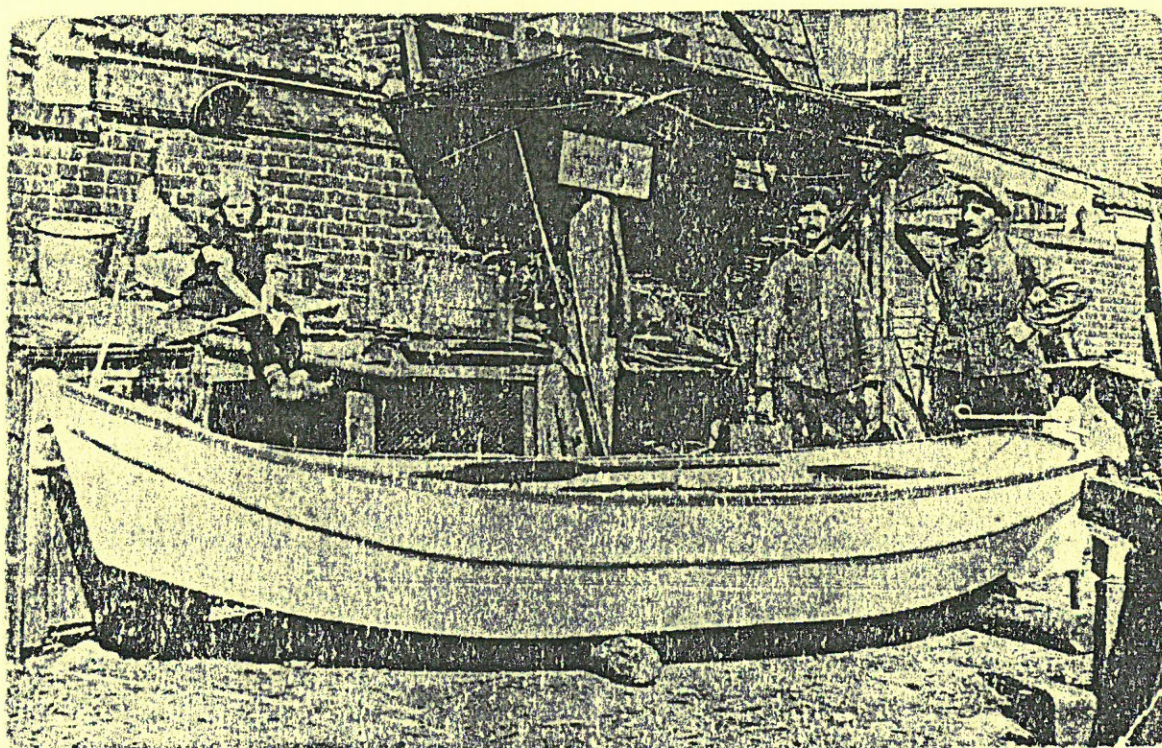


STIELZ

voorheen WIELZ

april 1990



In dit nummer: Scheepswerf Gebroeders Tijssen, een levend monument

Een uitgave van de Stichting Industrieel Erfgoed Leiden
Meermanshof 13, 2312 XK Leiden, tel. 071 - 141405

Waar is WIELZ gebleven?

Leden en donateurs van de Stiel kregen vroeger dit blad onder de naam WIELZ. Dat stond voor: Wiel-zaken. Zaken dus van de Werkgroep industrieel erfgoed Leiden. Naar buiten toe werkt het nogal verwarrend om voor werkgroep - de actievelingen - en stichting - de officiële club - verschillende namen te gebruiken. Daarom is besloten de term Wiel uit te bannen. En derhalve is ook dit blad van naam veranderd: Wiel-zaken zijn Stiel-zaken geworden

Inhoud

- 2 Leids fabrikaat
- 3 Scheepswerf Gebroeders Tijssen:
een monument dat leeft
- 7 Scheepswerf Tijssen vraagt ontheffing erfpacht

omslag: De eerste roeiboot in 1922; links A.J. Tijssen en rechts G. Tijssen (foto collectie Tijssen)

Van de redactie

STIELZ, voorheen WIELZ, heeft een poos lang een sluimerend bestaan geleid. Het is al tijden geleden dat u een nummer van dit prachtblad ontving.

Dat is jammer, want uitwisseling van informatie en ideeën (buiten de kring van vergadering-bezoekers) is belangrijk voor het werk van de Stiel.

Het blijkt echter nogal moeilijk om iemand te vinden die ervoor wil zorgen dat STIELZ af en toe verschijnt. Met dit nummer proberen we een nieuwe start te maken. Om continuïteit te waarborgen, zoeken we nog hulp. Wie heeft eens een uurtje tijd - echt veel werk is het niet - om aan STIELZ mee te werken?

Reacties graag naar: Marja Kroef, Staalwijkstraat 15, 2313 XP Leiden, tel. 143416.

Vergadering Stiel

De eerstkomende vergadering van de Stiel is op
dinsdag 24 april om 15.45 uur
in het Gemeentearchief, Boisotkade 2A.
Een ieder is daar van harte welkom!

LEIDS FABRIKAAT

een stadswandeling langs het industrieel erfgoed van Leiden

Dit boek, onder redactie van de Stiel, verschijnt als vierde deel in de Leidse Historische Reeks, die wordt uitgegeven door de Stichting Matrijs in samenwerking met de Vereniging Oud-Leiden.

In dit boek wordt een rondgang gemaakt langs acht bedrijven, die in het industriële verleden van Leiden een belangrijke rol hebben gespeeld. Al deze bedrijven zijn nu uit de binnenstad verdwenen, maar er zijn nog vele sporen van zichtbaar.

LEIDS FABRIKAAT gaat over het zichtbare en het niet meer zichtbare verleden van deze oude fabrieken.

De eerste exemplaren van LEIDS FABRIKAAT zullen worden aangeboden aan de Leidse wethouder van ruimtelijke ordening, openbare werken, verkeer en milieu, mevrouw drs. M. van der Molen-van Rossen, en

de voorzitter van de Leidse Vereniging voor Industrie, de heer mr. M.P.J. van Hoeken.

