

# De reis van Jaap Schipper in 1948



Klaar voor vertrek staan Jaap Schipper en de heer en mevrouw Nicolai voor de aangeschafte Jeep om een studiereis naar het Middellandse Zeegebied te maken.



1 juni 1990.

Kort verslag van de reis gemaakt van het eerste stipendium,  
behorende tot de Prix de Rome voor de Schone Bouwkunst 1946.

---

Men kan zich nu, na ruim 40 jaar, nauwelijks meer een voorstel-  
ling maken van de reisbelemmeringen van vlak na de oorlog.  
Een voorstel van de toenmalige burgemeester van Amsterdam,  
A.d'Ailly, om ons een reis naar Amerika te laten maken, werd als  
onmogelijk afgewezen omdat daarvoor toen schaarse dollars ter  
beschikking zouden moeten worden gesteld. Het maken van reizen  
binnen Europa, gecombineerd met een reis naar de Oude Wereld,  
leek het enig mogelijke. Maar er was burgeroorlog in Griekenland  
en in Egypte en Palestina heerste de noodtoestand.

Het eerste reisschema, dat Nicolai en ik samen met Prof.W. van der  
Pluym opstelden, liet de reis beginnen in Zuid-Italië (Magna  
Gracia) om ons vervolgens via Sicilië, Tunesië Algerije, Marokko en  
Spanje weer huiswaarts te voeren. Uitgangspunt was dat wij op deze  
reis de vele overblijfselen van de Griekse-en Romeinse cultuur  
in deze landen zouden bestuderen. Daarnaast de Arabische cultuur  
en tenslotte diende ik rapport uit te brengen over de huidige  
architectuur in deze landen. Het duurde enige tijd voordat het  
Ministerie van Financiën het stipendium van f3000,- ook in  
deviezen om wilde zetten. Het was al direct duidelijk, dat men voor  
dit bedrag niet een jaar buitenslands zou kunnen vertoeven en  
daarnaast ook nog over grote afstanden kon reizen.

Als gevolg hiervan waren wij gedwongen om, waar mogelijk, te kam-  
peren en de reisduur te beperken tot 5½ maand. Omdat de vele  
afgelegene steden vaak niet met het openbaar vervoer te bereiken  
waren, werd een gereviseerde Amerikaanse jeep gekocht, waarin het  
rode woestijnstof uit Libië nog aanwezig was. Om deviezen te  
sparen, hadden wij kisten met levensmiddelen door Simon de Wit  
laten zenden naar Tunis, Algiers, Cadiz en Malaga. Twee ervan zijn  
nooit aangekomen. Zo vertrokken wij op 1 november 1948 om er op 13  
april 1949 weer terug te keren.

#### MAGNA GRACIA.

Omdat Italië niet in onze reisopdracht voorkwam, was het onze  
bedoeling om in 10 dagen van Turijn naar Sicilië te reizen. Door  
het slechte weer en de abominabele wegen deden wij er echter 4  
dagen langer over. In de grote steden Turijn, Rome en Napels konden  
wij dientengevolge slechts vluchtig rondkijken.

In Turijn bekeken wij in het bijzonder de stedenbouwkundige aanleg  
van het centrum. In 1870 was op het stramien van de oude Romeinse  
dambord-stad een nieuw centrum gebouwd, met prachtige arcaden  
langs de hoofdwegen. Ook moderne gebouwen uit de dertiger jaren  
waren bijzonder fraai in dit stramien opgenomen. De later zo  
beroemde tentoonstellingshal van architect Nervi was nog in aan-  
bouw. Nieuwe gebouwen waren in 1948 in Italië nauwelijks van de  
grond gekomen.

In Florence, Rome en Napels bleven wij slechts een enkele dag om  
de bekende historische gebouwen te bekijken. In Florence ontmoetten

2.

wij architect-kunstschilder Bacci, die ons de herbouwplannen van de buurt rond de Ponte Vecchio verklaarde.

