

K N O B

1999 - 3

Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond

BULLETIN



Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond

Opgericht 7 januari 1899
Beschermvrouw H.K.H. Prinses Juliana.

Bulletin

Tweemaandelijks tijdschrift van de KNOB, mede mogelijk gemaakt door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg en de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek.

Redactie

prof. dr. M. Bock,
prof. dr. W.F. Denslagen,
dr. C.M.J.M. van den Heuvel,
prof. drs. H.L. Janssen,
dr. E. de Jong,
prof. dr. A.J.J. Mekking,
prof. dr. K.A. Ottenheym (hoofredacteur),
drs. H. Sarfatij,
prof. dr. ir. F.W. van Voorden,
dr. D.J. de Vries (eindredacteur).

Kopij voor het Bulletin:

Gaarne t.a.v. dr. D.J. de Vries
RDMZ
Postbus 1001
3700 BA Zeist

Summaries

mw. drs. V.J.M.W. Vrijman

Lay-out

Sypro Media Groep

Abonnementen

Bureau KNOB,
Mariaplaats 51
3511 LM Utrecht
tel. 030-2321756
fax 030-2312951
KNOB@wxs.nl

Losse nummers voor zover nog verkrijgbaar f 15,-
Abonnement en lidmaatschap KNOB: f 75,-;
f 50,- (tot 27 jr en 65+); f 125,- (instelling etc.).
Opzeggingen schriftelijk voor 1 november van het jaar.

Druk

Walburg Druk
Postbus 222
7200 AE Zutphen
tel. 0575-582 950

INHOUD

L.I. Vákár Restauratie perronkappen 's-Hertogenbosch. Vroege staalconstructie behouden	97
Mauira Huig Voormalige zeepfabriek De Adelaar in Wormerveer gereed	110
Kasper van Ommen 'Als de phoenix uit de asche herrezen' De prijsvraag en de herbouwplannen voor het raadhuis van Leiden, 1929-1933	116
Signalelementen	134
Publicaties D.P. Hallewas, G.H. Scheepstra en P.J. Woltering [eds.], Dynamisch landschap. Archeologie en geologie van het Nederlandse kustgebied (recensie O.H. Harsema)	135
Klaus Hardering, Die Abteikirche von Klosterrath, Baugeschichte und Bedeutung (recensie Lex Bosman)	136
M. Overbeek, Nederlands industrieel erfgoed in beeld en A. Weijts, Staatmijn Beatrix in beeld (recensie Jean-Paul Corten)	137
J.N.A. Groenendijk, 'De Ruiterwaard', geschiedenis van de steenfabriek in Gameren 1860-1982 (recensie Jean-Paul Corten)	137
Jeroen Goudeau, Mercurius hersteld, geschiedenis, restauratie en hergebruik van een provinciaal monument (recensie Ed Schulte)	138
Auteurs	139
Summaries	140

Afbeeldingen omslag

Voorzijde: Het station van 's-Hertogenbosch uit 1996, architect
R.M.J.A. Steenhuis, Holland Railconsult Utrecht. Hierachter bevinden
zich de gerestaureerde perronoverkappingen
(foto Frank van Dam, Utrecht)

Achterzijde: Ontwerp W.M. Dudok voor de nieuwbouw van het Leidse
stadhuis, tekening H.A. van Oerle 1930, zie pagina 120.

BULLETIN KNOB

Jaargang 98, 1999, nummer 3

Restauratie perronkappen 's-Hertogenbosch

Vroege staalconstructie behouden

László Vákár¹

Het recent gebouwde stationscomplex van 's-Hertogenbosch bevat twee 450 m lange historische perronkappen, die net gerestaureerd zijn. Ze zijn gebouwd aan het eind van de vorige eeuw en vormen, voor zover bekend, de eerste staalconstructies in een gebouw in Nederland.

Gedurende hun leven hebben ze veel schade geleden door een drietal problemen. Deze problemen waren veroorzaakt door een gebrek aan kennis van de op de constructie aangrijpende krachten, door een ander gedrag van de constructie ten aanzien van temperatuuruitzettingen dan in de negentiger jaren van de vorige eeuw aangenomen en door technische details die onderhoud plaatselijk onmogelijk maakten.

Bij de restauratie moesten deze problemen geanalyseerd en opgelost worden ten einde de levensduur van deze constructie met 50 tot 100 jaar te verlengen en onderhoud mogelijk te maken. Het uitgangspunt was om de restauratie zo terughoudend mogelijk uit te voeren. Bij de eerste aanblik mag het niet opvallen dat er in de constructie is ingegrepen, maar voor een geïnteresseerde moet zichtbaar zijn wat er is gedaan. Daarom is er gebruik gemaakt van het feit dat het een staalconstructie betreft. Reparaties aan de constructie zijn gelast in plaats van geklonken om zichtbaar te maken dat het een staalconstructie betreft en dat de verbinding niet origineel is. Het kleurenschema dat lang geleden was veranderd is onderzocht. Dit maakte het niet alleen mogelijk het ruimtelijke beeld van deze historische kapconstructies te herstellen, maar ook de originele kleurstelling, wat uit architectuur-historisch oogpunt belangrijk is.

Inleiding

In opdracht van NS Railinfrabeheer leidde Holland Railconsult in 's-Hertogenbosch de restauratie van de monumentale perronkappen van het eerste en tweede perron. Hoewel restauratie al eerder voorzien was, was de directe aanleiding voor de start van deze werkzaamheden de aanleg van een compleet nieuw station, een voetgangersbrug, een derde perron (inclusief overkapping), een derde spoor tussen 's-Hertogenbosch en Vught, de ombouw van het emplacement en de aanleg van een nieuwe beveiliging.²

De aanwezigheid van de kap op het eerste perron leek aanvankelijk strijdig met een mogelijke uitbreiding van de spoorcapaciteit in de verre toekomst en deze zou dus niet gerestaureerd worden. Van sloop op korte termijn was overigens ook geen sprake. Op 3 februari 1994 nam de Rijksdienst voor de

Monumentenzorg het standpunt van de NS over: slechts de kap op het tweede perron zou op de monumentenlijst geplaatst worden. Een argument voor de Rijksdienst om de kap van het eerste perron niet op de monumentenlijst te plaatsen was, dat dit te zeer tegen de belangen van de NS zou indruisen, aangezien die zelf voor de restauratiekosten moesten opdraaien. Bij de privatisering van de spoorwegen werd echter besloten, dat de rijksoverheid voortaan de investeringen in de infrastructuur zou betalen. Op 11 september 1995 werden beide kappen toch op de monumentenlijst geplaatst. Inmiddels waren bij de NS de vervoersprognoses neerwaarts bijgesteld en door ook anderszins gewijzigde inzichten conflicteerde de kap van het eerste perron niet meer met haar toekomstplannen. Daarom is op 22 november 1996 besloten óók de kap op het eerste perron te restaureren.

Na het verkrijgen van de restauratieopdracht heeft Holland Railconsult de kappen eerst grondig geïnspecteerd, ingemeten en doorgerekend. Ook is veel historisch fotografisch materiaal verzameld. Van de kappen bleken het bestek en de bestekstekeningen nog aanwezig.³ Een berekening is echter niet gevonden. De kappen blijken niet geheel volgens de tekeningen te zijn gebouwd. Bovendien zijn er in de loop van de tijd nogal wat aanpassingen aangebracht.

In dit artikel wordt eerst ingegaan op het historische ontwerp en de aanpassingen die daarop volgden. Daarna worden de technische problemen van de kap besproken en de daardoor ontstane schade. Tot slot wordt de restauratie beschreven.

Negentiende-eeuwse stationsontwerpen

In de negentiende eeuw werden spoorlijnen en stations in Nederland aan de rand van een stad op maaiveldniveau aangelegd. Een station bestond veelal uit een monumentaal stationsgebouw, dat als 'stadspoort' functioneerde, en een daarachter gelegen, van de stad afgewende, overkapping van de perrons. Het stationsgebouw vormde het gezicht van het station voor de reiziger.

Ter plaatse van een station bevond zich vrijwel altijd meer dan één spoor. Reizigers moesten dus sporen oversteken om de niet aan het stationsgebouw grenzende perrons te bereiken. Dit gebeurde aanvankelijk gelijkvloers, maar bij toegenomen treinverkeer werden vaak tunnels of voetbruggen aangelegd. Bijna alle grote stations die in de negentiende eeuw gebouwd zijn bestaan uit twee elementaire onderdelen: het reizigers-



Afb. 1. Het vakwerkstation van 1870 van architect K.H. van Brederode. Prentbriefkaart naar een foto van kort na 1900, toen het als tramstation was verhuurd. (Fotograaf onbekend, gemeentearchief 's-Hertogenbosch)

gebouw waarvan het ontwerp aan architecten werd toevertrouwd – en dat praktisch altijd traditioneel van opzet is – en daarachter de grote metalen overkappingen van de perrons die door ingenieurs werden ontworpen. Voor het goed functioneren van het station was het natuurlijk gewenst dat deze twee elementen harmonisch zouden samengaan. Het werd echter vaak een confrontatie van twee verschillende werelden...

Door het gebruik van nieuwe materialen en de daardoor mogelijk gemaakte grote overspanningen gaf de grote overkapping een duidelijk beeld van het vertrouwen van een vooruitstrevende minderheid in een op technologie en productie gerichte toekomst.

De architectonische ontwerpen daarentegen getuigen van een volkomen tegengestelde visie. Ze hielden rekening met de gevoelens van het grote publiek: de angst voor een te grote sprong in de toekomst, angst voor het 'nieuwe', voor veranderingen en voor de snelle verplaatsing naar onbekende bestemmingen. 'Van reizen kreeg je de zenuwen, het betekende ontredde-ning.' Om de ingrijpende veranderingen die de spoorweg in een stad teweegbrengt te verdoezelen grepen bijna alle stationsgebouwen uit de negentiende eeuw terug op al bestaande bouwtypen. Met hun eclectische architectuur moesten ze het publiek overtuigen dat het nieuwe vervoermiddel betrouwbaar was.

Het station 's-Hertogenbosch

Zo ook in 's-Hertogenbosch. De kappen die recent gerestaureerd zijn werden tussen 1894 en 1896 gebouwd naar ontwerp van civiel ingenieur dr. ir. G.W. van Heukelom. Ze behoren bij het tweede Bossche stationsgebouw van de hand van architect dr. E.G.H.H. Cuypers, dat in 1896 geopend werd en waarvan de stijl een vorm van Hollandse neorenaissance was met neogotische accenten.

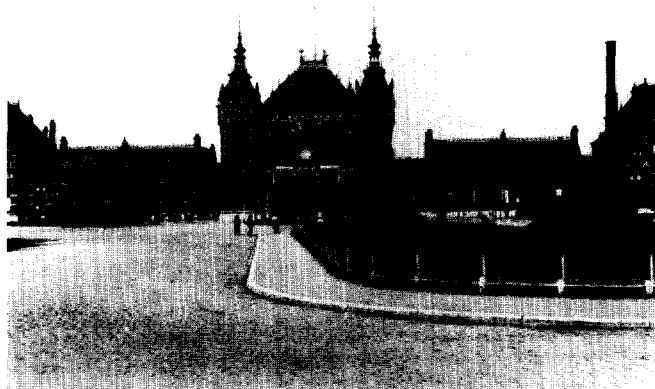
Dit monumentale station was gebouwd ten zuidwesten van het eerste stationsgebouw van 's-Hertogenbosch.

De eerste spoorlijn en het slechts één bouwlaag tellende eerste stationsgebouw (1870) van de hand van K.H. van Brederode waren parallel aan de vestingwallen ten westen van de stad gebouwd (afb. 1). Spoor en station moesten buiten de stad worden aangelegd om de verdedigingswerken niet aan te tasten. Het gebouw met houten stijl- en regelwerk stond in het schootsveld en moest snel afgebroken kunnen worden. Toen 's-Hertogenbosch in 1874 zijn militaire functie verloor en het spoorwegverkeer sterk toenam, was de weg vrij voor vervanging door een stenen stationsgebouw. Dit stationsgebouw met zijn façade-architectuur fungeerde als entree van allure tot de stad en nam de plaats in van een gesloopte stadspoort, de St. Janspoort, die vlakbij was gelegen (afb. 2).

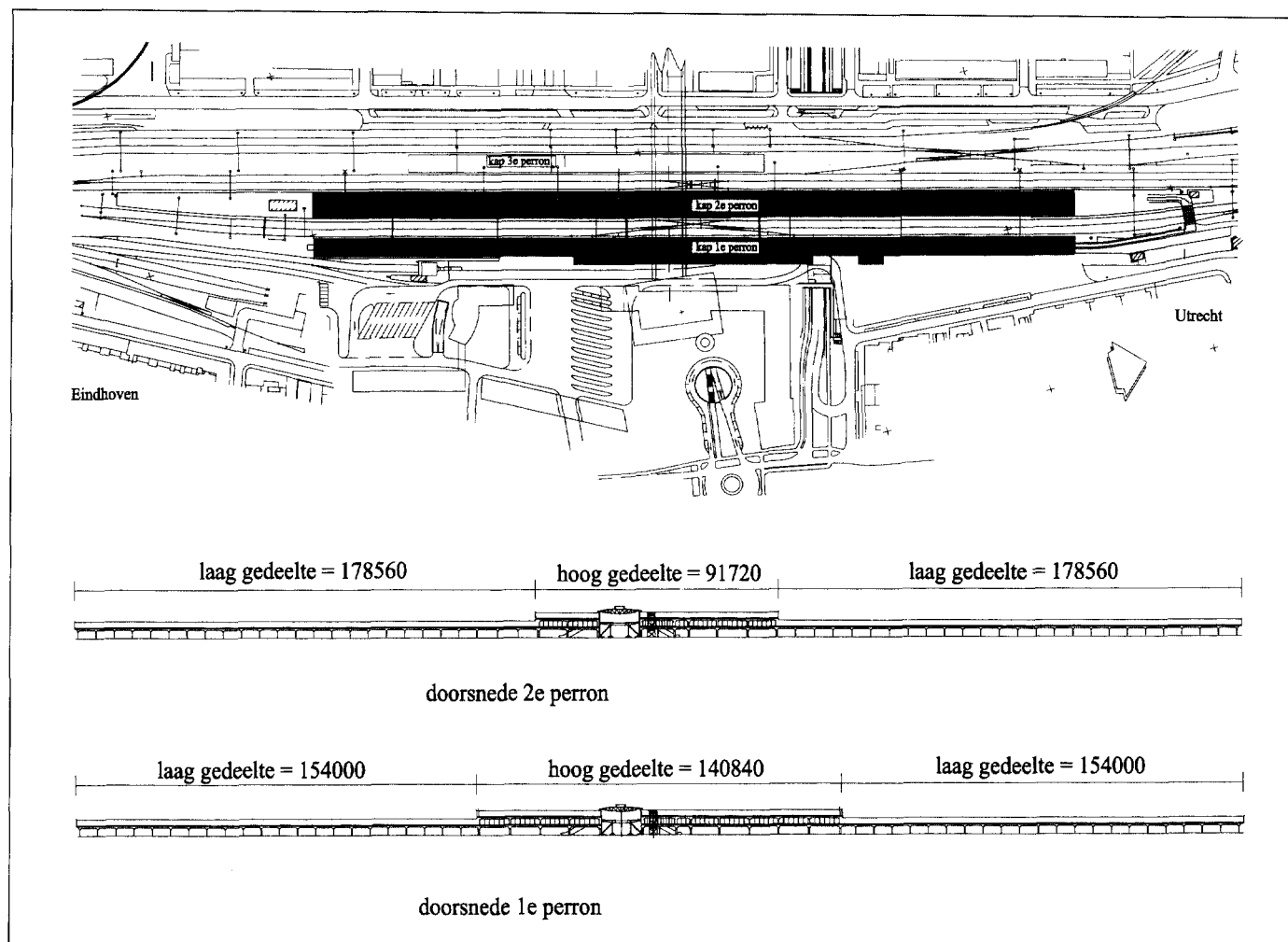
Het ontwerp van de kappen is een jeugdwerk van Van Heukelom. De kappen zijn in meer dan één opzicht uitzonderlijk. Bijzonder is hun enorme lengte van ruim 450 meter elk. Nog maar enkele jaren daarvoor kwam in 1889 de zuidkap van Amsterdam CS gereed. Deze kap van ir. L.J. Eijmer was met zijn lengte van 306 meter op dat moment de langste stationskap ter wereld.⁴ Was de kap van Eijmer nog gemaakt van welijzer, de kappen van Van Heukelom zijn vervaardigd van gewalst staal, of zoals dat toen heette basisch vloeijzer. Analyse wijst uit dat het bereid was volgens het Siemens-Martin-procédé.⁵ Daarmee is het, voor zover bekend, de eerste toepassing van staal in een gebouw in Nederland. Uit deze grote sprong voorwaarts spreekt een jeugdig enthousiasme voor de mogelijkheden van het nieuwe materiaal en een enorm vertrouwen in het technische kunnen.

De opbouw van de kappen

Beide kappen bestaan uit een hoog gedeelte geflankeerd door lage gedeelten (afb. 3). De constructie bestaat uit gebogen vakwerk-kniespanten, gekoppeld door vakwerkgordingen (afb. 4 en 5). In de hoge kappen zijn de spanten dubbel uitgevoerd, in de lage enkel.



Afb. 2. Het stationsgebouw van 1896 van de architect E.G.H.H. Cuypers (foto SS, gemeentearchief 's-Hertogenbosch)



Afb. 3. Tekening van de huidige situatie en aanzicht van de kappen. (Tekening Holland Railconsult, Utrecht)

De bouw en de aanpassingen die er op volgden

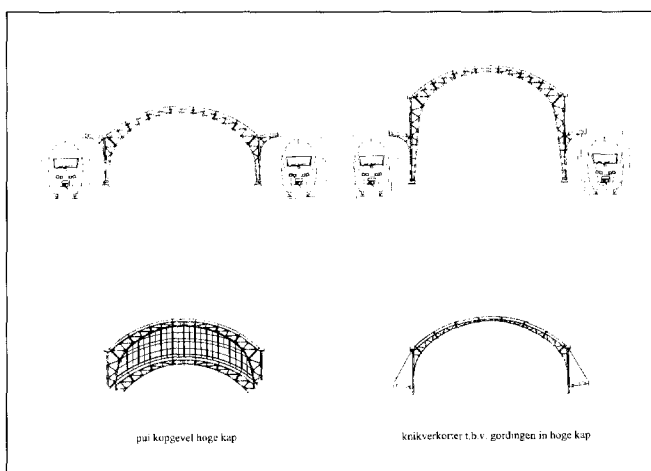
De bouw werd destijds aangenomen door de Koninklijke Nederlandsche Machinefabriek v/h E.H. Begemann in Helmond voor een bedrag van f 246.500,-. De staalconstructie bestaat uit geklonken spanthelften en gordingen, die op de bouwplaats met bouten aan elkaar werden verbonden. De spanthelften en gordingen zijn opgebouwd uit gewalste hoekstalen en strippen. In de luifels worden de gordingen gevormd door gewalste H-profielen. De montage van de kappen heeft deze firma destijds uitbesteed aan P. Hochstenbach, monteur te Vlissingen, voor f 3.306,-.⁶ Volgens het originele ontwerp van Van Heukelom zouden de lage kappen op het eerste perron op gietijzeren kolommen komen te staan. Op voorstel van de firma Begemann zijn deze tijdens de bouw gewijzigd in geklonken stalen stijlen net als op het tweede perron.

Tijdens de bouw is er meer gewijzigd aan het ontwerp. Als verbinding tussen het eerste en tweede perron werd een voetbrug aangelegd met trappen en hellingbanen (afb. 6). Dit werk werd in het voorjaar van 1895 voor f 27.758,- aangenomen

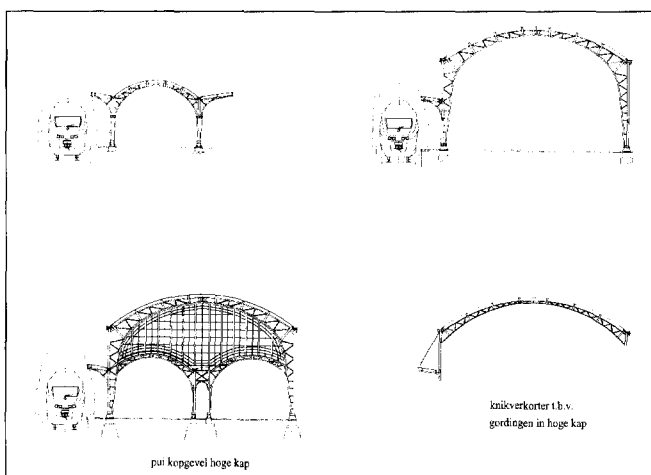
door de firma Begemann. Om deze voetbrug in de beide kappen te kunnen opleggen, is de kapconstructie lokaal verzwakt. Deze wijzigingen zijn nog in de bouw meegenomen.

Zoals uit diverse foto's tijdens de bouw blijkt is de karakteristieke gevel bij de overgang van de hoge naar de lage kap op het eerste perron niet direct aangebracht (afb. 7). Ook in het bestek uit 1894 ontbreekt deze gevel in zijn huidige vorm. Het is niet duidelijk uit welke tijd de gevel dateert en of het een ontwerp van Van Heukelom is. Rond 1906 is ter hoogte van de voetbrug op liefdeloze wijze een naar weerszijden uitkragend seinhuis in de nok van de kap van het tweede perron toegevoegd.

Tussen 1927 en 1937 is het golfplaten dak van het tweede perron vervangen door een houten dakbeschot. De verzinkte golfplaten moeten toen al zwaar aangetast zijn geweest door de rook en stoom van de stoomlocomotieven, die zwavelzuur voortbrachten. Blijkbaar werd ook toen het eerste perron al minder frequent gebruikt; daar bleef op de hoge kap de bedekking met golfplaat nog behouden. Bij de elektrificatie van de spoorlijn in 1937 is de voetbrug ongeveer 30 cm hoger ge-



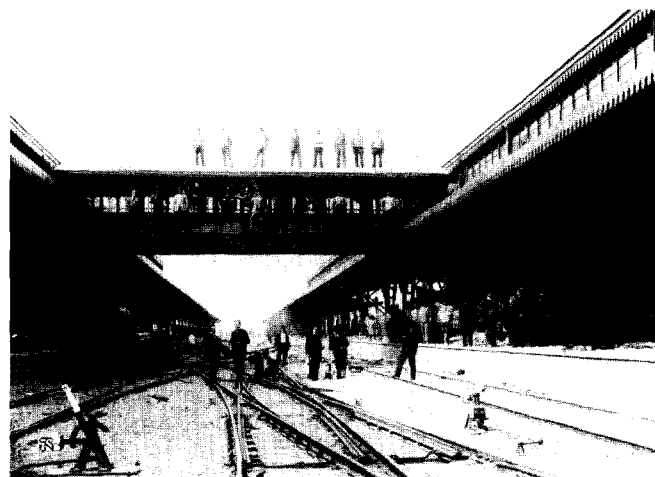
Afb. 4. Dwarsdoorsneden van de kap van het tweede perron.
(Tekening Holland Railconsult, Utrecht)



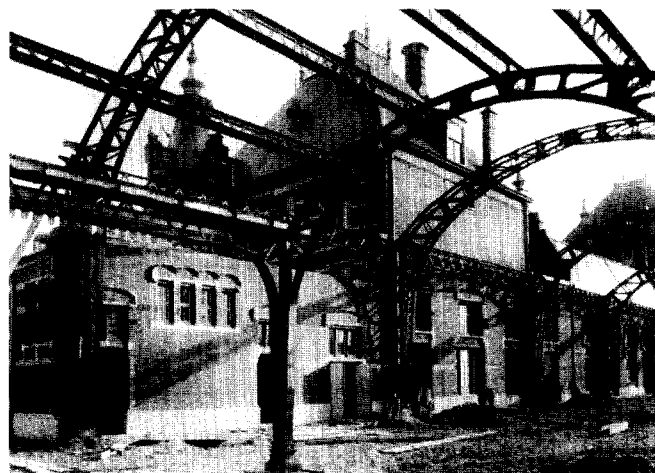
Afb. 5. Dwarsdoorsneden van de kap van het eerste perron.
(Tekening Holland Railconsult, Utrecht)

legd. De ruiten in de zijwanden zijn toen vervangen door staalplaten. Ook zijn langs de sporen de luifels van beide kappen toen ingekort van oorspronkelijk 2,50 m naar de huidige 1,70 m. Helaas werd het prachtige stationsgebouw van Eduard Cuypers aan het eind van de Tweede Wereldoorlog tijdens gevechtshandelingen grotendeels verwoest.⁷ De kappen werden wel beschadigd, maar konden gelukkig hersteld worden, mede omdat de aan het stationsgebouw grenzende hoge kap van het eerste perron nog steeds voorzien was van de – wellicht nog originele – gegalvaniseerde golfplaten, en dus niet in brand vloog.⁸ In 1967 werden deze golfplaten door lichtdoorlatende kunststof golfplaten vervangen.

Intussen was in 1952 de ruïne van het stationsgebouw van Eduard Cuypers vervangen door een derde station, ontworpen door ir. S. van Ravesteyn (afb. 8). In het ontwerp werd veel



Afb. 6. Aannemersfoto uit 1896 van de voetbrug tussen het eerst en tweede perron (Nederlands Spoorwegmuseum, Utrecht, uit de nalatenschap van dr. ir. G.W. van Heukelom)



Afb. 7. Het stationsgebouw en de kap van het eerste perron tijdens de bouw.
(Fotograaf onbekend, foto ca. 1895, gemeentearchief 's-Hertogenbosch)

aandacht besteed aan de bereikbaarheid van het station voor autobussen. Ook de aanleg van de Chr. Huijgenstunnel, direct ten noorden van het gebouw, werd meegenomen.

Deze tunnel vormde een belangrijke verbinding tussen de oude stad en de inmiddels ontstane westelijke stadsuitbreiding. Desondanks vormde het spoor nog steeds een barrière in de stad. Het recent gebouwde station met zijn passerelle moest de bereikbaarheid van de groeiende westelijke stadsuitbreiding voor voetgangers verbeteren (afb. 9). Het is een ontwerp van Holland Railconsult, architect ir. R.M.J.A. Steenhuis.⁹ De passerelle doorsnijdt de kappen met zijn breedte van 15 meter zodanig, dat er per kap één hoog spant moest wijken. De voetbrug van Van Heukelom met de karakteristieke hellingbanen en het seinhuis hebben hun functie verloren en zijn gesloopt.



Afb. 8. Het stationsgebouw van 1952 van S. van Ravesteijn.
(Fotograaf onbekend, gemeentearchief 's-Hertogenbosch)

Analyse van de problemen en beeld van de schade

De problemen met de kappen vallen uiteen in drie categorieën. Er zijn plaatsen waar de constructie te licht is uitgevoerd, zodat zij niet in staat is de erop aangrijpende krachten op te nemen. Daarnaast is er onvoldoende rekening gehouden met de lengteverandering van de kappen ten gevolge van temperatuurwisselingen. Tot slot is er op een zodanige wijze geconstrueerd, dat op sommige plaatsen de constructie niet te onderhouden is, en derhalve zwaar gecorrodeerd.

De constructie is hier en daar te licht gedimensioneerd, waarschijnlijk deels door verkeerde belastingaannamen. De constructie lijkt vooral ontworpen op neerwaarts gerichte gelijkmatig verdeelde belastingen. Met ongelijkmatige belastingen en opwaarts gerichte windzuiging is onvoldoende rekening gehouden. Hierdoor zijn diverse constructiedelen overbelast, zoals in de nok en –in mindere mate – in de knie van de kappanten, waar de diagonalen ontbreken. De onderranden van de langsgordingen tot slot worden bij windzuiging op druk belast. Een controle volgens de vigerende voorschriften geeft aan dat ze niet voldoen.

Kappen met een lengte van 450 m zetten in de zomer tot 18 cm uit en krimpen in de winter 18 cm ten opzichte van de neutrale stand. Deze uitzetting dacht Van Heukelom op te lossen door de gordingen aan één zijde met een slobgat aan te sluiten. De kolommen klemde hij in langsrichting van de kappen in de fundering in.

Al gauw echter werd de verf bij het slobgat weggeschuurd en zijn de los beoogde onderdelen aan elkaar geroest of ge-verfd, zodat de uitzetting geblokkeerd werd. De kolommen moesten dus als pendelkolom gaan functioneren, dat wil zeggen zowel onderin als bovenin scharnierend aansluiten. Hierdoor zijn onderin nagenoeg alle gietijzeren opleggingen gebroken (afb. 10). Ook bovenin de kolommen moet er een scharnier ontstaan in de spanten. Hier is de constructie juist extra verstijfd met gietijzeren kapitelen. Onder deze kapite-

len wordt de staalconstructie regelmatig overbelast, terwijl er vocht onder de kapitelen kan komen en onderhoud vrijwel onmogelijk is. De corrosieschade is hier dan ook enorm (afb. 11). De schade neemt naar het einde van de kappen toe.