De aanbieding vindt plaats op maandag 9 april om 16 uur in de meelfabriek De Sleutels, Oosterkerkstraat 18. Alle leden en donateurs van de Stiel zijn uitgenodigd om hierbij aanwezig te zijn. Na de officiële aanbieding is er een buffet met Hartevelt jenever, speciaal Leids type.

Donateurs en leden van de Stiel kunnen LEIDS FABRIKAAT tegen een gereduceerde prijs kopen: f 22,50 in plaats van f 24,95 (winkelprijs). Bestelling door overmaking op postbank-rekening 42.39.476 of bank-rekening 33.10.89.025 ten name van Stichting Matrijs, Utrecht, onder vermelding van "Leids Fabrikaat". Het boek wordt dan toegezonden.

Scheepswerf Gebroeders Tijssen:

Een monument dat leeft

door Ed de Keuning

De scheepswerf Gebroeders Tijssen, gelegen op het Waardeiland aan het gedeelte van de Nieuwe Rijn dat Utrechts Jaagpad wordt genoemd, werd in 1922 opgericht door G. (Gerardus) Tijssen en A.J. (Adriaan) Tijssen, respectievelijk de vader en de oom van W.C. (Willem) Tijssen die in januari 1984 de werf verkocht aan Henk en Jacqueline Hijdra.

De oprichters kwamen uit een scheepsbouwers-familie. De vader van de stichters, Cornelis Tijssen, begon rond de eeuwwisseling al met de bouw van houten bootjes aan de Doeslaan in Leiderdorp, waar hij ook een houtzagerij had. In 1919 bouwde zijn zoon Gerardus zijn eerste roeibootje op de hoek van de Rijnstroomstraat in Leiden, waar ook roeibootjes aan vissers werden verhuurd.

Bij de oprichting in Leiden noemden de beide broers hun werf: scheepswerf De Hoop. Rond 1940 veranderden zij dat in "scheepswerf Gebroeders Tijssen". Tot 1922 waren er op het terrein vuilnisbelten, waar afval en bagger uit de grachten werden opgeslagen. Met sintels uit de kettingfabriek van de Grofsmederij

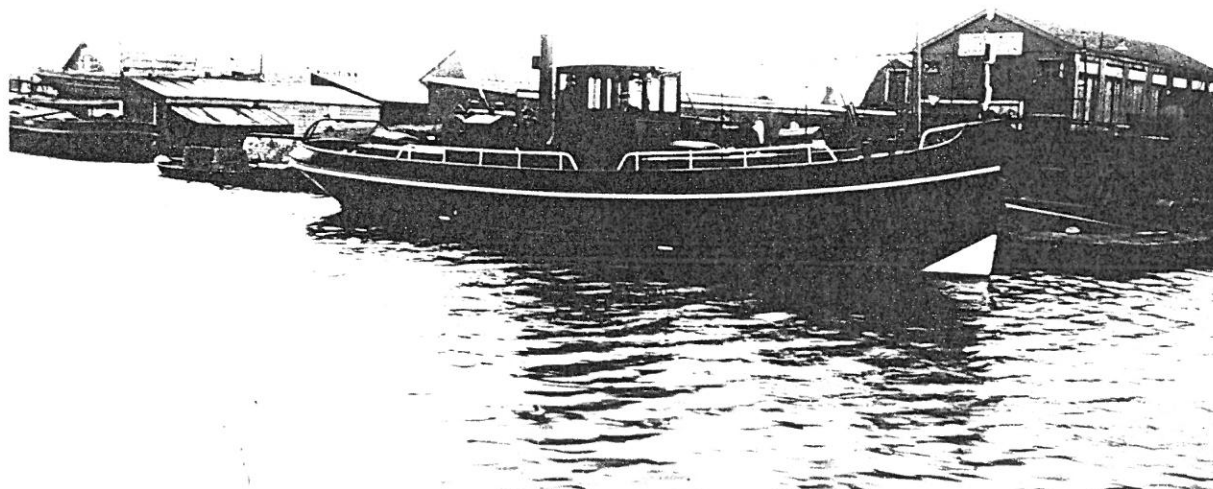
werd de drassige grond verhard, en de werf - die grotendeels nog onveranderd bestaat - werd met een helling uitgerust. De loods stamt uit 1924. Daarvóór werd gewerkt onder een afdakje.

De verbinding met het Utrechtse Jaagpad werd onderhouden met een pontje, en de materialen werden per schip aangevoerd. Dat is lang zo gebleven, tot met de ontsluiting van het Waardeiland in 1975 de werf ook over land bereikbaar werd via de Admiraal Banckertweg. Uit die tijd dateert ook pas de aansluiting op het elektriciteits-net.

Op het Waardeiland was in de jaren twintig al meer nijverheid gevestigd. De velenploterij van Teske, een werkplaats waar schapevellen van de wol werden ontdaan door ze aan de vleeszijde met zwavelnatrium in te smeren. Scheepswerf De Rijn van W.F. Maas, iets meer in de richting van het Rijn- en Schiekanaal gelegen, bouwde er binnenvaartschepen. Een varkens-mester en veehouder oefende eveneens zijn bedrijf uit op het aan de rand van de stad gelegen eiland.

