

WEST507 - transformatie Oceaanhuis

**Kleurhistorisch onderzoek
en bouwhistorische verdieping**

dossier 9

Goederenliften

28 juli 2017



Erfgoedzorg
Iris Broersma MSc MA MBA
Lise Wolfert MA PDRes

info@erfgoedzorg.nl
+31(0)6 5368 3274

Inhoudsopgave

Inleiding	3
1 Bouw- en gebruiksgeschiedenis Goederenliften	4
2 Resultaten van het bouwhistorisch onderzoek	6
3 Resultaten van het kleuronderzoek	12
4 Interpretatie van de resultaten	15
Verantwoording van foto's en afbeeldingen	17
Bronnen	17
Colofon	17

Bijlagen

1 Constructietekening Machinefabriek P.M. Duyvis & Co (1949)	18
2.1 Stratigrafieschema liftdeuren en -kozijnen	19
2.2 Stratigrafieschema liftschacht boven atriumpeil (in- en exterieur)	20
2.3 Stratigrafieschema liftschacht onder atriumpeil (exterieur)	21
3 Stratigrafieformulieren WEST507 2.01 t/m WEST507 2.22	22



afb 1 - (a) Gevel aan het Heiman Dullaertplein (ontwerp 1909), (b) oorlogsschade in 1942, (c) oorlogsschade in 1945, (d) start herbouw in 1947, (e) luchtfoto na oplevering herbouw (circa 1950), (f) welkomsttekst in kelder (foto 2017)

Inleiding

MEI architects and planners werkt in opdracht van Waterford Investments en Vervat Vastgoed aan de herontwikkeling van het 'Oceaanhuis' tot appartementen. Dit dossier vormt onderdeel van een serie thematische onderzoeksdossiers over het gebouw; het voormalig hoofdkantoor van de firma Stokvis. Het gebouw dateert uit 1911 en werd -na een oorlogsbombardement in 1942- tussen 1947 en 1950 ingrijpend verbouwd. Sinds 1974 is het Oceaanhuis in gebruik als bedrijfsverzamelgebouw.

Dit dossier bevat resultaten van kleur- en bouwhistorisch onderzoek en vormt een verdieping op een eerder door SteenhuisMeurs verricht cultuurhistorisch onderzoek met bouwhistorische waardestelling voor de hoofdstructuur.⁽¹⁾ Het kleurhistorisch onderzoek behelste materieel onderzoek naar de historische ontwikkeling van de afwerkingslagen, waaronder de geschilderde afwerkingen. De bouwhistorische verdieping is eveneens gebaseerd op materieel onderzoek.

Tenslotte is aanvullend bronnenonderzoek gedaan, zoals naar foto's en tekeningen.

Het totale onderzoek wordt gefaseerd uitgevoerd: in het Plan van Onderzoek zijn 16 thematische dossiers onderkend (tabel).⁽²⁾ Deze worden één voor één uitgewerkt in fase 2 (vooraftgaand aan de aanbesteding van het project) of in fase 3 (parallel aan de uitvoering van het project).

Dit is het dossier 'Goederenliften'. De nu nog bestaande goederenlift bevindt zich aan de westzijde van het Atrium (afb 2).

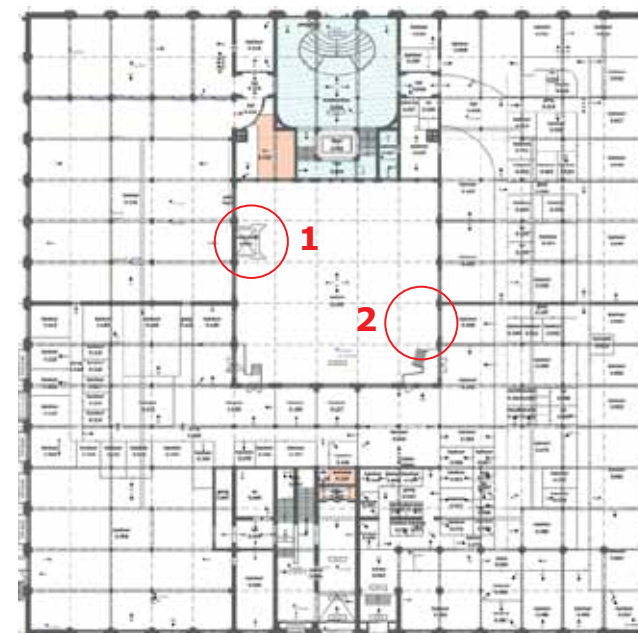
Het onderzoek in situ is op 27 en 28 juni 2017 uitgevoerd door Lise Wolfert en Iris Broersma van Erfgoedzorg met assistentie van Avi Lev. Meer informatie over de context van dit onderzoek, de achtergrond van het gebouw en de gebruikte onderzoeksmethodes wordt opgenomen in het basisdossier *WEST507 - Kleurhistorisch Onderzoek en Bouwhistorische Verdieping*.

Overzicht thematische dossiers

1	Entreegebieden
2	Personenliften
3	Trappenhuisen
4	Gotische zaal
5	Tudorzaal
6	Julianazaal
7	Kantine
8	Atrium
9	Goederenliften
10	Glazen/stalen puien
11	Wanden, plafonds, vloeren, kolommen (overig)
12	Ramen en deuren in de buitengevel (overig)
13	Toiletruimten
14	Technische ruimten
15	Lichthoven
16	Daklandschap (overig)

Object	Voormalig hoofdkantoor firma Stokvis, nu bedrijfsverzamelgebouw 'Oceaanhuis'
Adressen	Heiman Dullaertplein 3, 3024 CA Rotterdam en Westzeedijk 507, 3024 EL Rotterdam
Opdrachtgever	Waterford Investments & Vervat Vastgoed
Contactpersonen	Robert Platje MSc en Remko Eppink MSc van MEI architects and planners
Onderzoekers	Lise Wolfert MA PDRes en Iris Broersma MSc MA MBA en m.m.v. Avi Lev
Dossier	9 - Goederenliften
Periode	Onderzoek in situ: 27 en 28 juni 2017, aansluitend rapportage (versie 28 juli 2017)

> afb 2 - Lokatie bestaande (1) en verdwenen (2) goederenlift in het Atrium (tek: MEI, bestaande situatie 2017, p 15)



(1) SteenhuisMeurs. *Hoofdkantoor firma Stokvis. Cultuurhistorisch onderzoek & waardestelling*. 15 december 2016, in opdracht van Waterford Oceanhouse b.v. (2) Erfgoedzorg. *WEST507 Kleurhistorisch onderzoek en bouwhistorische verdieping. Plan van Onderzoek*. 14 juli 2017 in opdracht van Waterford Investments en Vervat Vastgoed

1 Bouw- en gebruiksgeschiedenis Goederenliften

Voor de bouw- en gebruiksgeschiedenis van het gebouw als geheel zijn de belangrijkste data: 1911 (oplevering), 1942 (bombardement), 1950 (oplevering herbouw) en 1973 (vertrek Stokvis). Deze data markeren vier periodes tot heden. Bij de bouw in 1911 zijn twee goederenliften gerealiseerd: Goederenlift I aan de westzijde, en Goederenlift II aan de oostzijde van het atrium.

1911-1942

Het goederentransport maakte gebruik van de ingang aan de Westzeedijk en de route liep door een overdekte passage naar het atrium met beide goederenliften en een doorgang naar de oostelijke werkplaatsen onder een sheddak. De goederenliften gaven vanaf het atrium toegang tot de kelder met magazijnen, de begane grond (magazijnen en showrooms), de eerste verdieping (kantoren, postkamer nabij lift I) en tweede verdieping (magazijnen).⁽¹⁾ Lift II sloeg de 'Gotische' directiekamer op de eerste verdieping over (afb 3). De liftkooien waren vanaf twee zijden toegankelijk, met op het kelder- en atriumniveau deuren aan de voorzijde, en voor het overige aan de gevelzijde (afb 4).

