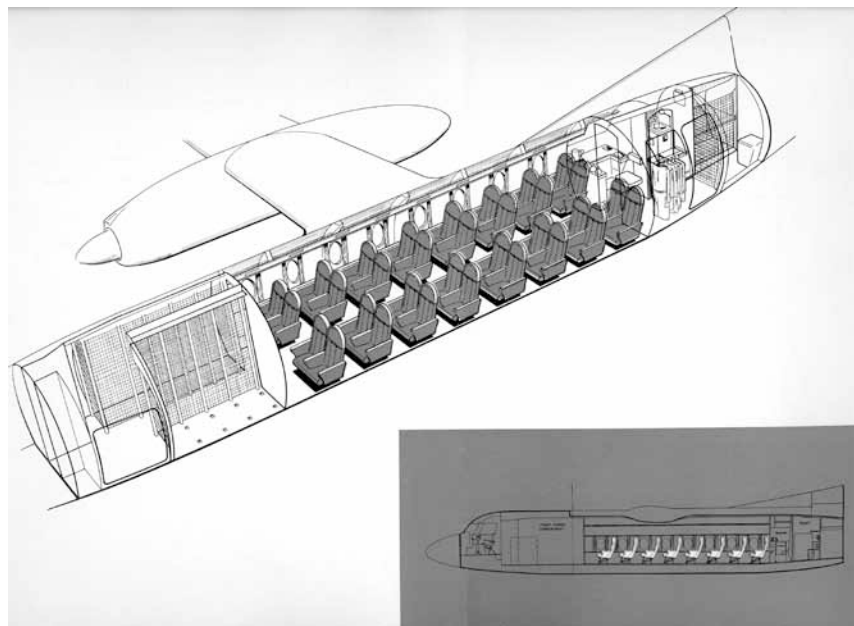


Kleur tegen saaiheid

Rietvelds kleurexperimenten in vliegtuiginterieurs

Froukje van der Meulen

Het lijkt een gouden combinatie van twee iconen van het Dutch Design: de samenwerking tussen ontwerper Rietveld en vliegtuigfabrikant Fokker. Toch is het ontwerp dat Rietveld voor de Friendship F27 maakte nooit in productie genomen. De tekeningen en foto's van een proefmodel (een *mock-up*) dat destijds is ontwikkeld, tonen een relatief onbekend en opmerkelijk onderdeel van Rietvelds oeuvre.



Afb. 1: Layout Fokker Friendship F27. Collectie Aviodrome, Lelystad.

Eervolle opdracht

Gerrit Rietveld werd beschouwd als een vooruitstrevend architect en interieurvormgever met internationaal aanzien toen hij in februari 1955 gevraagd werd een vliegtuiginterieur te ontwerpen voor de pas gebouwde Fokker Friendship F27 (afb. 1). Dit type vliegtuig was dankzij de destijds revolutionaire gewichtbeperkende bouwwijze – de romp- en vleugel-

delen werden vervaardigd uit verlijmd aluminium sandwichconstructies – het succesvolste en best verkochte West-Europese passagiersvliegtuig. Rietveld en Fokker kwamen met elkaar in contact door bemiddeling van het Instituut voor Industriële Vormgeving, dat meende dat Rietveld de geschikte man was voor deze opdracht.¹

Het ontwerpen van het interieur voor de

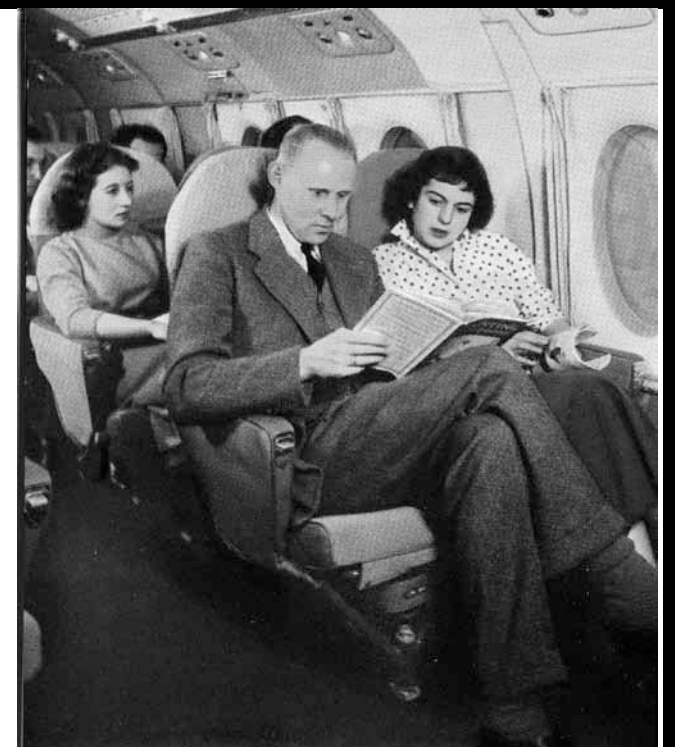
Friendship was niet alleen een eervolle opdracht, maar ook een uitdagende. Rietveld noemde de vormgeving van het vliegtuiginterieur 'een der meest moderne opgaven van onze tijd' en beschouwde het als een laboratorium voor de woning van de toekomst.² Het materiaalgebruik en de constructietechnieken die in de vliegtuigbouw werden toegepast sloten aan bij Rietvelds streven om met prefabricagetechnieken de woningbouw efficiënter te maken.³