Het eerste schip dat bij "De Hoop" te water werd gelaten was een binnenvletje. In het begin bouwde men op de werf luxe vletjes,

De sleepboot Adeline, gebouwd in de jaren '30 (foto collectie Tijssen)

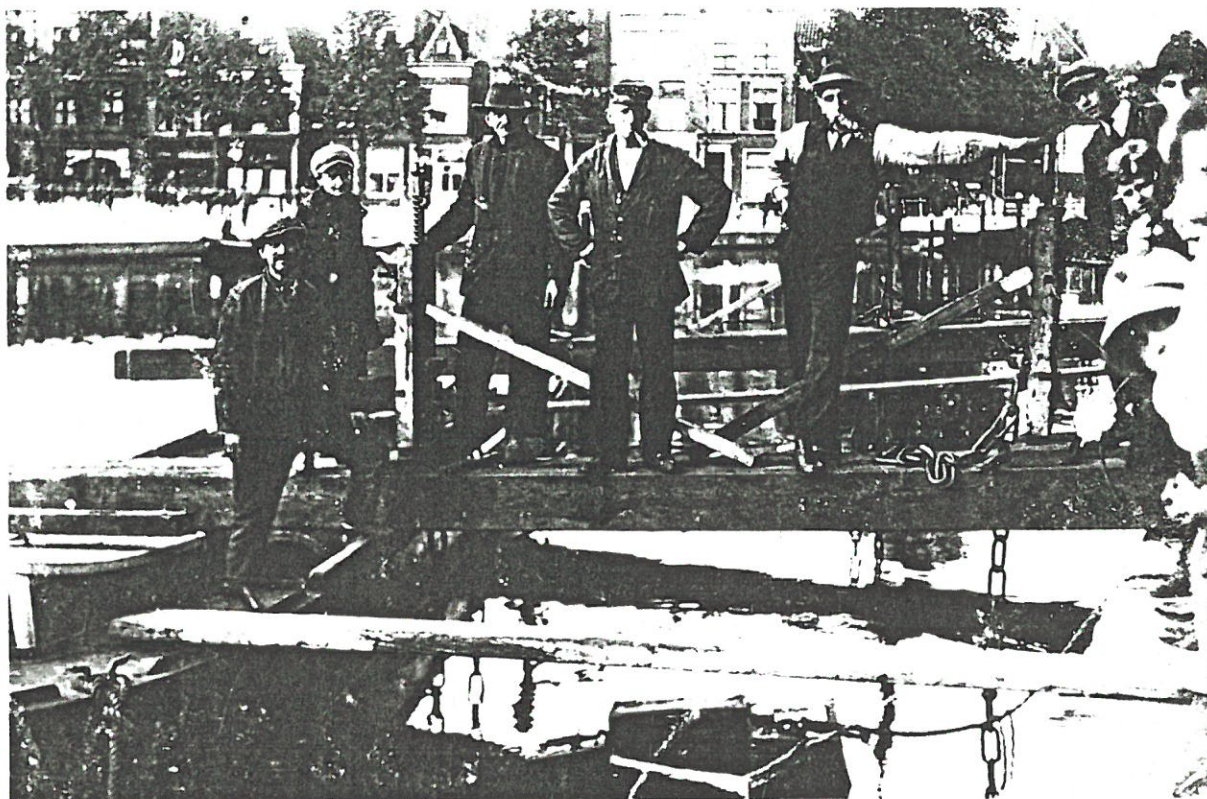


roeibootjes, zogenaamde Leidse vletjes, werkvletten en baggerschuitjes; ook werd timmer- en reparatiewerk aan schepen verricht. In de winter maakten de werknemers vaarbomen en roeiriemen op de tien meter lange werkbank die nog steeds op de werf in gebruik is. In die tijd was bijna alles handwerk. Van 1925 tot 1931 werden echte binnenvaartschepen gebouwd. Zandschepen tot 100 ton, en zeven sleepboten waarvan de grootste 17 meter mat en 200 PK sterk was: de Adeline voor Van Dinter. Ook werden er tien zogenaamde groentejagers gebouwd, die van de veilingen in Leidschendam en Den Haag naar Amsterdam voeren. Ze hadden de Westlandse maten van 21 meter lang bij 3,85 meter breed, met een waterverplaatsing van 35 tot 45 ton. "Eén van die groentejagers vaart nog steeds, men vervoert er werry's voor roeiverenigingen mee naar wedstrijden, tot in Frankrijk toe", vertelt de heer W.C. Tijssen trots.

den en kastjes. Er stond ook een kacheltje voor verwarming en het koken van de eij en pot. De schippers voeren deze scheepjes alleen, en moester vaak overnachten.

Oorlogstijd

Na een korte opleving van de bedrijvigheid aan het eind van de crisis, kwam de Tweede Wereldoorlog. Er werden geen grote schepen meer gebouwd. Het werk bestond uit het klinken van roeibootjes of een nieuwe koeschouw: een platboom-vaartuig, soort aak, met een houten klep op de lage voorstevens waarover de koeien de boot op en af liepen; op vrijdag, wanneer er beestenmarkt in Leiden was, lagen er tientallen koeschouwen in de Oude Vest. Die opdrachten werden betaald met vlees en tarwe. Alles werd aangepakt.