Op heel wat plaatsen is deze staalconstructie uitgesproken slecht gedetailleerd met het oog op onderhoud. Wellicht speelt hier de onbekendheid met de corrosie-eigenschappen van staal



Afb. 9. Het stationsgebouw van 1996 van Holland Railconsult
(architect R.M.J.A. Steenhuis). (Foto Frank van Dam, Utrecht)

een rol, staal roest immers sneller dan ijzer, maar ook voor ijzerconstructies zijn de gekozen detailleringen bepaald ongelukkig. Zo zijn de goten op de langsliggers gelegd, waarbij een spleet aanwezig is waar capillair condensvocht tussen komt en schilderwerk onmogelijk is. De goten zelf en de bovenranden van de langsliggers zijn dan ook ernstig gecorrodeerd.

Bij de gevels is er sprake van een vergelijkbare situatie. Hier zijn de gietijzeren raamelementen aan de achterliggende staalconstructie bevestigd met bouten met een te grote onderlinge afstand. In de ontstane kieren dringt het regenwater



Afb. 10. Schade aan de ondersteunen. De achterkant van de ondersteol is kapotgedrukt. (Foto Holland Railconsult, Utrecht)



Afb. 11. De kapitelen zijn door roestvorming van de onderliggende staalconstructie stukgedrukt. (Foto Holland Railconsult, Utrecht)

capillair naar binnen en veroorzaakt ernstige roestvorming (afb. 12), terwijl onderhoud onmogelijk is. De corroderende staalconstructie drukt vervolgens de brosse gegoten raamelementen stuk; roest heeft immers het vijfvoudige volume van staal.

Minder desastreus is de situatie bij de opbouw van de gordingen. De randen zijn opgebouwd uit hoekstalen op ongeveer 6 tot 8 mm afstand van elkaar. Door de kleine afstand is onderhoud weliswaar haast onmogelijk, maar, doordat er geen capillaire spleet is, blijft condensvocht minder lang aanwezig. De constructie kan immers droogwaaien. Op deze plaatsen blijkt de roestschade dan ook mee te vallen. Bij de spanten worden door de opbouw in de onderranden waterbakken gevormd, omdat onder de beide hoekstalen nog een plaat is vastgeklonken, hetgeen bij de kopspanen heel ongunstig is. Door inslaand regenwater vullen die waterbakken zich daar en blijft de constructie langdurig nat. Het gevolg is dat de onderranden over grote delen ernstig aangetast zijn. Bij de overige spanten blijkt de schade erg mee te vallen, omdat er geen regenwater inslaat.

De restauratie

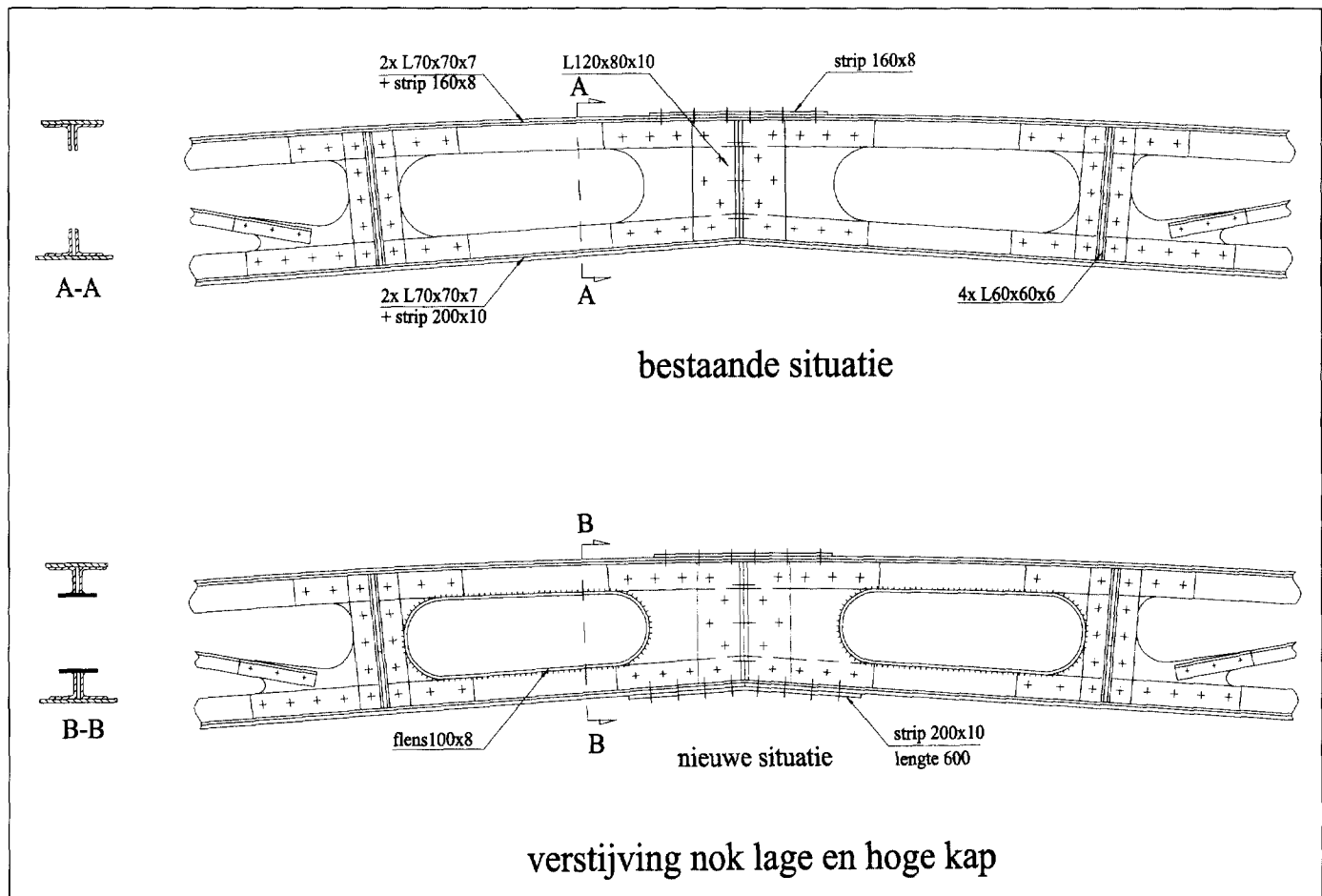
Het doel van de restauratie is om de levensduur van de kappen met vijftig tot honderd jaar te verlengen. De eerder genoemde problemen moesten daartoe blijvend worden opgelost en onderhoud moest mogelijk gemaakt worden. Als uitgangspunt is hierbij gekozen om de restauratie zo terughoudend mogelijk uit te voeren. Bij de eerste aanblik mag het niet opvallen dat er in de constructie is ingegrepen. Er is daarbij gebruik gemaakt van het feit dat het een staalconstructie betreft. Staal is in tegenstelling tot ijzer goed te lassen. Door bij het fabriekswerk voor reparaties gebruik te maken van lasverbindingen in plaats van te klinken, is voor elke deskundige direct zichtbaar dat het geen werk uit de negentiende eeuw betreft. De ingrepen zijn dus duidelijk traceerbaar. Ook is er naar gestreefd om de geschiedenis van de kap afleesbaar te maken.

De constructie verzwaaard

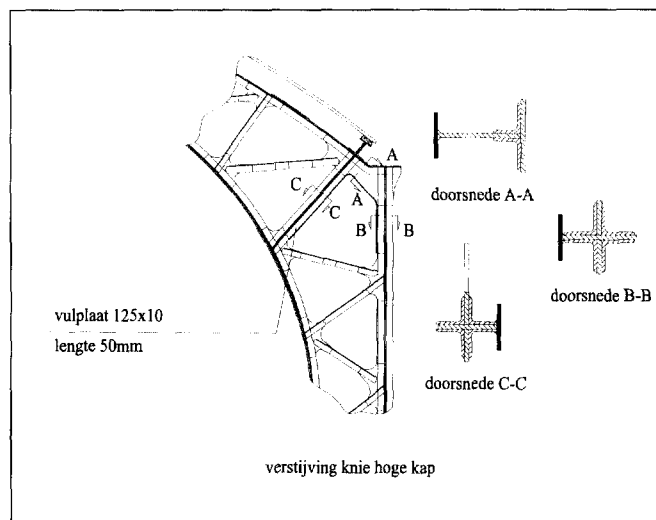
In de nok van de hoge en lage kapspanen en in de knie van de hoge spanen worden strippen ingelast op de plaatsen waar de toelaatbare spanning wordt overschreden. Zo wordt in plaats



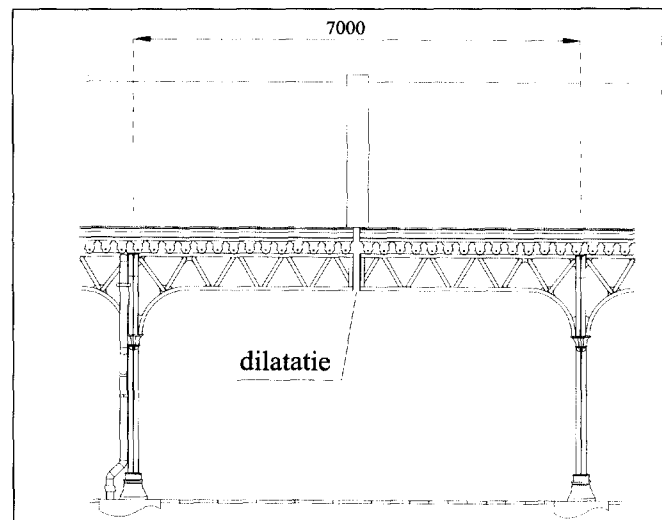
Afb. 12. Aan de westzijde van de hoge kappen is de bevestiging van de gietijzeren raamelementen grotendeels verdwenen of sterk door roest aangetast. (Foto Holland Railconsult, Utrecht)



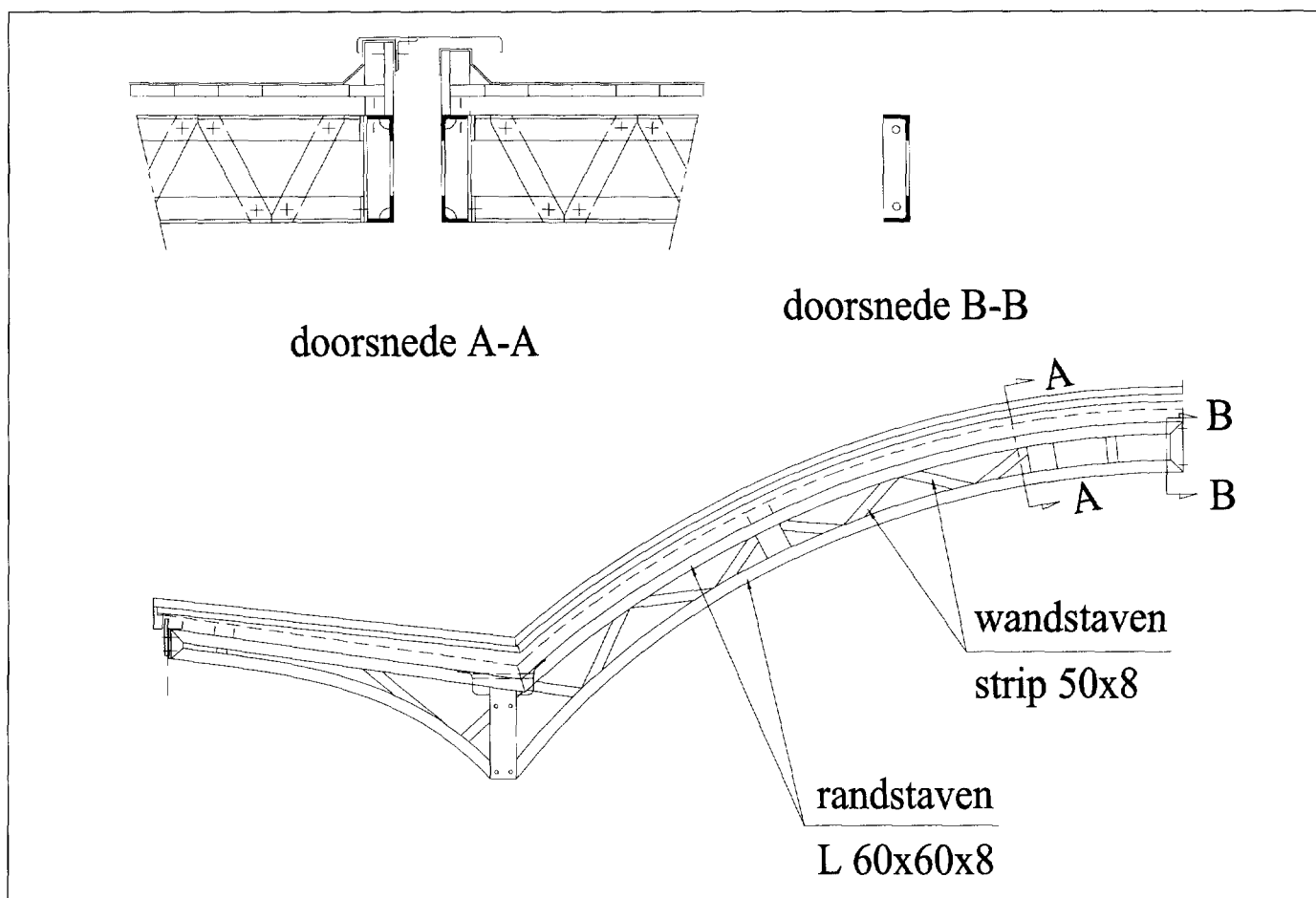
Afb. 13. De constructie in de nok van de spanten wordt lokaal versterkt door strippen in te lassen. (Tekening Holland Railconsult, Utrecht)



Afb. 14. De constructie in de knie van de hoge spanten wordt lokaal versterkt door strippen in te lassen. (Tekening Holland Railconsult, Utrecht)



Afb. 15. De dilatatie. (Tekening Holland Railconsult, Utrecht)



Afb. 16. De toegevoegde stabiliserende spanten. (Tekening Holland Railconsult, Utrecht)

van een T-doorsnede een I-doorsnede gevormd (afb. 13 en 14). Hierdoor worden de spanningen tot acceptabele proporties teruggebracht.

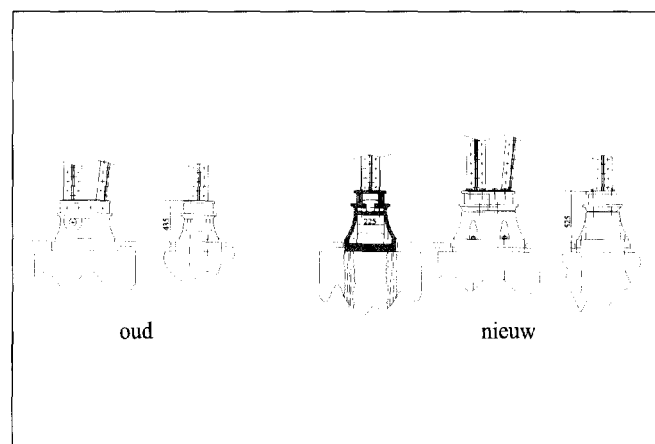
Voor de onderranden van de langsgordingen, die volgens de vigerende normen niet zouden voldoen en dus versterkt moesten worden, is een proevenserie opgezet en is numeriek onderzoek gedaan. Zo is er een rekenmethodiek ontwikkeld, waarmee aangetoond kan worden dat de randen zonder versterking toch voldoen.¹⁰ Hierdoor is er op dit project een besparing van enkele miljoenen guldens gerealiseerd.

Uitzetting mogelijk gemaakt

Om de uitzettingsproblemen op te lossen, is de kap enkele keren gedilateerd, dat wil zeggen in segmenten gesplitst. Bij deze dilatatie zijn de gordingen in het veld gedeeld, zodat één overspanning wordt omgezet in twee uitkragingen (afb. 15). De gordingen blijken deze belasting qua sterkte en vervormingen op te kunnen nemen; ze zijn echter niet meer stabiel en kantelen. Om dit probleem op te lossen is een vergelijkbare oplossing gekozen als destijds in de hoge kap door Van Heukelom. Aan de einden van de uitkragingen zijn de

gordingen gekoppeld met een nieuwe stabiliteitsvoorziening, die lijkt op de tussenspanen van de hoge kap (afb. 16).

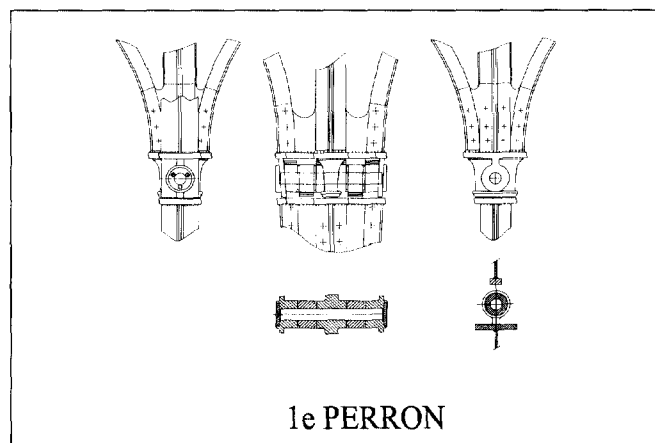
Om de markante overgang van de hoge naar de lage kap niet aan te tasten, is de dilatatie niet direct naast de hoge kap aan-



Afb. 17. De voetscharnieren worden vervangen door iets hogere, alzijds scharnierende exemplaren. (Tekening Holland Railconsult, Utrecht)

gebracht, maar één veld verder. Daarnaast zijn er nog dilataties aangebracht in het twaalfde veld van het uiteinde van de kappen. Zo is het langste ongedilateerde stuk ruim tachtig meter lang. Ook bij deze lengte zou er nog schade aan de kappen optreden als de spanten ongewijzigd bleven. Om ze als pendelkolommen te laten werken zijn de spanten van scharnieren voorzien. Hiertoe zijn de kolomvoeten vervangen door nieuwe onderdelen van nodulair gietijzer (een modern taai soort gietijzer), waarin opleggingen zijn opgenomen die een beweging in alle richtingen mogelijk maken met een bolscharnier en ook een negatieve oplegreactie kunnen overbrengen (afb. 17). Deze nieuwe kolomvoeten zijn iets hoger gemaakt dan de oude om zo de ernstige roestschade onder aan de oude spanten te kunnen verwijderen. De nieuwe kolomvoeten zijn zo vormgegeven, dat de ankers geïnspecteerd en onderhouden kunnen worden. De opleggingen zijn later uit te nemen om ze te onderhouden of te vervangen. In de lage kappen is daarnaast bovenin nog een scharnier nodig ter plaatse van de gietijzeren kapitelen. Aangezien ook daar ernstige corrosieschade aanwezig is, wordt het deel achter de kapitelen tussen de spanten uitgebrand en vervangen door een gietstalen scharnier, dat qua vorm de kapitelen enigszins nabootst. Door de verschillende vorm van de spanten op het eerste en tweede perron is ook de gekozen vorm van de scharnieren verschillend (afb. 18 en 19).

Doordat de hoge spanten dubbel zijn uitgevoerd, zijn zij in combinatie met de langsliggers in langsrichting van de kappen stabiel. De lage spanten zijn echter, zelfs als er geen scharnieren zouden zijn toegevoegd, niet in staat stabiliteit in langsrichting te geven aangezien ze te buigslap zijn. Daarom moet er in elk gedilateerd deel van de lage kap een stabiliteitsportaal worden toegevoegd. Dit portaal is modern vormgegeven in zijn profielkeuze van kokers voor het vakwerk en buizen voor de kolommen, maar het vakwerk voegt zich door de oogcharen bezien naar de langsliggers van de oude kap (afb. 20). Het portaal is zo licht mogelijk uitgevoerd en benut ook de naastliggende oude spanten om de langskrachten te weerstaan.



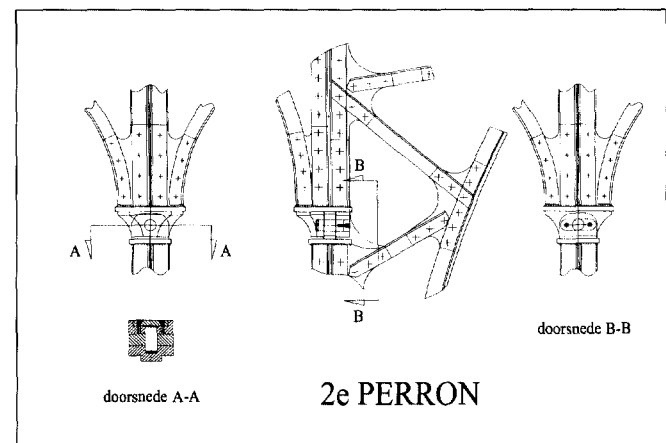
Afb. 18. De kapitelen in de spanten van het eerste perron fungeren als scharnier. (Tekening Holland Railconsult, Utrecht)

Om de geschiedenis afleesbaar te maken, is besloten om direct naast deze portalen de oude gietijzeren kapitelen te behouden en ook de oude grijs-gietijzeren kolomvoeten. Dit leek mogelijk omdat de uitzetting naast het portaal nog geen rol speelt en dus de vervormingen heel gering zijn. Bij nader onderzoek bleek de kwaliteit van de gietijzeren kolomvoeten echter zo slecht, dat ze niet in staat waren de erop aangrijpende krachten te weerstaan. Dit gold zowel de mate waarin ze gescheurd waren als hun materiaalkwaliteit.¹¹ Ze moesten dus toch vervangen worden. De kapitelen konden op die plek wel behouden worden. Hiervoor zijn de minst beschadigde exemplaren uit de kap gebruikt.

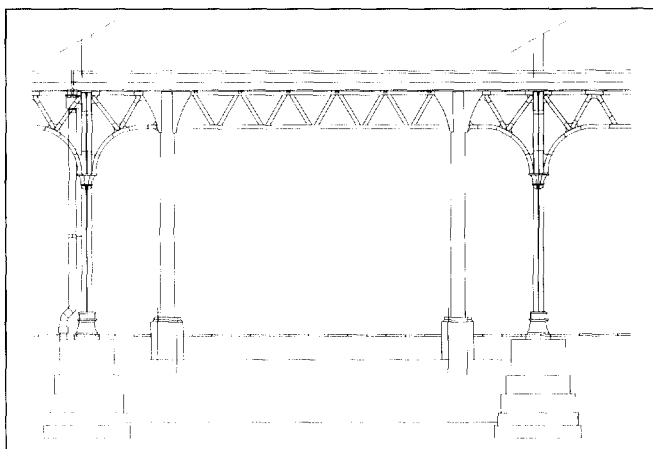
Verbeterde detaillering

De goten zijn in een zo slechte staat, dat ze integraal vervangen moeten worden. Dit gebeurt door thermisch verzinkte stalen goten die van aangelaste nokjes met tapgaten zijn voorzien. Hiermee worden de goten op ongeveer twee centimeter afstand van de onderliggende constructie bevestigd. De verbinding kan dan ook zonder capillaire kieren worden gerealiseerd, zodat de staalconstructie droog kan waaien en goed geschilderd kan worden.

Ook de gietijzeren ramen zijn in een dusdanige staat, dat ze integraal vervangen moeten worden. Normaal gesproken zou dat gebeuren met gelaste stalen ramen zoals bijvoorbeeld bij de renovaties van de kappen van Amsterdam CS en Den Haag HS is gebeurd. Voor dit project is het voor de langsgelids economisch haalbaar gebleken om nieuwe ramen te gieten. Hiervoor wordt nu nodulair in plaats van grijs gietijzer gebruikt. Om het economisch haalbaar te maken, wordt ook de vroegere stapeling van drie ramen vervangen door één raam, zodat het aantal onderdelen afneemt. Om niet weer dezelfde problemen als vroeger te krijgen, worden er aan de raampartijen ter plaatse van de bevestigingspunten nokjes meegegoten (afb. 21). Hierdoor krijgt capillair water geen kans en kan de constructie weer droog waaien. Ook is onderhoud hierdoor eenvoudig mogelijk. De nokjes worden in het werk doorboord



Afb. 19. De kapitelen in de spanten van het tweede perron fungeren als scharnier. (Tekening Holland Railconsult, Utrecht)



Afb. 20. Het stabiliteitsportaal voegt zich naar de langsliggers van de kap. (Tekening Holland Railconsult, Utrecht)

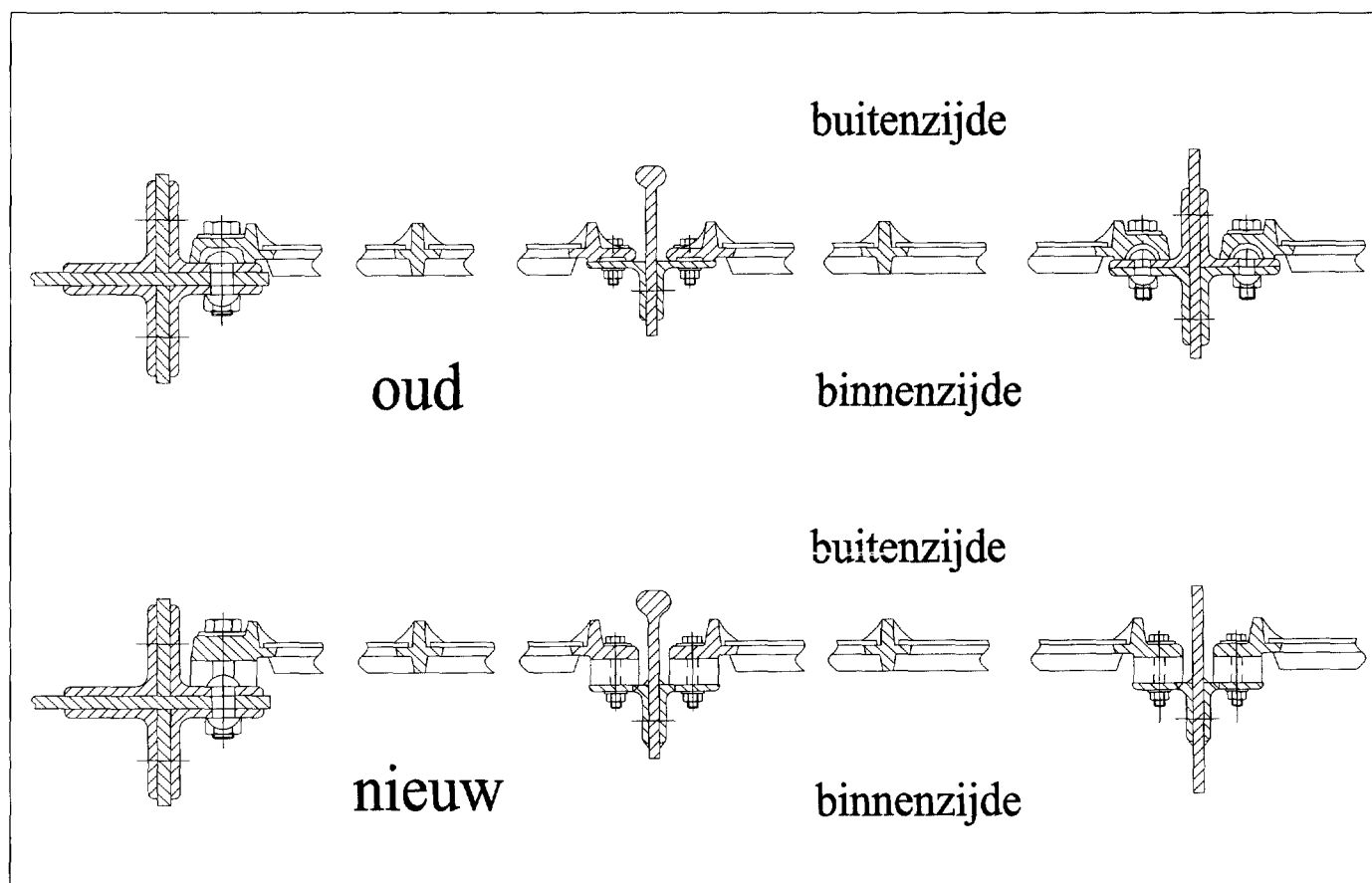
om zo de ramen afdoende te kunnen bevestigen. Teneinde de oude raamconstructie voor het nageslacht zichtbaar te houden wordt één raampartij behouden en in de oostgevel van de tweede kap herplaatst, omdat die het minst door regen wordt belast.

