wordt niet in de vorm van bespiegeling of algemene beschouwing gegeven, maar in de vorm van ruimte en ruimteverdeling, van vlakken en lijnen; het is een antwoord in hout, steen en staal, kortweg, het antwoord is een constructie, een gebouw.'²⁹ Het was een man voor wie de architectuur vanzelfsprekend diende te zijn, helder en eenvoudig: 'gewoon doen, zonder uiterlijk vertoon'.³⁰ Complexe opgaven werden door middel van een diepgaande analyse van de functies omgezet in heldere groepering van ruimten, waarbij hij het interieur net zo belangrijk vond als het exterieur en dit diende dan ook door de architect zelf te worden uitgewerkt, vandaar het eerder ge-

noemde conflict bij het GAK. Laatst genoemde project bleek een uitstekende ervaring te zijn geweest met betrekking tot het postkantoor. Bij het GAK deelde men de kantoorverdiepingen in in 'dorpen' van 28 personen en er werden op iedere verdieping bijzonder vormgegeven kantines gesitueerd met als bekroning op het een dak een groot terras.

Merkelbach overleed op 19 oktober 1961 en Elling in november een jaar later. Hierna werd het bureau officieel, onder de naam: 'Bureau Elling', voortgezet door A. van Gelderen en K. Visser. Beiden waren toen al geruime tijd werkzaam aan het stationspostkantoor. Een ogenschijnlijke logische beslissing maar voor de PTT niet. Op 30 augustus 1963 werd deze overname in correspondentie aan de orde gesteld door de opdrachtgever toen er zich problemen voordeden met betrekking tot het honorarium.³¹ De PTT voelde zich in het geheel niet verplicht met deze beide architecten de opdracht voort te zetten: 'Er is geen sprake van stilzwijgende vernieuwing met Bureau-Elling, omdat PTT zich langdurig heeft moeten beraden over het gewicht van de opvolgers Ir. Visser en Ir. van Gelderen.' Ir. J. Habraken trad op als bemiddelaar om de geschillen bij te leggen zodat het werk door kon gaan.³²

HET ONTWERPPROCES De opdracht voor het uitwerken van de plannen voor het districtspostkantoor in Amsterdam werd, zoals eerder vermeld, al in september 1953 aan de architecten verleend. Het zou echter tot februari 1955 duren voordat er een programma van eisen voor het gebouw op tafel lag en er overeenstemming was over de definitieve locatie. In het overleg met de gemeente en de Nederlandse Spoorwegen liepen de plannen de nodige vertragingen op. De in de opdracht gestelde eis dat er in juni 1955 met de bouw gestart diende te worden kon dan ook niet waargemaakt worden. Er zijn niet veel tekeningen bewaard gebleven uit de ontwerpfasen. Wel werden in een overzicht van de PTT, van februari 1955 alle alternatieven op andere locaties genoemd en in de afwegingen kwam het Oosterdokseiland, volgens de PTT, als enige mogelijkheid in aanmerking. Alternatieven die door de gemeente werden voorgedragen waren: de Droogbak; de plaats van het huidige havengebouw; een locatie in de Watergraafsmeer en aan de Dijkgracht. In een schrijven van 17 februari 1955 melde de PTT aan de architecten dat er een voorontwerp gemaakt kon worden voor een gebouw aan de Oosterdokskafe, hoewel de gemeente de Dijkgracht nog niet geheel losliet. De brief melde aan het einde: 'Mocht U het tijdens de voorbereiding van Uw ontwerp nuttig oordelen contact op te nemen met de Stedenbouwkundige Dienst te Amsterdam, dan zal Prof. van Eesteren zich gaarne zijnerzijds hiertoe ter beschikking stellen.'³³

Naast de eerder genoemde eisen, van een laag gebouw langs de sporen (max. 16 meter boven NAP), door deze voorzitter van de 'Schoonheidscommissie voor de Oude Stad' speelde de gemeente ook nog een rol met betrekking tot de uiteindelijke breedte van het gebouw. Na het inmeten bleek het terrein aanzienlijk kleiner te zijn dan eerder was opgegeven waardoor er zelfs voorstellen kwamen voor een inbandige spoorlijn.³⁴ Uiteindelijk werd de Oosterdokskafe verlegd en werd een gedeelte aan de zuidkant van het Oosterdokseiland aangeplempt. Er werd een zo laag mogelijk gebouw gerealiseerd, dat gedeeltelijk uitgegraven werd in het bestaande dijklichaam van de spoorlijnen, met een hoogteaccent op de oostelijke punt bij de brug. De toekomstige doorgang van het Oosterdok naar de nog op stapel staande ingang van de IJ-tunnel lag er vlak naast. Later beschouwde



6 De maquette waarbij er tussen de twee gebouwdelen een grotere verbinding is gemaakt. Collectie Nederlands Architectuurinstituut, Rotterdam, archief MELK (Bureau-architecten Karsten-Merkelbach-Elling)

men het als de tegenhanger van het havengebouw, van W. M. Dudok, aan de andere kant van het Centraal Station.

Er was enige tijd sprake van twee ontwerpen door Merkelbach en Elling voor het postkantoor. Eén daarvan was het plan dat alleen in de vorm van een maquettefoto en situatietekening bewaard is gebleven. Het plan toont twee afzonderlijke gebouwen waarbij tussen de situatietekening en de maquette een verschil te zien is bij het verbindende gebouwddeel. In een omschrijving van het ontwerp uit oktober 1955 spraken Merkelbach en Elling over het feit dat het kantoorgebouw uit vijf verdieping bestond dat boven op het Pakketpostgebouw geplaatst zou worden. Op tekeningen van het totale plan uit oktober 1959 kende de toren, inclusief kantine, inmiddels negen verdiepingen boven het Pakketpostgebouw. Het plan was toen in een definitief ontwerpstadium. Het Briefpostgebouw, het laagbouwdeel parallel aan de spoorlijnen, werd als eerste uitgewerkt. In de indeling, contouren en gevelopbouw vonden wel verfijningen plaats maar geen grote aanpassingen. Van het Pakketpostgebouw en de kantoorstoren werd het ontwerp in 1962 weer opgepakt waarbij de uiteindelijke omvang van de twaalf bouwlagen van het Pakketpostgebouw pas in deze uitwerking zichtbaar werden.