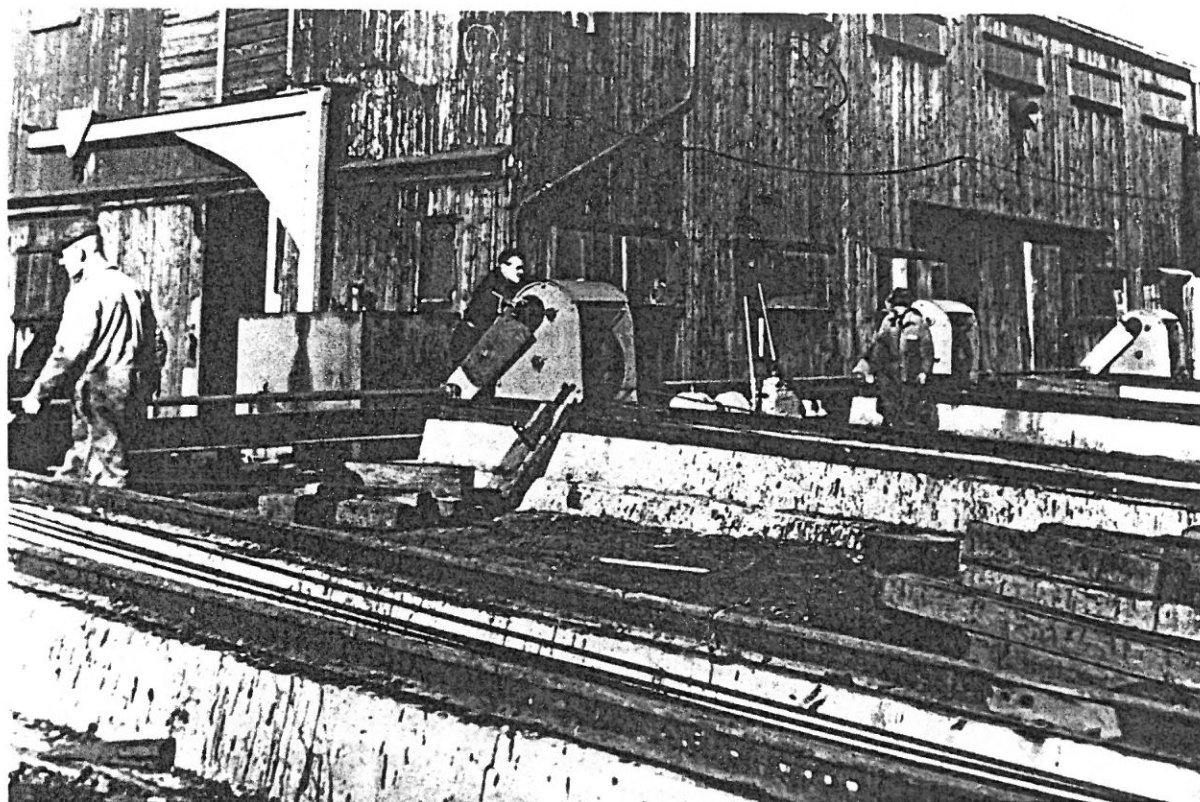


Aan de Leidse Beestenmarkt moet een schuit worden gelicht; vanaf links Adriaan, Willem, en opa Cornelis Tijssen (foto collectie Tijssen)

De scheepjes hadden een scherpe steven en houten luiken op het ruim. Vooraan waren een plat dek en een roefje vóór de machinekamer, waarin een Deutz of Scandia diesel stond, maar ook wel een Kromhout of Scandia gloeikop (een voorloper van de diesel-motor; om hem aan te zwingelen moest eerst de cilinder verwarmd worden, bij voorbeeld door eronder petroleum te verbranden). Achteraan waren een horizontaal stuurwiel en nog een roefje. Deze schepen werden tot aan de crisis van 1933 gebouwd. Daarnaast en daarna werden kleivletten en opduwers (kleine sleepbootjes) voor ongemotoriseerde schepen vervaardigd, evenals baggervletten en motor-dekschuiten. De opdrachten voor de groentejagers kwamen voornamelijk uit het Westland. Zelfstandige schippers en een steenfabriek lieten grote motorvletten voor het transport van grond en klei bouwen. De gemeente Leiden gaf opdracht voor een werkvlet van 13 meter lang met een ruim van 8 meter. Werkvletten van 16 meter hadden een woonroef voor de schipper met daarin een bed, getimmerde la-

"We maakten ook kacheltjes - de zogenaamde duveltjes - en winddynamo's, leden reparatiewerk maar schaafden ook hout voor een doodkistenfabriek. Toch werkten er in die donkere tijden nog vijf mannen op de werf, onder andere aan een Kempenaar (een binnenvaar schip dat het Kempense kanaal kon passeren; maximaal 60 meter lang, 6,60 meter breed 2,5 meter diepgang, EdK) voor de Duitsers. Het schip was gevorderd en we moesten het schoonmaken en repareren. We hebben het tot het eind van de oorlog voor de val gehad. Het werk wilde maar niet vlotten", verkneukelt de heer W.C. Tijssen zich nu nog. Tenslotte hebben de Duitsers het schip weggehaald om er in Delfzijl de haven mee te blokkeren.

Na de oorlog was er werk genoeg, maar toch zocht de heer W.C. Tijssen naar andere mogelijkheden. "Ik ben in 1946 getrouwd en wilde een woonchip hebben. Nu hadden we al ervaring, want vóór de oorlog hebben wij nog eens een heel groot woonschip gemaakt op een Amsterdamse dekschuit. Daar zijn we na de oorlog mee doorgegaan."



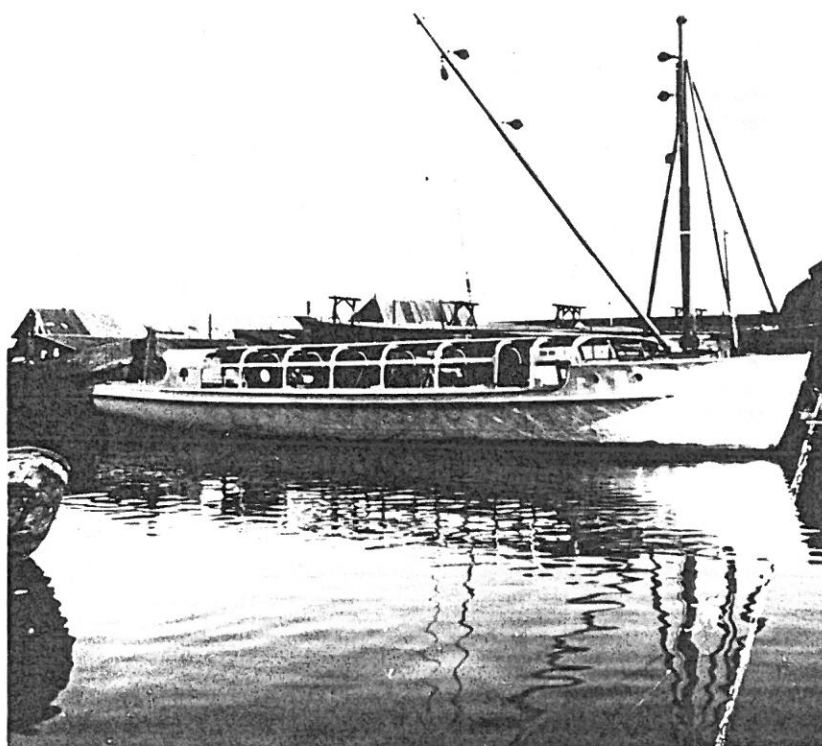
1955: De nieuwe helling van 32 meter voor het eerst in gebruik (foto collectie Tijssen)