1942-1950

Na het bombardement is het gebouw in eerste instantie provisorisch hersteld. Onduidelijk is of dat ook de goederenliften betrof. Op de revisietekeningen uit 1944 (kelder) en de bestektekeningen uit 1947 (begane grond) staan beide liften ingetekend (afb 5 en 6). Echter, voor Goederenlift I wordt in 1950 een nieuwe liftput gefundeerd, terwijl er geen aanwijzingen zijn gevonden dat Goederenlift II ook gerealiseerd is.⁽²⁾

1950-1959

Vanaf 1950 heeft Goederenlift I een nieuwe, glazen schacht en in de kelder een nieuw motorhuis. De indeling van het gebouw is na de herbouw gewijzigd, maar nog steeds zijn er magazijnen en showrooms op de onderste lagen. Op de eerste verdieping ligt de postkamer nog steeds bij de lift. Op de tweede verdieping zijn nu ook kantoren, waaronder directiekamers, en nabij de lift is een keukentje gevestigd. Net als in de oude situatie heeft de kooi liftdeuren aan gevel- en aan atriumzijde (afb 7).

1959-1973

In de jaren 1950 importeerde Stokvis auto's van o.a. het merk Austin.⁽³⁾ Mogelijk werd het atrium toen al als autoshowroom ingericht.⁽⁴⁾ In ieder geval wordt de lift gewijzigd: de nieuwe lift opent alleen aan de gevelzijde. De liftkooi wordt vervangen en de liftstop op het atrium vervalst. In de bestaande liftschacht wordt een kozijn met dubbele stalen draaideuren geplaatst.

1974-heden

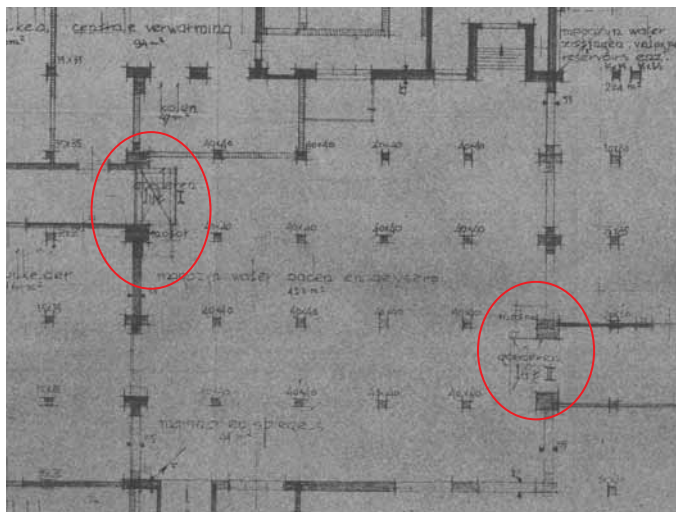
Na het vertrek van Stokvis werd het pand verbouwd. Goederenlift I bleef in gebruik en is dat nog steeds.

> afb 3 - Goederenlift II met de liftkooi op de 2e verdieping. Op de 1ste verdieping geen deuren, daaronder nog juist de liftopening met valhek van de begane grond (foto: MEI historische foto's nr 15, detail)

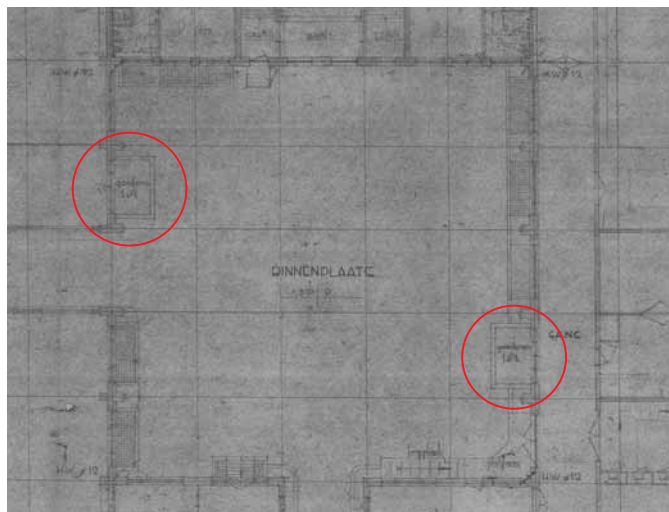
> afb 4 - Goederenlift I met kooi en gesloten deuren op atriumniveau, in 1920. Daarachter is de liftopening met valhek van de hoger gelegen begane grond te zien. (foto: SAR 4100_XIV-224-00-01, detail).



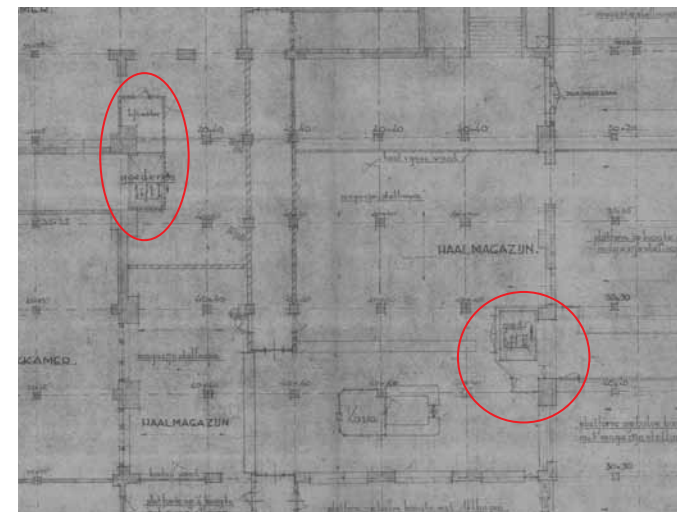
(1) SteenhuisMeurs 2016, p 50, 52, 54, 56. (2) Zoals blijkt uit tekening P25-14-1942_V001, liftput G/H en 10/11 (3) SteenhuisMeurs 2016, p 8 en foto van het vervoer van Austins uit 1953-1959 (SAR 2.24.05.02, nummer 073-0924). (4) Dit blijkt het geval te zijn op een in de jaren 1970 te dateren foto (bron: MEI historische foto's nr 9)



afb 5 - Beide goederenliften in de kelder (met een klein motorhuis naast de schacht) op een revisietekening uit 1944 (tekening SAR P25-14-1942_T092, detail)



afb 6 - Beide goederenliften op de begane grond, op bestektekening uit 1947 (tekening SAR P25-14-1942_T099, detail)



afb 7 - Nieuwe liftschacht met nieuw motorhuis in de kelder en liftkooi met schuifdeuren aan atriumzijde op revisietekening uit 1951. Goederenlift II in een onaannemelijke situatie met liftschacht t.p.v. betonligger atriumvloer (tekening SAR P25-14-1942_T100, detail)



afb 8 - Oostgevel atrium op de plaats van de verdwenen Goederenlift II, met ingeboet metselwerk (MEI: foto's bestaand, p 63)



afb 9 - Het bedieningspaneel in de huidige liftkooi van Goederenlift I met bouwjaar 1959



afb 10 - Houten kozijn met dubbele deuren achter een sparring van 320 cm breed (tussen de buitenspouwbladen) en met (vrijwel) de verdiepingshoogte.