In Rome bezochten wij Dr. Hoogerwerf, directeur van het Nederlands Kunsthistorisch Instituut. Hij adviseerde ons de nieuwe stadjes in de Pontijnse moerassen te bezoeken. Reeds in de 17e eeuw hebben Hollanders een plan voor het droogleggen van deze moerassen uitgevoerd, bestaande uit een brede tochtsloot met loodrecht daarop aangebrachte smallere sloten. Door gebrek aan wind bleken de aangebrachte windmolens niet in staat om de moerassen droog te leggen.



Vlak voor de oorlog zijn ze onder Mussolini, door middel van elektrische pompen, drooggelegd en ontgonnen, gebruikmakende van de door de Hollanders aangelegde kanalen. Het belangrijkste stadje in de Pontijnse moerassen is Sabaudia, met een functionele opzet.

*Op het St. Pietersplein*

Enkele woonwijken en een industriewijk zijn rond een fraai plein gegroepeerd met openbare gebouwen en een kerk. De architectuur ervan is functioneel, maar met grote aandacht voor de uiterlijke vorm. De gevelbekledingen met marmer leken ons toen een onbegrijpelijke luxe.

Helaas waren in Napels alle musea gesloten, uit vrees naar men zei voor souvenir-jagende Amerikaanse soldaten, die toen nog in de stad gelegerd waren. Na een kort bezoek aan Pompeï, zagen wij in Paestum onze eerste Griekse tempels, waarvan wij zeer onder de indruk waren. Achteraf zou blijken, dat van alle Griekse en Romeinse tempels, die wij nog zouden bezoeken, deze het best bewaard zijn gebleven. Na een nachtelijke oversteek over de Straat van Messina, kwamen wij op het eiland Sicilië.

## **SICILIE.**

Gelukkig werden wij hier niet zo geplaagd door de regen. Maar meestal was het zo snerpand koud, dat het maken van schetsen vrijwel onmogelijk was.

Op dit eiland, stapsteen naar Afrika, gelegen in het strategische midden van de oude wereldzee, hebben alle volken die in de loop der eeuwen korter of langer ter plaatse de geschiedenis hebben bepaald, of het nu Grieken, Carthagers, Romeinen, Saracenen, Noormannen of Byzantijnen waren, hun architectonische sporen achtergelaten.

In Taormina, Siracuse en Selinunte, maar meer nog in Agrigento en Segèsta hebben wij de grootheid van de Griekse architectuur en de cultuur er achter ondergaan. Een grotere harmonie in de tegenstelling tussen het okergele gruisheuvel-landschap en de klaarte van de architectuur, waaraan geen constructivisme meer te bekennen valt, is moeilijk denkbaar. Constructie en idee gaan hier, volkomen onscheidbaar, in de vorm op.



*Segèsta*

Jammer dater van al deze Griekse steden zo weinig over gebleven is. Behalve de tempels in Agrigento en Segèsta waren het meestal ruïnevelden, die wel een grote archeologische waarde hebben, maar nauwelijks enige architectonische werking uitstralen.



In Palermo en in Monreale tenslotte zagen wij de architectuur, die twaalf eeuwen later de Moorse architecten voor hun Normandische- en Byzantijnse meesters zouden bouwen. Het resultaat is een uitbundige samensmelting van alle toenmalige architectuurvormen, die om beurten de boventoon voeren. Het Byzantijnse theocratische in de kerk te Monreale, het Romaanse mysticisme in de Capella Palatina en de rationele geometrie van de Arabieren in de San Cataldo in Palermo.

*De San Cataldo basiliek*

In Palermo maakten wij kennis met een jonge Italiaanse architect Fodera geheten, die in het verwoeste gebied van de stad, een aantal woningen voor welgestelden had gebouwd. Verder ontmoetten wij professor Vittorio Ugo, hoogleraar van de architectuurafdeling van de Universiteit. Zijn zoon zou mij later in Amsterdam nog enige malen bezoeken. Hij heeft meegedaan aan de prijsvraag voor het Raadhuis van Amsterdam. In Palermo bewonderden wij de vele naoorlogse winkeltjes, met bijzonder veel smaak uitgevoerd in allerlei marmersoorten, onder toepassing van intarsia's, wandschilderingen en scraffito's.