Het interieur van een vliegtuig verschilt echter in veel opzichten van dat van een woonhuis. De binnenkant van een Fokker is een nauwe tunnel, waarin weinig licht binnenvalt door de smalle raampjes. De stoelen maken de ruimte nog kleiner. De beperkingen van het vliegtuiginterieur vormden voor Rietveld de aanleiding om te experimenteren met kleur.

'Een zacht spel van tinten'

Het kleurgebruik van Rietveld wordt vaak vergeleken en soms zelfs verward met dat van Piet Mondriaan: de primaire kleuren rood, blauw en geel, in grote vlakken tegen elkaar afgezet en afgescheiden door zwarte, witte en grijze vlakken. Dat is niet verwonderlijk wanneer je de twee meest bekende werken van Rietveld bekijkt: de roodblauwe stoel (1918; kleurontwerp ca. 1923) en het Rietveld Schröderhuis (1924). Rietveld was echter niet dogmatisch in zijn kleurgebruik, zoals Mondriaan: dat de roodblauwe stoel ook is uitgevoerd in roze en zeegroen is bijvoorbeeld veel minder bekend. Na zijn De Stijl-periode werkte Rietveld vooral zonder kleur. In de architectuur, vond Rietveld, was ruimte en licht het meest belangrijk: kleur was daaraan ondergeschikt en moest in dienst worden gesteld van de ruimtedefinitie.⁴

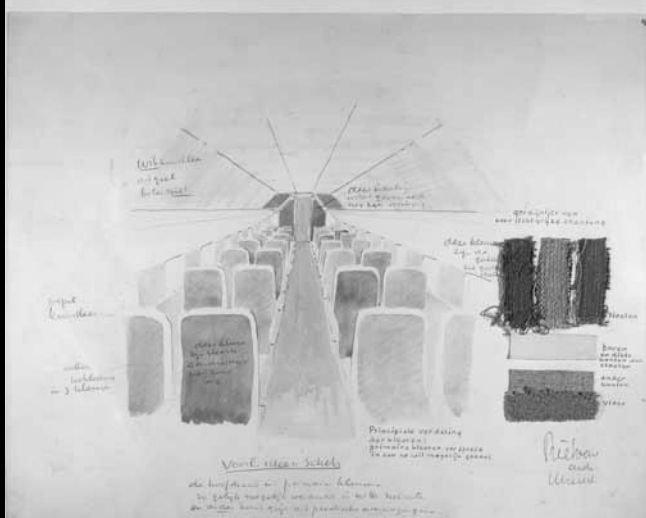
Het vliegtuiginterieur neemt in Rietvelds oeuvre echter een bijzondere positie ten opzichte van zijn andere naoorlogse ontwerpen in, waarin uitgesproken kleuren slechts een bescheiden rol spelen. Voor het eerst sinds de jaren twintig greep Rietveld met zijn ideeën voor Fokker weer terug naar een krachtig kleurgebruik om



Afb. 2: Interieur Fokker F27, ontworpen door Rietveld. Foto afkomstig uit een verkoopbrochure. Collectie Aviodrome, Lelystad.

op die manier meer ruimtelijkheid te kunnen suggereren. Kleur diende bovendien als versiering. 'Het enige bewijs voor de waarde van een kleureffect en van een kunstwerk in 't algemeen is dat het ons blijvend vreugde bezorgt,' meende hij.⁵ Uitbundige kleuren zou hij vanaf het midden van de jaren vijftig dan ook voornamelijk toepassen in interieurs die voor een tijdelijk verblijf bedoeld waren en die wel een feestelijk tintje konden gebruiken, zoals in zijn ontwerp voor de perskamer op het hoofdkantoor van UNESCO (1957).⁶ Ook met zijn ideeën voor het vliegtuiginterieur, zo blijkt uit zijn aantekeningen, probeerde hij de 'reeds op dit gebied ontstane sleur te doorbreken'.⁷ Als tegenwicht voor het gesloten karakter van een vliegtuig moesten de passagiers omringd worden met feestelijke kleuren, zodat het verblijf in de lucht zo aangenaam mogelijk zou zijn.