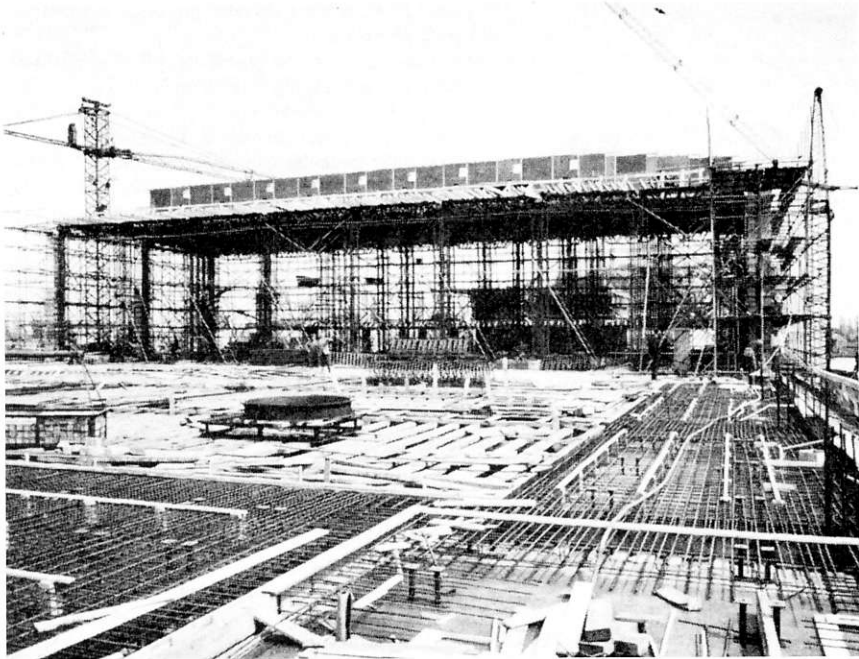


7 Aanzicht van het stationspostkantoor vanaf de Prins Hendrikkade. Foto R. Rawi, 2003.

DE RUIMTELIJKE KWALITEITEN ‘Traditioneel uitgangspunt in het bureau van Merkelbach en Elling is altijd het programma van eisen geweest’, memoreerde A. van Gelderen in 1966.³⁵ De locatie van 28.000 m², de randvoorwaarden die gesteld werden door de gemeente Amsterdam en het programma van eisen dat een aantal grote kolomloze ruimten voorschreef, bepaalden de ruimtelijke opbouw van het gebouw als geheel.

De eerste randvoorwaarde vormde de bestaande perronhoogte van de spoorbanen. Dit niveau: 6,90 meter boven NAP, bepaalde de ligging van de aan- en afvoerruimten (expeditie) voor de post per trein. Vervolgens werd van hieruit, door het aftrekken of optellen van functionele hoogtes, de ruimte voor de constructie en de installaties, de verticale maatvoering bepaald. De aan- en afvoer per auto kwam op 0,75 meter boven nap te liggen, 1,25 meter onder straatniveau, en daaronder werd nog een kelderverdieping gesitueerd. De bestaande spoorlijnen lagen op een talud dat werd afgegraven. Door de Gemeente was zestien meter als maximale maat gegeven voor de hoogte van de gebouwen langs de spoorlijn. De vrije hoogte voor de grote zaal van het briefpostkantoor, die op de tweede verdieping boven de expeditie kwam te liggen, moest minimaal 8,50 meter te zijn. Dit had tot gevolg dat de balken die deze zaal met een maat van 41 meter zouden overspannen boven het dak kwamen te liggen om binnen de gestelde hoogte te blijven.

Vanuit de locatie en het gebruik kwam men tot vijf zelfstandige delen van het gebouw: de zes meter brede spoorbrug naar het Centraal Station over de Oostelijke doorvaart; een vierhonderd meter lang overdekt los- en laadperron; een laag, langgerekt trapeziumvormig, Briefpostgebouw gesitueerd tegen de spoordijk aan; een hoog, slank, gebouw voor de directie en administratie met daaronder uitstekend het lagere Pakketpostgebouw.



8. De hulpconstructie voor het maken van de spanten. Uit:
De Ingenieur 78 (1966) nr. 49, p. B 268.

Ruimtelijk en functioneel liepen de gebouwen over de onderste verdiepingen in elkaar over. Het Pakketpostgebouw werd vervolgens ook in architectonische uitwerking, door het toepassen van de ronde schaaldaken, als één geheel vormgegeven met het Briefpostgebouw. Tussen de beide gebouwdelen in werd een plein gelegd waarop men de markante schoorsteen als een los element plaatste. De entree naar de fietsenkelder, de uitrit van de auto's en een doorgang naar de perrons kwamen uit op dit plein. Aan de westelijke zijde, tussen het overdekte perron en de Oosterdokskade, konden de auto's via een hellingbaan het gebouw inrijden. De auto's die geparkeerd stonden op het halfverdiept aangelegde terrein werden aan het zicht van de voorbijganger onttrokken. Hier kon men eveneens het loketten postkantoor betreden. Onder de westelijke kop van de hoogbouw kwam de hoofdentree voor de kantoren te liggen. Beide toegangshoven werden door eenvoudige betonnen portalen gemarkeerd door de letters 'POST'. De hoogbouw werd uiteindelijk bekroond door een in de massa terugliggende dakverdieping waarin de kantine werd ondergebracht en het dak als terras benut kon worden van waar men een prachtig uitzicht had over Amsterdam en omgeving.

In de doorsnede tekeningen is de ruimtebeleving binnen het gebouw goed af te lezen, door de functie bepaald en architectonisch vertaald in aangename lichte ruimten. Voor de grote postverdeelzaal waren de eisen eenvoudig: 40 x 150 meter met een hoogte van mi-

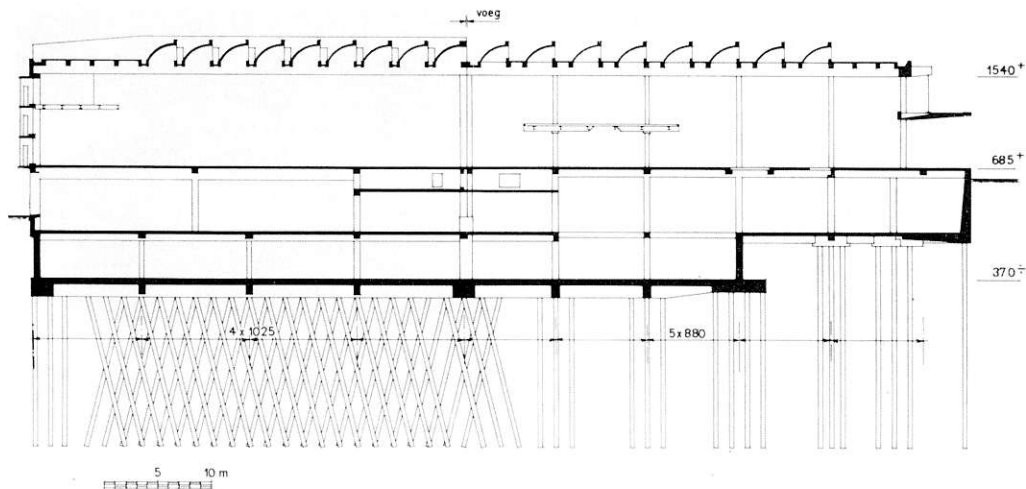


9 De entree van de binnenhof met portaal en entree fietsenkelder onder de luifel. Uit: K. Wiekart, 'Elling postuum. Het postgebouwencomplex bij het Centraal

Station in Amsterdam'. *Museum Journaal*, serie 13, nr. 6, 1968, p. 316-319.

nimaal 8,5 meter. Uiteindelijk werd de zaal over een lengte van honderd meter zonder tussensteunpunten overspannen. De voortgaande ideeën over de mechanisatie van het sorteren van de post mochten op geen enkele manier door de plattegrond van het gebouw in de weg worden gestaan. Dit werd vooral ingegeven door het feit dat deze Post Mechanisatie (PM) nog in ontwikkeling was en men er geen idee van had wat de eisen hiervoor zouden zijn. Aan de enorme dakbalken, die de overspanning mogelijk maakten, kon plaatselijk aan hangstaven een tussenvloer gehangen worden waarop de controle en regelkamers geplaatst konden worden.