2 Resultaten bouwhistorisch onderzoek

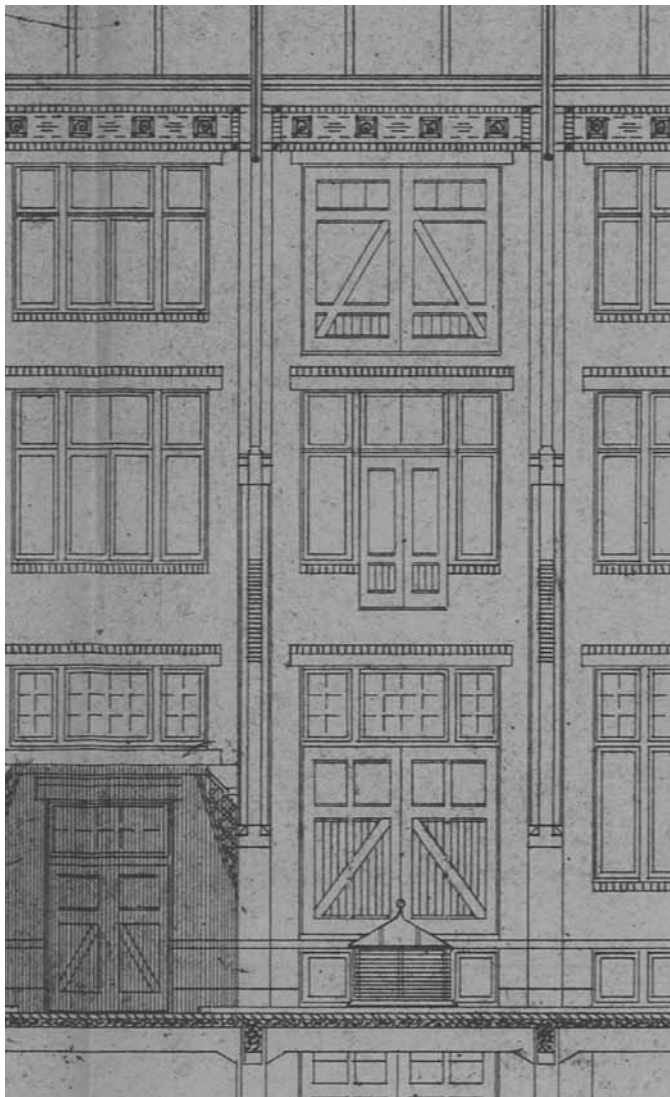
2.1 Visuele waarnemingen

De lokatie van Goederenlift II is in de kelder alleen nog herkenbaar aan een verspringing in de balklaag en aan aanhelingen in de vloer waar zich voorheen de liftput en het motorhuis bevonden.⁽¹⁾ In de gevel van het atrium is ingeboet metselwerk te zien waar voormalige sparingen en constructieve aanhechtingen zijn dichtgezet met een enigszins afwijkende kleur baksteen (afb 8).

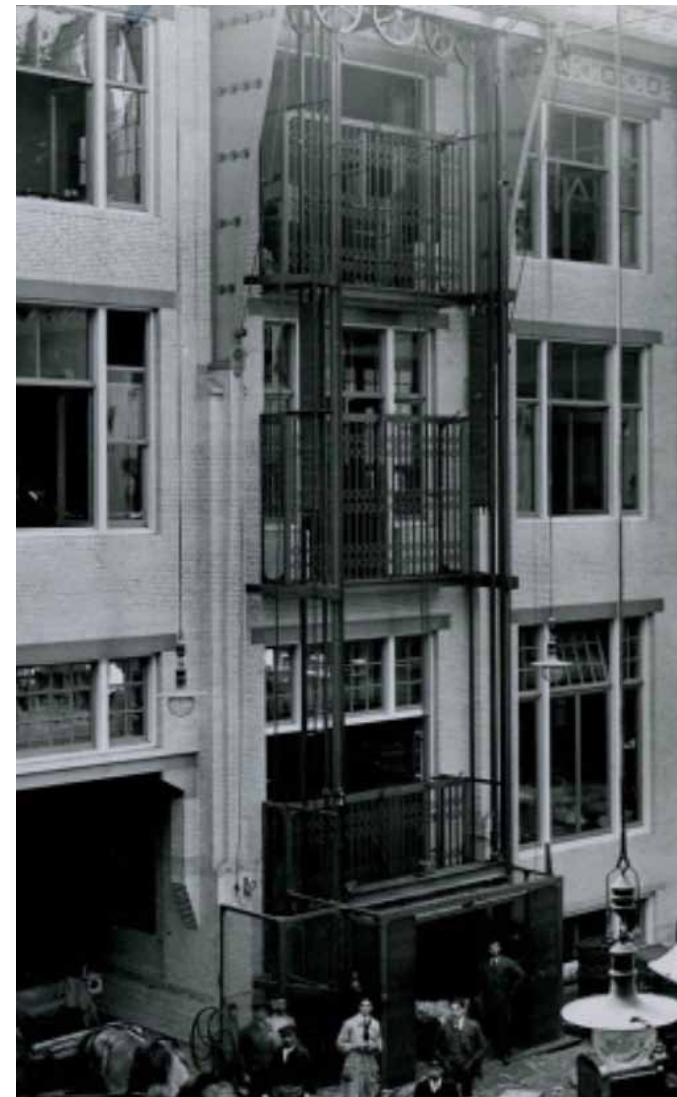
De schacht van Goederenlift I heeft momenteel vanaf het atriumniveau een stenige omkleiding in gepunte vorm met geelgeschilderde horizontale metalen delen (afb 19). De huidige liftkooi is van bouwjaar 1959 (afb 9).

Binnen het gebouw heeft de lift een grote voorruimte in de kelder, en op de verdiepingen een smallere voorruimte, afgescheiden door deuren in het vlak van de buitenmuur. Deze (merendeels dubbele) deuren in een licht houten kozijn staan in ruime sparingen (afb 10). Mogelijk reiken deze tot aan onderzijde verdiepingvloer. Daarachter bevinden zich op iedere verdieping identieke liftdeuren in de wand van de liftschacht.

Deze huidige situatie komt wat betreft de gevelsparingen in grote lijnen overeen met de situatie uit 1911 toen -vermoedelijk houten- dubbele deuren de liftopeningen afsloten (afb 11). Op de foto uit 1920 is het mechaniek van de goederenlift zichtbaar, met valhekken op iedere verdieping en bovenaan de hijskatrollen (afb 12). De eerste verdieping (bij de postkamer) heeft een afwijkende deur met ter weerskanten ramen boven een borstwering. Deze borstweringen, evenals de deuren en kozijnen zijn nu niet meer aangetroffen.



afb 11 - Aanzicht Goederenlift II op een tekening uit 1945 (kopie 1911). Om de lift vrij te laten lopen draaiden de deuren naar binnen. Op de eerste verdieping (postkamer) zijn smallere deuren en ramen boven bakstenen borstwering (tekening: SAR P25-14-1942_T121)



afb 12 - Goederenlift I in 1920 met valhekken en openstaande deuren op de tweede verdieping en de begane grond. Hier is rechts de zijkant van vermoedelijk een houten klampdeur te zien. Bovenaan de hijskatrollen. (foto: SAR 4100_XIV-224-00-01, detail)

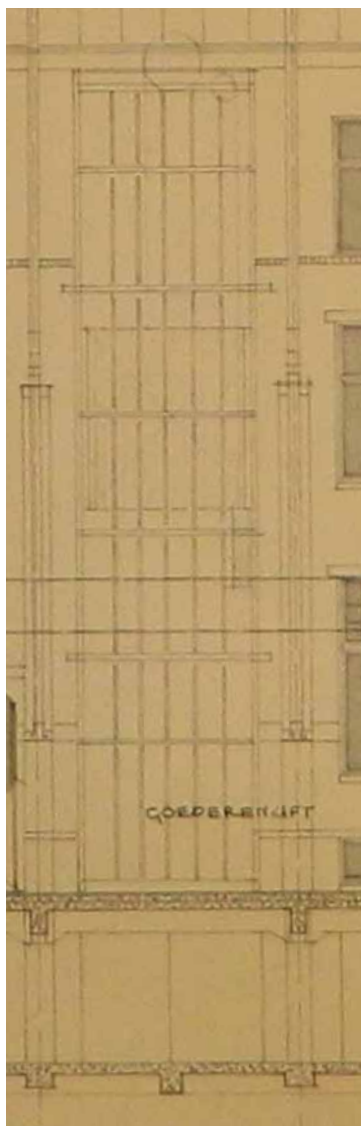
(1) Goederenlift II bevond zich tussen de stramienen K/L en 8/9