In zijn ontwerp koos Rietveld voor de vloerbedekking van de Friendship F27 donkergrijs en voor het plafond en de raampanelen een lichtere kleur grijs, waardoor een gevoel van stabiliteit en ruimte zou ontstaan. Daartussenin speelt



Afb. 3: Ontwerpschets voor vliegtuiginterieur, type DC 7C. Schenking 1984. Centraal Museum, Utrecht.

zich een kleurspel af van rechthoekige, pastelkleurige vlakken op de bagageruimten en wanden. Op de scheidingswand tussen de cabine en de pantry wordt door afgeschuinde kleurvlakken een perspectief gesuggereerd, waardoor deze opengebroken lijkt te worden. Het meest verrassende element vormen de hoofdstoelen van de stoelen: afneembare hoezen in de heldere kleuren rood, geel, blauw en groen, in een onregelmatige verdeling (afb. 2).

Op deze manier ontstond in Rietvelds woorden 'een zacht spel van tinten' dat zorgde voor een gevoel van ruimtelijkheid en bovendien voor een plezierig uitzicht voor de passagiers.⁸ Het interieurontwerp van Rietveld is uiteindelijk niet gebruikt, hoewel de Fokker-directie zeer enthousiast was. De luchtvaartmaatschappijen die Friendships afnamen, zagen toch liever hun eigen kleurschema's toegepast. Waarschijnlijk was het interieur niet eens voor serieproductie bedoeld. In de verkoopbrochure werd aangegeven dat de bekleding volgens de keuze van de cliënt kon worden uitgevoerd. Rietvelds ontwerp diende dan als representatief voorbeeld van hoe een modern en technisch geavanceerd vliegtuig ingericht kon worden.⁹

Ook voor KLM

Het ontwerp leverde Rietveld wel een nieuwe opdracht op: de KLM vroeg hem in 1957 een interieur te ontwerpen voor

de Douglas DC-8 en de Lockheed Electra. Verder dan voorlopige schetsen is het nooit gekomen, want vanwege tijdsdruk moest de ontwikkeling worden stopgezet. Wel kreeg Rietveld nog de opdracht om het interieur van de Douglas DC7C te vernieuwen. Ook hier volgde Rietveld het principe van een donkere vloer en een licht plafond, waartussen zich een kleurspel afspeelt dat de blik weet af te leiden van de benauwde tunnelvorm (afb. 3). Ook in dit geval is nooit de beslissing genomen om tot uitvoering over te gaan. Hoewel het hier wel ging om een interieur dat in een grotere serie zou worden geproduceerd, werd er om onderhoudstechnische redenen niet tot uitvoering overgegaan.¹⁰

Een Rietveldvliegtuig is dus nooit in productie genomen, maar de foto's en schetsen geven ons nu nog steeds een indruk van Rietvelds ingenieuze kleurexperimenten, waarmee hij praktische oplossingen aandroeg voor het creëren van ruimtelijkheid en een aangenaam verblijf voor de passagiers.

Froukje van der Meulen heeft de master Erfgoedstudies aan de Universiteit van Amsterdam afgerond en werkte op het moment van schrijven aan de minitentoonstelling 'Het vliegtuig van Rietveld' voor het Centraal Museum, die te zien was tijdens het Uitefeest in Utrecht (12 september 2010).

1 L. van Halem, 'Kleur tussen hemel en aarde. De vliegtuiginterieurs van Gerrit Rietveld (1955-1958)', in: *Jong Holland*, (1995) 3, p. 49.

2 Aantekeningen van Rietveld over het interieurontwerp voor de Fokker F27, 1956. Rietveld Schröder Archief.

3 L. van Halem, 1995 (zie noot 1), p. 49.

4 Ibidem, p. 60.

5 G. Rietveld, 'Kleur in architectuur', in: tent. cat. *Mens, kleur, ruimte*, Antwerpen (Nationaal Bouwcentrum) 1963, p. 56.

6 L. van Halem, 1995 (zie noot 1), p. 46; 61.

7 Aantekeningen van Rietveld over het interieurontwerp voor de Fokker F27, 1956. Rietveld Schröder Archief.

8 Ibidem.

9 L. van Halem, 1995 (zie noot 1), p. 52.

10 Ibidem, p. 58.