In de hoogbouw werd de overgang van het hoge naar het lage deel gerealiseerd door een grote kolom in het midden onder de hoogbouw te plaatsen. Op de hogere verdiepingen ging de enkele kolom over in een dubbelkolom. Hiertussen ontstond automatisch de ruimte voor een gang. Vanaf de kolommen tot de gevel konden de verdiepingen vrij worden ingedeeld met verplaatsbare wanden. De dakverdieping was eveneens vrij indeelbaar en kreeg een flinke hoogte door het toepassen van stalen portalen. De lage dakvlakken, die vanuit de hoogbouw alom zichtbaar waren, werden voornamelijk met betonnen schalen afgedekt. Men paste twee varianten toe: halfronde en kwartronde die het daglicht over de



10 De doorsnede van het Briefpostgebouw. Uit: *De Ingenieur* 78 (1966) nr. 49, p. B 263.

gehele gebouwdiepte in de grote zaal liet doordringen. Door de bovendaks liggende spanten van grote sparingen te voorzien konden de lichtstraten als het ware 'gewoon' doorlopen. Ook in de sporadische voorkomende platte daken van het Briefpostgebouw werden toch nog ronde lichtkoepels geplaatst voor toetreding van daglicht.

DE STRUCTUUR VAN HET GEBOUW Over de maatvoering in verticale zin werd hiervoor al gesproken. Wat betreft de maatvoering in de plattegronden paste men twee stramienmaten toe. De maat van 7,50 meter in de laagbouw om zo flexibel mogelijk om te kunnen gaan met de te plaatsen machines voor de Post Mechanisatie en zes meter in de hoogbouw. Het Briefpostgebouw was in totaal honderdzesig meter lang en de breedte varieerde van vijftig tot honderd meter. De grote zaal op de tweede verdieping van 100 x 41 meter overspande men met voorgespannen betonnen balken die in het werk werden gemaakt en, zoals eerder gezegd, bovendaks kwamen te liggen. De aannemer, J. P. van Eesteren, realiseerde de spanten met behulp van een stalen hulpconstructie die per drie spanten in bedrijf was. De balken zelf waren 0,75 x 3,5 meter in doorsnede en werden scharnierend opgelegd op de kolommen die zestig cm in het vierkant waren.³⁶ Aan de balken werden met behulp van trekstangen enkele vloeren opgehangen en aan de noordzijde werd de luifel boven de perrons, eveneens kolomloos, aan de balken opgehangen. Zowel in het interieur als in het exterieur zijn de balken een in het oog springend, structurerend, element dat een multifunctionele ruimte mogelijk maakte.

In de lager gelegen verdiepingen werd de 41 meter in 4 x 10,25 meter opgedeeld, terwijl het deel tot de perrons via een travee van 8,80 meter aansloot op het Pakketpostgebouw. In de gevels van de laagbouw werden de 7,50 meter traveeën als structuur herkenbaar ge-

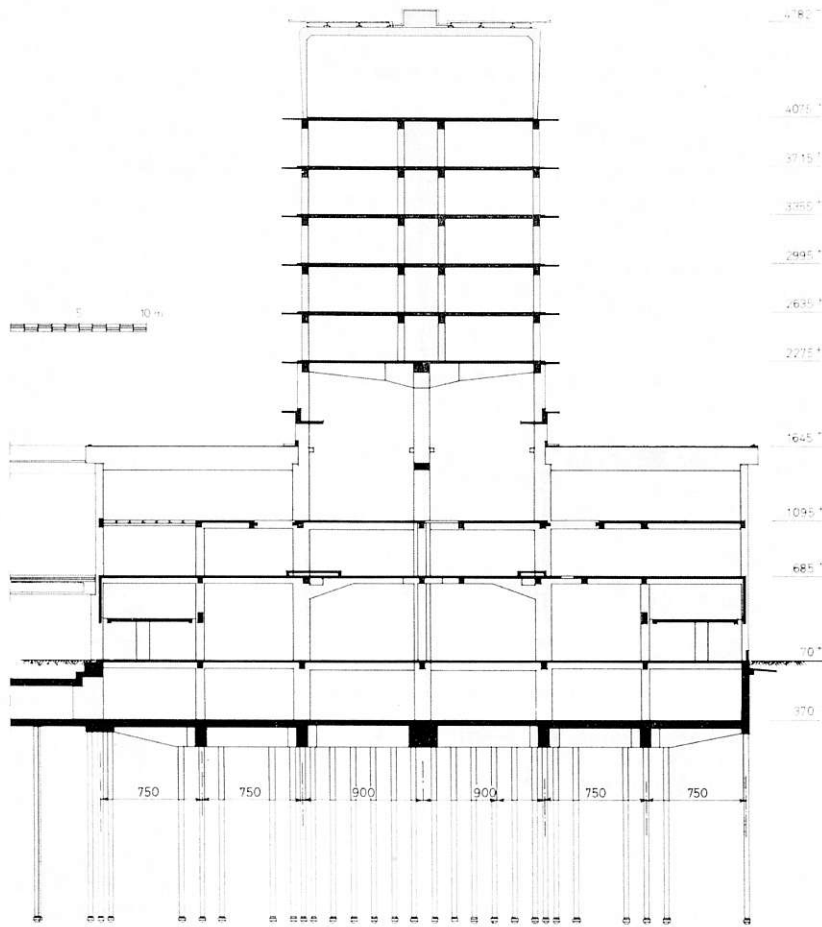


11 Briefpostgebouw, gevel zuidzijde met natuursteen bekleding en balkons. Foto R. Rawi, 2003.

maakt door het plaatsen van de tongewelven boven de gebouwdelen van het perron en de raamkaders die men per 7,50 meter voor de gevel plaatste. Ter plaatse van de stramienlijn, om de 7,50 meter, koos men voor een kolomverdubbeling in het kader. De onderverdeling in drie delen, zowel in verticale als in horizontale zin, zorgde voor een menselijke maatverdeling van ongeveer 1×2 meter. De kopgevel van de hoogbouw riep, met eveneens een voorgehangen raster, associaties op met de lange gevel aan de Oosterdokskade. In de maatverhoudingen verschilde het er echter toch wezenlijk van.

Het lage gedeelte van het Pakketpostgebouw, dat onder de hoogbouw uitsteekt en met de karakteristieke tongewelven is afgedekt, leek eveneens op de perrongebouwen. De overspanning van de daken is hier echter zes meter in plaats van 7,50 meter. Het gevelvlak eronder is respectievelijk in vijf en zes verticale stroken verdeeld met een totaal afwijkende horizontale ritmering. Omdat bij een totale aanblik van het gebouw er altijd één van de gevels onder een hoek wordt gezien viel het maatverschil nauwelijks op. De overstekende schaaldaken zorgden direct voor een duidelijke beeldovereenkomst.