De kopgevels vertonen te weinig repetitie om ook daar economisch ramen te kunnen gieten. Daar worden de ramen uit gewalste staalprofielen samengelast en verzinkt (afb. 22). De bevestiging vindt plaats met afstandsbusjes. Ook de schulp-rand, en de hoge en lage goten van de hoge kap worden zo bevestigd, dat capillaire naden worden vermeden en onderhoud mogelijk is.

Roestschade hersteld

Waar onderdelen door corrosie zo ernstig zijn aangetast dat ze niet meer voldoen, worden ze vervangen. Doordat het een staalconstructie betreft, is het eenvoudig mogelijk nieuwe delen in te lassen. Alle aanvullingen die zo gemaakt worden lijken bij oppervlakkige beschouwing op de oude constructie, maar zijn, doordat ze gelast zijn in plaats van geklonken, duidelijk als twintigste-eeuws herkenbaar.

Bij deze aanvullingen wordt uiteraard gezorgd dat onderhoud eenvoudig mogelijk is. Zo worden bijvoorbeeld twee hoekstalen op 6 à 8 millimeter afstand van elkaar vervangen door een T-doorsnede, gevormd uit twee aaneen gelaste strippen met vergelijkbare buitenafmetingen.



Afb. 21. De ramen in de langshevels zijn opnieuw gegoten, met nokken als afstandhouders. (Tekening Holland Railconsult, Utrecht)

Aanheling ter plaatse van het gesloopte seinhuis en de voetbrug

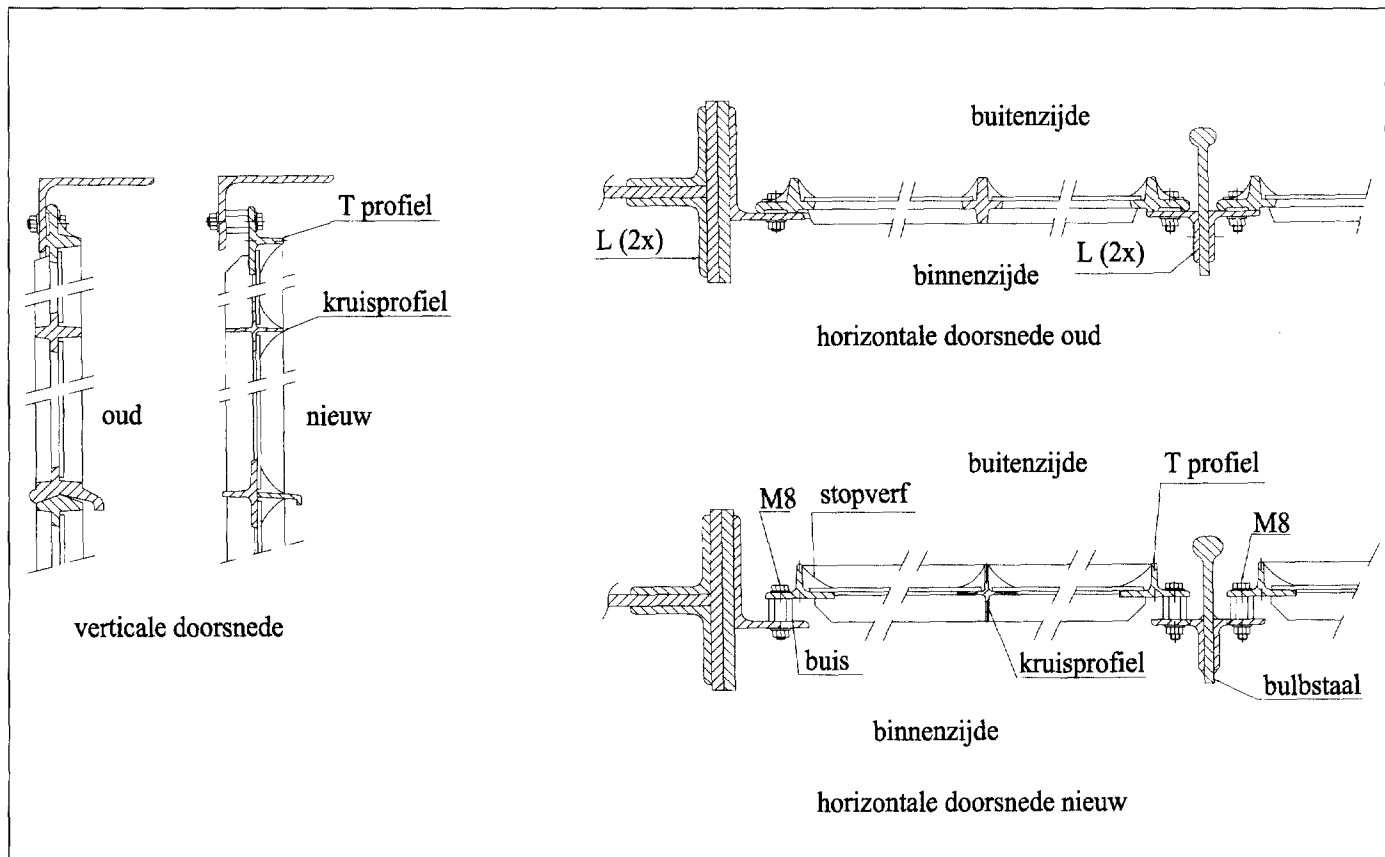
Op de plaats van het voormalige seinhuis wordt de kap van het tweede perron aangeheeld met nieuwe gordingen, met bovenste langsliggers en twee tussenspanen als kipsteun. Hierdoor ontstaat een situatie als vóór de bouw van het seinhuis. De oostelijke bovenste langsligger was in verband met de voetbrug als vollewandligger uitgevoerd, dus met gesloten platen in de wanden in plaats van diagonalen. Hij wordt nu opnieuw als vollewandligger vervaardigd. De gordingen en langsliggers worden op hedendaagse wijze samengelast uit gehalveerde I-profielen als rand- en wandstaven. De totaalindruk komt overeen met de originele geklonken liggers. Ook de sierlijke kolom onder de onderste gesloten oostelijke langsligger, die verwijderd is bij de bouw van het seinhuis, wordt weer als hedendaagse replica teruggebracht. Hiervoor geldt de vergelijkbare kolom op het eerste perron als voorbeeld (afb. 23).

Op de plaats waar de verwijderde voetbrug aansloot, wordt de gevel van beide kappen aangeheeld met gegoten ramen. Hierdoor ontstaat de situatie van het originele ontwerp van Van Heukelom vóór de toevoeging van de voetbrug. Ook de luifels en schulpranden worden aangeheeld.

Om de vroegere aanwezigheid van de voetbrug afleesbaar te maken, worden in de beide kappen de gesloten langsliggers behouden, waarbij aan de onderste ook de opleggingen van de voetbrug behouden blijven. Bij de kap van het eerste perron is het bovendien ook mogelijk gebleken om de bovenste langsligger, die bij de elektrificatie deels omhoog was gebracht, weer naar zijn originele niveau terug te brengen. Deze gesloten langsligger bevat ook een aanzet voor de dakconstructie van de voetbrug en een in verband met de voetbrug aangepaste schulprand. Hierdoor is het mogelijk om de vroegere plaats van de voetbrug op ingetogen wijze te verklikken zonder dat een onevenwichtige gevel ontstaat (afb. 23).

De kleur

De staalconstructie van de kappen in 's-Hertogenbosch was de afgelopen decennia in grijstonen afgewerkt; het dakbeschot was naturel geolied. Na gerezen twijfel van de kant van het bureau Rijksbouwmeester over de originaliteit van deze kleur-uitmonstering, is expertise ingeroepen van dat bureau. Onderzoek van verfmonsters van de overkapping en bestudering van historische foto's van de kappen leverde het volgende verrassende resultaat op.¹²



Afb. 22. De ramen in de kopgevels zijn uit gewalste staalprofielen samengelast en verzinkt, met busjes als afstandhouders.
(Tekening Holland Railconsult, Utrecht)

Alle sinds de aanleg op de constructie aangebrachte verflagen bleken nog aanwezig: een 18 à 19-tal met een totale dikte van ruim 1,5 mm (afb. 24)! Dit betekent één schilderbeurt per zes à zeven jaar, als men de grondlagen in mindering brengt. Dit goede onderhoud en deze grote laagdikte van de opeenvolgende afwerklagen verklaren de relatief uitzonderlijk goede staat waarin de constructie verkeert.

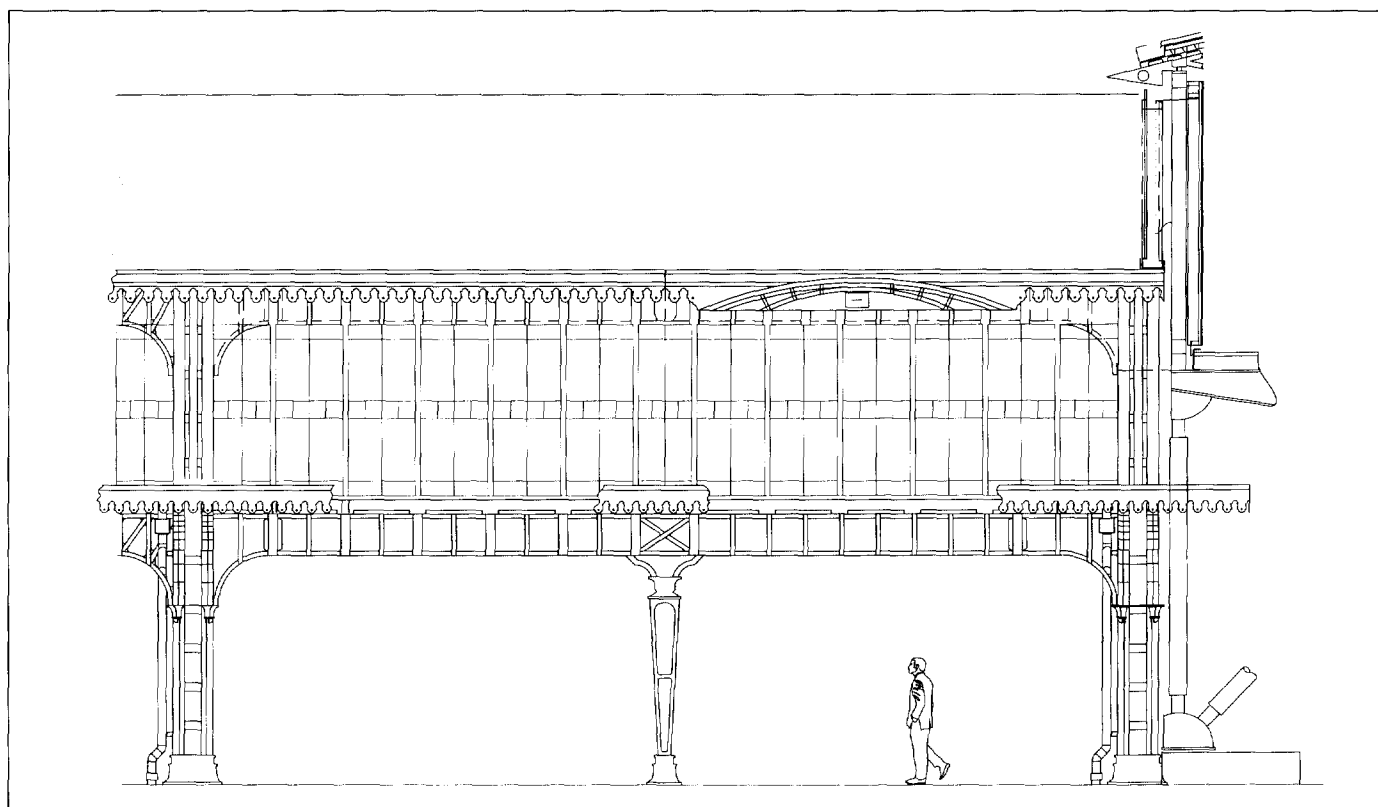
Aan de hand van de mate van vervuiling van de overgang van de kleurlagen werd vastgesteld welke kleur een toplaag vormde. Zo is komen vast te staan, dat de constructiedelen op een grondlaag van loodmenie geel-groen zijn overgeschilderd en zo naar de bouwplaats vervoerd en gemonteerd. In het werk is de constructie in een blauw-groene kleur, zogenaamd Veronees-groen, afgeschilderd. Deze ongeveer 0,25 mm dikke toplaag heeft langdurig het beeld van de kap bepaald. De geschilderde sierranden – en wellicht ook de goten – waren toen in een okergele kleur, Bentheimer-geel, overgeschilderd. Bij aanleg waren de golfplaten volgens het bestek met loodwit geschilderd.

Jaren later is gedurende een lange periode de gehele kap verscheidene keren achter elkaar in geeltinten overgeschilderd, om uiteindelijk, net voor of tijdens de tweede wereldoorlog, een kleuromslag te ondergaan naar de ons bekende grijsinten. Besloten is om de kap zijn oorspronkelijke kleuraspect te hergeven. De gehele constructie inclusief de raampartijen krijgt

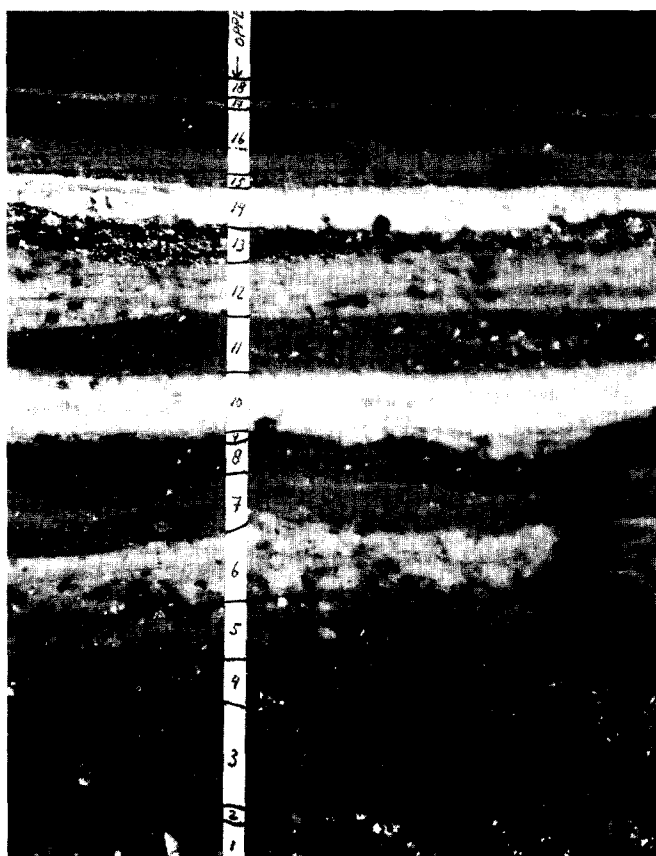
daarom de Veronees-groene kleur. Alleen de goten en sierranden worden Bentheimer-geel geschilderd. De kraaldelen van het dakbeschot worden crèmewit, ook met het oog op voldoende reflectie van licht. Hierdoor wordt de oorspronkelijke opzet van deze belangrijke kap niet alleen in zijn ruimtelijke beeld, maar ook in zijn authentieke kleurstelling gereconstrueerd, hetgeen uit architectuur-historisch oogpunt belangrijk is. Het resultaat is verrassend mooi.

De uitvoeringswijze

In eerste instantie is het uitgangspunt geweest om de kappen ter plaatse in het werk op te knappen. Nog in het besteksstadium is echter het roer omgegooid in overleg met de aannemer die het werk zou gaan uitvoeren. Om de overlast voor het treinverkeer, de reizigers en omwonenden te beperken en gelet op de zware ingrepen die nodig zijn, is besloten om de kappen af te voeren. Hierdoor is het werk minder afhankelijk van weersinvloeden en is het mogelijk een constantere kwaliteit van het werk te garanderen. Bovendien kon het hierdoor goedkoper worden uitgevoerd. Door de opbouw van de kap is het eenvoudig de kap op de oorspronkelijke boutverbindingen te demonteren. De kapdelen zijn in het midden van de perrons opgeslagen om ze vervolgens per trein af te voeren naar een plaats waar ze op vrachtwagens konden worden overgesla-



Afb. 23. De voormalige aanwezigheid van de oude voetbrug blijft op het eerste perron zichtbaar door de aanzet van het dak. De sierlijke kolom is op het tweede perron in replicavorm teruggebracht. (Tekening Holland Railconsult, Utrecht)



Afb. 24. De totale laagdikte van de conservering was ruim 1,5 mm, bestaande uit 18 à 19 verflagen. (Foto ir. E.J. Nusselder, 's-Gravenhage)

gen. De kapdelen worden vervolgens gestraald. Holland Railconsult beoordeelt welke aanpassing nodig is. De onderdelen worden voor zover nodig aangepast en opnieuw geconserveerd in de oorspronkelijke kleuren van 1896. Vervolgens worden ze weer naar de bouwplaats vervoerd, waarbij de werktrein herstelde delen aanvoert en op de terugweg weer oude delen afvoert. Zo worden beide kappen van zuid naar noord in delen afgevoerd, opgeknapt en weer gemonteerd. Daarna worden 28 mm dikke, crèmewit geschilderde houten kraaldelen over de gordingen gebogen en vastgeschoten. Tot slot wordt een kunst-rubberen dakhuid aangebracht. Bij de kap van het eerste perron is het gebruik van werktreinen niet nodig, omdat dit perron slechts aan één zijde door sporen wordt geflankeerd en vanaf de weg bereikbaar is. Inmiddels zijn de restauratiewerkzaamheden vrijwel afgerond.

Slot

De historische kappen in 's-Hertogenbosch zijn grondig gerestaureerd. Dit artikel beschrijft de problemen van de kappen en – na een historische terugblik – de restauratie. Aanwezige problemen worden blijvend opgelost en onderhoud wordt mogelijk gemaakt. Als uitgangspunt is daarbij gekozen om de restauratie zo terughoudend mogelijk uit te voeren. Bij de eerste aanblik valt het niet op dat er in de constructie is ingegrepen, maar voor een geïnteresseerde zijn de ingrepen duidelijk traceerbaar. Ook wordt de geschiedenis van de kap afleesbaar gemaakt. Beide kappen zijn weer in hun oude luister hersteld, gereed voor de volgende eeuw.

Noten

- 1 Telefoon (31)302355308, Holland Railconsult, Utrecht. Holland Railconsult is een raadgevend ingenieurs- en adviesbureau op het gebied van openbaar vervoer en railinfrastructuur. Het bureau adviseert en begeleidt openbaarvervoerbedrijven, overheden en bedrijven op het gehele traject van voorstudies, haalbaarheidsonderzoeken, planfase, ontwerp, engineering tot en met realisatie. Het heeft een uitgebreide
- 2 L.A. van Hengstum en L.I. Vákár, "Station 's-Hertogenbosch, de vervoersknoop als spil", in themanummer 'Mobiliteit en Infrastructuur' van *Cement*, 49ste jaargang nr. 7/8, juli 1997, pp. 33 - 37.
- 3 NS Geodesie & Infradata, afdeling Technische Documentatie, Utrecht.
- 4 H.H. Snijder en L.I. Vákár, *Rondje Amsterdamse kappen*, uitgave Holland Railconsult, juni 1997, p. 2.
- 5 NS Technisch Onderzoek, "Onderzoek materiaal stationskap 's-Hertogenbosch", onderzoeksrapporten november 1994 en januari 1995.
- 6 H.W. Lintsen e.a., *Geschiedenis van de Techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving, 1800-1890. Deel III*. Stichting historie der Techniek, Zutphen, 1993, pp. 294 - 298.
- 7 C. Douma, *Het stationsgebouw. Historie, situering, opzet en ontwerp, nieuwe ontwikkelingen*, uitgave Voorlichting NV Nederlandse Spoorwegen, Utrecht, 1974.
- 8 C. Scheffer, *De ijzeren overkapping van station 's-Hertogenbosch. Fase 1: Evaluatie, evolutie, beschrijving*, scriptie uitgegeven onder auspiciën van de Stichting tot Behoud van Monumenten van Bedrijf en Techniek in het Zuiden van Nederland, Eindhoven 1992.
- 9 L.I. Vákár, "Station 's-Hertogenbosch. Nieuwbouw stationsgebouw, passerelle en kap derde perron.", *Railevant* Jaargang 44, juni 1998, Nummer 3, pp. 5 - 29.
- 10 M.R.C. van der Heijde, W. Jurg, H.H. Snijder en L.I. Vákár, *Stabiliteit onderranden van vakwerkliggers bij geklonken oude stationskappen*, rapport Ingenieursbureau NS, mei 1995
- 11 NS Technisch Onderzoek, "Analyse gietijzer kolomvoet Den Bosch", onderzoeksrapport maart 1997.
- 12 E.J. Nusselder, "Expertise-advies kleuren perronoverkapping 's-Hertogenbosch", Rijks Gebouwendienst, november 1996.

Voormalige zeepfabriek De Adelaar in Wormerveer gered

Maura Huig

Inleiding

Het aan de Zaan gelegen dorp Wormerveer heeft al ruim een eeuw een blikvanger die vanuit de wijde omtrek zichtbaar is: de zeepfabriek met bovenop de voormalige watertoren het reusachtige beeld van een adelaar met uitgespreide vleugels. Op dezelfde plek stonden achtereenvolgens twee zeepfabrieken met een adelaar op het dak: één fabriek uit 1896 die verbrandde in 1906 en snel daarna werd vervangen door het nu nog bestaande pand genaamd De Adelaar.

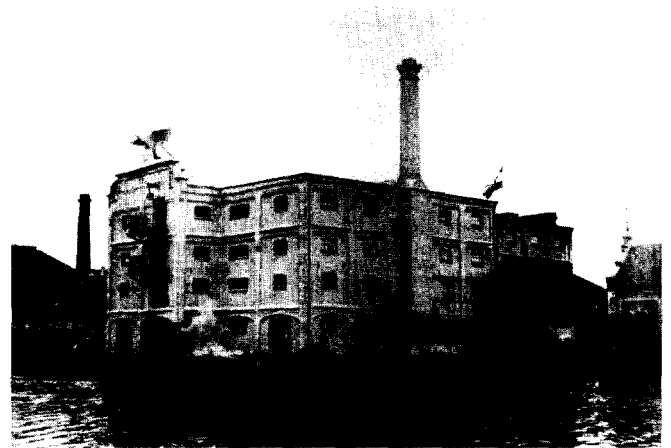
Zoals de meeste oude fabrieksgebouwen, heeft De Adelaar zijn oorspronkelijke functie allang verloren. De zeepfabricage maakte in de loop der jaren plaats voor de productie en verwerking van allerlei chemische stoffen totdat in de jaren zestig de productie naar een andere lokatie werd overgebracht. De Adelaar werd alleen nog gebruikt als opslagruimte voordat het pand uiteindelijk leeg kwam te staan. Plaatsing op de voorlopige provinciale monumentenlijst in 1988 kon voorkomen dat de toenmalige eigenaar De Adelaar liet slopen. Sindsdien zijn diverse onderhandelingen gevoerd en initiatieven genomen om het gebouw te restaureren, verbouwen en herbestemmen, maar tot voor kort zonder resultaat aangezien over de verdeling van de kosten geen akkoord kon worden bereikt. De Adelaar dreigde ondertussen alsnog aan leegstand en achterstallig onderhoud ten onder te gaan. Maar inmiddels lijkt het tij gekeerd. Onlangs werd bekend dat de financiering van de restauratie, waarvan de kosten worden geschat op 8 miljoen gulden, in principe rond is. Hoe de restauratie en herbestemming vorm krijgen, zal overigens nog moeten blijken. In ieder geval is er genoeg aanleiding om aandacht te schenken aan dit bijzondere fabrieksgebouw.

In vakkringen was al bekend dat De Adelaar één van de vroegste Nederlandse voorbeelden is van de toepassing van een (niet-dragend) betonskelet. In 1998 is in opdracht van de vereniging Zaan Industriële Erfgoed (ZIE, voorheen MBTZ) een onderzoek uitgevoerd naar fabrieksarchitectuur in de Zaanstreek uit de periode 1850-1940.¹ Mede dankzij dit onderzoek is nu veel meer bekend geworden over de architecten van het pand, J.P.F. van Rossem en W.J. Vuyk. In dit artikel zal de nadruk liggen op de architectuur c.q. architecten van het pand. Voor uitgebreidere informatie over de bedrijfsgeschiedenis kan verwezen worden naar de artikelen van J. Schipper en S.A. Hoogterp (zie de literatuur in de noten).

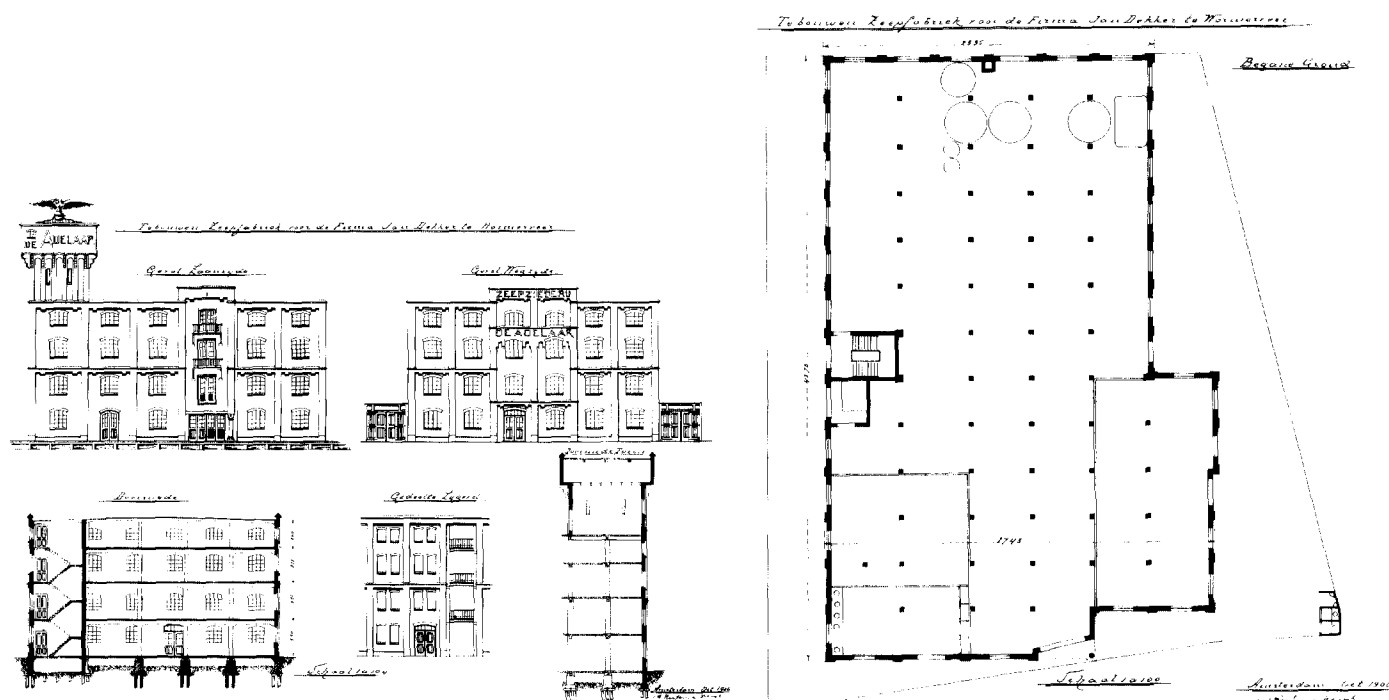
De onderneming van Dekker van 1885 tot 1906

De geschiedenis van De Adelaar begint in 1885, toen Jan Alexander Dekker (1842-1901), telg uit een Zaanse ondernemersfamilie, zijn zaken besloot uit te breiden met de fabricage van zeep.² Deze vond aanvankelijk plaats in een houten pakhuis en later in een klein stenen pand genaamd De Adelaar aan de Zaandijkerweg in Wormerveer. De productie verliep zeer eenvoudig: op een met turf gestookt fornuis stond de ketel en zowel de roerinrichting als de zwengelpomp werden met de hand bediend. Aangezien er nog weinig bekend was over de chemische processen die tijdens het “zeepzieden” plaatsvonden, verliep de beginperiode van Dekkers zeepziederij met vallen en opstaan. Het kwam voor dat de productie mislukte en dat vervolgens het pakhuis vol stond met bedorven zeep. Gaandeweg nam de kwaliteit echter toe en werd naast zachte zeep ook harde zeep geproduceerd.