## **TUNESIE.**

Het is bijna onbegrijpelijk, dat de Middellandse zee, een zodanige scheiding der dingen teweeg kan brengen, als er tussen Europa en Afrika bestaat. Andere mensenrassen, een andere godsdienst, een ander klimaat. En daardoor andere zeden en gewoonten en een andere architectuur. De eerste dagen stonden wij daar volkomen vreemd tegenover, maar het went snel. In Tunis bleven wij 13 dagen, voornamelijk om de achterstand in het maken van reisverslagen in te halen. In deze drukke havenstad ervoeren wij voor het eerst het samenleven van de islamitische bevolking en de christelijk Franse overheid. Tunesië was evenals Marokko op dat ogenblik nog een Frans protectoraat. Algerije was echter een Franse provincie. Verder was er in Tunis een grote Joodse minderheid, zodat er op vrijdag, zaterdag en zondag bijna niet werd gewerkt.

In onze reisopdracht was bepaald, dat wij in Noord-Afrika de overblijfselen van de Romeinse beschaving en de Islamitische kunst moesten bestuderen. Van de daaraan vooraf gaande Phoenicische periode werd niet gesproken. Nu is daarvan ook weinig over of zichtbaar, omdat het oude Carthago, door de stijging van de zeespiegel vrijwel geheel in zee ligt. Alleen uit graven zijn er urnen, juwelen en amuletten geborgen. Uit de Romeinse tijd zijn er echter nog veel ruïnes over, waaruit niet alleen de plattegrond van de gebouwen, maar voor een deel ook de gevels behouden zijn gebleven, waardoor de architectuur ervaren kan worden. Dit geldt zowel voor het door de Romeinen herbouwde Carthago, als voor de steden Dougga, Sbeitla, El Djem en Bulla Regia. In de ruïnevelden van deze steden zijn nog veel tempels, marktcomplexen en woningen in een zodanige staat aanwezig, dat deze betreedbaar zijn. Alleen de daken en het bovenste deel der muren zijn verdwenen. Hierdoor is het mogelijk om naast de architectuur van de gebouwen en de plattegronden van woning en winkels, tempels en openbare gebouwen, ook de stedenbouwkundige aanleg te bestuderen.



Niet alleen de Romeinse stedenbouw, maar ook de Romeinse civiele techniek is in Noord-Afrika het beste te bestuderen. Aquaducten brachten het drinkwater over honderden kilometers uit de oasen in het zuiden naar de steden, zoals Carthago. In El Djem is de Romeinse stad geheel verdwenen, alleen het enorme amphitheater is behouden gebleven en ligt nu eenzaam in de woestijn. Men moet hierbij bedenken, dat in de Romeinse tijd Noord-Afrika dicht bebost was. De wilde dieren, die nu nog in Centraal-Afrika leven, bevolkten toen de bossen van Noord-Afrika. Op de lager gelegen vlakten werd graan verbouwd. Africa Numidia was toen de graanschuur van Rome.

In de 7e eeuw rukten de Arabieren in Noord-Afrika langs de kust naar het westen op, in eerste instantie tot Tanger. Onder Tarik staken ze over naar Spanje, totdat ze door Karel Martel halverwege Frankrijk weer tot achter de Pyreneeën terug werden gedreven. In Spanje zouden ze nog zeven eeuwen hun stempel op de cultuur drukken.



Binnen de islamitische bouwkunst bestaan er in Tunesië een aantal eigen varianten. De eerste moskee, die de Arabieren hier bouwden, werd in Kairouan opgetrokken met gebruikmaking van Romeinse zuilen. De aanleg was die van een pleinmoskee, een type dat bepalend werd voor de bouw der overige moskeeën in Noord-Afrika en Spanje.

*Kairouan*

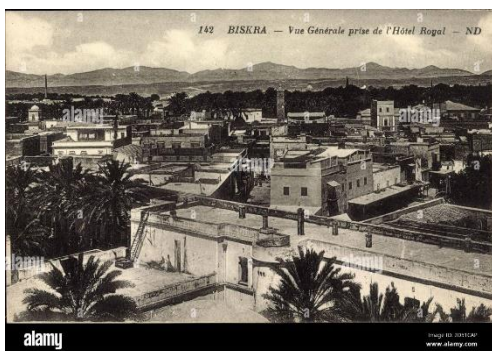
Verder ontwikkelden zij een eigen type minaret, afwijkend van die in het Nabije Oosten. In het zuiden van Tunesië, daar waar de grondslag uit klei bestaat, ontstond een opmerkelijke baksteen-architectuur met siermetselwerk.