De lengte van het hoogbouwblok werd op 16×6 meter gesteld en de breedte op 18 meter. Dit bood royale indelingsmogelijkheden voor de kantoorverdiepingen met een



12 De doorsnede van het Pakketpost- en administratiegebouw. Uit: *De Ingenieur* 78 (1966) nr. 49, p. B 270

middengangstructuur en een vrije verdiepingshoogte van 3,25 meter. De overspanning op de lagere verdiepingen, met de middenkolom, is 2×9 meter en daarboven $7,50 + 3,00 + 7,50$ meter. Het Pakketpostgebouw steekt aan beide zijden $2 \times 7,50$ meter uit onder de hoogbouw, waardoor deze maat overeenkwam met de stramienmaat van het lage Briefpostgebouw. Tussen de met natuursteen beklede, omgezette, wanden op de oost- en westzijde van de hoogbouw ontwierp de architect een neutrale gevelindeling waarbij iedere zes meter in drie stroken werd verdeeld. Ook hier werden eenvoudige servicebalkons, in een betonnen kader, voor de gevels gehangen. De dakopbouw, waarin de kantine werd gehuisvest, vormde een bouwdeel op zich. De totaal afwijkende staalconstructie maakte

het mogelijk de achttien meter in een keer te overspannen. De spanten plaatste men buiten de gevel waardoor ze het ritme van zes meter benadrukten. In de lengterichting, in het midden van de dakopbouw, werd tussen twee enorme vakwerkliggers de installatieruimte gelegd.

HET MATERIAALGEBRUIK Bij het materiaalgebruik van het stationspostkantoor kan er onderscheid gemaakt worden in: de draagconstructie; de omhulling; de binnenaafwerking en in dit geval de kunsttoepassingen. De draagconstructie die voor een belangrijk deel bepalend is voor de structuur van het gebouw realiseerde men in gewapend beton. Kolommen, balken, constructieve wanden en vloeren werden ter plaatse gefabriceerd en, indien nodig, van voorspanning voorzien. Niet alleen de zware balken van de grote postverdeelzaal waren voorgespannen maar ook twee wanden in de hoogbouw. Hierdoor maakte men het overstek van de hoogbouw over de laagbouw mogelijk.³⁷

De schoorsteen van 53 meter hoogte werd eveneens ter plaatse gefabriceerd door middel van een 'klim-kist' die na iedere stortgang naar boven werd verplaatst. Naast de in het werk gestorte beton werden vele bouwdelen geprefabriceerd aangeleverd en gemonteerd zoals: de sheddaken; de balken ter plaatse van de onderdoorgang tussen de twee gebouwen en de servicebalkons van de hoogbouw.

In de kelder kwamen zeer zware betonconstructies voor om weerstand te bieden tegen het grondwater en als bescherming voor een schuilbunker en een schietbaan. Constructief gezien werkte de kelder als een 'stijve doos'. De dilataties liepen dan ook niet door tot en met de kelder. Onder het gebouw werden betonnen palen geheild op een diepte van twintig meter die deels als trekpalen werden uitgevoerd, eveneens om weerstand te bieden aan de zijdelingse en opwaartse kracht van het grondwater.

Op slechts enkele plaatsen werd staal gebruikt als constructiemateriaal: de dakopbouw op de hoogbouw; de hangstaven van tussenvloeren en de perronluifels en de dakopbouwen op de laagbouw waarin installatieruimten en machinekamers werden ondergebracht. (afb. 11) Bovendien waren aan de spoorlijn zijde stalen buizen gevuld met beton noodzakelijk als fundering om de belasting van de passerende treinen te kunnen weerstaan.³⁸ Een gebouw van deze omvang nodigde in artikelen altijd uit om een opsomming te geven van de hoeveelheden materiaal die er werd gebruikt.³⁹

| | Briefpostgebouw | Pakketpostgebouw | totaal |
|--------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| bouwwolume | 240.000 m ³ | 150.000 m ³ | 390.000 m ³ |
| nuttige vloeroppervlakte | 32.500 m ² | 30.000 m ² | 62.500 m ² |
| gewapend beton | 35.000 m ³ | 23.000 m ³ | 58.000 m ³ |
| betonpalen | 2800 st. | 1200 st. | 4000 st. |
| betonstaal | 5.000.000 kg. | 2.800.000 kg. | 7.800.000 kg. |
| afgevoerde grond | 100.000 m ³ | 45.000 m ³ | 145.000 m ³ |

Over de realisatie van de ruwbouw kan nog worden opgemerkt dat de Aannemingsmaatschappij J. P. van Eesteren uit Rotterdam, ondanks een vurig pleidooi voor een bouwteam, in een onderhandse aanbesteding de opdracht voor het ruwbouwdeel van het werk wist te bemachtigen.⁴⁰ Uiteindelijk koos men deze firma ook voor de afbouw en werd het tweede gebouwdeel automatisch aan dezelfde partij gegund. Deze firma zou tot en met de meest recente verbouwingen al het bouwkundig werk aan het stationpostkantoor uitvoeren. De aannemer kwam met een aantal inventieve oplossingen ten aanzien van het maken van de damwandconstructie en de ondersteuning van de in het werk voor te spannen balken van de grote zaal. Langs de spoorlijn kon het cement worden aangevoerd om via een pijpleiding in silo's te worden opgeslagen.⁴¹

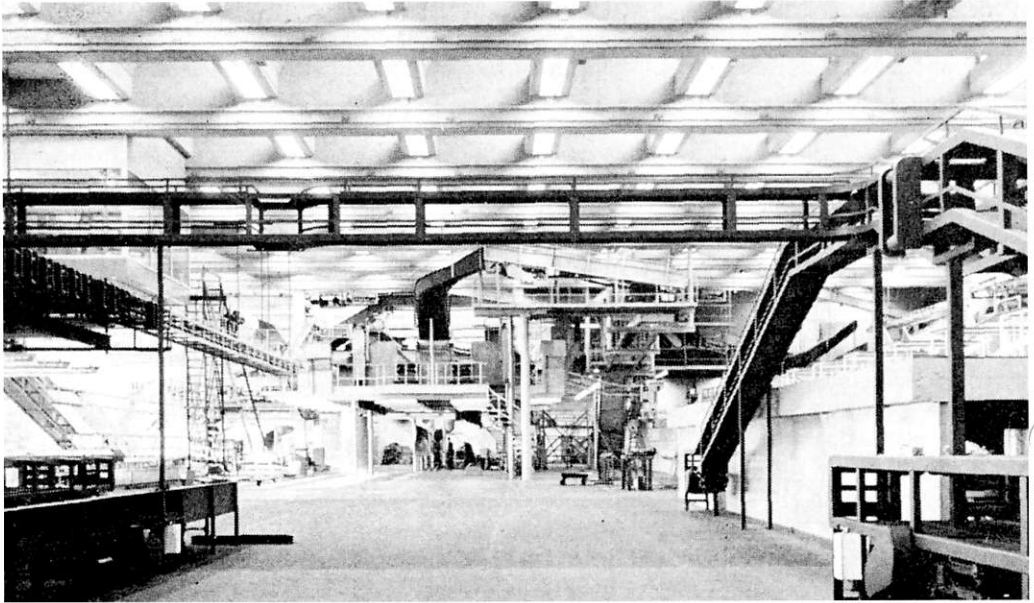
De omhullingen van het stationspostkantoor werden vervaardigd door het toepassen van een beperkt aantal materialen. Op de daken werd overal een bitumineuze dakbedekking aangebracht die op een isolerende laag kurk lag. Het daklandschap vertoonde een beeld van totaal ingepakte constructieonderdelen. Van enkele dakopbouwen voor de installaties van de machinekamers van de liften en de wanden van de kantine van de hoogbouw werd de staalconstructie bekleed met een blank geanodiseerde aluminium beplating. De gevels zelf voorzagen men van een natuurstenen bekleding van Pouillenay, een Franse kalksteen, waarbij de plint werd uitgevoerd in diabaas.⁴² De ramen en de puilen werden in blank geanodiseerd aluminium uitgevoerd, hoewel er in eerste instantie sprake was van teakhout.⁴³ Vervolgens werden de gevels voorzien van een ervoor geplaatst scherm van beton dat als servicebalkons en zonwering dienst deed. Ook werd er binnen de openingen van dit scherm een buitenzonwering van horizontale aluminium lamellen aangebracht. De ramen kenden destijds al een isolerende beglazing.