Het onderkomen aan de Zaandijkerweg werd al vrij snel te klein en Jan Alexander Dekker liet daarom in 1893 de architecten Van Rossem en Vuyk uit Amsterdam een nieuwe fabriek ontwerpen. Deze verrees achter het bestaande pand, aan de kant van de Zaan. De uitbreiding telde in eerste instantie drie



Afb. 1. De Adelaar uit 1896 met op de achtergrond de eerdere uitbreiding uit 1893 (met vlag) en – nog net zichtbaar – het eerste fabrieksgebouw bestaande uit twee bouwlagen plus een pannendak. (foto Gemeente-archief Zaanstad)



Afb. 3. Het ontwerp uit oktober 1906 van Van Rossem en Vuyk voor de herbouw van De Adelaar. In de vrijwel symmetrische gevel aan de wegzijde zijn niet-doorlopende en ten opzichte van elkaar verspringende waterlijsten toegepast. (afdrukken privé-collectie J. Schipper)

bouwlagen (later vier) onder een plat dak en had een toegang in de noordelijke, vijf travéeën tellende zijgevel. Het is echter onduidelijk hoe de gevel van drie travéeën aan de kant van de Zaan er precies heeft uitgezien.

In 1896 volgde een aanzienlijke uitbreiding. Het nieuwe gedeelte, dat vrijwel naadloos aansloot op de eerdere uitbreiding, reikte tot de Zaan. Tesaamen telden de uitbreidingen aan de noordkant tien en aan de zuidkant elf travéeën. In verband

met de schuine begrenzing van het perceel versprong de gevel aan de Zaan halverwege. De gevelbekroning van het vooruit-springende linker gedeelte bevatte de tekst "STOOMZEEP-ZIEDERIJ". Bovenop de kroonlijst prijkte het beeld van een wereldbol met daarop een adelaar met gespreide vleugels en een ring in de snavel. Op afbeelding 1 zijn zowel de uitbreidingen uit 1893 en 1896 als het eerste stenen gebouwtje zichtbaar.

In de namiddag van zondag 5 augustus 1906 ging de gehele fabriek in vlammen op (afbeelding 2). Door de aanwezigheid van allerlei brandbare grondstoffen als olie, hars en traan woedde het vuur zo hevig dat al een uur nadat de brand was ontdekt, de muren aan de Zaanzijde en het beeld van de adelaar "met donderend geraas" neerstortten. Uit de wijde omtrek kwamen nieuwsgierigen (ramptoerisme bestond ook toen al) de ondergang van De Adelaar aanschouwen.³

De firma Jan Dekker deed er alles aan om de fabriek zo snel mogelijk weer in bedrijf te krijgen. Men stuurde in augustus de klanten zelfs een kaart met daarop – onder een foto van De Adelaar die in lichterlaaie staat – de tekst: "niettegenstaande de mij getroffen ramp, ben ik in staat door genomen maatregelen Uwe orders weder als gewoon uit te voeren". De firma, inmiddels geleid door de drie zonen van Jan Dekker, kocht een stuk grond ten zuiden van de verbrande fabriek, zodat het vloeroppervlak van de nieuwe te bouwen fabriek met 40% kon worden vergroot.⁴ Het ontwerp, door de vaste architecten Van Rossem en Vuyk, was in oktober 1906 gereed (afbeelding 3).



Afb. 2. De restanten van De Adelaar na de brand van 1906. In het midden één van de zeepketels. (foto Gemeente-archief Zaanstad)



Afb. 4. De Adelaar anno 1998, gezien vanaf de overkant van de Zaan en vanaf de Zandijkerweg. (foto's Maura Huig)

De Adelaar uit 1906

Voor de bouw van De Adelaar werd voor zover mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande fundering van de afgebrande fabriek. Het huidige gebouw vertoont dan ook diverse overeenkomsten met zijn voorganger uit 1893-1896. Zo heeft De Adelaar uit 1906 eveneens een in hoofdzaak rechthoekige plattegrond, met vooruitspringende gedeelten in de noord- en oostgevel en er is wederom sprake van vier bouwlagen onder een plat dak.

Van Rossem en Vuyk pasten ook enkele architectonische details opnieuw toe. De gietijzeren kolom die op de begane grond het risalerende gedeelte aan de Zaan ondersteunt, komt voor in de ontwerpen van zowel 1896 als 1906. Hoewel nauwelijks zichtbaar op de (zwart-wit)foto's van rond de eeuwwisseling, bevatten de lisenen en het onderste deel van de schoorsteen van de fabriek uit 1896 speklagen van waarschijnlijk gele verblendsteen. Bij de versie uit 1906 is eveneens sprake van de toepassing van gele verblendsteen, zoals op afbeelding 4 is te zien.

De herbouw van De Adelaar betekende echter niet dat een kopie van de verdwenen fabriek uit de as herrees: ondanks de gelijkenissen verschillen de twee fabrieken op enkele belangrijke punten van elkaar. Behalve dat het latere gebouw een stuk groter is, bestaat de constructie uit een gewapend betonskelet en dragende bakstenen muren. Hoogstwaarschijnlijk werd hiervoor gekozen in verband met de grotere brandveiligheid, vergeleken met een constructie bestaande uit hout en ijzer. Hetzelfde geldt voor de plaatsing van het ketelhuis en de machinekamer los van de fabriek in plaats van inpandig.

Een andere in het oog springende maatregel is de plaatsing van een waterreservoir op het dak voor de sprinklerinstallatie. Dit was, gezien het brandgevaar, in de fabrieksbouw van rond de eeuwwisseling zeer gebruikelijk, zo niet verplicht (bij het afsluiten van een verzekering). De watertoren van De

Adelaar bevindt zich in de zuidoost hoek en is in totaal zeven meter hoog. De toren bestaat uit een schacht met daarboven een uitkragende reservoirmanteling bedekt met een flauw hellend schilddak, waarop het betonnen beeld van een adelaar met gespreide vleugels. Dit tweede beeld van de adelaar is waarschijnlijk ontworpen door één van de firmanten, Willem Alexander Dekker, die in zijn jeugd boetseer- en tekenlessen volgde bij de Amsterdamse beeldhouwer Pierre Elysée van den Bossche. Het was meteen duidelijk dat er op de nieuwe fabriek wederom een beeld van een adelaar zou komen, aangezien het beeld te zien is op de ontwerptekeningen van oktober 1906. Bij het ontwerp en de constructie van de watertoren moesten Van Rossem en Vuyk terdege rekening houden met het kolossale betonnen gevaarte dat er op geplaatst zou gaan worden.

De architecten:

Jan Paul Frederik van Rossem en Willem Johannes Vuyk

Voor het ontwerp van de uitbreiding in 1893 en ook de latere nieuwbouw van De Adelaar deed Jan Dekker een beroep op de architecten J.P.F. van Rossem (Amsterdam 1854-Amsterdam 1918) en W.J. Vuyk (Purmerend 1855-Den Haag 1918). Hoewel hun bureau in Amsterdam gevestigd was, waren Van Rossem en Vuyk geen onbekenden in de Zaanstreek. Gedurende circa een kwart eeuw (de periode 1889-1915) ontwierpen ze voor een aanzienlijk aantal Zaanse ondernemers fabrieken, pakhuizen, ketelhuizen, kantoren, een machinehal en een graansilo. Ze vormden daarmee geduchte concurrenten van de plaatselijke (aannemer-)architecten.

Behalve bedrijfsgebouwen ontwierpen ze in de Zaanstreek één van de herenhuizen aan de rand van het Wilhelminapark in Wormerveer. Helaas heeft deze villa, in 1898 gebouwd voor Adriaan Laan jr., plaats moeten maken voor een appartementengebouw. Het voormalige raadhuis van Koog aan de Zaan (1908), tegenwoordig de huisvesting van een acupunctuurcentrum, is eveneens een ontwerp van Van Rossem en Vuyk. De gemeente Koog aan de Zaan gaf hen daarnaast opdracht voor de bouw van de gemeentelijke gasfabriek in 1909.

Van Rossem en Vuyk begonnen hun bureau waarschijnlijk begin jaren tachtig van de negentiende eeuw. Willem Johannes Vuyk was in 1877 afgestudeerd aan de Rijksacademie van Beeldende Kunsten in Amsterdam en had daar les gehad van onder andere August Allebé.⁵ Hij was tijdens zijn studie al actief in het genootschap Architectura et Amicitia, waar hij onder andere diverse lezingen hield.⁶ In 1879, toen hij werkzaam was bij de afdeling Publieke Werken van de gemeente Amsterdam, maakte hij samen met architect A.W. Weismann een reis naar Brussel en Parijs.⁷

Voor zover bekend dateert het eerste uitgevoerde ontwerp van architectenbureau Van Rossem en Vuyk uit 1882. Het betreft het pand Herengracht 395 (hoek Beulingsloot) in Amsterdam. Het betrekkelijk kleine pand valt op doordat een trapgevel is gecombineerd met een torenachtige uitbouw bekroond door een ingesnoerde spits. Ook bij andere ontwerpen



Afb. 5. Een gedeelte van de zogenaamde Zaanwand van Wormer. Geheel links pakhuys Java en rechts daarvan de voormalige rijstpellerij, Hollandia, met klokkentoren. Beide panden zijn door Van Rossem en Vuyk ontworpen en vertonen duidelijke overeenkomsten met De Adelaar. Het complex heeft inmiddels de status van provinciaal monument en biedt onderdak aan kleinschalige bedrijvigheid. (foto Maura Huig)



Afb. 6. Huidige toestand en ontwerptekening van fabrieksgebouw Phoenix in Bodegraven. De vier gevels van het geheel vrijstaande pand aan de Oude Rijn zijn opgebouwd uit verspringende vierkante vlakken bestaande uit lisenen en onderbroken lijsten. De Phoenix is sinds 1946 in gebruik bij cosmeticafabrikant Elida Andreelon. (foto Maura Huig, tekening Streekarchief Rijnstreek)

maakten Van Rossem en Vuyk veel gebruik van dergelijke slanke torens, zoals bij cacao-fabriek Blooker (1886) aan de Weesperzijde in Amsterdam, villa Berg en Dal (1888-1890) in Baarn en kasteel Stoutenburg (1888) bij Leusden. De robuuste watertoren van De Adelaar lijkt meer geïnspireerd op een middeleeuwse burcht.

Het oeuvre van Van Rossem en Vuyk (op dit moment zijn ruim 40 werken bekend) getuigt van een grote veelzijdigheid,

zowel wat betreft de bouwtypen waarvoor ze ontwerpen maakten als de stijlen die ze toepasten. Behalve de hiervoor genoemde voorbeelden ontwierpen ze een concertzaal (1883) vlakbij het Vondelpark, circustheater Carré (1887) aan de Amstel, hotel Polen (1890) in de Kalverstraat en diverse woningen en villa's in Amsterdam en 't Gooi. Desalniettemin bestaat ruim de helft van hun werken uit bedrijfsgebouwen, wat vrij uitzonderlijk is.

In hun vroege werk maakten ze gebruik van allerlei elementen uit met name de renaissance, die ze – vaak op geheel eigen wijze – combineerden. Vanaf de jaren negentig ontwierpen ze eveneens een aantal fabrieken die minder uitbundig zijn vormgegeven, zoals de eerste uitbreiding van De Adelaar in 1893. In hun ontwerpen voor zowel woonhuizen als fabrieksgebouwen vlak na de eeuwwisseling zijn “rationele” elementen – in de trant van Berlage en andere tijdgenoten – te herkennen. Het ontwerp voor de Nederlands-Indische Handelsbank (1910-1912) te Amsterdam grijpt daarentegen terug op klassieke voorbeelden, waarmee Van Rossem en Vuyk zich overigens de kritiek van Berlage op de hals haalden.⁸

Eén van hun laatste werken was het ontwerp voor de graansilo (1914) van oliefabriek Duyvis in Koog aan de Zaan, een puur functioneel, geheel betonnen gebouw met paddestoelkolommen. Op het gebied van zowel architectonische stijlen als op constructief gebied waren deze architecten van alle markten thuis.

Overeenkomsten met enkele andere fabrieken van Van Rossem en Vuyk

Eén van de opvallende kenmerken van De Adelaar is de toepassing van onderbroken lijsten in de gevel aan de Zandijkkerweg, een element dat is terug te vinden bij diverse fabrieken van Van Rossem en Vuyk. Voor de firma Bloemendaal en Laan in Wormer, aan de andere kant van de Zaan, ontwierpen Van Rossem en Vuyk – naast enkele zeer fraaie rijstpakhuisen – in 1902 een nieuwe rijstpellerij (afbeelding 5). In feite betrof het een verbouwing van de bestaande fabriek, maar overblijfselen hiervan zijn alleen in het interieur en aan de achterzijde te herkennen. De asymmetrische voorgevel aan de Zaan bevat in het vooruitspringende linker gedeelte onderbroken natuurstenen waterlijsten. Aan de noordzijde van rijstpellerij Hollandia verrees vijf jaar later een nieuw pakhuis, genaamd Java. Java werd ongeveer gelijk met De Adelaar door Van Rossem en Vuyk ontworpen en heeft behalve een betonconstructie ook de kenmerkende onderbroken of verspringende lijsten, in dit geval uitgevoerd als metselwerk met alleen op de hoeken natuurstenen elementen. In de Zaanstreek heeft nog een pakhuis bestaan waarvan de gevels op een dergelijke manier in vlakken waren verdeeld, namelijk pakhuis Rehoboth aan de Westzijde in Zaandam. In 1908 ontwierpen Van Rossem en Vuyk dit pakhuis voor oliefabrikant Adriaan Honig. Het complex Het Hart en De Zwaan, waartoe Rehoboth behoorde, is eind jaren tachtig gesloopt.

Dankzij hun contact met Honig kregen de architecten in 1915 de opdracht een nieuwe fabriek te bouwen voor oliesla-

gerij De Phoenix in Bodegraven, waarvan Adriaan Honig enkele jaren directeur was. Ondanks diverse verbouwingen (waarbij onder andere de gietijzeren ramen werden vervangen) vertoont dit fabrieksgebouw aan de Oude Rijn nog altijd duidelijke overeenkomsten met De Adelaar (afbeelding 6). In Bodegraven hebben de architecten het componeren van gevelvlakken door middel van onderbroken lijsten maximaal doorgevoerd, namelijk bij alle vier de gevels. De lisenen worden, net als bij De Adelaar, geaccentueerd door dubbele lagen gele verblendsteen.

De toepassing van assymetrie en/of onderbroken lijsten in de gevels van fabrieken en pakhuizen hing waarschijnlijk nauw samen met de ontwikkelingen op constructief gebied. Het was rond de eeuwwisseling gebruikelijk geworden om fabriekspanden te bouwen van vier of vijf lagen met grote overspanningen en platte daken. Het was aan de creativiteit van de architecten om te voorkomen dat dit zou resulteren in eentonige massieve bouwwerken. Bij Van Rossem en Vuyk leidde dit tot de hiervoor beschreven oplossingen. Zo slaagden ze erin een aantal zeer herkenbare en persoonlijk vormgegeven gebouwen na te laten.

Bouwkundige staat en behoud van De Adelaar

In 1988 is De Adelaar geplaatst op de (in eerste instantie voorlopige) provinciale monumentenlijst en werd daarmee beschermd tegen sloop. De provincie gaf in het jaar daarop de TU Delft en de TU Eindhoven opdracht om onderzoek te doen naar respectievelijk de bouwkundige staat van de draagconstructie en de herbestemmingsmogelijkheden van het gebouw. De uitkomsten van beide rapporten waren weinig rooskleurig. De conclusie van het Delftse onderzoek luidde dat De Adelaar ronduit in slechte staat verkeerde en dat aanzienlijke maatregelen getroffen moesten worden om het gebouw op termijn te kunnen behouden. De betonconstructie bleek dermate aangetast dat vervanging van de gehele betonnen dakvloer en derde verdiepingvloer onontkoombaar zou zijn. Daarnaast dienden vooral de watertoren en het beeld van de adelaar, waar inmiddels flinke stukken beton vanaf waren gevallen, hersteld te worden. Het metselwerk van de buitenmuren was op diverse plaatsen gescheurd en zou gerepareerd moeten worden.⁹

Het vinden van een nieuwe functie voor het leegstaande gebouw belooft evenmin een gemakkelijke onderneming te worden. Gezien de ligging op een bedrijventerrein, in de nabijheid van allerlei opslagtanks, is bijvoorbeeld een woonfunctie uitgesloten. Het ontbreken van voldoende daglicht in het gebouw bemoeilijkt een herbestemming tot kantoorruimte, aldus enkele conclusies uit het rapport van de TU Eindhoven.¹⁰

Door allerlei bedrijfsmatige veranderingen (De Adelaar wisselde diverse keren van eigenaar) en gesteggel over geld, kwam er de afgelopen tien jaar niets terecht van een restauratie en herbestemming. Onlangs werd echter bekend dat de benodigde 8 miljoen voor de restauratie in principe bijeen is. Het bedrijf Loders Croklaan, de huidige eigenaar van De

Adelaar, is bereid 4 miljoen gulden bij te dragen in de restauratiekosten. Uit het Kranenburg-fonds van de provincie Noord-Holland is 3,2 miljoen beschikbaar gesteld, de gemeente Zaanstad draagt een half miljoen bij afkomstig uit het stadsvernieuwingfonds plus een extra bedrag van 3 ton.

Hoewel de restauratieplannen zich nog in een voorbereidend stadium bevinden, is al wel duidelijk dat De Adelaar geen publieksfunctie zal krijgen. Het voorstel om er een chocolademuseum in te vestigen, als een soort aanvulling op de verderop gelegen Zaanse Schans, is definitief van de baan. Het gebouw blijft in gebruik bij eigenaar Loders Croklaan en krijgt waarschijnlijk een sobere casco-restauratie.

* Met dank aan J. Schipper, Amsterdam en drs. Thea Overmars, Heiloo.

Noten

- 1 M. Huig en J. Schipper, *Stenen bedrijfsgebouwen in de Zaanstreek in de periode 1850-1940*, ongepubliceerd voorlopig rapport, oktober 1998.
- 2 S.A. Hoogterp, 'De Adelaar te Wormerveer' in: *Nederlandse Historiën*, februari 1994, pp. 3-30.
- 3 'Gemengde berichten-Grote brand te Wormerveer' in: *Algemeen Handelsblad*, 6 augustus 1906, p. 1.
'Uit de provincie' in: *Algemeen Noord Hollandsch Nieuws en Advertentieblad*, 11 augustus 1906.
- 4 J. Schipper, 'De zeepziederij De Adelaar te Wormerveer' in: *Met Stoom* nr. 6/7, mei 1991 pp. 25-35.
- 5 Rijksarchief Noord-Holland, archief van de Rijksacademie van Beeldende Kunsten 1870-1987, nrs. 90:175 en 90:204.
- 6 J. Schilt en J. van der Werf, *Genootschap Architectura et Amicitia*, Rotterdam 1992, pp. 48-56.
- 7 A.W. Weismann, 'Herinneringen van A.W. Weismann' in: *Jaarboek Amstelodamum*, nr. 42, p. 111.
- 8 M. van Rooy, *Een circus van steen*, Amsterdam 1996, p. 97.
- 9 A.J. Hogeslag en L.G.W. Verhoef, *Onderzoek bouwtechnische staat van de draagconstructie van bedrijfsgebouw De Adelaar te Wormerveer*, Delft 1989, p. 1.
- 10 Ed. Schulte, *Onderzoek naar de herbestemmingsmogelijkheden van gebouw De Adelaar te Wormerveer*, Eindhoven, juni 1989, p. 24.

‘Als de Phoenix uit de assche herrezen’

De prijsvraag en de herbouwplannen voor het raadhuis van Leiden, 1929-1933

Kasper van Ommen

Dit jaar is het 70 jaar geleden dat in de strenge winter van 1929 het historische stadhuis van Lieven de Key met de karakteristieke renaissance-gevel, door brand werd verwoest. Na deze treurige gebeurtenis werden meerdere plannen opgesteld om de stad Leiden van een nieuw stadhuis te voorzien. Een prijsvraag onder vijf leden van de Bond van Nederlandse Architecten was een van deze plannen. De prijsvraag die werd uitgeschreven om een probleem op te lossen, wierp een veelvoud aan problemen op.

Vorig jaar is in Leiden een begin gemaakt met de renovatie en uitbreiding van het stadhuis. Aanvankelijk werd ook toen de nodige kritiek geuit op de bouwplannen. Met name de overkapping van de binnenplaats stuitte op veel kritiek van onder andere de Bond Heemschut en de plaatselijke monumentencommissie. Daarom lijkt de prijsvraagkwestie van 1929 en de verwikkelingen rond de uitvoering van het winnende ontwerp in de jaren daarna, als een waarschuwing aan de bestuurders van Leiden weer actueel te zijn.

Het stadhuis brandt!

‘Dinsdagmorgen op de redactievergadering brachten de buiten Amsterdam woonachtige leden de schokkende tijding, dat het Raadhuis van Leiden in brand stond. De stemming daalde plotseling, of wij de doodstijding van een der meest begaafden onder ons hadden te aanvaarden.’ Dit sombere bericht verscheen in het *Bouwkundig Weekblad Architectura* enkele uren nadat in Leiden het raadhuis aan de vlammen ten prooi gevallen was. Nog dezelfde ochtend vertrokken enkele leden die de vergadering hadden bijgewoond naar Leiden om zich van de situatie ter plekke op de hoogte te stellen. Onder hen bevond zich de schrijver van bovenstaande woorden, de Rotterdamse architect Albert J.B. Otten.

De felle brand die op 12 februari 1929 het stadhuis van Leiden, naar ontwerp van de Haarlemse bouwmeester Lieven de Key, voor het overgrote deel in as legde, werd niet alleen in de kring van architecten maar in heel Nederland als een ramp van nationale betekenis gezien. Otten schreef later: ‘Alleen de voorgevel stond nog, ontdaan van de hoge penakels, de drie topgevels zonder verband, de middelste naar voren, de beide andere enigszins naar achteren gebogen, geblakerd door de vlammen, de steen plaatselijk afgesprongen en nu haar gele kern toonend, gedeeltelijk door het bluswater als met drupsteen overdekt, de groote top zichtbaar in beweging door den

felle Noordenwind, angstwekkend door het gevaar van instorting, afwisselend omgeven door rookwolken en door de namiddagzon belicht tegen een blauwgrijze lucht [...] Het was een onvergetelijk schouwspel. Het Leidsche raadhuis van Lieven de Key ging in schoonheid onder’.¹ Hij treurde samen met de Leidse bevolking en andere belangstellenden zowel in het binnenland als in het buitenland om het verlies van zoveel schoons.

Terwijl de brandweercorpsen uit Leiden en omgeving de smeulende resten van het stadhuis aan de Breestraat nablusten, was kunstminnend Nederland al druk bezig met het maken van herbouwplannen. Dat het stadhuis herbouwd moest worden daar was iedereen het over eens. De meningen liepen echter uiteen over de locatie waar het gebouw moest herrijzen. Niet iedereen was namelijk van mening dat de Breestraat de meest ideale locatie was voor het ‘nieuwe’ stadhuis. De discussie spitste zich daarnaast tot op de vraag welke architect benaderd moest worden om het stadhuis te mogen ontwerpen.²

Nog voor de gemeenteraad officieel bij elkaar werd geroepen, belegde de senaat van de Leidse universiteit een bijzondere vergadering. In deze vergadering werd besloten dat het gemeentebestuur de senaatskamer als vergaderruimte zou mogen gebruiken en werd door de senaatsleden in een conceptschrijven tot voorzichtigheid gemaand ‘inzake al te snelle beslissingen van wat te doen staat: herbouw in ouden vorm of plaats maken aan de modernen architect.’ In de daarop volgende vergadering werd besloten dat de senaat in zou stemmen met de motie van de het college van curatoren waarin gepleit werd tot wederopbouw van het stadhuis in oude stijl. Aan de historicus Johan Huizinga (1872-1945) werd opgedragen een stuk op te stellen waarin de mening van de senaat zou worden afgestemd op die van het college. Op 22 mei 1929 werd dit stuk besproken door de rector en assessoren en werd door de senaat besloten: ‘dat wanneer de Rijkscommissie van de monumentenzorg wederopbouw van gevel en toren aandurft, men gerust kan zijn, dat geen slechte namaak of veronachtzaming van eischen der practijk te vreezen is, en dat in dat geval, maar ook dan alleen, men volle recht moet laten wedervaren aan het groote gewicht van historische traditie en symbolische waarde.’ Toen deze motie in de senaat in stemming werd gebracht stemde uiteindelijk de neerlandicus Albert Verweij (1865-1937) tegen, en werd in deze beslissing bijgevallen door D. van Blom en G. André de la Porte, terwijl ondermeer de rechtsgeleerde C. van Vollenhoven, A.W. Byvanck en Hui-



Afb. 1. Prentbriefkaart van de verwoeste gevel van het stadhuis na de brand op 12 februari 1929 (particuliere collectie).

zinga zich juist sterk vóór de motie uitspraken. Met 28 tegen 12 stemmen werd de motie uiteindelijk aangenomen en dat alles omdat de universiteit van mening was dat 'op dagen als deze de band tusschen stad en Universiteit dubbel gevoeld' werd. Zij adviseerden de gemeenteraad om de overgebleven delen van het stadhuis te herbouwen 'tot meerdere eer en glorie van de stad Leiden'.

De eerste aanbevelingen

Het is begrijpelijk dat uit de kring van de architecten de eerste concrete aanbevelingen en adviezen tot de wederopbouw van het stadhuis aan het gemeentebestuur werden gericht. Zo sprak de Bond van Nederlandse Architecten (BNA) zich al vroeg uit over het behoud van de overgebleven gevelelementen en gaf zij de gemeente het advies een aparte commissie in te stellen om te onderzoeken hoe deze elementen in een nieuw stadhuisplan konden worden opgenomen.³

Het college van burgemeester en wethouders besloot enige orde in de vele uiteenlopende meningen te scheppen. Het college verzocht daarom de Rijkscommissie voor de Monumen-

tenzorg te onderzoeken in hoeverre de oude gevel van het stadhuis kon worden behouden en gerestaureerd. Omdat de brand ook de toren volledig verwoest had, moest de Rijkscommissie zich ook buigen over de plannen voor een eventuele herbouw van de toren. Voorafgaand aan de rapportage aan de gemeente deden de voorzitter en de secretaris van de Rijkscommissie onderzoek naar de vraag of de overgebleven delen behouden moesten blijven. Tegen behoud stemden slechts de architect H.P. Berlage en de kunsthistoricus en oud-directeur van het Rijksmuseum dr. A. Pit. De andere leden, onder wie de beeldhouwer A.W.M. Odé, de architecten K. Sluyterman en A.J. van der Steur en de oud-voorzitter van Heemschut, professor dr. W. Vogelsang, maakten zich sterk voor behoud en legden in de discussie het meeste gewicht in de schaal.

In haar verslag bracht de commissie dan ook het volgende advies aan B&W over: nagenoeg de gehele gevel kon behouden blijven en zou na een grondige restauratie, in het nieuwe stadhuisplan opgenomen kunnen worden⁴. Met betrekking tot de toren werd het advies gegeven deze niet opnieuw op te bouwen naar het oorspronkelijke ontwerp, maar daarentegen een geheel nieuwe toren te laten ontwerpen. Het rapport

werd afgesloten met het dringende advies 'een van Nederlands beste architecten te benaderen om schetsontwerpen te maken voor een nieuw stadhuis ter plaatse van het oude, met een nieuwe toren en een nieuw front aan de Vischmarkt met behoud van den te restaureren ouden gevel ...'. Voor het echter zo ver zou zijn werd er nog heel wat gediscussieerd over de vraag of behoud daadwerkelijk wenselijk was.

Architect H.T. Zwiers, die tevens de functie van secretaris van het genootschap *Architectura et Amicitia* bekleedde, introduceerde namelijk een geheel nieuwe vraag in de discussie. Hij was het er in grote lijnen mee eens dat behoud wenselijk was. Hij meende echter dat het uiteindelijke bouwwerk geen quasi-oude uitstraling zou mogen krijgen, zoals de tegenstanders van de plannen tot behoud vreesden, en plaatste de kanttekening 'of inderdaad de kwestie van een nieuw te bouwen raadhuis onverbrekkelijk verbonden moet zijn met de situatie Breestraat-Vischmarkt'. In zijn visie zou er op een andere locatie in Leiden een geheel nieuw en modern stadhuis gerealiseerd kunnen worden terwijl op de plaats van het oude stadhuis een gebouw tot stand zou kunnen komen met een geheel andere bestemming, maar dan wel met incorporatie van de origineel overgebleven resten van het oude stadhuis. Hij dacht hierbij aan bijvoorbeeld een museum of een ander soort openbaar gebouw.