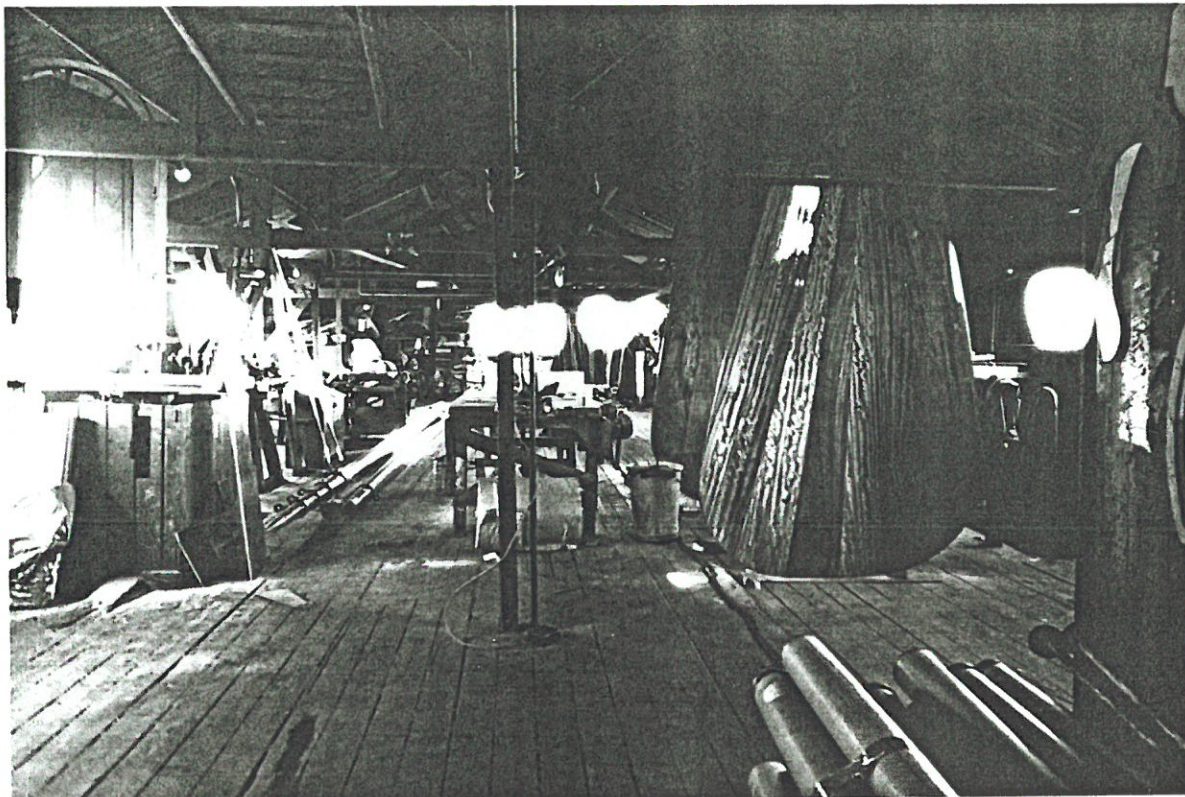
Er zijn er ruim 25 gemaakt, meestal op een tjalk of een dekschuit. Dat heeft geduurd tot in de jaren '50, waarna de werkzaamheden weer werden verplaatst naar de traditionele scheepsbouw en het verlengen van binnenvaartschepen, tot een rondvaartboot toe. Voor 750 gulden de meter werd een schip naar wens verlengd; spanten bij de prijs inbegrepen. Schilderwerk, reparatie, verlenging, het aanbrengen van lieren en hijswerktuigen met zwenkgeek gaven aan zes man rijkelijk werk. Nieuwbouw werd moeilijker. Wel werd de dwarshelling in 1955 verlengd tot 32 meter, maar voor nieuwbouw van binnenschepen was dat toch te kort. De vraag naar grotere schepen werd allengs sterker. Nú heeft de werf ook een langs-helling voor dieper stekende schepen - zoals sleepboten - tot 20 meter lengte en een gewicht van 60.000 kilo.

De gemeente

In de jaren vijftig kwamen er ook weer bestellingen van de gemeente: voor bedrijfsvaartuigjes, voor het onderhoud van vletjes en voor vuilschuimertjes, de scheepjes die met een soort vangnet het drijvende vuil uit de grachten oplepelden (en dat gebeurt nog steeds zo). Een zeeschouw (ook wel Lemsterschouw genoemd; een Nederlandse vissersboot voor de Zuiderzee-visserij), een zeilschip en het ombouwen van een IJsselaak, tjalken en klippers tot pleziervaartui-

Een plezierjacht, verlengd tot rondvaartboot (foto collectie Tijssen)





Alle machines zijn authentiek (foto Niek Bavelaar)

gen, completeerden het assortiment van de Gebroeders Tijssen. De bouw van roeiboten was een constante factor in de werkzaamheden, even ongewijzigd als de inrichting van de werkplaats en het werfkantoor zijn.

De scheepswerf Gebroeders Tijssen is op veel onderdelen zo onveranderd, dat er zelfs sprake van is geweest dat een stichting er een museum van zou maken. De "nieuwe" loods, die rond 1924 werd gebouwd, staat er nog ongewijzigd, evenals de machines die werden geïnstalleerd en het gereedschap. Sinds 1950 zijn er geen vernieuwingen meer aangebracht.

"Toen we begonnen draaide het hele bedrijf op een 12 PK Deutz Brons motor, een voorloper van de diesel die met een grote drijfriem een drijf-as in beweging bracht, waarmee alle machines weer met eigen drijfriemen waren verbonden. Ook dreef de machine een dynamo aan waarmee het pand werd verlicht. Het hele bedrijf, beneden en boven, draaide op die ene machine."

Ook in de oorlog, toen er bij gebrek aan normale brandstof teerolie en carboleum in werd gestookt. Het deelde niet; het ding liep op bijna alles. Buitenverlichting werd geleverd door vergassers met vier pitten. In 1955 is de machine pas buiten gebruik gesteld, toen er twee grote aggregaten werden opgesteld voor de stroomvoorziening. De drijfriemen verdwenen, maar de machine en aandrijfassen - zowel aan het plafond als aan de machines - zijn nog aanwezig. Pas in 1975 volgde aansluiting op het gemeentelijk elektriciteits-net.