In de binnenaferwerkingen van het stationspostkantoor werd eveneens een sobere materialisatie nagestreefd. De wanden van de grote zalen en trappenhuisen werden betegeld met witte tegels om bestendig te zijn tegen mechanische beschadigingen. Bovendien waren ze eenvoudig te onderhouden in verband met het vele stof dat de sorteerkwaaier met zich meebrachten. In het tegelwerk werd hier en daar een gekleurd vlak opgenomen in de primaire kleuren geel, blauw of rood. De trappen en traptreden werden uitgevoerd in natuursteen: Alta-kwartsiet en op de overige vloeren van de werkruimten werd Mipolam / Marmoleum aangebracht waarbij Industrieel Ontwerper Friso Kramer advies uitbracht over de kleur en vlakverdelingen.⁴⁴ In de kantines, keukens en toilet ruimten paste men dubbelhard gebakken vloertegels toe van 5 x 5 cm en op de vloeren van de verdiepingen waar auto's overheen reden, legde men asfalttegels. Enkele bordessen en ingehangen vloeren maakte men van hardhout en de plafonds werden van geluiddempende zachtboardtegels voorzien. Er werden stalen binnenkozijnen toegepast en de verplaatsbare binnenwanden in de kantoren van het administratiegebouw waren eveneens van staal. Door de architecten werd een uitgebreid onderzoek gedaan om te bepalen welk type wand zou worden toegepast.⁴⁵ In het rapport hierover was een foto opgenomen van het in aanbouw zijnde administratiegebouw waarin de eerste gevelpui was geplaatst. Men bouwde een proefkantoor om de keuzes in het werk op elkaar af te kunnen stemmen. Het beeld van het interieur in de grote zalen van de expeditie werd voornamelijk bepaald door de draagstructuur waaronder de installaties Post Mechanisatie (PM) stonden opgesteld.



13 Het Pakketpostgebouw, hoogbouw- en laagbouwdeel in aanbouw met een proef van de gevelsluitende pui. Collectie Nederlands Architectuurinstituut, Rotterdam, archief MELK (Bureau-archieven Karsten-Merkelbach-Elling)

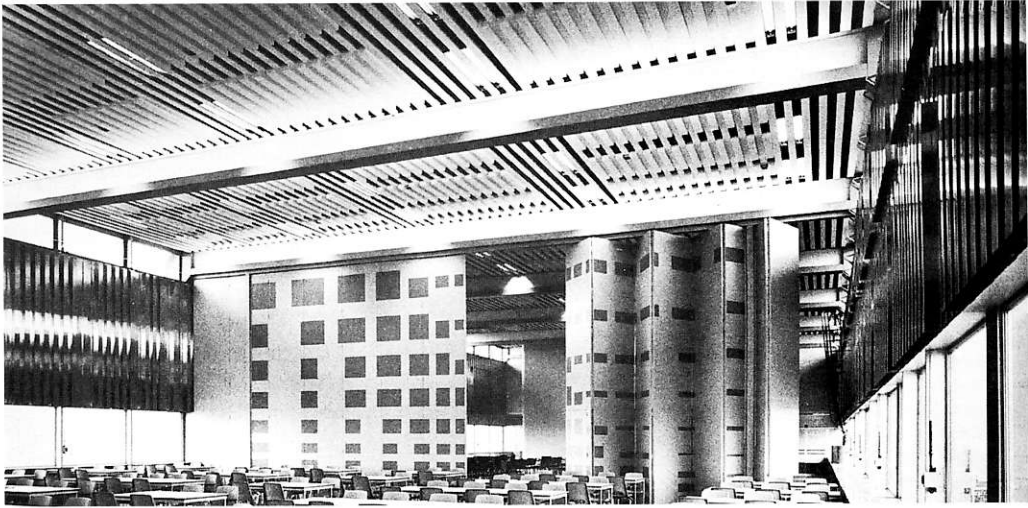
Bij de afbouw schakelde men een aantal kunstenaars in om, naast een beeldhouwwerk en plastic in de hoofdentree van Jan Wolkers, de kantine van een afwerking te voorzien. Zoals eerder gemeld was Elling er geen voorstander van om het interieur van een gebouw aan anderen over te laten. De ruzie met betrekking tot het GAK-gebouw was hierdoor ontstaan. Ingewijden vermoeden dan ook dat het alleen mogelijk was na het overlijden van Elling, dat de kantine en sportvoorzieningszaal als zodanig werden uitgevoerd. Elling paste zelf slechts zeer sporadisch kleur toe. Hoewel de wand en plafond afwerkingen van



14 Impressies van de grote zaal met de installaties voor de postmechanisatie, uit: Het districtspostkantoor te Amsterdam. Uit: *De Ingenieur* 78 (1966) nr. 49, p. B 271.

André Volten in blank roestvrij staal en de wandschilderingen van Peter Struycken in zwart-wit werden uitgevoerd, waren ze volgens K. Wickart niet in de geest van Elling in het gebouw geïntegreerd en veel te nadrukkelijk aanwezig en zouden zelfs ‘onmogelijk zijn geweest als de architect nog geleefd had’.⁴⁶

DE AANGEBRACHTE VOORZIENINGEN In vervolg op de eerdere opsomming van hoeveelheden en materialen werd er door de architecten ook nog melding gemaakt van het feit dat er alleen al in het Briefpostgebouw maar liefst vijfhonderd kilometer zwak- en sterkstroomkabels verwerkt werden.⁴⁷ Een belangrijke post ‘voorzieningen’ die was toe te schrijven aan de PM installaties. In de districtspostkantoren van Den Haag en Rotterdam waren delen van overeenkomstige installaties geplaatst maar een volledige installatie moest nog worden ontwikkeld. Tijdens de bouw bleven vele nog zaken onzeker en men probeerde zo lang mogelijk alle opties open te houden. Dit begon al met de eisen voor de grote zaal met een kolomvrije overspanning van minimaal veertig meter. De PTT stelde ook hier Friso Kramer aan als adviseur voor de plaatsing van de PM installaties in het gebouw.⁴⁸ De kosten voor de installatie zelf waren buiten de bouwsom gehouden waarop de opdracht van de architect was gebaseerd, dus ook buiten het architectenhonorarium, maar omdat er voor hem veel werk aan vast zat leidde dit na enige correspondentie toch tot een bijstelling van het honorarium.⁴⁹



15 Het interieur van de kantine met plafonds en wanden in roestvrijstalen profielen van André Volten en wandschilderingen in zwart-wit van Peter Struyke. Uit: K. Wiekart,

'Elling postuum. Het postgebouwencomplex bij het Centraal Station in Amsterdam'. *Museum Journaal*, serie 13 nr. 6 1968, p. 316-319.

