

Het verhaal van de metrobank in New York

Het was 1973 toen het havenbedrijf van New York voor het eerst aanklopte bij Robert Iezzi (1). Deze zoon van Italiaanse immigranten, toen 35 jaar, had een timmerfabriekje in Jersey City. De naam van het bedrijf, Hudson Design Service, verwees naar de rivier waarvan de monding het werkterrein was van de *Port Authority of New York and New Jersey*.

Of hij houten wachtbanken kon maken voor haar busterminal en enkele treinstations rondom de Hudson rivier. Iezzi werkte het idee van de Port Authority uit tot een ontwerp en preees dat in zijn offerte OB100 (2) aan zonder valse bescheidenheid: *'The beauty of this fine crafted solid oak bench provides the durability needed for effective, long lasting public seating. Ideal for foyer seating, airports, bus and train stations or wherever high traffic seating is a requirement.'* Pas nu, veertig jaar later, weten we hoezeer hij gelijk zou krijgen.

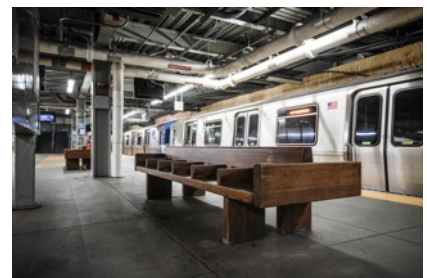
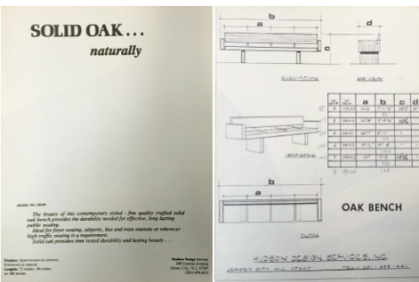
De eerste banken voor de Port Authority waren vierzitters (3). Later werd het ontwerp verbreed om plaats te bieden aan zes wachtenden (4). De bank werd er mooier van. Slanker, luchtiger. Het ontwerp maakte indruk op de inrichters van de New Yorkse ondergrondse, de *Metropolitan Transportation Authority (MTA)*. Die klopte aan toen Iezzi er zo'n vijfenzeventig aan het havenbedrijf had geleverd, en daarmee kwam de productie van de bank in een stroomversnelling. In de loop van de jaren tachtig van de vorige eeuw vonden grote aantallen hun weg naar de perrons van de *subway* (5), waar ze met hun gezichtsbepalende aanwezigheid in de loop van de tijd een iconische status verwierven.

Het basisontwerp werd een enkele keer wat aangepast. Zo werden in 1997 de karakteristieke dwarse scheidingsbalkjes op de zitting verhoogd. Om de wachtenden ieder hun privéruimte te gunnen, maar ook om bankslapers de voet dwars te zetten.

De afmetingen, de kleur en de gehele uitstraling van de bank bleven echter door de jaren heen hetzelfde. Het materiaal kwam altijd van de in het Noordoosten van de Verenigde Staten overvloedig aanwezige *Red Oak*, in Nederland bekend als Amerikaanse eik. Die houtsoort zorgt voor 'tijdloze duurzaamheid en blijvende schoonheid', had Iezzi in zijn aanbiedingsbrief al toegelicht. Jaren later, bij het honderdjarig bestaan van de *subway* in 2004, ging een bekend architectuurcriticus nog verder. Hij schreef over 'lange, solide houten banken, prachtig ontworpen en verrassend comfortabel, behorend tot het beste dat de openbare ruimte in New York te bieden heeft.'

Vanaf 1987 moest Hudson Design Service haar leveringsrecht delen met een ander bedrijf omdat de MTA aan concurrentieregels was gebonden. Van dat andere bedrijf, Bayer & Sons, is bekend dat het zo'n vierduizend banken heeft geleverd voor de ondergrondse. Iezzi zelf, die later weer als enige leverancier overbleef, weet de aantallen niet meer. Het zijn er heel veel, zoveel is zeker.

In 2012 besloot de MTA om over te stappen op metalen banken omdat die makkelijker te onderhouden zijn. De houten exemplaren van Hudson Design Service en Bayer & Sons verdwijnen langzaam maar zeker uit de ondergrondse. Iezzi is nu 76. Zijn bedrijf is er nog steeds, maar het produceert geen banken meer. De laatste exemplaren waren dubbele versies voor het station van de *Trans Hudson* trein tussen New York en New Jersey, onder het nieuwe World Trade Centre. Hij leverde ze af in aanwezigheid van zijn vrouw en drie zoons. Sinds de opening van het WTC begin 2014 staan ze op het perron alsof ze daar altijd zijn geweest (6). Opdrachtgever was de eigenaar van station en WTC, zijn allereerste klant de *Port Authority of New York and New Jersey*.



1 2 3
4 5 6



www.gjaltproducties.nl