De moderne naoorlogse Franse architectuur aan overheidsgebouwen en aan gebouwen voor het leger is van hoog gehalte. Direct na de oorlog, waarschijnlijk door het gebrek aan betonijzer, nam men elementen van de inheemse burgerlijke bouwkunst over. Door middel van koepels en tongewelven, uit baksteen of wellicht uit stenen van gedroogde klei samengesteld, voorzag men allerlei gebouwen van daken.

### **Algerije.**

Op 30 december 1948 staken wij bij Tebessa de grens over naar Algerije. In deze voormalige Romeinse stad bezochten wij de grote Christelijke basiliek. In de eerste eeuwen na Chr. was Noord-Afrika een bolwerk van het christendom. De basiliek ligt binnen een ommuring, tezamen met slaapcellen voor de van ver komende gelovigen.

In verband met de toewijzing van benzinebonnen reden wij nu eerst naar Constantine, een stad met een heel bijzondere strategische ligging, namelijk op een, aan drie zijden door een 100 m diep ravijn ingesloten, bergplateau. We bezochten hier het bekende Museum van Oudheden. Vervolgens reisden wij naar het zuiden, naar Biskra via de kloof El Kantara.



In Biskra, een samenvoeging van enkele in een oase verspreid liggende dorpen, zijn alle gebouwen opgetrokken van in de zon gedroogde stenen. Biskra gold voor de oorlog bij de Fransen als een herstellingsoord voor longziekten.

#### *Biskra*

Vanuit Biskra maakten wij per Micheline (een trein op rubberbanden) een trip naar Touggourt, 200 km de woestijn in. In deze woestijnstad waren alle straten en stegen, tegen de felle zon, geheel overdekt.

De volgende dag reden wij terug over Batna naar Timgad in het centrale bergland. Ondanks de kou en de nachtelijke vorst bleven wij hier drie dagen in deze terecht beroemde Romeinse ruïnestad. In deze volstreckte verlatenheid hebben wij zeer veel opmetingen gemaakt van stads villa's, woningen en winkels. Van Timgad reden wij via Lambèse naar Djemila, een andere belangwekkende Romeinse stad, even ten noorden van Sétif. In tegenstelling tot de rechthoekige aanleg van Timgad, vertoonde Djemila de gegroeide structuur van een Middeleeuwse stad.



#### *Timgad*

Vervolgens reisden wij over Sétif, Mansoura en Palestro naar Algiers, waar wij 5 dagen bleven. Wij maakten hier onze opwachting bij de heer Ranshuyzen, de Consul-Generaal, die ons introduceerde bij architect Guiaucien. Deze was de architect van het Gouvernement-General, de zetel van het Franse bestuur. Hij was een studievriend en medestander van de Franse architect August Perret.



Het spierwitte gebouw, halverwege de bergrug waartegen Algiers is gebouwd, glashelder van plattegrond en architectuur, ademde in alles de latijnse geest. Behalve de schitterende ligging aan zee en enkele moskeeën en medersa's, is Algiers architectonisch onbelangrijk. De stad werd in 1845 door de Fransen bezet. Het uiterlijk van de stad en het gehele

openbare leven is sindsdien geheel verfranst. Na meer dan een eeuw Frans bestuur lijdt Algerije nu in het zoeken van een eigen identiteit.

#### **MAROKKO.**

Omdat wij onze benzinebonnen in Rabat in ontvangst moesten nemen, reden wij nu in 5 lange dag-trajecten naar Rabat, de hoofdstad. Behalve de consul de heer Wijlandts ontmoetten wij daar de heer Meunier; directeur van de Inspection des Monuments Ristoriques. De laatste adviseerde ons een andere route te kiezen, namelijk om vanuit Rabat langs de kust naar het zuiden te rijden, dan landinwaarts naar Marrakech, vervolgens achter het Atlasgebergte weer naar het noorden, om daarna via Mèknès weer naar Rabat terug te keren.