Als men de plannen voor diverse districtspostkantoren bekijkt, leek het eenvoudiger te zijn om de postverdeling en de expeditie op de onderste verdiepingen in een gebouw onder te brengen. Maar in de hoge gebouwen, zoals in Rotterdam en in Den Haag, waar de sorteerruimten juist op de bovenste verdieping lagen, kon men optimaal gebruik maken van de zwaartekracht om de post door alle machines te laten glijden. In Amsterdam, waar juist sprake was van horizontaal transport over lange afstanden, was het daarom noodzakelijk een zeer ingewikkeld systeem van ongeveer 570 transportbanden aan te leggen. Ze hadden een lengte van achttien kilometer en werden volautomatisch bestuurd. Hiervoor werd de eerder genoemde insteekverdieping van 700 m² opgehangen in de grote zaal waarop men de relaiskasten, met 20.000 relais, plaatste. De beveiliging gebeurde door 1500 foto-elektrische cellen. Op het bordes kwam ook de controlekamer te liggen waar op panelen het complete verloop van het bandencircuit zichtbaar was gemaakt.⁵⁰

Naast de PM installaties, met een enorme omvang, waren er uiteraard ook de 'normale' installaties aanwezig in de verschillende gebouwdelen zoals installaties voor licht, krachtstroom, verwarming, ventilatie, brandbeveiliging, warmwatervoorziening, intern transport en zonwering.⁵¹ In een boekje van de PTT werd de doelstelling inzake het installatiepakket treffend omschreven: 'Bij het ontwerpen van de technische installaties is hoofdzakelijk rekening gehouden met twee factoren: het comfort van de werkende mens en de eisen gesteld door de apparatuur voor de postbehandeling. Deze factoren bleken niet onverenigbaar te zijn, zodat een geslaagde synthese kon worden bereikt.'⁵²

DE TAND DES TIJDS Het stationspostkantoor in Amsterdam is voortdurend onderwerp van veranderingen geweest. In het archief van het Nederlands Architectuurinstituut te Rotterdam is een ruime collectie aanwezig van tekeningen van veranderingen aan het oorspronkelijke gebouw. Alle wijzigingen werden uitgevoerd door J. P. van Eesteren en werden uitgetekend door 'Bureau Elling' dat als ondertitel de namen van de beide heren Visser en Van Gelderen droeg. Had in 1962 de PTT al enige moeite met de voortzetting van het Bureau van J. P. Elling door beide heren, bij het zien van alle veranderingen aan het oorspronkelijke gebouw van hun hand en enkele ontwerpen voor PTT gebouwen elders in Nederland, was deze twijfel wel terecht. De heldere, eenvoudige, architectonische opzet die Merkelbach en Elling nastreefden was van dezelfde klasse als waar Van Gelderen en Visser voor stonden. In een artikel uit februari 1990 probeerde de auteur nog enigszins verzachtend te oordelen, maar tussen deze regels door valt te lezen dat hij er niet mee in kon stemmen. De begrippen 'grofheid', 'robuust', 'stootvastheid' en 'zwaar' getuigen van een negatief gevoel. Te oordelen naar de foto's en de nog steeds aanwezige werkelijkheid, op de verdieping met een nieuwe kantine van het administratiegebouw, werd te gemakkelijk van de oorspronkelijke architectonische uitgangspunten afgeweken.⁵³ Voor de dateren architectuur van Merkelbach en Elling kwam een gedateerde architectuur van Visser en Van Gelderen in de plaats. De MBI betonstenen, grove leuningen, glazen bouwstenen en verlaagde plafonds spreken voor zich.

De veranderingen aan het stationspostkantoor in Amsterdam voerde men in een aantal stappen uit. In de eerste plaats werden tussen 1967 en 1971, in het Briefpostgebouw, enkele kleine ingrepen uitgevoerd. In 1979 plaatste men twee tussenvloeren in het Pakketpost- en administratiegebouw en werden de toiletgroepen aangepast waarna er vanaf 1978 ingrijpende wijzigingen aan de klimaatinstallaties werden uitgevoerd. De schaaldaken zette men deels dicht en de sorteerhallen werden van nieuwe installaties voor de Post mechanisatie voorzien in verband met het invoeren van de postcode in Nederland. Aan de buitenzijde viel alleen op dat men de perronoverkapping verlengd had. In 1991 kwamen de werkzaamheden gereed, inclusief de verbouwing van de genoemde kantine, waarna er in 1993 ten slotte nog een nieuw ketelhuis met een glimmende roestvrijstalen schoorsteen op de binnenplaats werd neergezet.

De veranderingen aan het Briefpostgebouw hadden ten aanzien van de beleving van de ruimte geen andere gevolgen dan dat ze als toevoegingen beschouwd konden worden. Het duidelijkst komt dit tot uitdrukking als we naar het 'structureel geordende' dakvlak kijken van het lage Briefpostgebouw. Hier zijn een groot aantal technische ruimten toegevoegd en is een groot deel van de sheddaken overbouwd. Het oorspronkelijke beeld van deze vijfde gevel is hierdoor in belangrijke mate veranderd.

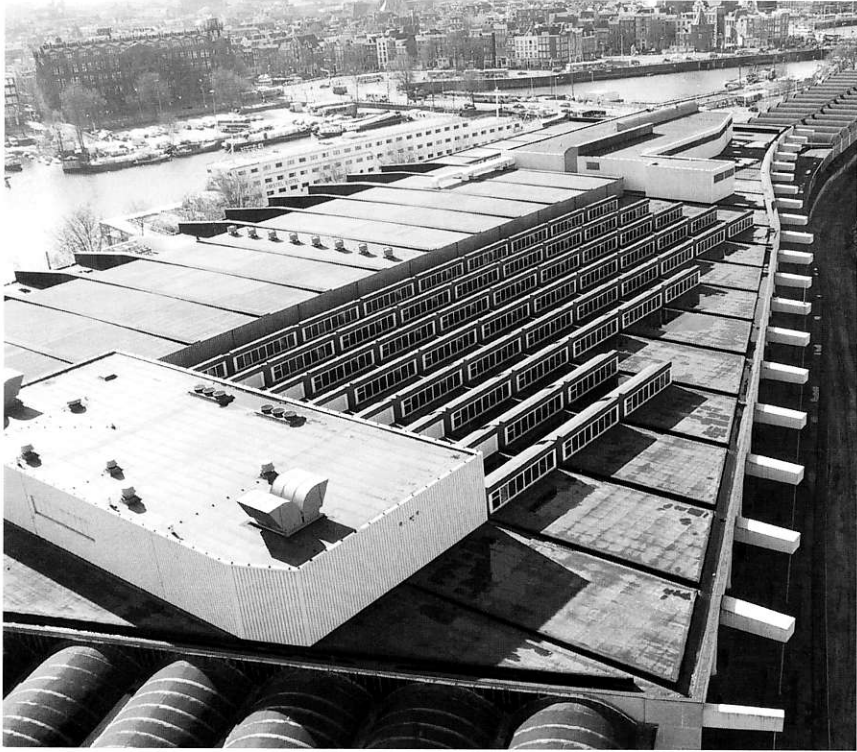
In het interieur werden een aantal ingrepen gedaan die eveneens wel bepalend voor de ruimtebeleving maar niet echt structureel waren. De plafonds die door het gehele gebouw werden aangebracht zijn bijvoorbeeld zulke elementen. Ook de extra vloeren die werden toegevoegd, door ze op te hangen aan de bestaande constructie, in de grote zalen van het Briefpostgebouw, bepalen wel de ruimte, maar zijn niet structureel van aard. De oplossing werd oorspronkelijk ook door de architecten toegepast. De twee extra verdiepingen die in het Pakketpost- en administratiegebouw werden toegevoegd zijn echter zowel ruimtelijk als structureel bepalende elementen en kunnen niet zo snel weer ongedaan gemaakt worden.