2.2 Resultaten destructief onderzoek

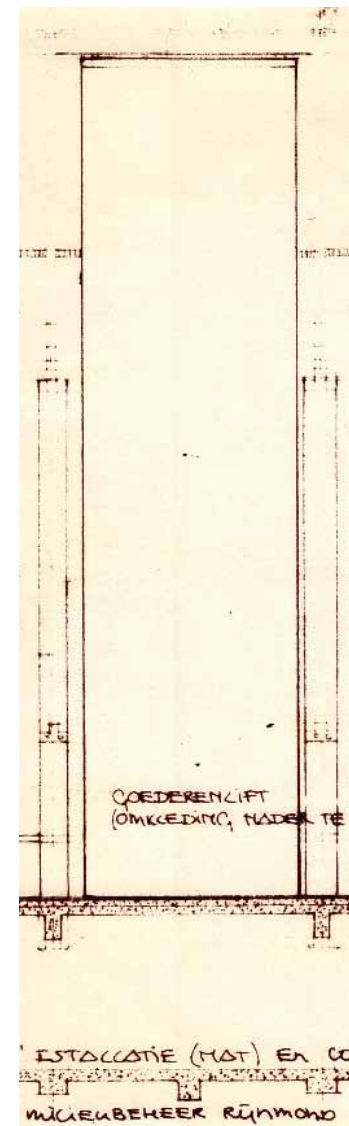
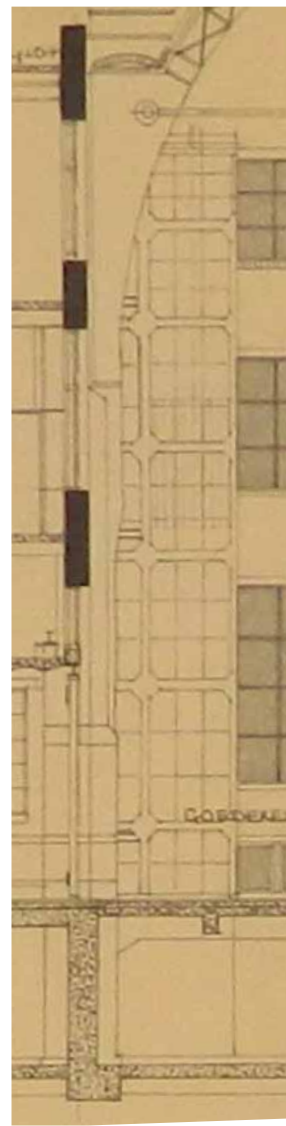
Op een ongedateerde foto van het atrium is de liftschacht te zien met een beglaasde pui (afb 13). Uit tekeningen is op te maken dat dit tot 1974 zo bleef (afb 14). Ook blijkt dat de schacht toen op nader te bepalen wijze is bekleed (afb 15).⁽¹⁾ Uit destructief onderzoek blijkt dat huidige bekleding een zelfstandig staande wand van gipsblokken is. Het lijkt er op dat de huidige (holle) 'vleugels' in afwijking van de ontwerptekening zijn aangebracht, mogelijk uit oogpunt van stabiliteit (afb 19). De schacht is boven atriumniveau onderzocht door een gat in de bekleding (afb 16). Daaruit blijkt dat daar de beglaasde schacht nog achter de wand aanwezig is (afb 18). De detaillering komt hier overeen met de constructietekening van de schacht uit 1949 door Machinefabriek P.M. Duyvis & Co (afb 17).⁽²⁾



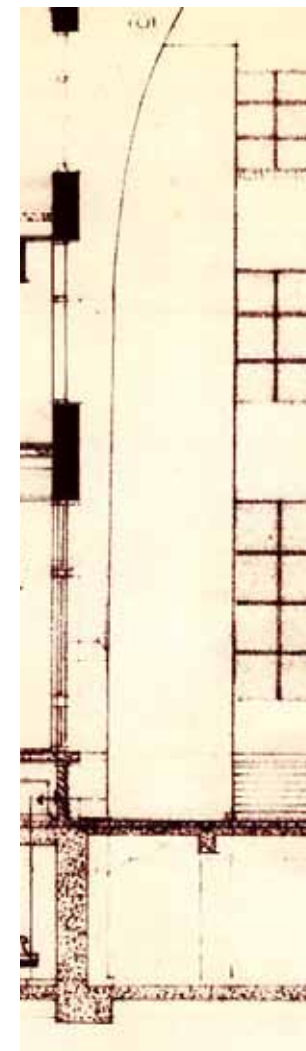
afb 13 - Het atrium met links de 'glazen lift' op een ongedateerde foto. Op atriumniveau zijn twee schuivende liftdeuren te zien. (foto: MEI historische foto's nr 17).



afb 14 - Aanzichten voor- en zijkant liftschacht in bestaande situatie bij verbouwing van het atrium in 1973/1974, indertijd schetsmatig weergegeven. (tekening: MEI BHO tekeningen p 41)



afb 15 - Aanzichten voor- en zijkant liftschacht in de nieuwe situatie bij verbouwing van het atrium in 1973/1974. (tekening: MEI kopiëren archief Oceaanhuis, scan 0505)



(1) De tekst bij de 'nieuwe situatie' in 1974 luidt: 'omkleding nader te bepalen' (2) De blauwdruk van Machinefabriek P.M. Duyvis & Co uit 1949, met aanzichten, plattegronden en constructieve details van de liftschacht (tek. SAR P25-14-1942_T001) is opgenomen als bijlage 1. De tekeningen uit 1973/74 blijken niet geheel accuraat.



afb 16 - Onderzoekslokatie aan de rechterzijwand van de liftschacht ter hoogte van de eerste schoor. Het metalen schoorprofiel verdwijnt achter de gipsblokken en is verbonden met de liftschacht daarachter.



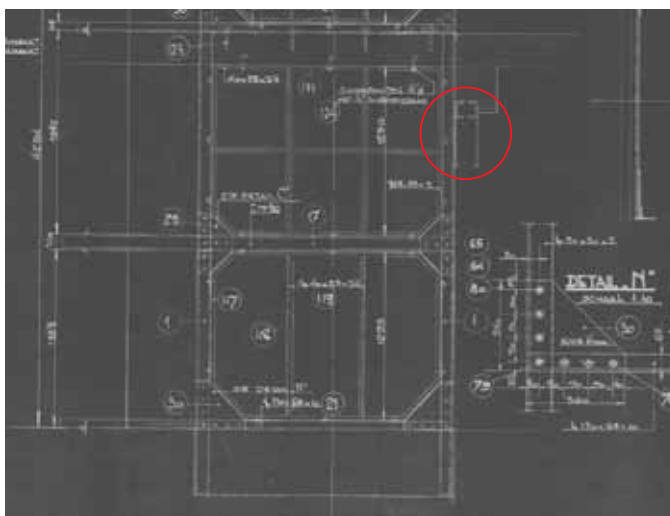
afb 17 - Rechterzijwand van de liftschacht op atriumniveau, met links de deurophanging en detail wandopbouw. Rechts de aansluiting op de begane grond vloer (tekening SAR P25-14-1942_V001, detail)



afb 18 - Zijwand van de liftschacht (exterieur) met doorzicht naar interieur van de schacht. De foto is genomen door een gat in de gipsbekleding dat voor het onderzoek is gemaakt. In het midden (met ruitbreuk) het draaiend raampje conform de tekening in afb 17.



afb 19 - Huidige situatie van Goederenlift I, met omklede schacht. De schacht heeft twee puntvormen op de hoeken en aan beide kanten vijf geelgeschilderde metalen schoren van de Duyvis liftschacht.



afb 20 - Linkerzijwand van de liftschacht op kelderniveau, met liftput onder de wand en rechts de ophanging van de deur en detail van de hoekverbindingen (tekening (tek. SAR P25-14-1942_V001, detail)



afb 21 - Linkerzijwand liftschacht op kelderniveau, huidige situatie, met rechts de dichtgezetten deuren waarboven de ophanging. De zes glasruiten zijn vervangen door in het raamprofiel gelaste plaatjes

Onder atriumniveau, in de kelder, is de schacht in 1974 niet van bekleding voorzien. Aan de zijwand van de liftschacht is de overeenkomst met de ontwerptekening (afb 20) nog goed te zien, zij het dat de glasruiten zijn vervangen door opgelaste staalplaatjes (afb 21).