Alle machines zijn authentiek, zoals de knip-, boor- en slijpmachine, slijptollen, de prachtige lintzaag in de originele houten bekisting, de vlak- en van-dikte-banken en de pers om platen en spanten te buigen. Maar ook veel gereedschap dat wordt gebruikt om schepen te klinken in plaats van het moderne lassen. Er is een origineel klinknagelvuur, met kolen verhit, waarin klinknagels roodgloeiend worden gemaakt. Er zijn klinkhamers, porren (stalen pennen om twee gaten in huidplaten tegenover elkaar te krijgen) en dolly's (apparaten om de nagels tegen de houden als ze in de plaat worden geslagen).

De nagels liggen voor het oprapen. Toch koopt de nieuwe eigenaar Henk Hijdra nog steeds niet gebruikte nagels uit oude boedels op: om voor raad te houden. Maar ook de werkzaamheden doen denken aan vervlogen tijden. In 1986 werd het zeilend stalen binnenschip *Lera* van 108 jaar oud voor het maritiem museum Prins Hendrik geheel nieuw, met de hand vervaardigd, te water gelaten. Daarna kwam er nog een schip van 13 meter op de helling.

Boven de werkplaats is nog steeds het kantoor, waar de eerste Tijssens met hun boekhouder de administratie voerden. De loonlijsten en rekeningen van 60 jaar geleden liggen nog op de planken, met alle blauwdrukken en tekeningen van de schepen die ooit op de werf zijn gebouwd. Aan de wand hangt nog een halfmodel van de *Arleline*. Van alle schepen zijn door tekenaar Leen de Witt halfmodellen gemaakt, maar de meeste zijn nu in bezit van de vroegere eigenaars van de schepen of van de familie Tijssen.

Als je in het kantoor een oude boekhouder met een keurig driedelig pak zou neerzetten, ben je zo weer terug in de jaren twintig. Scheepswerf Gebroeders Tijssen is een industrieel monument in de ware zin des woords. Een springlevend monument.



De 'nieuwe' loods, die rond 1924 werd gebouwd, staat er nog ongewijzigd (foto Niek Bavelaar)

Scheepswerf Tijssen vraagt ontheffing erfpacht

De scheepswerf Gebroeders Tijssen kan met moeite het hoofd boven water houden. De bedrijfsvoering kan door de authenticiteit van middelen en methoden niet zo efficiënt zijn als die van moderne scheepswerven. Eigenaar Henk Hijdra heeft onlangs aan BenW van Leiden een verzoek ingediend tot kwijtschelding van de erfpacht-canon voor zijn bedrijf.

De Stiel heeft dat verzoek in een brief aan het Leidse college ondersteund. Mocht ontheffing van de erfpacht-canon niet mogelijk zijn, dan wordt in de brief een alternatieve mogelijkheid aangedragen: subsidie van de gemeente ter hoogte van hetzelfde bedrag. Henk en Jacqueline Hijdra "hebben besef van de historische waarde van het bedrijf en van het oude ambachtelijke werk van de ijzeren scheepsbouw dat zij ter hand nemen", betoogt de Stiel in haar brief. De scheeps-

werf neemt 'een zeer bijzondere plaats in' tussen het Leidse industrieel erfgoed, omdat het bedrijf nog draait.

De Stiel onderkent aan Tijssen verschillende belangen: historische en culturele betekenis, toeristische en recreatieve attractie, en mogelijkheden voor educatieve doeleinden. "Het voortbestaan van dit lever de monument is het beste gewaarborgd door voortzetting van het bedrijf in de huidige vorm, op de huidige plek en met gebruik van de huidige middelen waaronder de loods", aldus de Stiel.

Die loods staat trouwens nog niet op de gemeentelijke monumentenlijst. De Stiel wil binnenkort een aanvraag daartoe indienen.

Marja Kroef

Nieuwe vestiging aan Rooseveltstraat

Ico Athibu verkoopt panden in binnenstad

LEIDEN - Groothandel in sanitair Ico-Athibu gaat zijn twee Leidse vestigingen concentreren in het voormalige pand van de Reed Rock Bit Company aan de Rooseveltstraat. De panden aan de Hoge Rijndijk en de Lammermarkt zijn verkocht aan de Katwijkse projectontwikkelaar De Lange en Van der Plas. Deze heeft nog geen duidelijke plannen met het onroerend goed, maar houdt er serieus rekening mee dat het pand aan de Lammermarkt gaat worden gesloopt.

De Katwijkse bouwer was pas drie maanden eigenaar van het complex aan de Rooseveltstraat dat door Reed (fabrikant van boorkoppen) zo'n anderhalf jaar geleden werd verlaten nadat de markt voor offshore-materiaal in elkaar was gestort. Ico Athibu - met vestigingen in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag - gaat aan de Rooseveltstraat zijn hoofdvestiging onderbrengen. Het pand moet hiervoor worden verbouwd.

De verhuizing moet binnen een jaar rond zijn. De vestiging aan de Lammermarkt verhuist al in september. Het voordeel van het nieuwe bedrijfspand is volgens procuratiehouder C. van Schagen dat het concern wat ruimer in zijn jasie komt te zitten. Hij verwacht voorlopig geen uitbreidingen, hoewel de mogelijkheden daarvoor aanwezig zijn. Bij het concern werken 80 mensen.

Met bijbetaling kreeg Van der Lange en Van der Plas de twee panden van het sanitairconcern in ruil voor het Reed-complex. Hoeveel het Katwijkse bedrijf heeft moeten bijpassen, wil directeur Van der Plas niet zeggen. De twee kolossale panden werden enkele maanden geleden op de markt gebracht voor een vraagprijs van circa zes miljoen gulden.

Van der Plas heeft nog geen definitieve plannen voor zijn nieuwe bezit. "Het is allemaal nog zo vers. We hebben wel wat ideeën, maar daar moet nog naar gekeken worden". Hij heeft inmiddels een gesprek met de gemeente gehad om de mogelijkheden af te tasten.