16 Het dakaanzicht van het Briefpostgebouw in 1968. Collectie Nederlands Architectuurinstituut, Rotterdam, archief MELK (Bureau-archieven Karsten-Merkelbach-Elling).

Aan de buitenzijde vonden slechts enkele ingrepen plaats. De bovenste vlakken van de hoge puien werden dichtgezet met geëmailleerd glas om daarachter een verlaagd akoestisch plafond aan de binnenzijde aan te kunnen brengen.

In het interieur was na alle verbouwingen nog maar weinig over van de oorspronkelijk gebruikte materialen. Alleen de vloerafwerking kwam nog overeen met de originele staat. De natuurstenen vloeren en de tegelvoeren in de dakopbouw van de hoogbouw waren nog origineel en op de werkvloer werd wederom noppenrubber (Mipolam) en Marmoleum gelegd. Alle wandafwerkingen, op enkele plaatsen in de kelders na, werden gewijzigd. Misschien in de veronderstelling dat het in de geest van Elling plaatsvond, werd het bestaande tegelwerk wel vervangen door tegels, maar ditmaal in bleke pastel kleuren. Het is



17 Het dakaanzicht van het Briefpostgebouw in 2003. Foto H. Zijlstra, 2003.

gedateerd en totaal niet in overeenstemming met de oorspronkelijke witte tegelvlakken met accentvlakken in de primaire kleuren geel, rood of blauw. Verrassend genoeg waren de kantine en sportzaal, op de bovenste verdieping van de hoogbouw, vrijwel in nog originele staat in 2003, maar omdat er asbest was gevonden in de plafondplaten, die zich achter de roestvrijstalen profielen bevinden, bestaat de kans dat ook dit inmiddels verdwenen is.

CONCLUSIE In 1993 citeerde J. van Rijs, in het ondernemersplan voor de IJ-oeveren, de volgende uitspraak van Gerrit Rietveld uit 1927: 'Elke ware schepping (of ze in de vorm van uitvinding, gebouw, schilderij, dans of muziek verschijnt) verandert het inzicht, de eisen en behoeften van de tijd en komt in botsing met de nog heersende eisen en behoeften uit vorige perioden. Een schepping moet dus een plaats veroveren in plaats van te beantwoorden aan de geldende eisen en de noodzakelijkheid'.⁵⁴

Ook in 1998 werden er mooie voorbeelden aangehaald, die een andere manier van handelen veronderstelden dan de sloop van het grootste deel van de stationspostkantoor in



18 Het Pakketpost- en administratiegebouw van het Stationspostkantoor waarvan het hoogbouwdeel gehandhaafd blijft. Foto R. Rawi, 2003.

2004 deed vermoeden: 'Eigenlijk zouden we het wel zo willen laten. In en rond de binnenstad worden al zoveel plekken aangeharkt waar nieuwe generaties in tijdelijke gebouwen overleven, experimenteren en weer weggaan. Voorbeelden zijn de Graansilo, Pakhuis Wilhelmina en Vrieshuis Amerika. De broedplaatsen en rommelzones verdwijnen niet, maar schuiven op, onder andere naar het noorden en het westen van de stad. In de Houthaven heeft een pophal een verlaten bedrijfspand betrokken. De oude loodsen van defensie aan de Nieuwe Meer herbergen nu een complete kunstenaarskolonie. Op Industrieterrein Amstel 2 komt in een leegstaand gebouw een overdekte speeltuin. Dat zulke gebouwen er staan, schept kansen voor tijdelijke bestemmingen die een gemeentebestuur nooit zou kunnen bedenken. [...] Wie zal uitmaken hoe deze identiteit eruitziet? Van bovenaf kunnen we bevorderen dat aan identiteit veel aandacht wordt besteed, maar de invulling kan alleen gebeuren door de bewoners zelf. De gemeente verwelkomt dus de ontwikkeling van institutioneel beheer naar zelfbeheer. Wel stelt het karakter van de stad grenzen aan de mogelijkheden daartoe. Zo gedijt zelfbeheer het beste waar bewoners een

langdurige verbondenheid met hun woonomgeving kunnen ontwikkelen. In de stad is de mobiliteit juist hoog. Aan de andere kant biedt de stad juist een gunstig milieu om de keuzevrijheid van bewoners te vergroten door flexibel te bouwen, zodat uiteenlopende bestemmingen elkaar kunnen opvolgen. Sommige bestaande gebouwen hebben die flexibiliteit al van zichzelf. Hét voorbeeld van flexibel bouwen is natuurlijk de grachtengordel, waar wordt gewoond, gewerkt en opnieuw gewoond. Pakhuizen veranderen daar in woningen, die misschien over een tijd veranderen in moskeeën en vervolgens in ateliers. We kunnen deze trend bevorderen door de stad meer als «casco» op te vatten: wat geleverd wordt is de fundering, het dak en een mooi ontworpen gevel, die fantastisch verouderd maar in geen twee eeuwen hoeft te worden veranderd. Flexibel bouwen is niet goedkoop, maar op lange termijn weer wel. Om multifunctioneel te zijn, moet een gebouw een hoge vloerbelasting en een grote verdiepingshoogte hebben. Maar als het tweehonderd jaar blijft staan, is het per vierkante meter zelfs iets goedkoper dan de sobere en doelmatige woningwetwoningen die vijftig jaar mee moesten. Flexibel bouwen is dus niet duur maar duurzaam.⁵⁵

De als beperking ervaren randvoorwaarde in het ontwerpproces voor het stationspostkantoor dat, ten behoeve van de Post Mechanisatie installatie, alles tot aan het einde mogelijk moest zijn, had tot gevolg dat er een gebouw ontstond dat van het begin af aan flexibel was. Ook bij de latere veranderingen kon hiervan gebruik gemaakt worden. De investeringen die men vooraf in zowel ruimtelijke, als structurele, als materiele zin had gedaan, verdiende men later terug. Daardoor kon het gebouw, op enkele toevoegingen na, in de structureel, oorspronkelijke staat gehandhaafd blijven. De stedenbouwkundige eisen die aan de locatie werden gesteld werkten in eerste instantie beperkend maar hadden uiteindelijk als resultaat dat er een bijzonder gebouw op een unieke plek werd gerealiseerd dat de oppervlakte van de locatie optimaal benutte. De beperking leidde eveneens tot een in constructief opzicht interessant en innovatief ontwerp. Een gebouw, toegesneden op één opdrachtgever, hoeft dus niet per definitie, in de loop der tijd, beperkend te gaan werken op de functionele mogelijkheden binnen het gebouw.