Aan de andere zijde is nu een stenige tussenwand naar het motorhuis. Op de tekeningen van Machinefabriek Duyvis staat hier een stalen pui aangegeven (met sleuven voor de aandrijfkabels). Ook wijkt het huidige motorhuis af van de tekeningen uit 1950. Het motorhuis is groter en de deur is verlegd van de kopgevel naar de zijgevel. Er moeten dus aanpassingen zijn geweest, mogelijk in 1959 bij vervanging van de liftkooi en -deuren uit 1950.⁽¹⁾

Zoals blijkt uit de constructietekening van Duyvis was de liftkooi in de kelder aan beide zijden toegankelijk. De deuropening aan de atriumzijde is nu in de kelder dichtgezet met stalen profielen en stalen afdichtingsplaten. Naast de dichtgezette deuropening zijn twee smalle hoge stroken zichtbaar (conform de Duyvis tekening) waar op de raamprofielen metalen platen zijn geschroefd. Ook zijn de dorpel van de deuropening en de ophanging nog zichtbaar (afb 22). Naast de voormalige liftdeur is nog een liftknop aanwezig binnen het huidige pomphuisje (afb 23).⁽²⁾ Dat deze van de lift uit 1950 stamt is aannemelijk door de naam 'Duyvis', net als in het renvooi van de constructietekening uit 1949 (afb 25).

De huidige deuren bevinden zich op de plek van de voormalige deuren aan de andere kant van de schacht (afb 24). De huidige liftkooi heeft uitsluitend deuren (en liftstops) aan de gevelzijde van de liftschacht.



afb 22 - Deurenwand atriumzijde in de kelder met smalle raamstroken naast dichtgezette deuropening. Boven de deuropanging (rails van schuifdeuren), onder een slijtdorpel over de gehele breedte



afb 24 - Liftkooi uit 1959 (binnenzijde later met hout bekleed) bij de kelderstop en met buiten- en binnenzijde liftdeuren



afb 23 - (A) Pomphuisje naast het motorhuis met daarin (B) de liftknop van de Duyvis lift



afb 25 - Renvooi met logo machinefabriek P.M. Duyvis & Co op constructietekening liftschacht (tek. SAR P25-14-1942_V001, detail)

(1) De geleidingskatrollen en liftmotor lijken nog grotendeels conform de Duyvis tekeningen aanwezig in de liftkamer. Hier is geen verder onderzoek naar gedaan.

(2) Het pomphuisje moet dus van na 1950 stammen, en dateert mogelijk uit 1959 toen de Duyvislift werd vervangen. Vermoedelijk is het pomphuisje hier geplaatst om bij (grond)wateroverlast de naastgelegen liftput droog te kunnen pompen

Aan de binnenzijde van de schacht is te zien dat de beglaasde stalen pui over de gehele hoogte van de schacht nog aanwezig is. Het (dubbele) plafond is aan de onderzijde met houten plaatmateriaal betimmerd.⁽¹⁾ Aan drie zijden van de schacht komen de maatvoering en de materialisatie geheel overeen met de constructietekeningen van de bouw in 1950 (afb 26).

In de vierde schachtwand zijn liftdeuren aangebracht die afwijken van de tekening. Het lijkt erop dat deze deurenwand is aangepast bij de plaatsing van een nieuwe liftkooi in 1959 (afb 27). Op de tekeningen van Duyvis is te zien dat deze vierde wand oorspronkelijk boven en naast de liftdeuren uit een vergelijkbare pui bestond als de drie bewaard gebleven wanden (afb 28). Over de oorspronkelijke liftdeuren is geen informatie gevonden, anders dan de foto van het atrium (afb 13).

Tussen de deurenwand van de schacht en de buitengevel van het gebouw bevindt zich op iedere verdieping een voorruimte (afb 31). Bij onderzoek van deze voorruimtes op de begane grond en de eerste verdieping zijn de beglaasde stalen puien aangetroffen achter een betimmering (afb 29). De vloer van de voorruimtes bestaat uit een metalen legplaat met ruitpatroon, en afgeschuinde hoeken conform de tekeningen van Duyvis (afb 29 en 31). Vermoedelijk vormen deze achter de betimmering ook het plafond, tussen stalen liggertjes.⁽²⁾

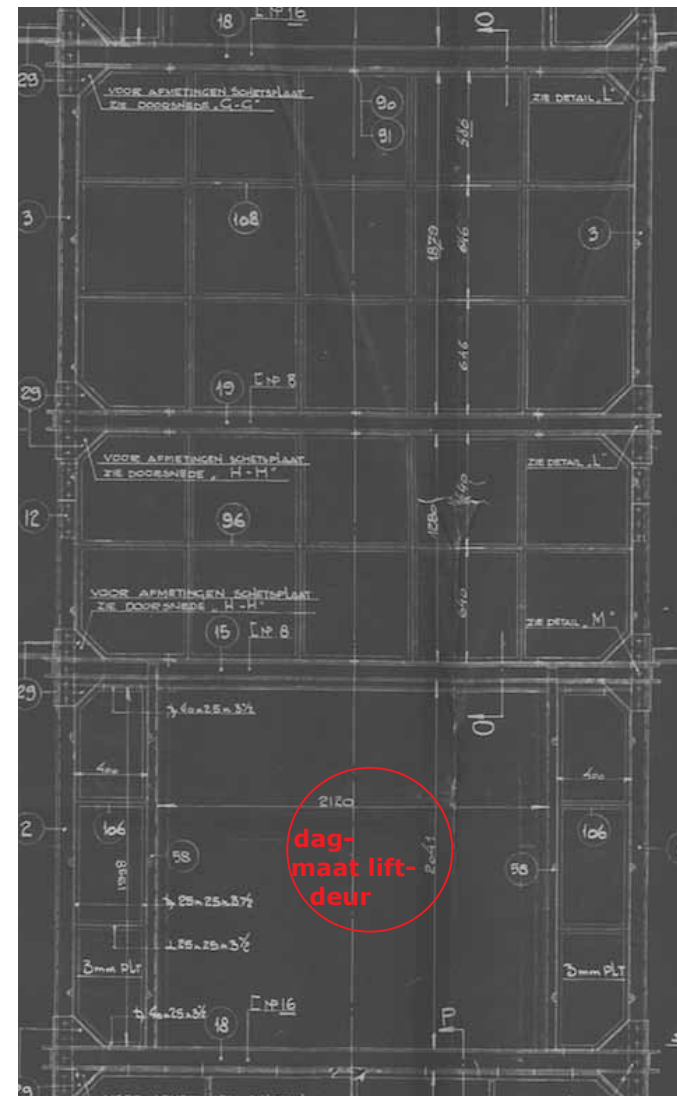
Door het glas van de zijwand is de losstaande bekleding van gipsblokken zichtbaar die koud aansluit op de atriumgevel. De glazen pui sluit met een hoekprofiel aan op de atriumgevel (afb 30). De binnenmaat van de liftschacht is daardoor hetzelfde als de dagmaat van de gevelsparing: 320 cm.



afb 26 - Binnenzijde liftschacht. Foto genomen vanaf de 1ste verdieping, met wandhoogte vanaf peil 2e verdieping tot onderzijde vloer.



afb 27 - Afgezaagde raamstijlen op de tweede verdieping van de liftschacht, herbruikt om de nieuwe liftdeuren te verbinden aan de zijwanden van de schacht. Bovenin is nog een glasstrook over de gehele breedte van de liftschacht te zien, onder het met hout betimmerde dubbele plafond waarachter zich de hijskatrollen bevinden.



afb 28 - Blauwdruk constructietekeningen uit 1949. Detail van de deels verdwenen deurenwand van de liftschacht op de begane grond. Deze reikt tot (hoger dan) de onderzijde eerste verdiepingvloer in beton (tek. SAR P25-14-1942_V001, detail)

(1) De bovenzijde van de schacht is zichtbaar vanaf het dak. Hier ligt op het (glazen?) schachthoofd, ook houten plaatmateriaal dat de hijskatrollen afschermt.