7.  
Overeenkomstig dit advies rijden wij langs de kustweg, langs Azernrnour en Agadir tot Tiznit, aan de grens met Mauretanië.

Vanuit Tiznit gingen wij oostwaarts de bergen in van de Anti-Atlas. Naar Tafraout, een hoogst merkwaardig oase-dorp, gelegen in een smalle kloof tussen stijle granietwanden.

Tiznit

In deze kloof liep de temperatuur in de zomer tot 55 graden Celsius op, om daarna 's nachts tot onder het vriespunt te dalen. Tegen deze grote temperatuursverschillen is zelfs graniet niet bestand, zodat de rotsen eerst in geweldige keien en daarna tot zand uiteen vallen. De kasbahs staan hier uit ruimtegebrek in de kloof tegen de wanden aangebouwd; sommige balanceren zelfs boven op een reusachtige granietkei.

De Berbers, die hier wonen, hebben, hoewel moslim zijnde maar de harem niet kennend, totaal andere woonvormen dan de overige inwoners van Marokko. De huizen hebben hier ramen in de gevels en overdekte galerijen. Met als gevolg hiervan een echte gevelarchitectuur met architectonisch uitgewerkte deurpartijen en raam-reeksen. Merkwaardig is tevens het gebruik van leisteenplaten voor gevelversieringen en gevelafdekkingen.

Rijden daarna dwars door het bergland van de Anti-Atlas, via het stadje Ait Baha, naar het dal van de Sous. Langs Taroudant klimmen wij nu de bergen in van de Haut-Atlas, via ontelbare bochten, naar de pas, de Tizi N Test (2200 m hoog). In het bergland kwamen wij langs de kasbah Göun-dafa en die van Talaat NYacoub, vroegere roversnesten. Wij bezoeken hier ook nog de in ruïne liggende 14e eeuwse moskee Tinmal, de voorloper van de moskeeën in Spanje.



Talaat NYacoub

Na het passeren van de pas zijn wij spoedig in Marrakech. Marrakech, de grootste inlandse stad van Noord-Afrika, is ook de meest spectaculaire. Het is namelijk het middelpunt van het vruchtbare kustgebied ten Westen van de Atlas, maar tevens het knooppunt van alle wegen, die vanuit de Sahara naar de kust leiden.



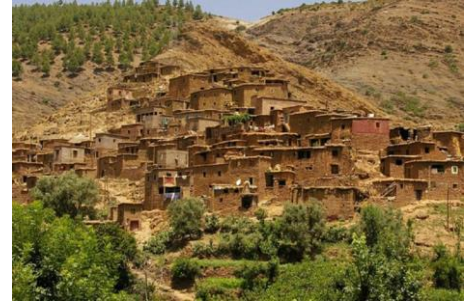
Alle rassen van Noord-Afrika en de Sahara zijn er vertegenwoordigd. Als zetel van de Makhzen heeft het prachtige paleizen en palmerieën.

Het belangrijkste monument is wel de uit de 12e eeuw stammende moskee Koutoubia, met de beroemde minaret; een tijdgenoot van de Giralda in Sevilla.

Vanuit Marrakech ondernamen wij nu de tocht naar het gebied achter de Atlas. In de bergdorpen en in de oasedorpen aan de oostelijke voet van het gebergte wonen de Berbers, de autochtone bevolking van Afrika, vrijwel nog geheel in een Middeleeuws stamverband.



Deze streken zijn pas sinds 1935 gepacificeerd en in 1949 was nog een militaire toestemming vereist om hier te reizen. Voor de komst van de Fransen, heersten hier een eeuw lang stammenoorlogen. Als gevolg van deze constante oorlogstoestand was elk dorp en elk vrijstaand huis als een fort gebouwd. En wel een fort van gestampde klei, sienna-bruin door de ijzerhoudende grond. De muren en hoektorens hellen licht naar binnen als die van Egyptische tempels en zijn geornamenteerd met in de klei aangebrachte geometrisch reliëfwerk.