Omdat vanaf het begin niet vast stond tot welke vorm en afmetingen de uiteindelijk uitgewerkte Post Mechanisatie installatie zou leiden, werden door de opdrachtgever alle mogelijkheden open gehouden door extreem hoge eisen neer te leggen. De techniek, in de vorm van de draagconstructie, werd vervolgens benut voor door grote overspanningen en ruime stramienmaten te realiseren en de constructieonderdelen over te dimensioneren zodat er later wijzigingen plaats konden vinden. De continuïteit van het bestaande gebouw was gewaarborgd doordat het veranderbaar was en daardoor duurzaam. Kortom de techniek maakte het mogelijk dat het gebouw er in de hiervoor omschreven vorm kwam te staan en dat het tot en met 2003 goed functioneerde. De belangrijkste reden om de oorspronkelijke functie naar elders te plaatsen kwam door het besluit dat de post niet meer per trein maar per auto vervoerd zou gaan worden. Hierna viel het 28.000 m² grote terrein ten prooi aan de projectontwikkelaars. Zij kwamen, in opdracht van de gemeente Amsterdam, tot intensieve bebouwingsvoorstellen waarbij, ondanks de gepropagandeerde wijsheden over duurzaam hergebruik, zij dit gebouw daar niet voor in aanmerking lieten komen.⁵⁶ Voor het gehele gebouw waren andere opties mogelijk geweest in de (nabije) toekomst. Een deel van het Stationspostkantoor werd in 2004 dan ook niet



19 De entree van het tot Stedelijk Museum verbouwde Pakketpostgebouw. Foto H. Zijlstra, 2004.

voor niets, halverwege de sloopwerkzaamheden, herbestemd tot Stedelijk Museum.⁵⁷ Wellicht kan een parallel getrokken worden met Temporary Contemporary Museum in Los Angeles, dat als tijdelijk werd ontworpen maar als permanent museum in gebruik bleef.⁵⁸

Ir. Hielkje Zijlstra is bouwkundig ingenieur en architect. Zij is werkzaam aan de Technische Universiteit Delft, Faculteit der Bouwkunde, afdeling Bouwtechnologie: Bouwconstructieve Integratie en Coördinatie.

1. J. Mulder & R. Meischke, 'De binnenstad van Amsterdam' in: *Bouwkundig Weekblad* 73 (1955) nr. 28, p. 330.
2. A. van der Vliet, 'Het Stationspostkantoor op het Oosterdokseiland wordt afgebroken' in: *Amstelodamum* 90 (2003) nr. 4, p. 19-24.
3. *Het districtspostkantoor te Amsterdam. Bouw, functie en inrichting*, staatsbedrijf der PTT / postdistrict Amsterdam, p. 4-8.
4. 'Nieuw gebouw PTT officieel in bedrijf' in: *Het Parool*, 15 november 1968, p. 15.
5. G. A. P. de Kort, 'Het Districtspostkantoor Amsterdam Oosterdokskade. I. Algemene inleiding' in: *De Ingenieur* 78 (1966) nr. 47, p. B 253-254.
6. Nederlands Architectuurinstituut (NAi), archief MELK d. 121.3, Merkelbach en Elling in de toelichting bij het schetsontwerp, 23 januari 1956.
7. NAI MELK d. 121.105, brief van Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie aan Architectenbureau Merkelbach en Elling op 11 september 1953. en brief van Architectenbureau Merkelbach en Elling aan het Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie op 22 september 1953.
8. K. Wickart, 'Elling postuum. Het postgebouwencomplex bij het centraal station in Amsterdam' in: *Museum Journaal* serie 13 (1968) nr. 6, p. 316-317.
9. NAI MELK d. 121.37, notitie van Merkelbach, 27 november 1953 en brief van 27 oktober 1953.
10. NAI MELK d. 121.5, 'Beknopt en voorlopig dienend overzicht van de plannen tot nieuwbouw te Amsterdam, alsmede enige basisgegevens voor een nieuw gebouw op Oosterdok', van het Hoofdbestuur der PTT, februari 1955.
11. J. H. W. Meijer, 'Het Districtspostkantoor Amsterdam Oosterdokskade. II. De postale bedrijfseisen' in: *De Ingenieur* 78 (1966) nr. 47, p. B 256-258.
12. W. Heinemeijer, e.a., *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie*, Ede 1987.
13. C. van der Hoeven & J. Louwe, *Amsterdam als stedelijk bouwwerk*, SUN Nijmegen 1985, p. 33-35
14. W. Heinemeijer e.a., *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie*, Ede 1987, p. 161.
15. R. Roegholt, *Amsterdam in de 20e eeuw. Deel 1 (1900/1945)*, Het Spectrum, Utrecht 1979, p. 160.
16. G. Tulp, 'Damwand voor het stationspostgebouw te Amsterdam' in: *Polytechnisch Tijdschrift* 20 (1965) 28 april, p. 347B-348B.
17. NAI MELK d. 121.5.
18. NAI MELK d. 121.11 brief J. P. Elling aan de directie van de PTT d.d. 2 maart 1961 en
19. G. A. P. de Kort, 'Het Districtspostkantoor Amsterdam Oosterdokskade. I. Algemene inleiding' in: *De Ingenieur* 78 (1966) nr. 47, p. B 255.
20. B. Rebel, 'De Amsterdamse architectenvereniging 'de 8'' in: W. A. L. Beeren, e.a., *Het Nieuwe Bouwen Amsterdam 1920-1960*, Delft University Press 1983, p. 8-51.
21. Ibidem, p. 34.
22. Ibid., p. 38.
23. NAI MELK d. 202, diverse correspondentie tussen B. Merkelbach, de tuchtraad en de BNA.
24. NAI, archief Merkelbach: Ch. J. F. Karsten, *Mijn verleden als Architect*, maart 1977. Zie bijlage 1.
25. R. Blijstra, *B. Merkelbach*, Meulenhoff Amsterdam 1968.
26. B. Rebel & I. van 't Klooster e.a., *Ben Merkelbach Architect en Stadsbouwmeester*, Architectura & Natura Pers Amsterdam 1994, p. 11.
27. NAI MELK, brief J. P. Elling aan de PTT Den Haag op 12 februari 1957.
28. NAI, archief J. P. Elling, ELL1 35: K. Visser (is waarschijnlijk de auteur), *P. Elling*.
29. J. P. Elling, *De ontwerper en zijn tijd, intreedende Technische Hogeschool Delft*, 1957. p. 6.
30. K. Wickart, 'Elling postuum. Het postgebouwencomplex bij het centraal station in Amsterdam' in: *Museum Journaal* serie 13 (1968) nr. 6, p. 316.
31. NAI MELK, Memorandum over architectenhonorarium voor bouw ASD OD, 26 november 1964.
32. NAI MELK, Enkele aantekeningen van het gesprek van CAG met hoofd COMPT op 26 november 1964 over het honorarium en de werktekeningen enz. van Bureau-Elling ASD OD.
33. NAI MELK, brief PTT aan Merkelbach en Elling, 17 februari 1955.
34. NAI MELK d. 121.1, de zaak liep van 7 september 1955 t.m. 11 april 1959. Extra kosten f. 450.000,- voor de PTT.
35. A. van Gelderen, 'Het Districtspostkantoor Amsterdam Oosterdokskade. IV. De vormgeving' in: *De Ingenieur* 78 (1966) nr. 47, p. B 258.