(2) Om dit vast te stellen is verder destructief onderzoek nodig vanaf een steiger. De gevonden constructietekening (1 uit een serie van 4) geeft daar geen informatie over.

2.3 Conclusie bouwhistorisch onderzoek

De ‘glazen schacht’ uit 1950 is grotendeels ongeschonden aanwezig achter de schachtbekleding uit 1974.

De huidige lift is in 1959 in deze schacht geplaatst. Er zijn daartoe aanpassingen gemaakt in de kelder en op atriumniveau. Zo zijn de tussenstop (en de deuren) op het atrium vervallen. In de kelder zijn aan een kant de deuren vervallen, en de andere zijn vervangen. Ook is het motorhuis aangepast. De deurenwand van de liftschacht die op iedere verdieping in 1959 is aangepast bestaat nu uit een combinatie van materiaal uit de perioden 1950 en 1959, en mogelijk van later. De tussenruimtes tussen de gevel en de liftschacht hebben nog de originele legplaten en de (weggetimmerde) glazen zijwanden.

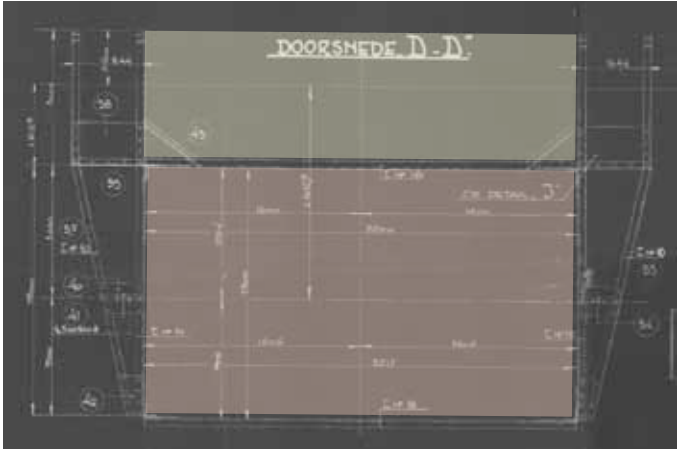
In de tabel staan de bouwhistorische stadia voor beide goederenliften samengevat. Uit het materieel onderzoek van de kooi en de schacht van Goederenlift I blijkt dat in de periode van 1950 tot heden enkele afwerkingsstadia onderscheiden kunnen worden (zie verder Hoofdstuk 3).

> afb 29 - Destructief onderzoek in de voorruimte op de begane grond, met medewerking van Avi Lev. Rechts de zijwand uit 1950, links het deurkozijn uit 1959. De vloer bestaat uit een geruite metalen legplaat met afgeschuinde hoeken die aansluit op de betonnen verdiepingsvloer.

periode	datering	Goederenlift I	Goederenlift II
I	1911-1942	open liftschacht met hekwerk	open liftschacht met hekwerk
II	1942-1950	vermoedelijk buiten gebruik	vermoedelijk buiten gebruik
III	1950-1959	onbekende lift in glazen schacht	buiten gebruik/verdwenen
	1959-1973	huidige lift in glazen schacht	buiten gebruik/verdwenen
IV	1974-heden	huidige lift in huidige schacht	buiten gebruik/verdwenen



afb 30 - Aansluiting van de zijwand van de tussenruimte van de begane grond op de atriumgevel. De onderste ruit is gebroken. Daarachter de aansluiting van de gipsblokkenwand uit 1973 op de gevel.



afb 31 - Horizontale doorsnede over de liftschacht (roze) en de voorruimte (geel) op de eerste of tweede verdieping. Ter weerszijden het bovenaanzicht van de schoren die ook op de atriumgevel aansluiten. (tekening: SAR P25-14-1942_V001, detail en aangepast)

3 Resultaten van het kleuronderzoek

3.1 Onderzoekslocaties

Het kleuronderzoek aan de nu nog aanwezige goederenlift I is op verschillende lokaties verricht:

- het interieur van de (ruimte van de) liftschacht vanaf atriumniveau
- het exterieur van de liftschacht vanaf atriumniveau
- het exterieur van de liftschacht in de kelder
- de liftdeuren en -kozijnen op alle verdiepingen
- de omkleiding van gipsblokken in het atrium uit 1974

Alle resultaten per lokatie zijn gedocumenteerd in stratigrafieformulieren (bijlage 3). Deze zijn in onderling verband gebracht in schema's (bijlage 2). Hierna volgt de beschrijving van de historische ontwikkeling van de geschilderde afwerkingen (afwerkingsstadia) die verwijst naar deze bijlagen.

3.2 Ontwikkeling afwerkingsstadia

Ten behoeve van het onderzoek is de pui van de (ruimte van de) liftschacht uit 1950 op de eerste verdieping en de begane grond vrijgelegd om de verflagen op de metalen onderdelen nader te kunnen bekijken. Aan de binnenkant van de ruimte op de eerste verdieping is een horizontale glasroede onderzocht en het hoekprofiel, dat zich zowel in het exterieur (atrium) als in het interieur bevindt. Op de glasroede is als eerste afwerking een lichtgele verflaag aangetroffen met daarop een tweede afwerking in een moderne verf in grijzere tint, die waarschijnlijk als onderhoudsbeurt is aangebracht (stratigrafie 2.16). Het hoekprofiel (stratigrafie 2.17), dat in tegenstelling tot de glasroede niet was weggetimmerd, heeft eveneens de lichtgele originele afwerking, plus nog twee jongere afwerkingen in totaal bestaande uit vijf verflagen. De

lichtgele verf lijkt een olieverf, en is aan de binnenkant van de ruimten, ook bij lacunes op de eerste verdieping en de begane grond, op alle metalen profielen te zien. Deze afwerking lijkt ook overeen te komen met het interieur van de liftschacht.⁽¹⁾

Het hoekprofiel op de eerste verdieping dat zich zowel in het interieur als het exterieur van de liftschacht bevindt, laat aan de buitenkant eveneens de originele lichtgele verflaag zien op een technische ondergrond (stratigrafie 2.15). Deze verflaag komt overeen met de eerste afwerking op lokaties 2.16 en 2.17. De glazen liftschacht uit 1950 wordt gestabiliseerd door een aantal metalen schoren aan de buitenzijde. Op deze schoren is dezelfde verflagenopbouw gevonden (stratigrafieën 2.21 en 2.22) als op het hoekprofiel aan de buitenkant van de liftschacht op de eerste verdieping (stratigrafie 2.15). De verflagenopbouw bestaat uit een menie, een lichtgele voorbereiding en een lichtgele afwerking in olieverf (afb 33). Alleen op lokatie 2.22 is nog een extra verflaag die zich ook op de gipsblokkenwand in het atrium bevindt. Zie ook bijlage 2.2 *Schacht boven atriumpeil*.