De oasen, die in smalle groene slingers de loop van de rivieren begeleiden, zoals in de dalen van de Dra, de Dadès, de Todra en de Ziz, staan vol van deze sprookjeskastelen. De afzonderlijke kasbahs hebben altijd een carré met 2 of 4 hoektorens tot grond plan. Maar ieder bouwt eraan en erop wat hem goed dunk. Toch blijft het geheel, merkwaardig genoeg, gaaf en zuiver van verhouding.

Alleen naast het stenige bed van het riviértje groeien de palmen, de amandelbomen en wat mais. Daar waar de grondslag een halve meter hoger is, groeit geen sprietje meer en begint de woestijn; kale klei- en gruisheuveld met zacht glooiende contouren, die overgaan in de wit-besneeuwde toppen van het Atlasgebergte.



's Middags vertrokken wij uit het in de hitte blakerende Marrakech, waarna wij een paar uur later in de Haut-Atlas de pas, de Tizi N Tichka, door de sneeuw geblokkeerd vonden. Die nacht kampeerden wij in de sneeuw. De volgende dag maakte een geweldige chasse-neige de pas weer sneeuwvrij.

Hoewel wij nog eenmaal in de sneeuw vastraakten, verliep de afdaling langs de oostelijke flank van het gebergte zeer vlot en waren wij een paar uur later in de woestijn, de zogenaamde pre-Sahara.

Wij bezochten hier eerst het dorp Ouarzazate, een enorm complex van roodbruine lemen torens. Door de dalen van de rivieren de Dadès en de Ziz reden wij in enkele dagen langs honderden Kasbahs.

Deze tocht was een onvergetelijke belevenis. Door de trek naar de steden zijn sindsdien veel kasbahs verlaten en vervallen. Ook maakt men tegenwoordig gebruik van cement in plaats van klei, waardoor de prachtige roodbruine kleur met de witte raamomlijstingen vervangen wordt door een doodse grijze kleur. Vanuit dit sprookjesland keren wij via een aantal hoge passen in de Haut-Atlas en de Moyen-Atlas naar Rabat terug.



## SPANJE .

Toen wij twee dagen later, na meer dan twee en een halve maand in Noord-Afrika te hebben gezworven, de Straat van Gibraltar overstaken, zagen wij werkelijk met heimwee de hoge bergkammen van Afrika in de nevels verdwijnen.

Het zal wel door de climax komen, die Marokko in de trits Noord-Afrikaanse landen vormde, dat Spanje nogal tegenviel. Dit werd gedeeltelijk veroorzaakt door het feit, dat Franco nog aan de macht was. Het militair vertoon herinnerde ons teveel aan de bezetting van ons eigen land door de Duitsers.

Wij kwamen binnen in Andalusië, waar gedurende acht eeuwen de Arabieren hebben geheerst. Na hun verdrijving hebben de Spanjaarden zich beijverd om elk spoor van hen uit te wissen. Van de moskeeën en medersa's in Sevilla, Cordoba en Granada is dan ook niet veel meer over. Alleen in de oude buurten zijn de arabische huizen in hun aanleg nog terug te vinden. Maar nu met ramen naar de straat gekeerd. Maar de Giralda in Sevilla lijkt meer op een Amsterdamse toren dan op een minaret. Ook heeft men midden in de moskee van Cordoba een katholieke kathedraal gebouwd. Naast het werkelijk grootse landschap en de simpele boeren-bouwkunst in de dorpen viel de architectuur in de Spaanse steden ons tegen.



Een uitzondering hierop vormt uit de aard der zaak het Alhambra te Granada. Dit Arabisch paleis, ingericht binnen een vesting, van buiten stug en gesloten, is van binnen een lusthof van hoge koele zalen om zonnige binnenplaatsen waar overal het water uit fontijnen klatert. Wat hier aan versiering van gesnedenpleister en faience is toegepast, grenst aan

het ongelooflijke. En 50m hoger ligt nog het Generalife, een zomerpaleisje.