Door de voortdurende discussie volgden meningen en inzichten elkaar in een rap tempo op. Zo rees er bij de Bond van Nederlandse Architecten twijfel over het advies van de Rijkscommissie dat de aan te wijzen architect van het nieuwe raadhuis de oude gevel aan de Breestraat in zijn ontwerp *zou moeten* opnemen. Om te peilen hoe de architectenleden van de bond hierover dachten werd besloten op 13 juli 1929 een vergadering in Leiden te beleggen waarbij de centrale vraag zou luiden: 'In welke richting moet de oplossing van het Stadhuis te Leiden worden gezocht, aannemende dat blijkens het oordeel der Rijksmonumentencommissie de gevel, of althans het voornaamste gedeelte daarvan, gerestaureerd kan worden'. Voorafgaand aan de discussie gaven tien vooraanstaande kunstenaars en architecten hun mening op deze vraag. Onder hen bevonden zich twee architecten die elkaar in een later stadium nog als tegenstanders zouden treffen: W.M. Dudok en C.J. Blaauw.⁵

De eerste opdracht verstrekt aan W.M. Dudok

Enkele maanden verstreken voordat de gemeenteraad met een kandidaat naar voren trad. In de raadszitting van 9 december 1929 had burgemeester Van de Sande Bakhuizen zich uitgesproken voor het verstrekken van een directe opdracht aan één architect. Hij voorzag al in een vroeg stadium dat een meervoudige opdracht, in tegenstelling tot wat voorstanders hiervan verwachtten, juist de kwestie nog onoverzichtelijker zou maken. In overleg met verschillende betrokkenen besloot de gemeenteraad de herbouwopdracht aan architect W.M. Dudok toe te kennen. De keuze voor deze architect was voornamelijk door de Commissie van Fabricage aangeraden. Op 16 december 1929 besloot de gemeenteraad hem de enkel-

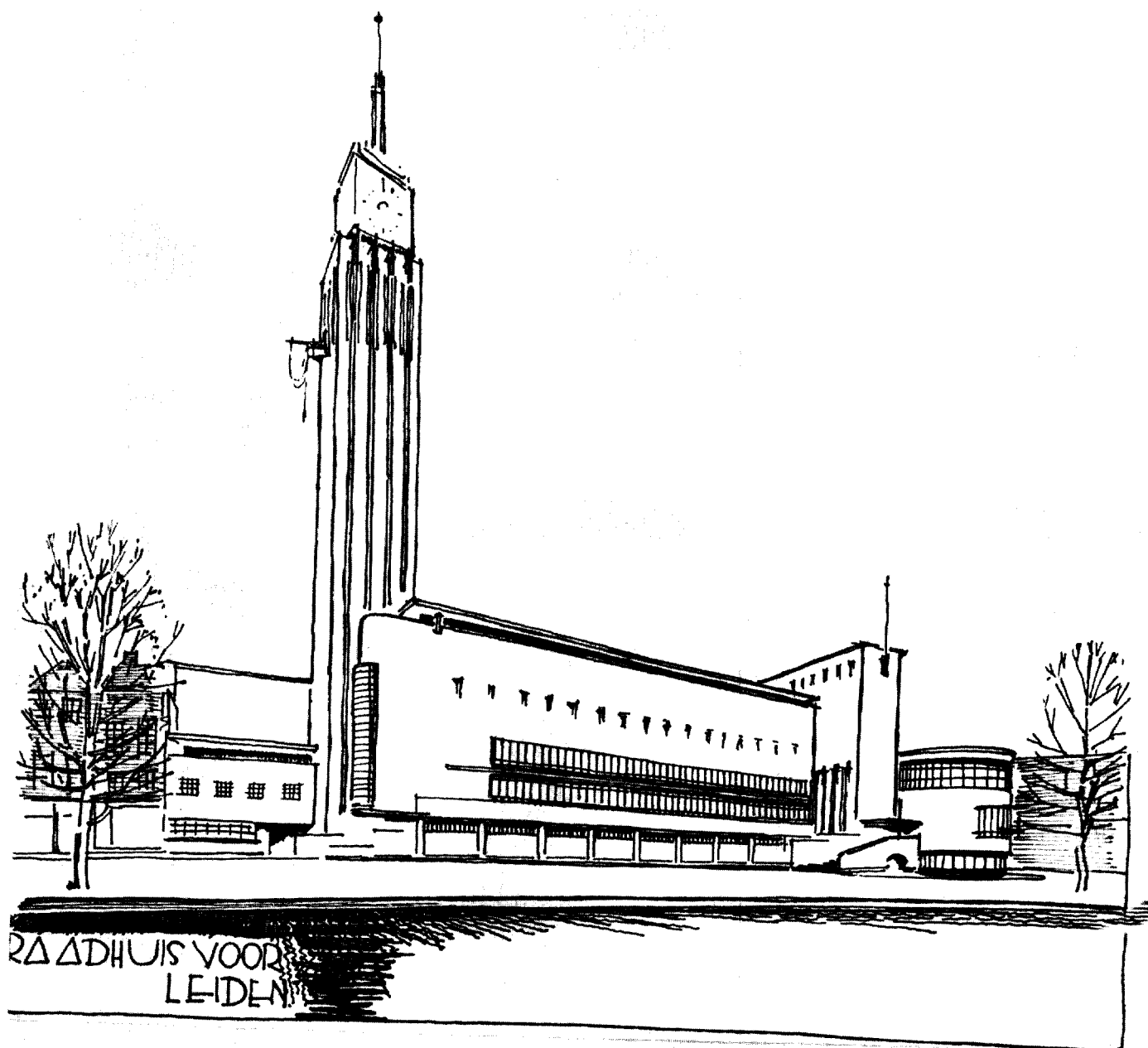
voudige opdracht te verlenen 'tot het maken van een plan voor een nieuw Raadhuis op de oude plaats met uitbreiding van het terrein [...] en met dien verstande dat twee plannen zullen worden gemaakt één met en één zonder behoud van de oude gevel'.⁶

Willem Marinus Dudok (1884-1974) was geen onbekende voor de gemeenteraad van Leiden. Hij was immers van 1913 tot 1915 werkzaam geweest als ingenieur en plaatsvervangend directeur van de Leidse Gemeentewerken. Op 1 april 1913 was Dudok aangesteld in deze functie als opvolger van J.H.E. Rückert. De toenmalige directeur van de gemeentewerken, G.L. Driessen, had al eerder laten blijken dat Dudok de aangewezen persoon was om deze functie te bekleden omdat hij 'noch een architect noch een ingenieur pur sang was'. Dat betekende dat Dudok voor allerlei opdrachten van uiteenlopende aard ingezet kon worden. Tijdens zijn ambtsperiode realiseerde Dudok enkele bouwwerken in Leiden, waaronder de Hogere Burgerschool aan de Burggravenlaan (1913-1917)⁷ en was hij verantwoordelijk voor de wijziging van het uitbreidingsplan van de gemeente (1913-1915).⁸ Later bouwde hij, in samenwerking met de architect J.J.P. Oud (1890-1963), het gebouw voor het Leidsch Dagblad (1916-1917) aan de Witte Singel, al was hij toen niet meer bij de gemeente Leiden werkzaam.

Vanaf 1915 vervulde Dudok de functie van directeur Publieke Werken van de Gemeente Hilversum. In 1927 werd zijn functie omgezet in die van gemeente-architect. In beide functies was Dudok verantwoordelijk voor de vele ontwerpen op het gebied van de woningbouw, scholenbouw en het raadhuis van Hilversum (1924-1930). Op het moment dat Dudok door de Leidse gemeenteraad werd benaderd, nam de bouw van het raadhuis al zijn aandacht in beslag. Het ontwerpen ervan had hem sinds 1915 bezig gehouden en het ontwerp zelf had zich ontwikkeld van een door de architect Berlage geïnspireerde architectuur, via de Amsterdamse School, tot een strakke, meer blokvormige architectuur. Het uiteindelijke ontwerp van het raadhuis werd een mengvorm van elementen die ontleend waren aan Frank Lloyd Wright, het functionalisme en De Stijl. Het resultaat was zo aantrekkelijk dat er in het binnen- en buitenland architecten in een soortgelijke stijl gingen bouwen.⁹ Het is daarom niet verwonderlijk dat het ontwerp dat Dudok in het daarop volgende jaar voor het Leidse raadhuis maakte, veel overeenkomst met het raadhuis van Hilversum vertoont. En juist dat stuitte op veel kritiek.

Maar in feite begonnen de moeilijkheden al eerder en wel met de aanstelling van Dudok als architect van de nieuwe raadhuisplannen. Zelfs met dat besluit was niet iedereen het eens. De wethouder van Fabricage, J. Splinter, had er zijn handen vol aan om de veelgehoorde mening dat 'het van den beginne af een doorgestoken kaart was, dat de heer Dudok de architect moest zijn'¹⁰ te weerleggen. Maar vooral na de publicatie van het ontwerp van Dudok en zijn toelichting daarop in het *Bouwkundig Weekblad Architectura* van 23 augustus 1930 barstte de kritiek werkelijk goed los. Het waren naast enkele critici bijgestaan door het voltallige corps van professoren van de Leidse Universiteit, vooral de architecten uit het

AANZICHT LANGS DE
VISCHMARKT.



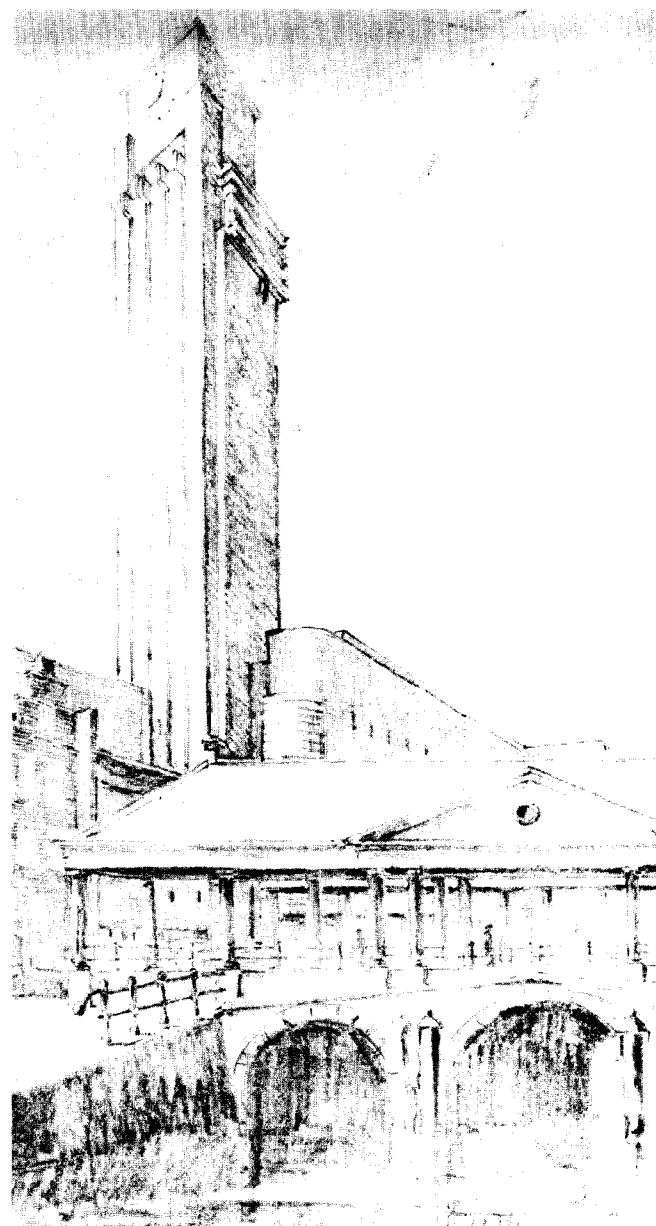
Afb. 2. W.M. Dudok, schetsontwerp voor het raadhuis aan de zijde van de Vismarkt, 1929 (collectie Nederlands Architectuurinstituut, Rotterdam).

traditionalistische kamp die kritiek uitten op de plannen van Dudok in de niet aflatende discussies. De bouw van het stadhuis dreigde een slepende zaak te worden. Cornelis Veth zou uiteindelijk de door velen geuite kritiek kort maar fel samenvatten: 'Leiden is geen Hilversum', waarmee hij niet alleen refereerde aan de verschillen in stedenbouwkundig opzicht tussen beide steden, maar ook aan de artistieke en bestuurlijke vrijheid die Dudok in zijn woonplaats Hilversum gewoon was te genieten. In de *Leidsche Courant* werden de architect en zijn bouwwerk zelfs tot een heuse tragedie omgevormd. In het artikel *Gijsbrecht, de bouwheer of Leyden verlost* werd heftige kritiek geleverd op 'Gijsbrecht Dudok' en zijn werkwijze.

Het ontwerp van Dudok

De Bond van Nederlandse architecten adviseerde de gemeenteraad van Leiden om een besloten, enkelvoudige opdracht te verlenen aan bij voorkeur meerdere architecten die afkomstig zouden zijn uit de gelederen van de bond. Uit de ingediende plannen kon de raad dan haar definitieve keuze maken. Na het consulteren van de senaat van de universiteit en de Rijksmonumentencommissie nam de gemeenteraad het advies van de bond gedeeltelijk over. Zij stemde in met het besloten karakter van de prijsvraag maar gaf er de voorkeur aan om slechts één architect te benaderen voor de uitvoering van de opdracht. Daarom besloot de raad op 16 december 1929, met 24 stemmen voor en 19 stemmen tegen, architect Dudok de opdracht te verlenen om de herbouwplannen te ontwerpen. Deze opdracht bestond uit twee delen: het maken van een ontwerp voor een geheel nieuw stadhuis dat op een nieuw te bepalen locatie in de stad zou worden gerealiseerd en het ontwerpen van een stadhuis op de oude locatie, met incorporatie van de oude gevelelementen. De gemeenteraad zou 'onder voorbehoud van 's-Raads vrije beoordeling en keuze, of en zoo ja welke der ingezonden plannen tot uitvoering zal worden gebracht', haar keuze na januari 1930 bepalen. Dudok rapporteerde op 8 maart 1930 aan de gemeenteraad zijn advies over de situatie van een nieuw stadhuis dat onafhankelijk van de oude gevel zou kunnen worden gebouwd. In deze aanbeveling gaf Dudok naast de al bestaande locatie (de Breestraat) ook twee nieuwe locaties voor een stadhuis aan. Hij stelde voor om ook de locatie Steenstraat-Beestenmarkt en Lammermarkt-Rijnsburgersingel in overweging te nemen. Beide locaties lagen gunstig in het uitbreidingsplan van Leiden en werden goed ontsloten door verkeerswegen. Dudoks voorkeur voor nieuwbouw zonder behoud van de oude gevel werd tegen maart 1930 door de meerderheid van de Commissie van Fabricage gedeeld. Toch werd Dudok door de gemeenteraad verplicht zich te houden aan de oorspronkelijke opdracht om ook een ontwerp met behoud van de oude gevel te maken. Dit plan werd op 6 juli 1930 afgerond. In de toelichting op de openbare presentatie van zijn bouwplannen ging Dudok uit van het behoud van de oude gevel mits: 'die gevel de ontwikkeling van een gaaf, modern plan, met volkomen redelijke ruimte-distributie niet in den weg zou staan'.

Verder beschouwde hij in kunsthistorisch opzicht de gevel als het meest waardevolle deel van het oude raadhuis en preees de voortreffelijke kwaliteiten van de gevel als afsluiting van het gebouw aan de smalle, enigszins gebogen Breestraat. Veel kritiek richtte zich op het feit dat Dudok niet had gepoogd een goede visuele verbinding tussen de oude gevel en het moderne raadhuis erachter te realiseren. Dudok schreef hierover in de toelichting: 'het nieuwe gebouw is evenzeer van onze tijd als de renaissance gevel van den zijne. Het probleem is aanvaard zooals het is en er is niet getracht het te



Afh. 3. Tekening door de Leidse architect H.A. van Oerle waarop duidelijk de kolossale schaal van de toren in het ontwerp van Dudok ten opzichte van de omliggende omgeving aanschouwelijk wordt gemaakt (particuliere collectie).

verzachten [...] de oude gevel is in het nieuwe raadhuis opgenomen als een oude steen in een nieuwe ring.¹³

Als het meest opvallende element in het ontwerp van Dudok moest de ranke, moderne klokkentoren de meeste kritiek verduren. Maar ook het feit dat in het ontwerp een stuk van de Vismarkt opgeofferd werd, viel bij de meeste architecten niet in goede aarde. Als sterke punten in het ontwerp golden de functionele indeling van de plattegrond, de Vismarktzijde van het gebouw met de winkels, de plaatsing van de representatieve vertrekken achter de oude gevel en het ontwerp van de binnenplaats met de vijver met daarin een beeld van de feniks als het symbool van het herrezen stadhuis. In navolging van de aanbeveling van Dudok om ook andere locaties in de stad voor de nieuwbouw te onderzoeken, kwam ondermeer het Leidse architectenbureau Ponsen & Lohman met een eigen voorstel om het raadhuis op de locatie Steenstraat te bouwen. De sociaal-democratische fractie onder leiding van J.H. Schüller formuleerde een voorkeur voor de locatie Lammermarkt. Toen in maart lange lijsten met namen van tegenstanders van het plan Dudok bij de gemeenteraad werden ingediend, besloot deze een commissie van deskundigen om advies te vragen over het ontwerp van Dudok. Tot lid van deze commissie werden de architecten G.C. Bremer, Jos. Cuypers, A.R. Hulshoff, J. de Bie Leuveling Tjeenk en W.G. Witteveen benoemd. Onder druk van de publieke opinie besloot de gemeenteraad op 8 juni om de opdracht aan Dudok voor het ontwerp voor een nieuw raadhuis zonder behoud van de oude gevel op te schorten. Men vond de plannen van Dudok te modern voor de historische omgeving en de afmeting van de toren te groot.¹⁴ Op 2 november 1930 besloot de gemeenteraad de opdracht aan Dudok in zijn geheel in te trekken.

De protestbrief van architect Van Moorsel

Een zeer duidelijk beeld van deze discussie wordt verkregen uit de vele protestbrieven die in die tijd in omloop waren. Een voorbeeld hiervan is een op 27 augustus 1930 gedateerde brief van de architect C.M. van Moorsel die gericht is aan de kunstcriticus Albert Plasschaert.¹⁵ In de brief vroeg Van Moorsel aan Plasschaert samen met hem en de schilder Dirk Nijland protest aan te tekenen tegen het raadhuisontwerp van Dudok. Van Moorsel fulmineerde heftig tegen de door de gemeente geformuleerde opdracht en haar keuze voor Dudok als bouwmeester. Vooral de zinsnede 'Aan dezen architect wordt volkomen vrijheid gelaten, zowel wat de afbakening en de al of niet vrijlegging van het bouwterrein en de plaats van de toren betreft, als ten aanzien van de vormgeving' was hem een doorn in het oog. De meeste kritiek werd geuit op het feit dat de gemeente slechts één architect uitgenodigd had om deze opdracht uit te voeren, ondanks het uitdrukkelijk advies van de BNA dit juist niet te doen. Toen de gemeente in 1931 een brief van, J. Terpstra, de minister van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen ontving waarin het behoud van de oude gevel verplicht werd gesteld, viel dat deel van Dudoks opdracht weg waarin werd gevraagd naar een ontwerp voor een nieuw raadhuis op een nieuwe locatie. Dit besluit

was voor alle tegenstanders een steun in de rug om hun protest verder uit te breiden en krachtig op te voeren.

Van Moorsel schreef vervolgens in zijn brief: 'Het was mijn plan, deze kritiek, met Uw naam ondertekend, aan verschillende hierbij genoemde personen te zenden, met het doel adhesie te ontvangen voor een schrijven aan B&W van Leiden.' Bij de brief werd een lijst bijgevoegd, waarop de namen van diegenen voorkomen die verzocht werden te protesteren en die daaraan ook gehoor gaven. Deze lijst bevat de namen van ondermeer alle professoren van de Leidse universiteit, enkele architecten behorend tot de zogenaamde Delftse School¹⁶, zoals M.J. Granpré-Molière, H. Koldewey, E.H.A. Kraayvanger en A.J. Kropholler. Tevens ondertekende een aantal architecten dat in die tijd min of meer tot het Nieuwe Bouwen behoorden de protestbrief, onder hen J.J.P. Oud, J.B. van Loghem en F.P.J. Peutz. Enkele andere welbekende ondertekenaars waren de kunstcritici H.P. Bremmer en C. Veth, de beeldhouwer J. Mendes da Costa, de politicus en oprichter van de Algemene Nederlandse Diamantbewerkersbond, Henri Polak, en de schrijvers P.C. Boutens en W.F. Weremeus Buning.

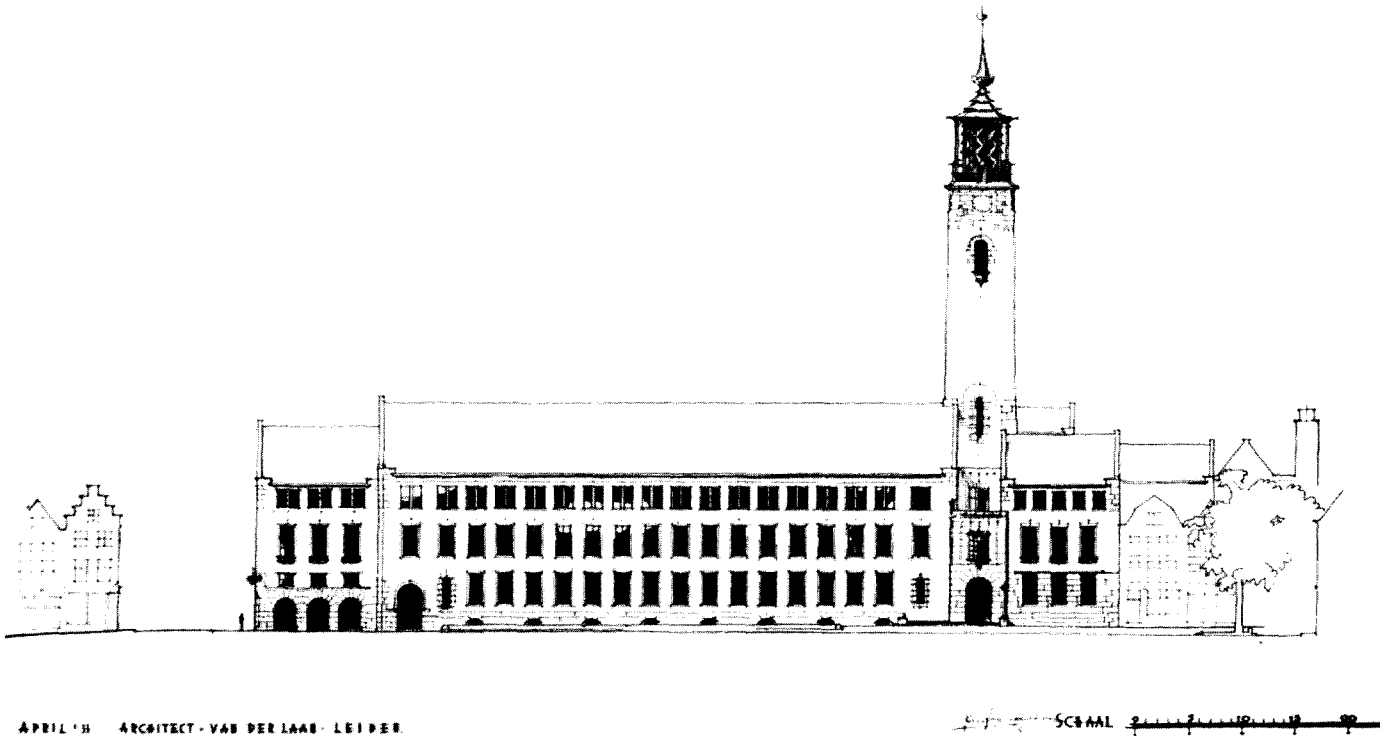
In de brief werd aangevoerd dat 'het raadhuis van Dudok even goed voor elke andere stad had kunnen dienen. Het is allerm minst in aansluiting aan het karakter der stad, noch aan dat der naaste omgeving'. Volgens Van Moorsel hield Dudok in het geheel geen rekening met de wensen van de Leidse bevolking en vatte hij de oude gevel als een *quantité négligeable* in zijn ontwerp op. 'Het is een plan, waarin de persoonlijke voorkeur van een artiest zegeviert over het bestaande stads-schoon en wel op een wijze, waarop het oude karakter ruw verbroken wordt door de brutale verhoudingen en de onge-woon modieuze detaillering.'

Het advies van de Bond Heemschut

Na de publikatie van het ontwerp van Dudok, verzocht de redactie van het *Leidsche Dagblad* de Heemschutbestuurder A.A. Kok (1881-1951), om een spoedoordeel te formuleren over het ontwerp. Kok, die naast bestuurder van de Bond Heemschut werkzaam was bij de Dienst der Publieke Werken van Amsterdam als restauratie-architect, gaf gaarne gehoor aan dit verzoek. Ondanks de verschillende uiteenlopende meningen die ook binnen de bond bestonden, verkoos Kok toch als spreekbuis voor de gehele organisatie naar buiten te treden. In het artikel dat verscheen in het tijdschrift *Heemschut* van augustus 1930 brak Kok een lans voor het ontwerp van Dudok. Hij maande ten eerste tot rust in de gelederen en prees het gemeentebestuur van Leiden om haar koel-nuchtere beslissing slechts een architect uit te nodigen. 'Immers, wil men iets goeds, men ga naar een persoon in wiens kunnen men vertrouwen heeft', zo schreef hij. In zijn ogen had de gemeente echter niet de opdracht in twee delen mogen splitsen. Het ontwerp voor de herbouw op de oude plaats was krachtig genoeg, vooral de monumentaal opgezette indeling van de plattegrond en de plaatsing van deze ruimten ten opzichte van de indeling van de oude gevel, viel bij hem in de smaak. Ook met betrekking tot de toren oordeelde Kok met een verras-


 LEIDEN
 GEVEL
 VISCHMARKT
 14200

R A A D H U I S L E I D E N

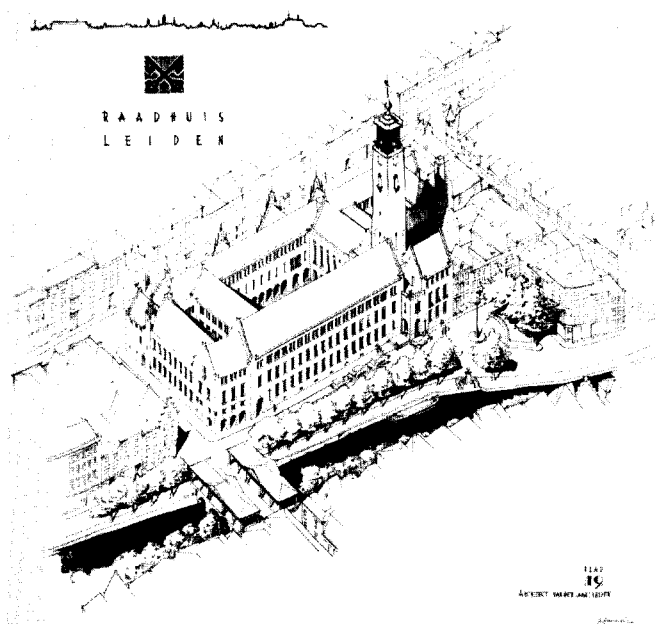


APRIL '33 ARCHITECT - VAN DER LAAN - LEIDEN

Afb. 4. J.A. van der Laan, tekening van de gevel van het raadhuis aan de Vismarkt, 1933 (collectie Nederlands Architectuurinstituut, Rotterdam, foto Stedelijk Museum de Lakenhal, Leiden).

send heldere visie. Hij schreef 'het is ondertusschen heel juist dat die oude toren niet als de Phoenix – uit de asche herren – nieuw leven is ingeblazen want hoe schoon de oude toren was, hij was verbrand, er was niets van over, herleving zou beteekenen een valsche antiquiteit'. Ook roemde Kok de grote binnenhof en de winkelgalerij aan de Vismarkt. De architectonische vormgeving omschreef Kok als volgt 'Dudok maakt nu eenmaal goede en vrij eenvoudige Hollandsche bouwkunst, iets zwemende naar 't internationalisme doch niet tot de grens die men gemeenlijk als *neue Sachlichkeit* aanduidt.' Kok kwam oprecht voor zijn mening uit, doch liet het niet na ook kritiek te uiten. Zo vond hij de hoge toren (Kok noemde het zelfs een schacht) te monumentaal en van te grote afmetingen, terwijl hij het gehele ontwerp een zeker percentage teveel internationaal en te weinig specifiek Hollands achtte. De conclusie die hij echter trok was zeer positief. Hij vond het ontwerp '[...] van onze tijd en omdat elke tijd gaf wat de tijd medebracht, daarom is het goed [...] Het ontwerp is knap en 't is een schetsplan dat bij uitwerking – het werk van Dudok kennende – zal winnen'. Dit pakte echter geheel anders uit.