De gipsblokkenwand uit 1974 is nu in wit, zwart en gele en rode okerkleuren geschilderd. Uit enkele puncties blijkt dat dit pakket uit twee of drie lagen bestaat. Mogelijk is dit één pakket uit het eerste afwerkingsstadium, of wellicht is de bekleding van de schacht een keer overschilderd.⁽²⁾

In de kelder is het exterieur van de liftschacht direct toegankelijk voor onderzoek. De opening van de verwijderde liftdeuren in de kelder is naar alle waarschijnlijkheid in 1959 dichtgezet toen tevens de deuren aan de andere kant werden vervangen (afb 34).



afb 32 - Lagenpakket op een glasroede van de ruimte van de eerste verdieping (interieurzijde). Op een menielag (1) is eerst een lichtgele afwerking in twee lagen aangebracht (2/3), daarna een lichte geelgrijze afwerking (4) (stratigrafie 2.16)



afb 33 - Lagenpakket een schoor op atriumniveau (exterieur). Op het metaal (0) is een menie (1) te zien en daarna in twee lagen de lichtgele afwerking (2/3) in (vermoedelijk) olieverf (stratigrafie 2.21).

(1) Het interieur van de liftschacht was niet toegankelijk voor materieel onderzoek omdat de lift nog in gebruik is. Wel zijn visuele waarnemingen verricht. (2) Nader onderzoek van deze geschilderde afwerking zal meegenomen worden in *dossier 8 Atrium*.

Ook zijn metalen platen aangebracht in de raamsponningen ter weerszijden en in de zijwand. De hoekstijl van de schacht en de raamprofielen naast de nieuwe invulling (stratigrafieën 2.06 - 2.09) hebben een lichtgele eerste zichtlaag, welke overeenkomt met de lichtgele afwerking boven atriumniveau. Daarbij heeft de hoekstijl meer lagen van dezelfde afwerking dan de rest van het exterieur, mogelijk toe te schrijven aan verfpreparaties tussen 1950 en 1959 (afb 35).

Op de panelen en de profielen van de invulling van de deuropening zijn slechts enkele verflagen aangetroffen. Het lichtgele verflagenpakket ontbreekt, en er zijn afwijkende schroeven of lasnaden gebruikt om de panelen vast te zetten. Dit bevestigt dat deze panelen en stijlen in 1959 zijn aangebracht, op het moment dat de deuropening en de glazen ramen werden dichtgezet. De panelen en de nieuwe hoekprofielen hebben als eerste zichtlaag een grijze kleur. Deze kleur is de tweede afwerking op de hoekprofielen en raamlijsten. Later is deze grijze kleur overschilderd met het huidige bruin. Opvallend is dat de platen aan de binnenzijde van de schacht wel een lichtgele kleur hebben, overeenkomend met de eerste lichtgele afwerking op de raamstijlen en hoekprofielen.⁽¹⁾ Om te bepalen of deze gele laag ook uit 1959 komt moet meer onderzoek worden verricht.

Twee panelen in de opening (stratigrafie 2.10 en 2.11) tonen onder de grijze afwerking een bonte kleurentrap. Dit wil waarschijnlijk zeggen dat deze platen van elders afkomstig zijn en zijn hergebruikt, typisch voor de wederopbouwperiode waarin men zuinig met materiaal moest omgaan. Lokatie 2.12 heeft op de menielaag alleen een grijze en bruine zichtlaag. Zie ook bijlage 2.3 *Schacht onder atriumpeil*.

Sinds de wijziging in 1959 opent de lift zich alleen nog aan de gevelzijde. Hiertoe zijn nieuwe liftdeuren en -kozijnen geplaatst die zowel in de kelder, de 1e en de 2e verdieping als eerste afwerking dezelfde donkergroene kleur vertonen (onderzoekslocaties 2.01-2.05, 2.14 en 2.18). Deze donkergroene afwerking is in de kelder en op de 1e en 2e verdieping aan de binnenkant van de deuren nog in het zicht (voorbeeld: afb 24). Puncties op de buitenkant van de deuren in de kelder en het kozijn op de begane grond tonen de groene kleur niet; wellicht zijn deze deuren geschuurd voor een nieuwe verflaag werd aangebracht. In de periode tot heden zijn de meeste deuren en kozijnen aan de buitenkant één keer overschilderd, per verdieping in een andere kleur. De deuren op de begane grond zijn aan de binnenzijde blauw geschilderd, waarop de belettering 'BG' met plakletters is aangebracht is.⁽²⁾ Een vergelijkbare belettering is op alle liftdeuren teruggevonden, al dan niet overschilderd. Op de begane grond is verder alleen het kozijn globaal onderzocht (lokatie 2.20).⁽³⁾ Zie ook bijlage 2.1 *Liftdeuren en -kozijnen*.



afb 35 - Hoekstijl liftschacht in kelder met op het metaal (0) een menie (1) en meerdere gele lagen (2-4), dan de grijze afwerking uit 1959 (5) en de bruine afwerking (6) die nu in het zicht is (stratigrafie 2.06)

< afb 34 - Liftschacht in de kelder met nieuwe invulling in de dichtgezette deuropening (in rood kader) en besproken onderzoekslocaties

(1) Zoals blijkt uit visuele waarneming. (2) Zoals bleek bij eenmalig gebruik van de lift. (3) Voor eventueel aanvullend onderzoek dient eerst meer aftimmering verwijderd te worden.

3.3 Conclusie kleurhistorisch onderzoek

Het exterieur van de liftschacht is in 1950, vermoedelijk met olieverf, lichtgeel afgewerkt (op een onderliggend verfpakket van twee lagen). De schoren op atriumniveau (en mogelijk ook de hoger gelegen schoren) zijn in of na 1974 nog een keer geel overschilderd. De bekleding van gipsblokken is in 1974 in de huidige kleurstelling geschilderd, mogelijk in enkele lagen, of mogelijk is deze later nog een keer overschilderd. In de kelder is het lichtgele exterieur van de schacht in 1959 grijs overschilderd, bij het dichtzetten van de tweede liftdeuropening. Op de nieuwe metaaldelen en de smallere raamprofielen is de grijze zichtlaag aangebracht op een technische ondergrond. Op de hoekstijl is de grijze afwerking direct op de gele zichtlaag aangebracht. Als laatste afwerkstadium is het gehele exterieur van de schacht, met een modern verfstelsysteem zoals alkyd, donkerbruin overschilderd, inclusief de buitenzijde van de liftdeuren.⁽¹⁾

Het interieur van de liftschacht is in 1950 in dezelfde kleur geschilderd als het exterieur. Op de begane grond en de eerste verdieping (en mogelijk ook op de tweede verdieping) is het interieur van de voorruimte vóór 1974 in licht geelgrijs overschilderd. Het hoekprofiel is aan de interieurzijde in een later stadium in crèmewit meegeschilderd met de muur.

De liftdeuren en –kozijnen uit 1959 zijn oorspronkelijk rondom donkergroen geschilderd (op een technische ondergrond). Op de meeste verdiepingen zijn de kozijnen en deuren later overschilderd; per verdieping in een andere kleur waarbij soms een differentiatie is toegepast.

Mogelijk zijn deze tweede afwerkingen daarom na 1974 te dateren toen de verdiepingen verschillende gebruikers kenden.

Voorbehoud

Waar vermoedelijke bindmiddelen staan benoemd is dat alleen gebaseerd op visuele en tactiele waarneming. Overeenkomsten tussen verflagen op verschillende onderzoekslocaties is gebaseerd op visuele waarneming (vergelijk met NCS kleuren), niet op pigmentanalyse. Mogelijk is de verfsamenstelling niet overeenkomstig, ondanks de visuele en tactiele aanwijzingen. Om het voorbehoud uit te sluiten is aanvullend laboratoriumonderzoek nodig. Hiertoe zijn monsters genomen die desgewenst in een later stadium onderzocht kunnen worden. Monsteranalyse kan door grotere zekerheid over de opbouw van het lagenpakket tevens aanvullende informatie geven over dateringen.