Van der Plas gaat er echter vanuit dat het pand aan de Lammermarkt - in Leiden beter bekend als de voormalige textielfabriek Parmentier - wordt gesloopt. Geruchten als zou er een parkeergarage gebouwd gaan worden, wijst hij van de hand. "Een parkeergarage daar zie ik niet zitten. Die lijkt me niet rendabel". De locatie werd een jaar geleden

door de gemeente afgewezen als mogelijke plaats voor een vierde Leidse parkeergarage omdat er te veel parkeerplaatsen in de buurt zijn. Het parkeerterrein van Molen de Valk en de Digrosgarage liggen op een steenworp afstand.

De monumentencommissie heeft inmiddels geadviseerd de voormalige textielfabriek op de plaatselijke monumentenlijst te plaatsen. B en W hebben het advies nog niet ontvangen. Wethouder Van der Molen wil eerst de visie van de monumentencommissie zien voor een antwoord te geven op de vraag of het pand voor Leiden behouden moet blijven.

Het pand van Ico Athibu aan de Hoge Rijndijk staat wel op de gemeentelijke monumentenlijst. Dit betekent dat sloop niet voor de hand ligt. Van der Plas: "De gevel aan de Hoge Rijndijk vind ik prachtig. Maar wellicht dat daarachter wat gewijzigd moet worden". De Katwijkse bouwer denkt over drie maanden met concrete plannen te kunnen komen.

Stichting vraagt minister van wvc Parmentiercomplex te behouden

LEIDEN - De Stichting Industrieel Erfgoed Leiden heeft er bij de minister d'Ancona van wvc voor geleit het Parmentiercomplex aan de Lammermarkt, waarin tot voor kort Ico-Athibu was gevestigd, op de Monumentenlijst te plaatsen. Projectontwikkelaar De Lange en Van der Plas uit Katwijk heeft de gemeente vergunning gevraagd om de panden te mogen slopen. Het Haag-

se architectenbureau Roeleveld-Sikkens heeft in opdracht van de ontwikkelaar een nieuwbouwplan gemaakt.

De Stichting Industrieel Erfgoed Leiden vreest dat de gemeente, ondanks een positief advies van de gemeentelijke monumentencommissie, niet van zins is het complex aan de Lammermarkt te beschermen en heeft daarom de minister gevraagd

in te grijpen en de panden te beschermen op grond van de Monumentenwet.

De stichting wil dat de gebouwen behouden blijven omdat het gaat om één van de oudste negentiende eeuwse textielfabrieken in het land en één van de laatste herinneringen aan de praktisch geheel uit de Leidse binnenstad verdwenen textielfabrieken. "Grote aantallen Leidenaars hebben hier in het verleden hun brood verdiend", aldus de stichting.

In een brief aan de minister concludeert de Stichting Industrieel Erfgoed dat het gaat om een uniek monument van bedrijf en techniek. "Afbraak van dit complex zou het uitscheuren van de belangrijkste bladzijde uit het fysieke straat-archief van werkend Leiden betekenen".

Leidsch Dagblad 20 februari 1990

Leidsch
Dagblad
14 maart 1990

Fabriekscomplex

Een ander monumentaal gebouw waarboven de slopershamer bungelt is de voormalige textielfabriek van Parmentier aan de Lammermarkt. Ook hier heeft de gemeentelijke monumentencommissie geadviseerd om het uiterst gave en harmonieuze bedrijfscomplex op de gemeentelijke monumentenlijst te plaatsen. B en W zijn nu minder vlot met dit advies

op te volgen. De Stichting Industrieel Erfgoed heeft de minister van WVC daarom gevraagd het gebouw aan de rijkslijst toe te voegen. Het ministerie heeft de stichting deze week laten weten dat het verzoek in behandeling wordt genomen. Dat is al heel wat, want het ministerie maakt er geen gewoonte van om op elk verzoek te reageren met een onderzoek. Vaak krijgen aanvragers meteen nul op het rekest.

Het antwoord van het ministerie heeft tot gevolg dat het Parmentiercomplex, zolang er geen beslissing is genomen over of de beschermenswaardigheid, beschouwd moet worden als een monument. Een en ander betekent dat over de door de Katwijkse projectontwikkelaar aangevraagde sloopvergunning moet worden beslist zoals in de monumentenwet staat voorgeschreven (inclusief diverse adviesaanvragen). De sloop van het complex is daarmee voorlopig (in elk geval voor wat dit jaar betreft) van de baan. Alleen plaatsing van de monumentale textielfabriek op de gemeentelijke- dan wel rijksmonumentenlijst kan het complex definitief voor sloop behoeden.

Allure (9)

Allure. Veel gebouwen in de bin-
nenstad hebben het gewoon. Zo'n
uitstraling waarvan mensen zeg-
gen dat het een monument is dat
je voor het nageslacht moet bewa-
ren. Leiden heeft heel veel monu-
menten. Zoveel, dat het gemeen-
tebestuur nogal eens in zijn maag
heeft gezeten met die overvloedi-
ge erfenis uit het verleden. Jaren-
lang stond deze stad aan kop als
het ging om stedelijk verval. Wie
Leiden in de begin jaren zeventig
bezocht, trof een weggrotende
stad waar monumenten het veld
moesten ruimen voor grootscha-
lige, maar wel rendabele nieu-
w-
bouwprojecten en waar fraaie
stukken stad werden opgeofferd
aan verkeersdoelbraken.
In 1982 kwam daaraan officieel
een eind. Op 1 februari van dat
jaar werd namelijk de gehele bin-
nenstad van Leiden, dat wil zeg-
gen het gebied binnen de singels
plus het Noordeindeplein en een
deel van de Zoeterwoudsesingel,
aangewezen als beschermd stads-
gezicht. Hoofddoelstelling was
vanaf dat moment het behoud,
herstel en de ontwikkeling van de
binnenstad en haar historische
karakter. Het resultaat is duide-
lijk zichtbaar. In geen enkele Ne-
derlandse stad is de afgelopen ja-
ren zoveel geresatureerd als in
Leiden.