De felle kritiek won het uiteindelijk overtuigend van de warme bijval. In de raadsvergadering van 19 oktober 1931 werden de voor- en nadelen van de verstrekking van een enkelvoudige opdracht besproken. De plannen van Dudok werden aangehouden door onder andere de raadsleden Th. B.J. Wilmer, Jac. Wilbrink en J.G. van Es. De raad was ervan overtuigd geraakt dat een goed en mooi stadhuis zeker door meer dan één architect gebouwd zou kunnen worden. Het nadeel van een meervoudige opdracht was echter dat de invloed van de Bond van Nederlandse Architecten hierin te groot dreigde te worden. De kandidaten zouden immers door de Bond voorgedragen worden terwijl de commissie ter beoordeling voor het grootste deel uit leden van dezelfde Bond zou worden samengesteld. Op voorspraak van de Vereniging Architectura et Amicitia werden Blaauw en Mertens naar voren geschoven om ontwerpen in te leveren voor het nieuwe stadhuis. Architect Kropholler werd door het gemeentebestuur uitgenodigd tot deelname. De Commissie van Fabricage liet daarop weten dat deze drie architecten in elk geval in aanmerking kwamen voor de opdracht, maar gaf ook aan dat het gemeentebestuur het niet na kon laten om ook Dudok voor de nieuw geformu-

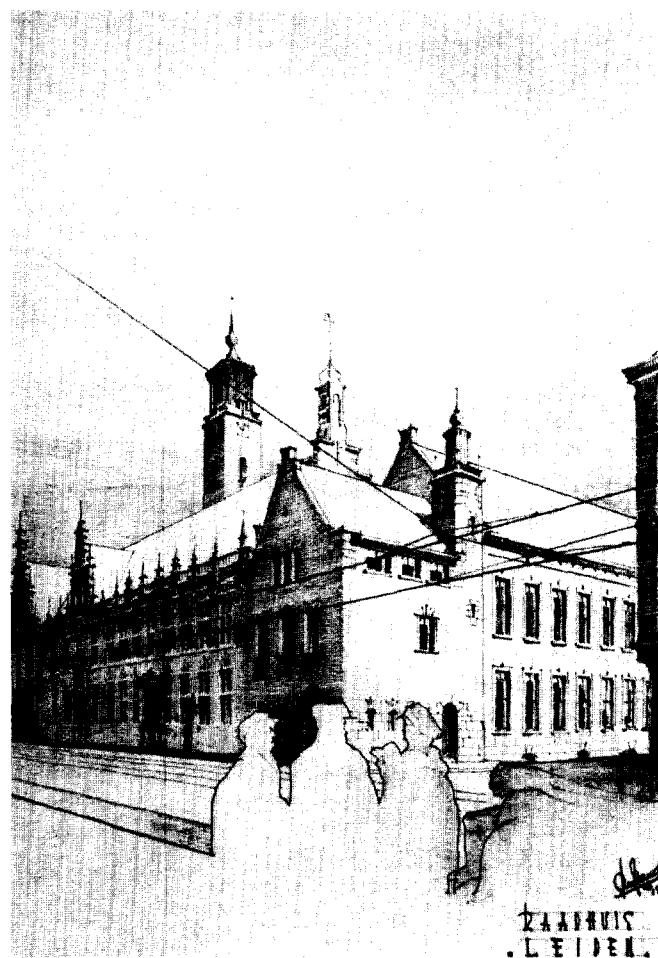


Afb. 5. J.A. van der Laan, tekening in vogelvluchtperspectief van het raadhuis, 1933 (collectie Nederlands Architectuurinstituut, Rotterdam, foto Stedelijk Museum de Lakenhal, Leiden).

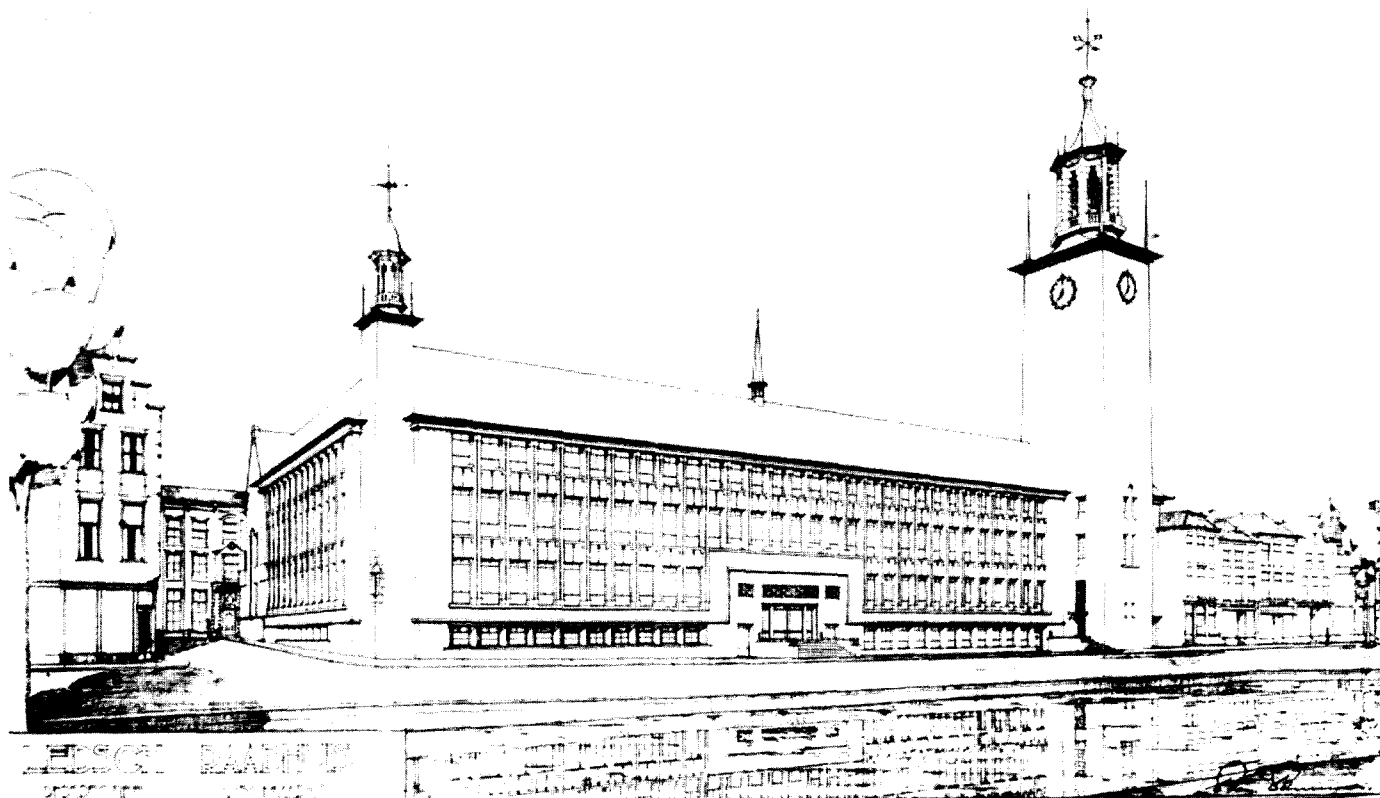
leerde opdracht te benaderen. De voorzitter van de commissie nam daarnaast nog eens contact op met zes andere architecten die allen werden verzocht ontwerpen te maken, namelijk: J.F. Staal (die liet weten niet van de uitnodiging gebruik te zullen maken¹⁷), Co Brandes, F.L.J. Lourijsen, J.M. van Hardeveld, B. Buurman en J.A. van der Laan. Uiteindelijk zou de commissie een selectie uit alle plannen maken en drie architecten aan de raad voordragen om naar de opdracht mee te dingen. Wethouder Splinter had daarop in de Commissie de voorkeur uitgesproken om in ieder geval vijf architecten voor de prijsvraag uit te nodigen. De Commissie schreef naar aanleiding van deze eis: 'Zou de raad besluiten tot meer dan drie kandidaten dan stuit dat op onenigheid van de commissie'. Zij kon deze eis echter niet genoeg kracht bijzetten en liet weten dat het in ieder geval volgens hen zeker niet wenselijk was om meer dan vijf architecten uit te nodigen. En als er dan toch twee extra kandidaten toegevoegd moesten worden, dan zou volgens hen een keuze gemaakt moeten worden uit de kandidaten G. Friedhoff (die juist met de bouw van het stadhuis van Enschede was begonnen), M.J. Granpré Molière, A. Ingwersen, de gebroeders J & T. Stuyvinga, Buurman en Van der Laan.¹⁸ De keuze, hoe wonderlijk ook, viel uiteindelijk op de twee Leidse kandidaten. Een stukje zorg voor plaatselijke bouwmeesters kan bij de keuze van de raad voor de plaatselijke architectenbureaus van Buurman en Van der Laan een rol hebben gespeeld.

De gemeenteraad nodigde, bij raadsbesluit van 11 juli 1932, de architecten C.J. Blaauw, A.J. Kropholler, H.F. Mertens en de Leidse architectenbureaus van B. Buurman en J.A. van der Laan uit om ontwerpen in te leveren voor het stadhuis. Ook Dudok werd benaderd om aan de meervoudige prijs-

vraag deel te nemen, maar hij weigerde nog langer zijn medewerking aan de gemeente te verlenen. Dudok verwoordde zijn afkeer van de gang van zaken in een brief aan het College van B & W waarin hij te verstaan gaf dat naar aanleiding van het schrijven hij de eer had 'te berichten dat uw houding tegenover mijn voorlopige raadhuisontwerp mij ten eenenmale den lust ontnemt tot iederen arbeid voor uw Gemeente'. Tevens besloot de gemeenteraad een Raadhuis Adviescommissie (RAC) in te stellen die de ingekomen plannen op hun waarde moest schatten en zonodig de raad van aanvullende informatie kon voorzien. De commissie werd gevormd door dr. H.E. van Gelder, die directeur van de Dienst Kunsten en Wetenschappen te Den Haag was, de toenmalige Rijksbouwmeester G.C. Bremer, de architect en publicist H. van der Kloot Meyburg, de directeur van de Haagse Academie voor Beeldende Kunsten, J.H. Plantenga, G.L. Driessen en A.M. de Blaauw, respectievelijk oud- en zittend directeur van de Gemeentewerken te Leiden.¹⁹



Afb. 6. J.A. van der Laan, tekening met de hoekoplossing Breestraat-Koornbrugsteeg, 1933 (collectie Nederlands Architectuurinstituut, Rotterdam, foto Stedelijk Museum de Lakenhal, Leiden).



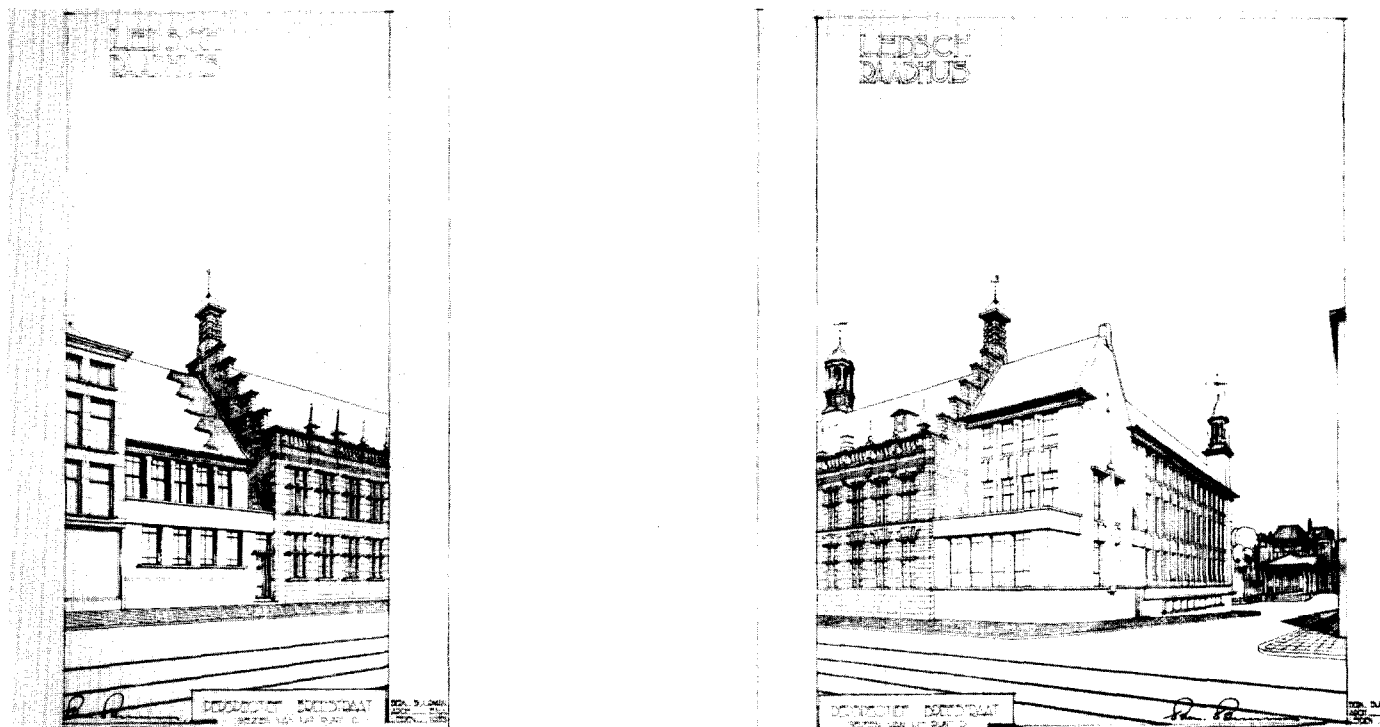
Afb. 7. B. Buurman, tekening van de gevel van het raadhuis aan de Vismarkt, 1933 (collectie Nederlands Architectuurinstituut, Rotterdam, foto Stedelijk Museum de Lakenhal, Leiden).

De mededingers

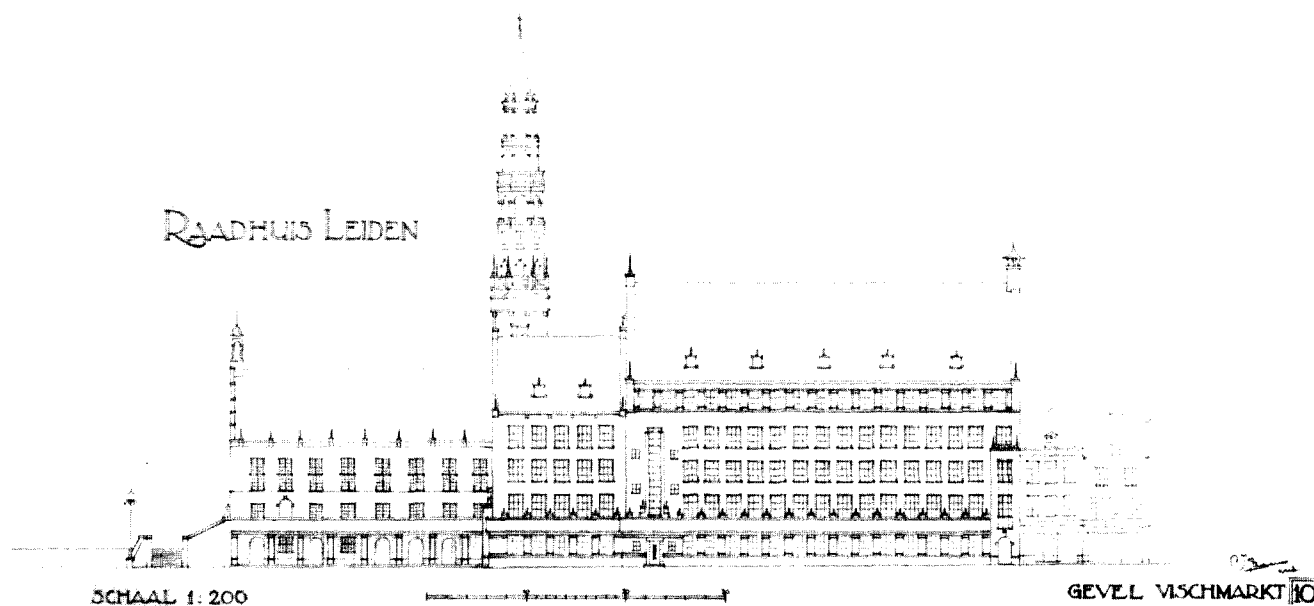
Cornelis Jonke Blaauw (1885-1947) was sinds 1915 verbonden als leraar bouwkunde en decoratief tekenen aan de School voor Bouwkunde, Versierende Kunsten en Ambachten te Haarlem. In 1925 werd hij samen met de architecten P. Vorkink en H.C. Verkruijsen benoemd tot directeur van deze opleiding. Als leraar was Blaauw actief betrokken bij de vorming van vele jonge architecten. Hij was redactielid van het tijdschrift *Wendingen*, dat als spreekbuis van de architecten van de Amsterdamse School fungeerde. Hierdoor had hij een zekere invloed op de bouwkunst van zijn tijd. Zoals W.C. Feltkamp in zijn kritiek in het *Maandblad voor Beeldende Kunsten* aangaf,²⁰ kon Blaauw in het begin van zijn carrière tot de stroming van de Amsterdamse School gerekend worden. Deze richting in de architectuur wordt gekenmerkt door een expressionistische vormtaal en door de toepassing van fantasievolle decoraties in ondermeer smeedwerk en natuursteen. Zeer bekend waren de ontwerpen van Blaauw voor drie villa's (Meerhoek, De Boschkant en Beek en Bosch) in het Park Meerwijk te Bergen uit de jaren 1917-1918. Ook de drie laboratoria voor de Landbouwhogeschool te Wageningen uit 1921, die hij in dienst van het Eerste District bij de dienst Landsgebouwen

ontwierp, leverde hem bekendheid op. Enkele jaren later is de vormtaal die Blaauw in zijn ontwerpen toepast al strakker geworden. Deze verandering in stijl is goed te zien in de opdrachten die hij voor de woningbouwverenigingen in Amsterdam-Zuid uitvoerde. Tegen het begin van de jaren dertig nam Blaauw geheel afstand van de vormtaal van de Amsterdamse School en neigde hij steeds meer naar het traditionalisme van de Delftse School. De Amsterdamse School had eigenlijk sinds 1923 al aan betekenis en invloed ingeboet. In dat jaar overleed Michel de Klerk die als de belangrijkste voorman van deze stroming werd beschouwd. De stijl werd nog wel enige jaren daarna toegepast, maar tot grote resultaten kwam het niet meer. In Leiden werd in 1927 bijvoorbeeld het hoofdbureau van politie aan de Zonneveldstraat door architect J. Neisingh nog in de Amsterdamse School-stijl ontworpen. Blaauw stond in zijn tijd bekend als een architect die als particulier en in overheidsdienst een opdracht kundig kon uitvoeren, al was ook toen al bekend dat zijn productie in de jaren dertig terugliep en dat de resultaten door critici als zeer wisselvallig werden bestempeld.

Architect Herman Frederik Mertens (1885-1960) was in de periode 1910-1915 werkzaam als ontwerper van Rijksgebouwen



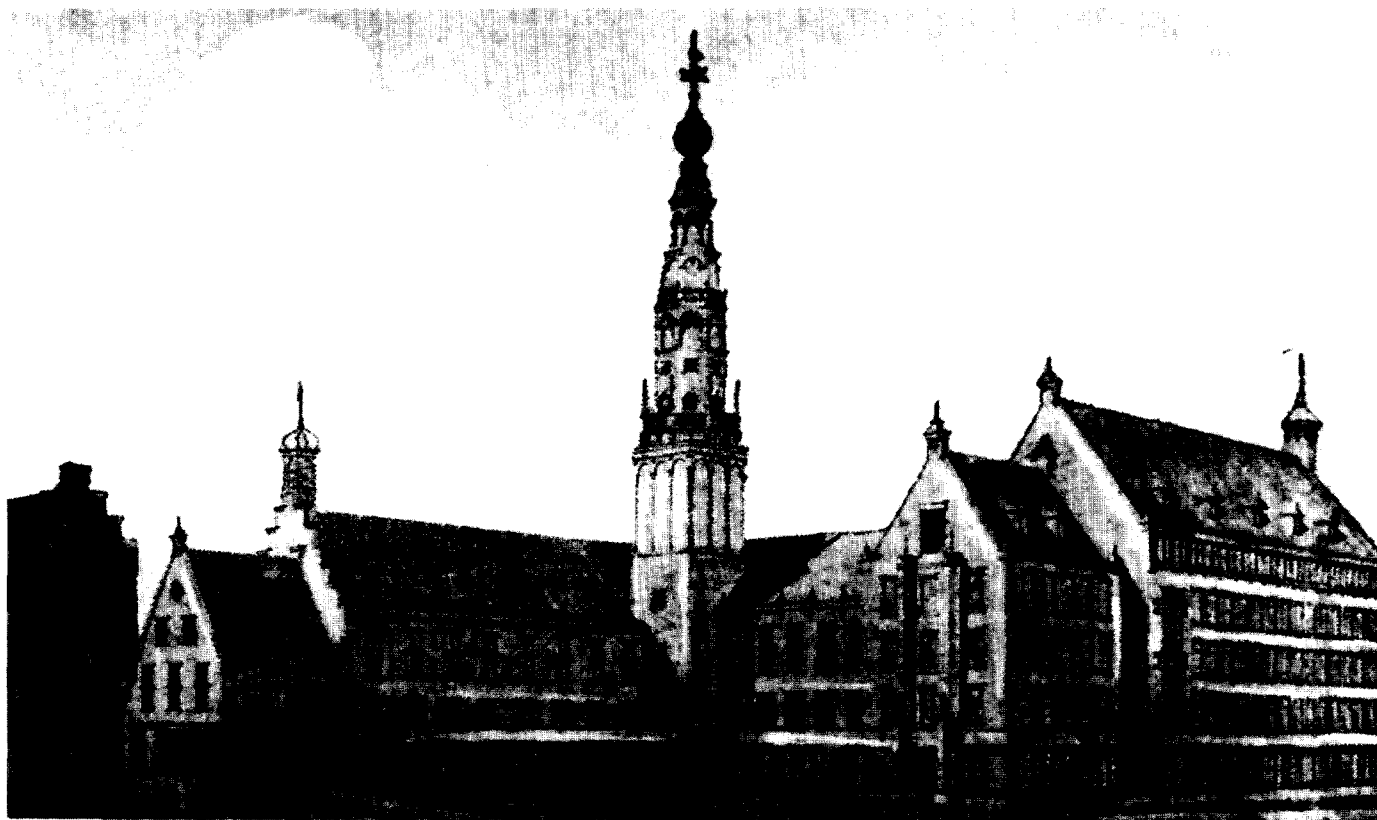
Afb. 8. B. Buurman, tekeningen met de hoekoplossing Breestraat-Koornbrugsteeg, 1933 (collectie Nederlands Architectuurinstituut, Rotterdam, foto Stedelijk Museum de Lakenhal, Leiden).



Afb. 9. C.J. Blaauw, tekening van de gevel van het raadhuis aan de Vismarkt, 1933 (collectie Nederlands Architectuurinstituut, Rotterdam, foto Stedelijk Museum de Lakenhal, Leiden).

in Nederlands-Indië en ontwierp veel bankgebouwen in opdracht van de Nationale Bankvereniging in Nederland. Vanaf 1911 was hij technisch leider bij de meubelfabriek *Labor Omnia Vincit* en later werd hij mede directeur van deze N.V.

Hoewel Mertens al eens eerder meegedongen had aan twee prijsvragen voor grote openbare gebouwen, namelijk voor de Rotterdamse Beurs (1926-1928) en het Volkenbondspaleis in Genève (1927), had hij verder weinig ervaring met de uitvoe-



Afb. 10. Prentbriefkaart van het nieuwe stadhuis naar ontwerp van C.J. Blaauw (particuliere collectie).

ring van grote bouwopdrachten. Zijn kandidatuur voor de herbouw van het Leidse stadhuis mag dus op zijn minst verwonderlijk worden genoemd.

Alexander Jacobus Kropholler (1882-1973) was een door velen bewonderd en door even zovelen verguisd architect. Als autodidact met alleen een timmermansdiploma op zak ontwierp hij zijn eerste gebouw op 18-jarige leeftijd. Door zijn associatie met de Amsterdamse architect J.F. Staal gedurende de periode 1902-1910 maakte hij een grote ontwikkeling op bouwkundig gebied door. Vooral de invloed van H.P. Berlage bleek alomvattend op de architectuur van Kropholler. Zijn hele leven lang bleef hij een trouw volgeling van diens bouwprincipes. Bijna al de ontwerpen van Kropholler werden uitgevoerd in wat hij als het Nederlandse constructiemateriaal bij uitstek beschouwde: de rode baksteen. In zijn ontwerpen combineerde hij de baksteen met natuursteen, daar waar de constructie om versterking vroeg. Kropholler had een voorkeur voor de middeleeuwse, en dan vooral de romaanse bouwkunst.