Via de Sierra Morena kwamen wij vervolgens op de hoogvlakte La Mancha. Van de beroemde molens stonden destijds alleen nog de stenen rompen in rijen op de bergkammen. Vervolgens bezochten wij Toledo, met zijn strategisch bijzonder gunstige ligging in een elleboog van de Taag. Geheel opgebouwd in de plaatselijke bouwstof graniet en met zijn smalle hellende straatjes, had het nog geheel zijn Middeleeuws karakter bewaard. Wij bewonderden er de Romeinse brug, die in één geweldige boog het zeker 80 m diepe ravijn overspant. Wij bezochten verder de beide oude synagogen, een kleine moskee en de beroemde schilderijen van El Greco, de Griek.

Het was een verrassing om, komende uit het zuiden, in Madrid een stad van wereldallure te vinden. In de vorige eeuw heeft het kennelijk het voorbeeld van Hausmann in Parijs gevolgd. De uitleg van de stad en de regeringsgebouwen uit die tijd hebben een overeenkomstige maat en schaal. De hedendaagse bouwerij aan ministeries, kazernes, flatgebouwen en de gebouwen in de nieuwe universiteitswijk, is een mengeling tussen de architectuur van Speer in Duitsland en allerlei Spaanse renaissancevormen. En dat, ondanks het feit dat Spanje voor de oorlog een belangrijke moderne architectuurontwikkeling kende. In Madrid bezochten wij enige malen het Prado, terwijl wij vanuit Madrid een bezoek brachten aan het Escorial, het indrukwekkende klooster-paleis van Philips II.

Na Madrid verlaten te hebben, passeerden wij het Guaderamma-gebergte en bereikten de grote Castiliaanse hoogvlakte, de Meseta. Achtereenvolgens bezochten wij hier de steden Segovia, Avila, Salamanca, Valladolid en Burgos.

Deze streken, die veel korter onder het Moorse bewind gestaan hebben dan de zuidelijke provincies, dragen het karakter van een echt cultuurland. Vooral in de Romaanse periode moeten deze streken een grote bloei hebben gekend, met Segovia als centrum. Doordat deze streken lange tijd frontgebied waren, liggen hier, behalve de vestingstad Avila, een groot aantal prachtige Castellos.



De steden Salamanca, Valladolid en Burgos ontleen hun schoonheid aan hun ligging in het landschap. De toch langzame verovering van het land op de Moren, veroorzaakte de gelijktijdige toepassing van verschillende bouwstijlen. Hierdoor ontstond een voor een buitenlander bijna onontwarbare mengeling van bouwstijlen. Romaanse-, gotische-, renaissance- en classicistische bouwvormen werden gecombineerd tot een geheel, dat meer de fantasie bevredigt dan de redelijkheid.

Vanuit Burgos reden wij in noord-oostelijke richting door een golvend heuvelland, waarna wij het dal van de Ebro volgden tot aan Zaragossa. Deze stad had een totaal ander karakter dan de Spaanse steden, die wij al bezocht hadden. Het was een levendige industriestad, met een geheel eigen baksteenarchitectuur, die in dit klimaat kon leiden tot baksteenreliëfs zoals wij die in Tunesië hadden aangetroffen. Ook vonden wij hier, voor het eerst na Madrid, weer moderne gebouwen, maar van een beter gehalte.

Door een volkomen droog steppenland, de Mörenos, reden wij vervolgens naar Barcelona. De stedenbouwkundige aanleg is zeer karakteristiek. Om de oude Middeleeuwse kern, waar de droge rivierbedding, de Rambla, het centrum van is, ligt een zeer grote stad.

Niet concentrisch, zoals men zou verwachten, maar uitgelegd volgens een dambord-patroon, zoals gebruikelijk is in Amerika.

Als hoofdader in deze aanleg fungeert een brede boulevard, diagonaal hierin aangelegd. Barcelona is een bijzonder bruisende haven- en industriestad. De lethargie van het zuiden is hier ver te zoeken. Zo vlak na de oorlog is ook hier nog niet veel nieuwe architectuur te vinden. Wij bezichtigen hier het werk van Gaudi. Zijn flats, het Park Guël en zijn meesterwerk, hoewel onvoltooid, de Sacra Familia.

Vanuit Barcelona reden wij nu in lange dagtochten in vijf dagen via Montpellier, Nîmes, Nevers en Parijs naar Zaandam, waar wij op 13 april 1949 arriveerden.