> afb 36 - Verschillende huidige uitmonsteringen van de buitenzijdes liftdeuren op (A) 2e etage (lichtgrijs), (B) 1e etage (donkerrood), C (kozijn ipv deur, links) blauwgrijs en (D) kelder (donkerbruin)



(1) Mogelijk is deze laatste overschildering te relateren aan de donkerbruine overschildering van de personenlift op kelderniveau (dossier houtimitaties personenliften).

4 Interpretatie van de resultaten

Zoals blijkt uit het bouw- en kleurhistorisch onderzoek dateert de huidige, massief ogende bekleding van de liftschacht in het atrium uit 1974. Deze bekleding bestaat uit een eigenstandig staande wand van gipsblokken waar de stalen schoren van de beglaasde liftschacht uit 1950 doorheen steken. Voor het overige is de schacht achter deze wand verborgen, maar daar nog vrijwel compleet en ongeschonden aanwezig. De originele uitmonstering van zachtgele olievert die op de gehele constructie was aangebracht lijkt aan de binnenzijde van de schacht ook nog overal aanwezig (afb 38). Aan de buitenzijde is deze ofwel overschilderd (kelderniveau), ofwel door de bekleding aan het zicht onttrokken (boven atriumniveau). Er zijn echter aanwijzingen gevonden dat ook de buitenzijde nog de originele geschilderde afwerking vertoont.

In de kelder is nog een goed beeld te krijgen van de materialisatie, de detaillering en de maatvoering van de oorspronkelijke buitenzijde van de schacht en van de voormalige deuropening aan de atriumzijde (afb 37). Zo zijn alle hoek- en tussenstijlen van de glazen wanden op kenmerkende wijze met een driehoekige knieverbinding aan de regels vastgemaakt (detail in afb 20). Op atrium- en kelderniveau is het onderste deel van de wand met metalen schopplaten in plaats van glasruiten uitgerust. Het exterieur van de schacht op kelderniveau is nu donkerbruin overschilderd.

Tussen de deurenwand van de schacht en de atriumgevel bevindt zich op iedere verdieping een tussenruimte die aan de beide zijanten is voorzien van dezelfde ramen als de liftschacht, en eveneens zachtgeel is afgewerkt. De raamspontingen zijn vermoedelijk overal eenmaal lichtgrijs overschilderd. Vloeren en (waarschijnlijk ook)

plafonds van de tussenruimtes bestaan uit een geruite metalen legplaat, met een industriële uitstraling.

De voornaamste wijziging aan de goederenlift betreft de vervanging van de schuivende liftdeuren uit 1950 door draaiende liftdeuren in 1959. De liftstop op het atrium is op dat moment vervallen en de dubbelzijdig toegankelijke liftkooi is vervangen door de huidige liftkooi die alleen aan de gevelzijde deuren heeft. Tevens is de deurenwand van de liftschacht in 1959 aangepast aan het zwaardere profiel van de nieuwe deurkozijnen. Zo zijn de ramen naast de oude deuropening versmald en steekt de tussenwand nu enige centimeters voorbij

de tussenstijl tussen de schacht en de zijwanden van de voorruimten. Deze tussenstijl is op tekeningen wel herkenbaar, maar momenteel van binnenuit niet te zien. De glasroeden en de bovenregel van de oude deuropening zijn in 1959 ingekort en vastgelast aan het nieuwe deurkozijn. In verticale zin zijn stalen platen tussen de deuropeningen aangebracht, waar daar voorheen beglaasde ramen zaten. De geschilderde afwerking van de deuren en deurkozijnen uit 1959 was oorspronkelijk rondom donkergroen, maar vertoont sindsdien een eigen ontwikkeling per verdieping, zowel aan de verdiepingszijde als (in mindere mate) aan de schachtzijde.



> afb 37 - Impressie van de oorspronkelijke uitmonstering van de liftschacht uit 1950 op kelderniveau, met ramen aan voor- en zijkant. De slijtdorpel en restanten van de deuropening zijn nog aanwezig, evenals de liftknop. De detaillering en de afwerking van de schuivende liftdeuren is onbekend.

Conditie en waardering

De aanpassingen uit 1959 hebben de oorspronkelijke tussenwand beschadigd en de makelij van de nieuwe tussenwand is kwalitatief duidelijk minder. Echter, de overige drie wanden van de schacht en de wanden van de tussenruimten zijn vrijwel onbeschadigd, op een enkele ruitbreuk en enkele weggezaagde kniestukken in de voorruimtes na.⁽¹⁾ De oorspronkelijke olieverflaag van het exterieur vertoont lacunes, maar zou zeker hersteld kunnen worden. In hoeverre de lokale overschilderingen te verwijderen zijn vergt nader onderzoek. Daarnaast is het mogelijk om de afwerking lokaal te reconstrueren.

De goederenlift verdient dan ook een hoge waardering op grond van materiele authenticiteit: vrijwel de gehele constructie inclusief afwerking dateert uit 1950.

Daarnaast blijkt de conceptuele opzet terug te grijpen op de lift uit 1911: de plek, de maatvoering van de schacht en gevelsparingen, de zichtbare hijskatrollen op dakrandniveau, de liftstops op alle andere niveau's van het gebouw en de tweezijdig te betreden liftkooi zijn overeenkomstig de lift uit 1911. Ook de voorruimten, voorheen voorzien van een open hek, sinds 1950 van een glazen pui, grijpen sterk terug op de lift uit 1911. Vanuit deze ruimten is, met vracht of post wachtend op de lift, langs de gevel en door de liftschacht het atrium te overzien. Ook zijn vanuit het atrium de activiteiten op de 'laadperrons' en die van de lift zelf te zien zodat er een wederzijdse visuele verbinding is tussen de binnenplaats en het verticale transport. Deze situatie heeft tot 1973 geduurd, zij het met een aangepaste tussenwand en liftkooi vanaf 1959.

Hoewel 'oral history' daar meer uitsluitsel over kan geven is het aannemelijk dat de sociaal maatschappelijke waardering hoog is. Voor de werknemers moet de lift immers een belangrijke rol hebben gespeeld: voor de 'blauwe boorden' als centrum van activiteit, voor de 'witte boorden' door het zicht daarop vanuit de kantoorruimtes aan het atrium. Klanten kennen het atrium en de lift vanuit de periode van het atrium als autoshowroom.

Het vakmanschap waarmee de lift zorgvuldig is gedetailleerd en geconstrueerd is hoog. De bouten en de verstevigingshoeken geven dit ingenieurswerk een industriële maar ook een verzorgde uitstraling die uitstekend past bij de wederopbouwarchitectuur, wat zeker in Rotterdam een rol speelt in de waardering (afb 38). De gebruikswaarde van de hijsfunctie en de liftkooi lijkt bij de nieuwe bestemming nihil. De liftschacht zelf kan echter een stempel drukken op het atrium en de herinnering aan de historische achtergrond van het monument levend houden. Het valt nader af te wegen welke elementen daar een rol in kunnen spelen.

Aan de goederenlift werd door SteenhuisMeurs een positieve monumentwaarde toegekend. Nu echter blijkt dat de lift niet alleen een belangrijk element in de tijdslaag van de wederopbouw is, maar ook in maatvoering en concept een 'beglaasde versie' van de lift uit 1911 is, lijkt een hoge monumentwaarde meer op zijn plaats.

Er lijkt vooralsnog een weinig ingrijpende restauratie nodig om de liftschacht in oude luister te herstellen.



afb 38 - De linkerkant van de liftschacht aan de binnenzijde. Stijlen en regels van de schacht zijn verbonden met geboude knieverbindingen. Onderaan de betonnen atriumvloer met daarboven een metalen schopplaat tot aan het peil van de begane grondvloer. Bovenaan het plafond op dakrandhoogte en het contragewicht van de liftkooi. Rechts de recentere deurenwand uit 1959.

(1) Nadere inventarisatie hiervan vergt meer destructief onderzoek achter recente betimmeringen.