Na 1910 stortte Kropholler zich vooral op het ontwerpen van kerkelijke gebouwen, maar hij ontwierp ook villa's en openbare gebouwen zoals raadhuizen, een museum en een politiebureau. Door de vele opdrachten die voornamelijk van de katholieke kerk afkomstig waren werd Kropholler vaak in het kamp van de Delftse School ondergebracht. De construc-

tieve waarheid in het bouwen ging hem boven alles. Kropholler had nogal wat aanhangers in de culturele wereld van zijn tijd, die niet nalieten het gemeentebestuur van Leiden te bestoken met verschillende petitie's. Zo drongen onder anderen H. Bruggmans, D. Hannema, C. Veth, H. Polak en L. Knappert in 1931 bij de raad aan om Kropholler als winnaar uit te roepen. Zij voelden zich gesteund door de kritiek van Just Havelaar die



Afb. 11. H.F. Mertens, tekening van de gevel van het raadhuis aan de Vismarkt, 1933 (collectie Nederlands Architectuurinstituut, Rotterdam, foto Stedelijk Museum de Lakenhal, Leiden).

over de architectuur van Kropholler het volgende schreef: 'Dit is werk van zóó zuiver bouwkunstig begrip, zóó recht-schapen en ernstig van geest, zóó rijk aan eenvoud, dat men er naar mijn meening niet met genoeg aandacht op wijzen kan' en 'dit is de geest van concentratie en innerlijke stilte, die ons redden kan uit de wildernis van het moderne leven'.²¹

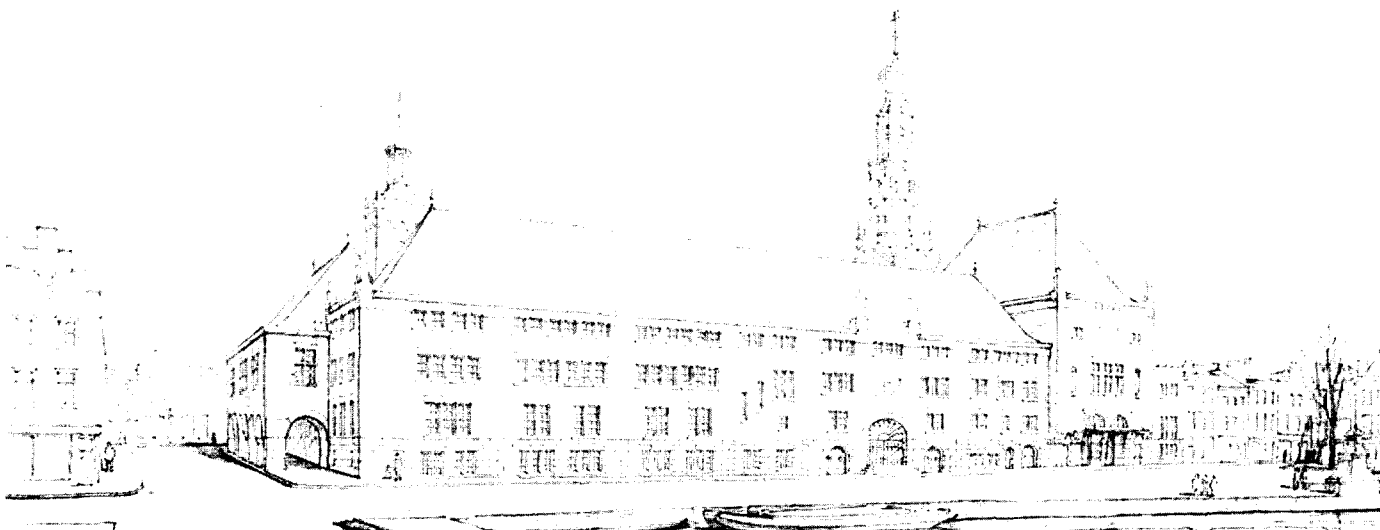
Op welke gronden de gemeenteraad zijn besluit om 'één van Nederlands beste architecten' uit te nodigen uiteindelijk heeft gebaseerd, is niet geheel duidelijk. Was dit werkelijk het doel van de gemeenteraad geweest dan hadden bijvoorbeeld H.P. Berlage, P. Kramer, J.J.P. Oud, en J. Duiker niet in het rijtje mogen ontbreken. Waarschijnlijk was de gemeenteraad van oordeel dat de mening die sommige architecten al eerder betreffende de herbouw van het stadhuis naar voren hadden gebracht niet in overeenstemming was met de eisen van de gemeenteraad, of dat de vormentaal van deze architecten niet genoeg aansloot bij het historische karakter van de zestiende-eeuwse stadhuisgevel.²²

Op 1 mei 1933 werden de plannen van de vijf architecten bij de raad ingediend. Bij de eerste inspectie van de plannen zag de adviescommissie zich al voor een probleem gesteld. Blaauw had namelijk de eisen van het programma overschreden door de percelen Vismarkt 7 en 8 in zijn bouwplan te betrekken, terwijl daar geen toestemming voor gegeven was. Hierdoor ontstond aan de Noord-Westzijde van het gebouw een onregelmatige afsluiting. In plaats van dit plan af te keuren gaf de commissie het advies om de andere vier architecten de mogelijkheid te geven om een variantplan in te dienen waarbij ook zij de beide percelen aan de Vismarkt zouden betrekken. Nadat deze plannen waren binnengekomen werden de vijf ontwerpen gepubliceerd in het *Bouwkundig Weekblad Architectura* van 19 augustus 1933. Tegelijkertijd werden de

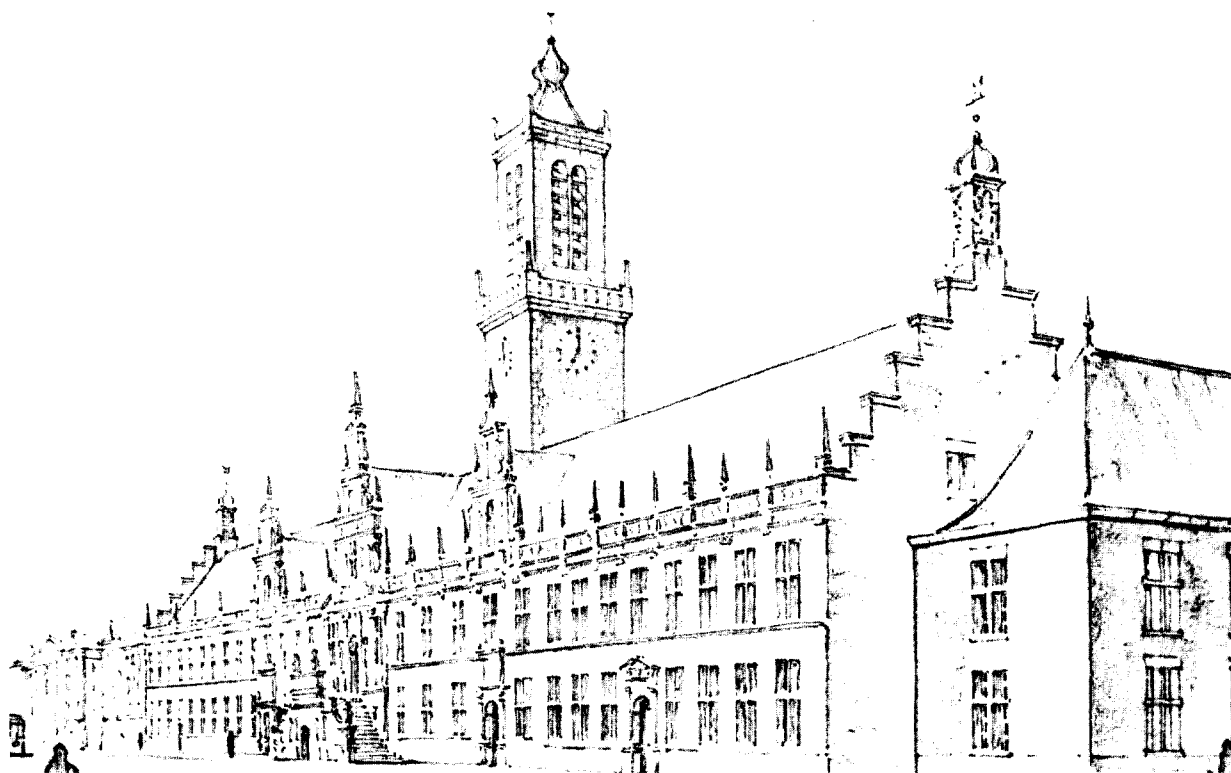
tekeningen in het stedelijk museum De Lakenhal getoond aan het Leidse publiek. Op deze tentoonstelling waren ook ontwerpen van vier architecten die buiten de prijsvraag om hun steentje wilden bijdragen aan de realisatie van het nieuwe stadhuis.²³ In de gemeenteraad ontstond naar aanleiding van deze expositie enige commotie toen door de raad een ingezonden brief werd ontvangen van een groep technici die de tentoonstelling hadden bezocht. Zij spraken over de gepresenteerde plannen als 'vijf mislukkingen, waarvan het plan Blaauw het grootste fiasco is geworden! Hij heeft o.a. de Vischmarkt vergroot, het Raadhuis verkleind, de raadszaal gelegd aan de Vischmarkt, aan die zijde verdiepingen opgestapeld, om uit te komen met het plaatsnemen van afdelingen en hierdoor aan die gevelzijde het aspect gegeven van een dromedaris met voorovergebogen kop.' In hun opvatting had geen van de vijf officiële architecten de gevels van het oude en nieuwe stadhuis tot een esthetisch geheel kunnen verenigen. Van de vier vrije kandidaten werd het ontwerp van architect F. Koot het meest geslaagd gevonden: 'Dit plan is in één woord: af.' B & W had echter geen boodschap aan deze steunbetuiging en liet Koot op 10 november 1933 weten geen verder uitgewerkte plannen van hem toegezonden te willen krijgen. Hoe groot de verdeeldheid binnen een afzonderlijk vakgebied was, mag duidelijk worden uit het *Technisch Gemeenteblad* van 10 november 1933 waarin het plan van Blaauw juist als zeer geslaagd werd gekwalificeerd.

De vijf officiële ontwerpen

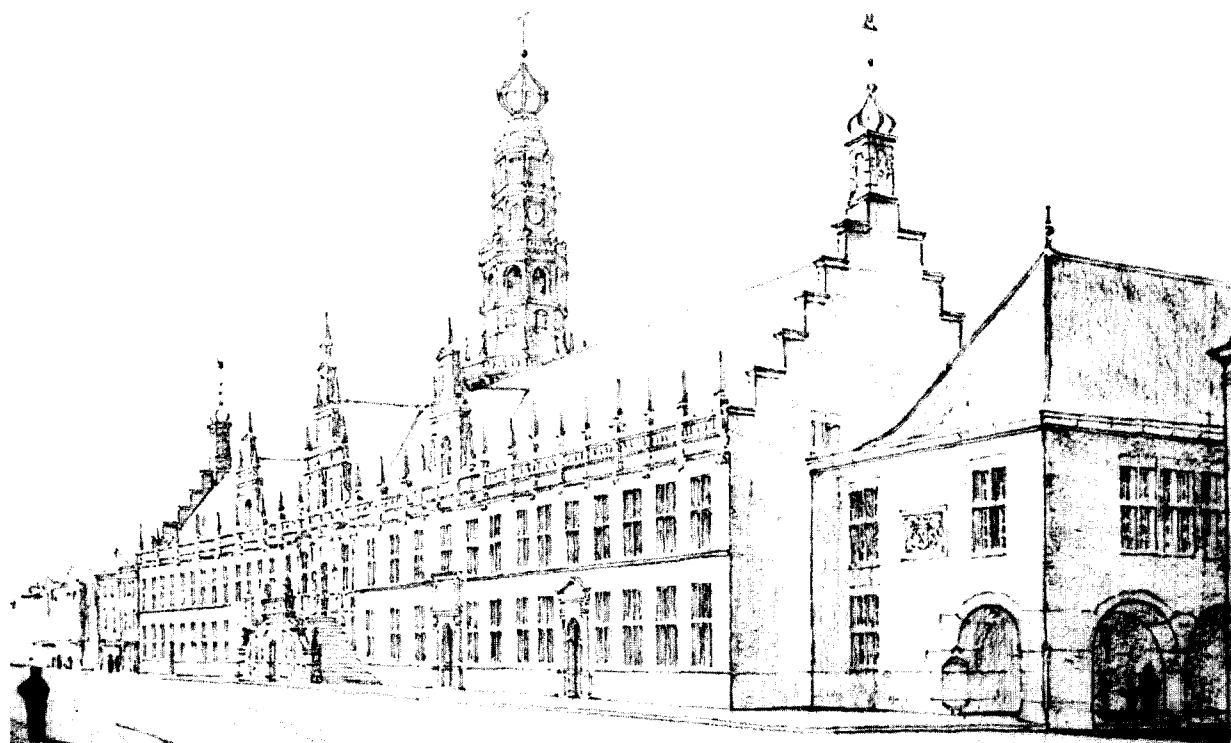
De plannen die door de vijf architecten voor het nieuwe stadhuis werden ingeleverd, verschilden erg van elkaar. Het ontwerp van Mertens is een zakelijk gebouw met monumentale trekken die in hoofdzaak het meeste doet denken aan de ar-



Afb. 14. A.J. Kropholler, tekening van de gevel van het raadhuis aan de Vismarkt, 1933 (collectie Nederlands Architectuurinstituut, Rotterdam, foto Stedelijk Museum de Lakenhal, Leiden).



Afb. 15. A.J. Kropholler, tekening van de gevel van het raadhuis aan de Breestraat met een moderne toren, 1933 (collectie Nederlands Architectuurinstituut, Rotterdam, foto Stedelijk Museum de Lakenhal, Leiden).



Afb. 16. A.J. Kropholler, tekening van de gevel van het raadhuis aan de Breestraat met de 'oude' toren en met een variant van de hoekoplossing Breestraat-Koornbrugsteeg, 1933 (collectie Nederlands Architectuurinstituut, Rotterdam, foto Stedelijk Museum de Lakenhal, Leiden).

chitectuur van Jan Wils. De toren keert in zijn ontwerp niet terug op de oude plaats maar is door hem aan de hoek Breesraat en Koornbrugsteeg aangegeven. De toren doet enigszins denken aan de Hochzeitsturm van architect Joseph Maria Olbrich te Darmstadt uit 1908. Een gelukkige greep in het plan van Mertens was dat hij een binnenplaats ontwierp die zowel voor trouwauto's als voor voetgangers (via een colonnade aan de Koornbrugsteeg) toegankelijk was. De indeling van de plattegrond werd als fraai en overzichtelijk beoordeeld. Het plan van Mertens had echter een groot bezwaar: door de plaatsing van de toren aan de Breesraat was de aansluiting met de oude gevel niet echt gelukkig te noemen.

In het ontwerp van Van der Laan bleek ook sprake van een onvoldoende aansluiting tussen oud en nieuw terwijl 'wat de vormgeving betreft, eigenlijk weinig positiefs [is] te zeggen [...] en getuigt ook niet van een eigen karakter.'²⁴ Ook in dit plan wordt de indeling van de plattegrond als meest sterke gedeelte van het plan gezien. Ook het ontwerp van de andere Leidse mededinger werd als ongunstig, niet harmonieus en weinig gelukkig bestempeld. Buurman heeft zich voor zijn ontwerp laten inspireren door het ontwerp voor het raadhuis van Enschede van G. Friedhoff en dus ook in zekere mate door het ontwerp van Ragnar Östberg voor het stadhuis van Stockholm uit de periode 1907-1923. Ook in dit ontwerp was de aansluiting tussen de oude gevel en het nieuwe stadhuis erachter niet geslaagd en werd in het beoordelingsrapport zelfs gesproken over afbreuk aan het karakter van de oude gevel door het ontwerp.

Het ontwerp van Kropholler werd vooral bekritiseerd op de plattegrond: ten opzichte van de ligging van enkele ruimten was van de opgave afgeweken en de plattegronden en doorsneden 'treft een willekeurig lijkende onregelmatigheid'. Hierdoor was de indeling van het gebouw niet overzichtelijk. Hoewel het plan, zeker wat het tot zijn recht komen van de oude gevel betreft, uitstekende kwaliteiten liet zien, had men veel kritiek op de 'in Roomaanschen trant gehouden binnenarchitectuur van de Burgerzaal met haar zéér zware kolommen vóór de raampenanten aan de Breesraat'. De roomaanse stijl was niet in overeenstemming met de fijn gelede architectuur van de oude voorgevel. Het exterieur zette echter wel de traditie van het Leidse raadhuis als een belangrijk monumentaal gebouw voort. Het karakter van het oude deel bleef behouden en het eigen karakter van Krophollers schepping werd niet door hem verloochend.

Over het plan van Blaauw was het rapport erg enthousiast. Een goede, overzichtelijke plattegrond werd volgens het rapport in dit ontwerp gecombineerd met een buitengewoon geslaagde vormgeving. Het ontwerp schetste een harmonisch geheel, dat zeer goed aansluiting vond bij het stadsbeeld. De toren werd bestempeld als een symbolische én stedenbouwkundige overgang tussen het oude en nieuwe gedeelte van het stadhuis.

Blaauw of Kropholler?

De adviescommissie was van oordeel dat het plan van Blaauw het beste was om tot uitvoering te worden gebracht. Ook de commissie van fabricage en het college van burgemeester en

wethouders waren deze mening toegedaan. De lage bouwkosten waren voor de gemeente Leiden doorslaggevend om voor het plan van Blaauw te kiezen. Men was bereid de minder sterke kanten van het plan, waaronder de gebrekkig opgebouwde plattegrond en de summiere lichttoetreding in sommige delen van het gebouw, te accepteren, zolang de begroting van Blaauw onaangetast zou blijven. Direct verschenen tijdschriftartikelen waarin verschillende architecten, kunstenaars en critici hun mening gaven over het ontwerp van Blaauw. In enkele gevallen stuitte de plannen op veel verzet en zoals een van de schrijvers het formuleerde was de centrale vraag steeds weer 'wordt het Blaauw of toch Kropholler?' Ook nu heerste er weer verdeeldheid. Voor velen waren er nog steeds redenen genoeg de strijd wie het nieuwe raadhuis ontwerpen zou, voort te zetten. In deze strijd deinsde men er niet voor terug zijn keuze voor de beste kandidaat kracht bij te zetten met politieke en godsdienstige argumenten. Verwijten klonken over en weer. Naast de architecten bepaalden verschillende kunstcritici hun mening. Zo kwam Cornelis Veth in zijn *kroniek* in het *Maandblad voor Beeldende Kunsten* verscheidene malen terug op de raadhuiswestie. Hij sprak zich uit voor het ontwerp van Kropholler en zag zich in deze keuze terzijde gestaan door 'hen die geacht kunnen worden de kunsten in ons land te vertegenwoordigen.' Hij noemde in dit verband H.P. Bremmer, A. Plasschaert, D. Nijland, J. Raedeker en de architect Jan Jans. Feltkamp, schreef in 1933 dat 'een architect niet enkel beoordeeld kan worden door zijn ontwerpen op papier, maar ook door het bekijken van het tot stand gekomen werk.' Uit dit oogpunt bezien schreef hij over Blaauw het volgende: 'Blaauw verloochent al zijn modernismen en maakt een ontwerp zonder enig persoonlijk accent.' Over Kropholler schreef hij 'Kropholler daarentegen behoefde zijn wezen geen geweld aan te doen om een passend geheel te leveren'.²⁵ De kritiek die op het plan van Blaauw werd gegeven, spitte zich voornamelijk toe op de vrijheid die deze architect zich gepermitteerd had om twee panden aan de Vismarkt in zijn plannen te betrekken om zodoende een plein te kunnen realiseren. Dat het plein achter en niet voor het raadhuis lag bevreemde enige toeschouwers zeer en juist omdat de eis van het gemeentebestuur was dat 'het zwaartepunt van het stadhuis als representatief centrum ... aan de Breesraat [moet] liggen'. Verder moest de plattegrond van het ontwerp van Blaauw het ontgelden. Tegenstanders meenden dat de gemeenteraad zich had laten overdonderen door de monumentale groepering van de verschillende representatieve ruimten. Aan de hand van de doorsneden kon echter aangetoond worden dat bijvoorbeeld de brede gang op het niveau van de Breesraat en op de eerste verdieping indirect en dus zeer slecht verlicht zouden worden. Onvoldoende toetreding van licht zou ook het geval zijn in bijvoorbeeld de secretarie, en dat voor een gebouw dat aan alle kanten het licht gratis ontvangt! Tegelijkertijd ontstond er grote bezorgdheid dat het plein van Blaauw de Koornbrug over de Nieuwe Rijn als het ware in een groot vacuüm zou opslokken. De redactie van *De Gids* en met name J.H. Huizinga maakte zich bezorgd over dit punt. Hij schreef: '[dit] pleintje is in de pers een "gelukkige greep" genoemd. Het is een misgreep van

de bedenkelijkste soort Caveant consules.²⁶ Tegenstanders bespeurden in het rapport van de Raadhuis Advies Commissie een bijzondere welwillendheid ten aanzien van het plan van Blaauw, die tegenover de andere architecten niet werd getoond. Officiële organisaties zoals Monumentenzorg en De Vereniging Oud-Leiden waarin onder anderen burgemeester Van de Sande Bakhuyzen in het bestuur actief was, lieten na een protest tegen de omstreden onderdelen in het ontwerp van Blaauw te laten horen.

Volgens Cornelis Veth was het vooral aan de houding van de Bond van Nederlandse Architecten te danken dat architect Blaauw en zijn ontwerp voor het raadhuis zo krachtig naar voren werd geschoven. Blaauw was immers jarenlang bestuurslid van de B.N.A. en redacteur van het tijdschrift van de bond geweest. Kropholler daarentegen had in 1932 de bond de rug toegekeerd. Het bleek dus moeilijk vol te houden dat de B.N.A. als neutrale rechters over het ontwerp van Kropholler konden oordelen. De Bond steunde Blaauw meer dan evenredig en legde veel gewicht in de schaal voor de acceptatie van het plan. Er was echter nog een vraag die onder ogen gezien diende te worden. De kosten van het plan Blaauw bleken veel te laag te zijn gesteld. Blaauw wilde veel duurdere materialen gebruiken dan de andere architecten, en toch kwam hij op de laagste bouwsom uit. Veth voorzag dat de gemeente Leiden de monumentale opzet van het plan Blaauw in de toekomst zou moeten betalen met monumentaal hoge belastinggelden. In dit laatste zou hij gelijk krijgen. Tenslotte had Blaauw bij de definitieve presentatie van de plannen in het geheel geen ontwerpen van het interieur meegezonden. Het bleef dus zeer lang onduidelijk in welke richting het interieur zich uiteindelijk zou ontwikkelen: eigentijds-modern of juist teruggrijpend op historisch stijlen.

Tegelijkertijd met de kritiek op Blaauw werd veelvuldig een lans gebroken voor het plan van Kropholler. In veel gevallen werd dit ingegeven door persoonlijke sympathie of verwantschap met deze architect, maar sommige schrijvers nuanceerden hun mening over het vraagstuk terdege. De plattegrond van Kropholler was inderdaad op veel punten minder goed ingedeeld maar het exterieur getuigde van een groter bouwkunstig besef dan de schepping van Blaauw. De kritiek in het rapport van de RAC op het plan Kropholler waarin de vormtaal als 'archaïstisch Romaansch of middeleeuwsch kloosterachtig' werd gekwalificeerd, was inderdaad kortzichtig. Ondanks het feit dat het romaanse uiterlijk van Krophollers plan niet goed aansloot op de renaissancegevel, wist hij toch een monumentaal gebouw te ontwerpen dat goed in de bebouwde omgeving werd opgenomen. Kropholler beschouwde de zuiverheid van stijl in de historische stadhuisgevel als leidend beginsel en als uitgangspunt voor een nieuwe schepping die eerlijk van geest zou zijn en een schone toekomst inluiden zou. Architect Jan Jans formuleerde zijn ideale raadhuisontwerp als volgt: 'een stadhuis van Kropholler op een Krophollersche vertaling van den plattegrond van Mertens [het enige goede element in zijn ontwerp – KvO], met behoud van de toren op de ook nu door Kropholler gekozen plaats'.²⁷ Een zeer goede vondst in het plan Kropholler was het binnen-

plein maar vooral ook de aanbouw aan de Koornbrugsteeg. Door middel van een colonnade bracht hij een harmonieuze verbinding tussen de oude en de nieuwe gevel tot stand en werd een visuele verbintenis met de Koornbrug gemaakt. Blaauw zou later dit element in zijn uiteindelijke ontwerp overnemen, zeer tegen de wil van Kropholler. In het rapport van de RAC werd het interieur van het plan Kropholler overwegend positief besproken en met name de aankleding en de ligging van de raadzaal aan het binnenplein oogstte veel succes.

Hoe men in Leiden een stadhuis ging bouwen

Al de steunbetuigingen aan het adres van Kropholler hadden geen invloed op het besluit van de gemeenteraad. Op 20 december 1933 wees de raad, met 21 stemmen voor en 14 stemmen tegen, Blaauw aan als winnende architect van de raadhuisprijsvraag. Veth sputterde nog wat tegen. De beslissing was in zijn ogen onjuist en ongeldig, omdat de juiste verhouding van stemmen door hem op 18 voor en 17 tegen gesteld werd, en er dus geen sprake was van een overgrote meerderheid. De definitieve uitslag, volgens Veth, was tot stand gekomen doordat op het laatste moment drie protestants-christelijke raadsleden overstag gingen. Zij gunden de katholieke Kropholler de overwinning blijkbaar niet.²⁸ Wel probeerde een groep voorstanders van het plan van Kropholler, onder wie Veth en Feltkamp, nog via een adres aan Koningin Wilhelmina om het besluit van de gemeenteraad van 20 december 1933 nietig te doen verklaren. De minister van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen berichtte op 2 maart 1934 dat de prijsvraag en de keuze voor de architect die daaruit voortgevloeid was geheel tot de verantwoordelijkheid van de gemeente behoorde, en dat de regering zich buiten deze zaak zou houden. De kritiek van Veth haalde dus ook op het hoogste niveau niets uit. Op 9 juli 1934 kreeg Blaauw van de gemeenteraad de definitieve opdracht tot de herbouw van het stadhuis toegewezen.

Het ontwerp van Blaauw werd positief beoordeeld om zijn heldere plattegrond en de ingreep om op een van de hoeken van het ontwerp een plein te projecteren waardoor het gebouw vrijer in de bebouwde omgeving kwam te liggen. Duidelijk is gebleken dat niet iedereen tevreden was met deze vinding van Blaauw. Zo concludeerde het tijdschrift *De Gemeenschap*: 'het zal weinig hinderen, maar ook zeker niet verrukken en het staat afzijdig van het élan van de bouwkunst van het heden. Netjes opgelost. Maar Leiden wilde dat immers ook niet anders!'²⁹

De reconstructie, restauratie en wijzigingen van de historische gevel

Min of meer los van de perikelen die rond de prijsvraag waren ontstaan werkte een ploeg deskundigen aan de restauratie en het conserveren van de geblakerde resten die nog van de gevel overeind stonden. Al enkele dagen na de brand was namelijk al een begin gemaakt met het vrijmaken en verzamelen van de bouwfragmenten van de voorgevel. De topgevels waren direct na de brand omgehaald omdat er gevaar bestond dat

resten een gevaar voor het verkeer in de Breestraat zouden zijn. Op advies van prof. D.F. Slothouwer en dr. J. Kalf, de directeur van het Rijksbureau voor Monumentenzorg werd besloten de renaissancegevel te reconstrueren. Aan H. van Heeswijk, ingenieur voor de monumenten, werd de taak toevertrouwd om de over het terrein verspreide bouwfragmenten naar de Hooglandse Kerk over te brengen en daar weer tot de oorspronkelijke gevel te ordenen zover dat mogelijk bleek. Deze reconstructie zou als uitgangspunt dienen voor de restauratie van de gevel. Samen met Van Heeswijk werd prof. A.W.M. Odé namens de Rijkscommissie voor de Monumentenzorg aangesteld als leidinggevende over de gevelrestauratie. J.A.L. Bom werd benoemd tot hoofdopzichter van de restauratie ter plekke. Bom werd in het opmeten van de gevel bijgestaan door E.A. Canneman.

De gevel aan de Breestraat stond ondertussen in de steigers. Door de voortdurende inwerking van water en wind verslechterde de bouwkundige staat van de gevel zienderogen. Van een snelle reddingsactie was allang geen sprake meer, maar tegen het einde van 1932 werd uiteindelijk toch begonnen met het nemen van maatregelen ter bescherming van de gevel en het vastleggen van de overgebleven resten op tekeningen. Gedurende enkele maanden werd de gevel (met een totale lengte van 78 meter) opgemeten en op een grote werktekening van vier meter vastgelegd. Uitgaande van deze tekening en de reconstructie die in de Hooglandse Kerk reeds ver was gevorderd, konden Van Heeswijk en Odé een aanvang maken met de werkelijke restauratie. Het bouwplan van Blaauw ging vanzelfsprekend uit van het behoud van de gevel, vormde een beeldbepalend deel van het nieuwe stadhuis en had de wezenlijke functie als 'gezicht' van het hele bouwwerk behouden. Toch beschouwde Blaauw de historische gevel niet als het enige compositie-onderdeel waaraan hij voor zijn ontwerp van het nieuwe stadhuis aan de Vismarkt inspiratie kon opdoen. De gevel werd daarom niet in zijn geheel teruggebracht in de oorspronkelijke vorm. De gevels die in 1662 en in 1735 aan de twee huizen aan de westzijde van de gevel waren aangebracht, werden niet opnieuw opgetrokken. In plaats daarvan werden hier een zandstenen gevel met drie kruisgevels aangebracht in dezelfde afmetingen zoals die in de oostzijde uit 1604 te vinden zijn. Door Verstoep werden in de strekken boven deze ramen drie afbeeldingen aangebracht van *Het land rondom de stad*, *Het Beleg van Leiden* en *De brand van het stadhuis op 12 februari 1929*. De zijstrekken boven de kruisramen aan de gerestaureerde oostzijde werden voorzien van rustieke- of zogenaamde 'sponsmotieven'. De middelste strekken waren in vroegere tijden al van figuurlijke voorstellingen voorzien. Verstoep repareerde deze allemaal en accentueerde ze waar mogelijk. De iconografie en betekenis van deze voorstellingen (onder andere een paard met daarboven een engelfiguur, een mansfiguur en verschillende dieren en vegetatie) is niet meer te achterhalen. Door deze kunstgrepen kreeg de nieuwe stadhuysgevel een symmetrische indeling die oorspronkelijk niet in de gevelpartij aanwezig was.³⁰

Onder de leiding van beeldhouwer Odé en Heeswijk werd op 1 september 1935 officieel begonnen met de restauratie, die

in samenwerking met Blaauw was opgesteld. Op het Pieterskerkhof was een beeldhouwerswerkplaats ingericht waar de ontbrekende gevelelementen opnieuw in steen werden gehakt. Dit beeldhouwwerk moest in de geest van het zestiende-eeuwse werk uitgevoerd worden men mocht zeker niet in een slaafse navolging van de zestiende-eeuwse stijl vervallen. Om tot de gewenste resultaten te komen werd een beroep gedaan op de beste restauratie-beeldhouwers die door Odé zelf werden geselecteerd. Om de beeldhouwwerken uit te voeren werden uiteindelijk drie beeldhouwers aangesteld: P. Chr. Van Dongen (die tevens tot chef-beeldhouwer benoemd werd), L.G. Verstoep en M. Pietersen. Halverwege 1936 werd begonnen met de opbouw van de gevel en in april 1937 was deze reeds gevorderd tot de hoogte van de oorspronkelijke kroonlijst. Voor dat in oktober aan de zij-topgevels kon worden gewerkt, moest de gevel worden verankerd aan het betonskelet van de nieuwbouw. Dit was een knap staaltje van ingenieurswerk omdat de gevel aan de Breestraat zowel een holle als een bolle kromming vertoonde en de gevel niet direct op het betonskelet aangebracht mocht worden in verband met het krimpen en uitzetten van het beton. Gedurende 1938 en 1939 werd de grote topgevel voltooid en werd de laatste hand gelegd aan de middenpartij, de poorten en de monumentale trap met stoep.