Moementeel doet die vraag zich
voor met betrekking tot het Par-
mentier-complex aan de Lam-
mermarkt. Projectontwikkelaar
De Lange en Van der Plas, uit
Katwijk, kocht het complex vorig
jaar van de groothandel in sani-
tair Ico Athibu. De ontwikkelaar
is voornemens het voormalig fa-
briekscapiteel te slopen en op
deze plek nieuwbouw neer te zet-
ten. Je kunt niet alles bewaren
zijn, voeren projectontwikkeling
ren doorgeens aan. De voormali-
ge textielabriek is een zeldzaam
mooi complex, werpen de be-
schermers van monumenten te-
gen. Het gemeentebestuur moet
de knoop doorhakken, maar doet
dit vooralsnog niet.

Allure (10)

We zelden het al: de Leidse bin-
nenstad is een beschermd stads-
gezicht. Wandelt u nu eens over
de Langegracht en, in het ver-
lengde daarvan, over de Lammert-
markt. En vraagt u zich dan eens
af wat daar eigenlijk nog te be-
schermen valt? Toegegeven: er
staat een aantal mooie oude pan-
nen en een enkel stukje nieu-
bouw dat de toets der kritiek kan
doorstaan. Maar grote delen van
de Langegracht en Lammert-
markt zijn niet of nauwelijks het
beschermen waard.

In vroeger jaren stonden er
vooral fabriekscapiteelen die het
veld hebben moeten ruimen. Nie-
mand heeft zich daar, in het ver-
leden, om bekommerd. Ja, de direc-
teurwoning die was altijd wel
onderwerp van zorg van monu-
mentenbeschermers. Maar, een
fabriekscapiteel? Wat is daar nu
mooi aan? Pas de laatste jaren is
de interesse voor ons industrieel
verleden sterk toegenomen en
heeft men oog gekregen voor zo-
geheden, monumenten van be-
drift en techniek waar talloze Lei-
denaars vroeger hard gewerkt
hebben.

Dat fabriekscapiteel bouwen mooi en
monumentaal kunnen zijn be-
wijst de voormalige textiel-fa-
briek van Parmenier aan de
Lammertmarkt. Het complex



• Het Parmentiercomplex aan de Lammermarkt: slopen of behouden?

(archiefphoto Wim Dijkman)

werd grotendeels gebouwd in 1865. De latere toevoegingen zijn geheel in stijl. Daardoor is het een uiterst gaaf en harmonieus geheel. Een bedrijfsmonument dat uitstekend geschikt is voor hergebruik.

De gemeentelijke monumentencommissie heeft het college van B en W geadviseerd het complex op de monumentenlijst te plaatsen. Het oordeel van de commissie wordt onderschreven door de gemeentelijke afdeling monumentenzorg. De Van Eck-stichting, die zich bezighoudt met de sociale en economische geschiedenis van Leiden en omstreken, wil ook dat het fabriekscomplex behouden blijft. De Stichting Industrieel Erfgoed Leiden heeft deze week de minister van wvc gevraagd het pand op de monu-

mentenlijst te plaatsen. En het college van B en W? Dat wacht af.

Allure (II)

Projectontwikkelaar De Lange en Van der Plas heeft op 19 januari al wel een sloopvergunning aangevraagd. Een maand later heeft het college bericht dat de beslissing over de aanvraag wordt aangehouden totdat een besluit is genomen over de verzoeken om het Parmentiercomplex op de monumentenlijst te plaatsen. De projectontwikkelaar heeft de gemeente intussen ook een nieuwbouwplan gepresenteerd dat volgens ingewijden het predikaat 'grootschalig' ruimschoots verdient. Eén ding is wel zeker: de nieuwbouw zou lelijk afsteken bij de monumentale

pandjes aan de Korte Mare en bij de op een steenworp afstand staande molen De Valk.

Een gemeentebestuur met een beetje gevoel voor allure zal nimmer met zo'n brutaal bouwplan akkoord gaan, denkt u. Dat staat nog te bezien. Enig gevoel voor project-ontwikkeling is ook de gemeente niet vreemd. Het bouwplan voorziet namelijk in een parkeerkelder en de verplaatsing van de Koets-o-theek van de Kruisstraat naar de Lammermarkt. Met name dit laatste is een al lang slepende kwestie die de gemeente graag opgelost ziet. Zelfs als dit ten koste gaat van een 'monument van bedrijf en techniek'. Wij vrezen het ergste. Het lot van van het Parmentiercomplex ligt in handen van de firma 'goedkoop en efficiënt'.



S.T.I.E.L.
MEERMANSHOF 13
2312 XK LEIDEN

Frankeren
a.u.b.



AFFZENDER

- ☐ JA, IK WORD ACTIEF LID, NEEMT U A.U.B. CONTACT MET MIJ OP
- ☐ JA, IK WORD DONATEUR EN MAAK MINIMAAL f 25.- OVER OP UW BANKREKENING
- Rabo Bank Leiden: rek.nr. 13.84.43.025

AANMELDING

U kunt op twee manieren uw belangstelling voor de stichting laten blijken, als werkgroeplid of als donateur.

Wanneer U zelf een actieve bijdrage wilt leveren aan de werksamenheden van de stichting, dan kunt U lid worden van de Werkgroep Industrieel Erfgoed Leiden, die onderdeel van de stichting is. Vanuit deze werkgroep vinden werksamenheden plaats als inventariseren, documenteren en verrichten van verder onderzoek.

Diegenen, die de werksamenheden van de stichting willen steunen, kunnen donateur van de Stichting Industrieel Erfgoed Leiden worden. Zij blijven door middel van het mededelingenblad op de hoogte van de activiteiten en nieuws.

Daarbij is de minimumbijdrage f 25.- per jaar.

Wijze van aanmelden:

Door middel van bijgevoegde aanmeldingskaart (kan ingeleverd worden of opgestuurd naar het secretariaat).

Verdere inlichtingen bij:

H.O. Tjalsma, Meermanshof 13, 2312 XK Leiden, tel. 071 - 141405 (secretaris)