De laatste kwesties

De perikelen over de stadhuis kwestie behoorden tegen het eind van de jaren dertig zo goed als tot het verleden. Dit nam echter niet weg dat kunstminnend Nederland alert op de voortgang van de bouw bleef letten. Het waren nu vooral de journalisten die Blaauw ter verantwoording riepen. In het *Algemeen Handelsblad* van 6 december 1939 verscheen een kritisch artikel met als kop: 'Leidsche Stadhuisbouw. B en W weerleggen klachten over tragen gang van zaken. Nadeelige financiële gevolgen'. In dit artikel beweerde de journalist dat de voltooiing van het Leidse stadhuis zo lang op zich liet wachten omdat Blaauw zich teveel werk op de schouders had genomen. En inderdaad was Blaauw in dit jaar betrokken bij nog zeker drie andere raadhuisprojecten voor onder andere de gemeenten Alphen aan de Rijn, Hoogeveen en Vlaardingen. Ook werden te weinig arbeiders ingezet om het project op korte termijn af te ronden. Terloops wees de journalist erop dat van de 30 man die aan de afwerking van het raadhuis werkten, slechts een zeer klein percentage uit Leiden afkomstig was. De trage gang zou nadelige financiële gevolgen hebben voor de gemeente. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog was de bouw en de inrichting voor het grootste deel gereed. Voor het einde van 1940 betrokken het gemeentebestuur, de dienst Gemeentewerken, de secretarie en de gemeente-ontvanger hun dienstruimten. De oorlog verhinderde de complete voltooiing van het stadhuis. Pas 10 jaar na de beëindiging van de Tweede Wereldoorlog was het stadhuis te aanschouwen zoals het door architect Blaauw was bedoeld. Tegen die tijd was alle kritiek verstomd, alleen Kropholler bleef zich tot ver in de jaren vijftig in woord en geschrift rancuneus uiten over de door hem verloren prijsvraag.

Noten

- 1 A. Otten, 'Het Raadhuis van Leiden' in: *Bouwkundig Weekblad Architectura* jrg. 50 (1929), nr. 7, p. 47.
- 2 Zie voor een korte uiteenzetting: I.W.L. Moerman et al, *Niet gebouwd Leiden*. Utrecht 1987, p. 8-15.
- 3 J. de Bie Leuveling Tjeenk & A.J. v.d. Steur, 'Adres aan het Gemeentebestuur van Leiden' in: *Bouwkundig Weekblad Architectura* jrg. 50 (1929), nr. 18, p. 137-138.
- 4 Het verslag werd gepubliceerd in *Bouwkundig Weekblad Architectura* jrg. 50 (1929), nr. 24, p. 192, e.v.
- 5 De andere ondervraagden waren J. Duiker, M.J. Granpré Molière, J. Gratama, R.N. Roland Holst, H. v.d. Kloot Meijburg, A. Otten, D.F. Slothouwer en J.F. Staal.
- 6 Brief van Burgemeester en Wethouders van Leiden aan W.M. Dudok, december 1929 (collectie gemeente-archief Leiden).
- 7 Thans Bonaventura College.
- 8 Zie voor een uitgebreide lijst van de bouwwerken van Dudok in Leiden: H. v. Bergeijk, *Willem Marinus Dudok. Architect-stedebouwkundige 1884-1974*. Naarden 1995.
- 9 Zie bijvoorbeeld: M. Dubois, 'Invloed van de architectuur van W.M. Dudok in Vlaanderen' in: M. Cramer, et al, *W.M. Dudok 1884-1974*. Amsterdam 1981, p. 40-51.
- 10 *Leidsch Dagblad*, 10 december 1929.
- 11 C. Veth, 'Leiden is geen Hilversum' in: *Maandblad voor Beeldende Kunsten*, jrg. 7 (1930), p. 341-343.
- 12 *Gijsbrecht, de bouwheer of Leyden verlost* in: *Leidsche Courant* van 2 november 1931.
- 13 *Bouwkundig Weekblad* (51) 1930, p. 273-281.
- 14 Architect Van Oerle schreef onder een afbeelding van het ontwerp van Dudok 'Na 6 maanden van zijn opdracht bracht architect Dudok "de torende pijler". "Men ontdekte dáár nu, dat zijn wijze van bouwen in die Leidsche omgeving niet "aanpast"'.
15 Deze brief wordt bewaard in het archief van het Rijksbureau voor Kunsthistorische Documentatie te Den Haag.
- 16 De Delftse School werd gevormd door een groep architecten die zich rond de Delftse hoogleraar bouwkunde prof. ir. M.J. Granpré-Molière (1883-1972) hadden verzameld. Deze stroming in de architectuur kan als een reactie op het functionalisme in de bouwkunst worden gezien. Voor inspiratie werd voornamelijk geput uit de eigen nationale bouwkunst en haar denkbeelden.
- 17 Waarschijnlijk wilde Staal zijn zwager en voormalige compagnon Kropholler niet in deze prijsvraag beconcurreren.
- 18 Een deel van deze architecten en vele anderen waren eigenlijk vanaf 1930 al achter de schermen actief om bij de bouw van het nieuwe raadhuis te worden betrokken. Bekende namen als D.F. Slothouwer en J. Boterenbrood worden hierbij afgewisseld door minder bekende als J.A.N. Sutterland en H.P.J. De Vries.
- 19 Ook dr. J. Kalf, de secretaris van de Rijkscommissie voor de Monumentenzorg werd benaderd om zitting te nemen in de RAC, maar bedankte daarvoor.
- 20 W. Feltkamp, 'De Leidsche raadhuiswestie' in: *Maandblad voor Beeldende Kunsten* jrg. X (1933), p. 306-310. Mr. W.C. Feltkamp was kunstcriticus te Leiden en publiceerde o.a. de inleiding bij R. Bremmer, *30 reproducties naar zijn werk, (1930) en Zien en verstaan. Inleiding tot het juist opvatten van kunstwerken* (1946).
- 21 Adres aan de gemeenteraad van Leiden d.d. 18 augustus 1931.
- 22 Bijvoorbeeld Berlage had zich uitgesproken voor de afbraak van de gevel aan de Breestraat, terwijl de Amsterdamse School-achtergrond van o.a. Staal en Kramer niet het gewenste resultaat voor de smelting van oude gevel en nieuw gebouw tot resultaat zouden hebben gehad.
- 23 Deze plannen werden ontworpen door M.A. en J. van Nieukerken uit Den Haag, H.J. Aanstoot uit Haarlem en H. Lamberts uit Leiden, Fred. Koot uit Hilversum en de heer Bogaerd uit Leiden. Lamberts zou later als gemeentearchitect werkzaam zijn onder C.J. Blaauw voor de nieuwbouw van het stadhuis. Zie voor meer informatie over architect Lamberts: K. v. Ommen, 'Leidse fijnbouwers: H. Lamberts'. *Decorum* 7 (1988/89) afl. 3, p. 51-60.
- 24 'De plannen voor een nieuw raadhuis te Leiden' in: *Bouwkundig Weekblad Architectura* jrg. 54 (1933).
- 25 W. Feltkamp, 'De Leidsche raadhuiswestie' in: *Maandblad voor beeldende kunsten* X (1933), p. 306-310.
- 26 J.H. Huizinga, 'Denk aan de Koornbrug' in *De Gids* 1933. Huizinga werd in zijn oordeel bijgevalen door professor Knappert, Henri Polak en professor Brugmans.
- 27 J. Jans, 'Bij de plannen van het nieuwe Leidsche Stadhuis' in: W. Feltkamp, (e.a.), *Het Leidsche Stadhuis*. Amsterdam 1933 p. 39-44. In dit boekje is ook de kritiek van o.a. C. Veth, W. Feltkamp en P.M.J. van Oerle gebundeld.
- 28 Het *Leidsch Dagblad* van 22 december 1933 berichtte met betrekking tot het besluit onder de kop 'Overwinning van architect Blaauw - rechtvaardigheid en eerlijkheid opzij geschoven' dezelfde versie over de stemming als Veth.
- 29 In het literaire tijdschrift *De Gemeenschap* besteedde architect Sybold van Ravesteyn regelmatig aandacht aan architectuur. De reactie op het ontwerp van Blaauw is deels te verklaren uit de achtergrond van het tijdschrift dat duidelijk in het Katholicisme verankerd was, en dus partij koos voor Kropholler.
- 30 Zie voor een boeiende beschrijving van het stadhuis van voor de brand van 1929 het boekje van J.C. Overvoorde, *Uit de geschiedenis van het raadhuis te Leiden*. Leiden, [1905].

SIGNALEMENTEN

Boudewijn Bakker e.a., *Het landschap van Rembrandt. Wandelingen in en om Amsterdam*, Bussem 1998
ISBN 90 6868 203 2

F.R.E. Blom, H.G. Bruin, K.A. Ottenheym, *Domus. Het huis van Constantijn Huygens in Den Haag*, Zutphen 1999
ISBN 90 5730 057 5

Dat gaat naar den Bosch toe ... De vier stations van 's-Hertogenbosch, Zwolle 1998
ISBN 900 400 9237 0

Titus Eliëns, H.P. Berlage, *Ontwerpen voor het interieur*, Zwolle 1998
ISBN 90 400 9274 5

Marlite Halbertsma, *'En maar altoos duurt het vitten op het nieuwe Raadhuis voort ...'*, *Het Rotterdamse stadhuis als representatie van het moderne Rotterdam*, 1912-1929, Zwolle 1998
ISBN 90 400 9277 X

Vaughan Hart, Peter Hicks ed., *Paper Palaces. The rise of the Renaissance architectural treatise*, New Haven, 1998
ISBN 0 300 07530 8

Peter Hecht, Chris Stolwijk, Annemiek Hoogenboom, *Kunstgeschiedenis in Nederland. Negen opstellen*, Amsterdam 1998
ISBN 90 5333 708 3

Charles van den Heuvel, *Een derde atlas met Robles' veldtocht door Friesland in München. De codex iconographicus 141 en de verloren verzameling van Gabrio Serbelloni*, Leeuwarden 1998
ISBN 90 804344 4 2

Paul Huys Janssen, Reinier Baarsen, Eloy Koldewij e.a., *Wonen in Arcadië. Het interieur van Nederlandse kastelen en buitenplaatsen*, Zwolle 1998
ISBN 90 400 9245 1

Krista De Jonge, Marcel Capouillez e.a., *Le château de Boussu. Etudes et Documents, série Monuments et Sites 8*, Namur, 1998
ISBN 2 87401 040 5

René de Kam, *'Voor den armen alhier'. De geschiedenis van vijf Utrechtse fundaties en hun vrijwoningen*, Utrecht 1998
ISBN 90 5345 128 5

F. Keverling Buisman ed., *Hackfort. Huis en landgoed*, Utrecht 1998
ISBN 90 5345 121 8

Arie de Klerk, *Bouwen aan de hofstad*, Delft 1998
ISBN 90 407 1718 4

Chr. Kolman, B. Olde Meierink, R. Stenvert, *Monumenten in Nederland. Groningen*, Zeist, Zwolle 1998
ISBN 90 400 9258 3

Walter Kramer, *De Noorderkerk te Amsterdam*, Zwolle 1998
ISBN 90 400 9254 0

E. Leenheer-Wessel, *Scholen. Stichtse Monumenten Reeks 8*, Utrecht 1998
ISBN 90 5345 106 4

E. Mattie, *Wereldtentoonstellingen*, Bussum 1998
ISBN 90 6611 86 1 X

M. Risselada, *Functionalisme, 1927-1961. Hans Scharoun versus de Opbouw. Mart Stam, Willem van Tijen, Johannes van den Broek, Jacob Bakema*, Delft 1997
ISBN 90 5269 245 9 Pbk

Meindert Schroor, Charles van den Heuvel, *De Roblesatlassen. Vestingbouwkundige plattegronden uit de Nederlanden en het verlag van een veldtocht in Friesland in 1572*, Leeuwarden 1998
ISBN 90 804344 1 8

Sabine Schulze, *Innenleben. Zur Geschichte des Interieurs*, Ostfildern 1998
ISBN 3 7757 0792 1

Peter Singelenberg en Titus Eliëns, *Gemeentemuseum Den Haag. H.P. Berlage*, Zwolle 1998
ISBN 90 400 9270 2

Maurice Smeyers ed., *Het Leuvense Stadhuis*, Leuven 1998
ISBN 90 429 0660 X

Marie-Thérèse van Thoor, *Het gebouw van Nederland. Nederlandse paviljoens op de wereldtentoonstellingen 1910-1958*, Zutphen 1998
ISBN 90 57300 435

H.J. Tolboom, *Venstertraceringen in Nederland*, Den Haag 1998
ISBN 90 12 08605 1

Peter Verhagen, *De Binnendieze van 's-Hertogenbosch. 800 jaar geschiedenis - 25 jaar restauratie*, Zwolle 1998
ISBN 90 400 9243 5

Thea Wijsenbeek-Olthuis, *Het Lange Voorhout. Monumenten, mensen en macht*, Zwolle 1998
ISBN 90 400 9244 3

PUBLICATIES

D.P. Hallewas, G.H. Scheepstra & P.J. Woltering (eds.), **Dynamisch landschap. Archeologie en geologie van het Nederlandse kustgebied**. Amersfoort, 1997 (ROB/Van Gorcum), 176 pagina's, geïll. (zw/w foto's en figuren), prijs f 55,-, ISBN 90-232-3173-2.

Dynamisch landschap bevat het merendeel van de bijdragen aan het symposium dat in november 1995 het afscheid uit actieve ROB-dienst van J.F. van Regteren Altena markeerde. Zeven voordrachten zijn in de bundel opgenomen en alle hebben ze betrekking op dat deel van Nederland waarop het onderzoek van Van Regteren Altena zich heeft geconcentreerd: het West-Nederlandse kustgebied in ruime zin. De titel van het boek geeft aan dat het hier niet alleen gaat om de culturele aspecten van de archeologie maar evenzeer om het milieu en de veranderingen die daarin optraden.

Louwe Kooijmans opent met een bespiegeling over de betekenis van de Nederlandse delta in de prehistorie. Hij confronteert ons met ons moderne referentiebeeld van, en onze waardering voor het natte deel van Nederland en vraagt aandacht voor 'die andere delta met andere mensen'. Zijn introductie, gelardeerd met klassieken uit de Nederlandse poëzie en citaten uit Plinius, is zeker een hommage aan François en diens literaire belangstelling. Slechts weinig archeologen echter zullen hun eigen voorstelling van West-Nederland in de prehistorie herkennen in, bijvoorbeeld Marsmans 'Herinnering aan Holland'. Overigens stemmen verschillende opmerkingen in dit artikel tot nadenken. Maar met een kader waarin begrippen als plaatscontinuïteit en territoriale discontinuïteit kennelijk onmisbaar zijn, komt het mij voor dat we niet echt dichterbij komen bij werkelijk inzicht in de prehistorische aantrekkingskracht van de delta. Zou het kunnen zijn dat daarbij meespeelde dat er in West-Nederland ook altijd allerlei landschapsdelen bestonden die niet zo'n uitgesproken *wetland* karakter hadden?

Hogestijn bespreekt in zijn bijdrage onderzoeksresultaten op twee laat-mesolithische woonplaatsen bij Winkel (NH). Daarbij krijgt de ontdekking van een huisplattegrond van respectabele afmetingen (22 bij maximaal 7 m) veel aandacht. Hij komt uiteindelijk tot de conclusie dat een rituele functie van het gebouw het meest waarschijnlijk is, in lijn met wat verschillende van onze Britse collega's suggereren ten aanzien van vele van de grote neolithische gebouwen aan de andere kant van de Noordzee.

Woltering, in 'Texelaars in Friesland', schrijft niet over schapen maar onder andere over de bronstijd- en ijzertijdbewoning op Texel. Hij ziet een spectaculaire uitbreiding van de bevolkingsomvang en – dichtheid in de ijzertijd, gekoppeld aan een sterke afname van de bedrijfsomvang. De kwelders, ook de Friese, kunnen in zijn optiek een rol hebben gespeeld in de opvang van een deel van de sterk groeiende bevolking. Zijn verhaal bevat een helder en beknopt overzicht van de gedachten die er met name ten aanzien van de kolonisatie van de Friese kweldergebieden van Westergo in de afgelopen halve eeuw zijn gehuldigd.

Kolen en Hallewas gaan in op de analyse van de situering van archeologische sites in het landschap, met het oog op het formuleren van verwachtingsmodellen ten dienste van het ruimtelijk beleid. Een kritische evaluatie van de waarde van *predictive modelling* is uitgevoerd in een gezamenlijk project van ROB en RAAP. Van goed bekende en geanalyseerde archeologische relictgebieden (ARA's) worden de fysische correlaten nagegaan en vervolgens worden voor een groter gebied de zones opgezocht met vergelijkbare karakteristieken. De schrij-

vers onderkennen dat het gevaar bestaat dat ook de archeologische waar- den tenslotte slechts bescherming zullen genieten in een beperkt aantal kleine reservaatgebieden, zoals de natuur dat vroeger heeft meegemaakt en het voor het cultuurlandschap nu aan de orde lijkt.

Zagwijn behandelt in 'Een landschap in beweging' de landschappelijke geschiedenis van de duinen van Holland sinds het neolithicum. Van 3000-1000 BP betreft dit de Oude Duinen, sinds ca. 1000 BP de zeer dynamische Jonge Duinen. Een intensief pollenanalytisch onderzoek bracht een cyclisch patroon van vegetatieveranderingen aan het licht, samenhangend met de verstuiwingen in het duingebied. De hydrologie speelt een belangrijke rol – droger tijdens stuiving, in nattere perioden eventueel veenvorming – maar lijkt meer bepaald door de neerslag dan door de grondwaterstijging als gevolg van de geleidelijke stijging van het zeeniveau. De uit de pollenanalyse gebleken veranderingen in de vegetatie behelzen een cyclisch patroon van overgang van open grasland naar duinstruweel en soms bos en terug naar open grasland. Vegetatie en verstuiwingscycli lopen parallel en lijken te berusten op cyclische veranderingen in de neerslag, waarbij weinig verdampend grasland hoort bij geringe neerslag, de ontwikkeling naar bos – en daarmee hogere verdamping – op toenemende neerslag wijst.

Van der Valk *et al* geven een archeologisch-geologische beschrijving van het duingebied van Schouwen. Het artikel geeft een tussenbalans van een langer onderzoek naar de genese van het duingebied van Schouwen. Veranderde opvattingen over natuurbeheer, met meer waardering voor stuivend duin, leveren op Schouwen opnieuw veel archeologische vondsten op, die tot nauwkeuriger tijdsbepalingen leiden. Het negatieve effect van de nu ingezette koers voor het behoud van het bodemarchief komt in het artikel niet nadrukkelijk aan de orde.

Van Geel, Buurman en Waterbolk brengen in de laatste bijdrage de interessante hypothese naar voren dat uit de abrupte veranderingen in het delta ^{14}C -gehalte in de atmosfeer rond 2700 BP een snelle klimaatverandering kan worden afgeleid. Uitgangspunt vormen de waarnemingen in West-Friesland, waar de bewoning rond het bedoelde tijdstip tamelijk abrupt ten einde kwam. De veranderingen in het ^{14}C -gehalte zouden zijn te verklaren uit een koeler en vochtiger klimaat. In het steeds marginaler geworden milieu van West-Friesland betekende dit de definitieve doodsteek voor de bewoningsmogelijkheden.

Het nieuwe verklaringsmodel zal niet iedereen direct overtuigen. Hoewel er wereldwijd ontwikkelingen zijn vastgesteld die er fraai mee kunnen worden verklaard, lijkt het dat we in ons eigen kustgebied aan dit model ofwel weinig behoefte hebben ofwel er weinig mee geholpen worden. Het eerste geldt voor West-Friesland, waar het traditionele model van grondwaterspiegelstijging onder invloed van de zeespiegelstijging voldoet, het tweede voor bijvoorbeeld het veengebied van West-Nederland of de kwelders in Noord-Nederland, waar men het begin van de bewoning en het gebruik – in de vroege ijzertijd – nu juist niet in een nattere periode zou verwachten. Maar het is zeker interessant dat uit Zagwijn's artikel in deze zelfde bundel, over de vegetatie-ontwikkeling in het West-Nederlandse duingebied, enige ondersteuning voor de hypothese zou kunnen worden afgeleid: uitbreiding van bos en struweel in de periode 3000-2700 BP (fig. 1), onder invloed van toegenomen neerslag.

De bijdragen in deze bundel zijn gevarieerd. Dat ze toch vrijwel alle betrekking hebben op onderzoeken die binnen de directe interessesfeer van Van Regteren Altena liggen, tekent de breedte van diens onderzoeksveld. Het lezen van deze bundel verschaft het soort genoeg dat we bij Nederlandse archeologische literatuur helaas wat zelden hebben. Het boek toont duidelijk aan waar de sterke punten van de Nederlandse archeologie liggen. Dat is niet in het kunnen meedenken in de sociale schema's van antropologen en (post-moderne) sociologen en filosofen maar in een benadering waarin milieufactoren de matrix bepalen. Ook

als het om theoretische inhoud gaat, kunnen we nu zeggen dat de Nederlandse archeologie – ruim voor 2000 – volwassen lijkt geworden. Dat mag degene voor wie deze bundel de huldeblijk vormt, die dit proces zo lang heeft meegemaakt en er zozeer aan heeft bijgedragen, een bijzonder voldaan gevoel verschaffen.

O.H. Harsema

Klaus Hardering: Die Abteikirche von Klosterrath. Baugeschichte und Bedeutung. Utrecht 1998 (Clavis Kunsthistorische Monografieën XVIII) 217 p., 175 afb. f 73,65 ISBN90-75616-06-6.

Zo'n honderd jaar geleden is een flink aantal middeleeuwse bouwwerken in Nederland gerestaureerd, om uiteenlopende redenen. In retrospectief kan heel wat worden opgemerkt over deze restauraties, die inmiddels zelf onderwerp van studie zijn geworden en opgenomen zijn in de architectuurgeschiedenis. Waar bouwkundige oorzaken veelal de aanzet gaven tot restauratie, kreeg zo'n reeks ingrepen nogal eens het karakter van reconstructie en vernieuwing, waarbij esthetische voorkeuren en gekleurde voorstellingen van het verleden kennelijk onvermijdelijk zijn gebleken.

De abdijkerk van Rolduc, bij Kerkrade, is daarvan een typerend voorbeeld. In de grondige en zorgvuldig geschreven monografie van Klaus Hardering over deze kerk komt dit aspect van de geschiedenis van het kerkgebouw terecht uitvoerig aan de orde. Na een inleidend hoofdstuk behandelt de auteur de restauratie onder leiding van de in de negentiende eeuw welhaast onvermijdelijke Pierre Cuypers, in de periode 1853-1900, en het herstel van de westbouw door zijn zoon Jos Cuypers in de jaren 1931-1932. Vervolgens wordt uitvoerig de beschrijving van de kerk door Matthias Goebbels in de jaren rond 1900 behandeld. Hierna komt in diverse hoofdstukken de lastige bouwgeschiedenis aan bod, waarbij steeds de vraag gesteld wordt, waarom in een bepaalde fase van de bouwgeschiedenis voor een specifiek architectonisch concept werd gekozen. Het zijn dus de historische betekenissen van de verschillende concepten die centraal gesteld worden.

De abdijkerk van Rolduc wordt gekenmerkt door enkele opvallende elementen. Er is aan de oostzijde het klaverbladkoor, gebouwd boven een crypte met nagenoeg dezelfde plattegrond. In het schip van de kerk is de aanleg met twee pseudotransepten opvallend. Het is deze architectuur die veelal in verband wordt gebracht met de beroemde passage in de *Annales Rodenses*, waarin gesproken wordt over "scemate longobardino". Aan de oostzijde van de kerk was het klaverbladkoor in de zestiende eeuw al afgebroken, waarna Cuypers het bij zijn restauratie opnieuw opbouwde. Hardering maakt duidelijk, dat ook op andere punten de bouwgeschiedenis moeilijk te reconstrueren is, maar dat grondige eigen observatie, het nauwkeurig lezen van bronnen en het pogen dit alles onbevooroordeeld te interpreteren, kan leiden tot een uitstekend onderzoeksresultaat. Zo is het hem gelukt de gegevens uit het gebouw, die veelal met elkaar in tegenspraak leken te zijn, in een duidelijke reconstructie van de bouwgeschiedenis te plaatsen. De datering van het klaverbladkoor is daarbij cruciaal en op dit punt komt Hardering met een overtuigende, nieuwe visie. Uit de eerste helft van de twaalfde eeuw dateren volgens hem een driebeukige hallencrypte, waarop in 1130 een koor was gebouwd. In 1138 werd hieraan het transept toegevoegd, dat aanvankelijk voorzien was van portalen in de oostelijke wand. De restanten van het portaal in de noordelijke transeptarm hebben bestaan tot aan de restauratie onder leiding van Cuypers, toen die wand geheel vernieuwd werd. Anders dan wel eens is verondersteld, hield de bouw van dat portaal geen rekening met een klaverbladkoor, dat door Hardering veel later wordt gedateerd dan doorgaans gebruikelijk is.

De aanleg met portalen in de oostelijke transeptwand is juist strijdig met het klaverbladkoor en ging derhalve vooraf aan die aanleg. Het concept van een transept met portalen aan weerszijden van een koor met absis, is uit allerlei voorbeelden bekend geworden, waarbij zich natuurlijk de vraag opdringt, waarom dit concept in die periode in Rolduc werd toegepast. Een 'keizerlijke' betekenis, zoals in het geval van de oostpartij van de Sint-Servaaskerk in Maastricht waarschijnlijk is, ligt hier niet voor de hand. Bij dit voorbeeld en bij de Onze Lieve Vrouwekerk in Maastricht, waren werkelijke portalen gebouwd, terwijl in Rolduc de doorgangen direct toegang tot het transept gaven. Klaus Hardering zoekt de reden van de toepassing in de nauwe banden van de graven van Saffenberg, die voogd waren van Rolduc, met de leiding van het aartsbisdom Keulen, waar bij de toenmalige bisschopskerk ook doorgangen in de oostelijke transeptwand aan weerszijden van de absis waren gebouwd.

In de jaren 1138-1143 zijn schip en zijbeuken voor het grootste deel tot stand gekomen. Tijdens de bouw werd het plan voor een gebonden systeem verlaten ten gunste van de zo opmerkelijke aanleg met pseudotransepten. Hierop heeft de term "scemate longobardino" betrekking; blijkbaar was men zich bewust van de Noord-Italiaanse herkomst van deze architectuur, die kort tevoren was toegepast bij de Utrechtse Mariakerk. Hoewel men zich volgens Hardering van de Italiaanse herkomst bewust zal zijn geweest, ging het er om een band met Utrecht uit te drukken. Als dat zo was, kunnen we ons desondanks afvragen, waarom de auteur van de *Annales Rodenses* in dit verband wel de lombardische connectie aanduidde, maar niet de Utrechtse. Klaus Hardering noemt ter verklaring van de 'Utrechtse' (maar uiteindelijk Noord-Italiaanse) architectuur in Rolduc het mogelijke familieverband tussen de Utrechtse bisschopszoon Gozewijn, die in 1137 in Rolduc kwam, en de graven en latere hertogen van Limburg, die de voogdij van Rolduc overnamen van de Saffenbergs. De architectuur zou als een "signatuur" te zien zijn van de Flamensesfamilie, maar helemaal bevredigend lijkt mij deze these niet.

Voordat het meest westelijke pseudotransept tot stand kwam, was al gewerkt aan de westbouw, die in de reconstructie van Hardering wat betreft de ruimtelijke indeling zou moeten lijken op de westbouw van de Maastrichtse Sint-Servaaskerk. Dat wil zeggen, voorzien van galerijen aan de west-, noord- en zuidzijde. Alleen het westelijke deel werd gerealiseerd, waarna bij een planwijziging de westbouw van de abdijkerk van Sint-Truiden voorop kwam te staan. Ook in dit geval waren het de hertogen van Limburg, die een doorslaggevende rol hebben gespeeld bij de keuze voor de achtereenvolgende concepten, waarbij het ging om een teken van de macht en heerschappij in Neder-Lotharingen.

In 1224 werd het hoofdaltaar opnieuw gewijd en het H. Kruisaltaar verplaatst. In de reconstructie van Hardering wordt deze wijding het logische sluitstuk van een ingrijpende verbouwing van de oostpartij. De crypte werd uitgebreid en kreeg nu de opvallende klaverbladplattegrond, evenals het erboven gebouwde koor. Ook in dit geval was het de familie van de Flamenses die volgens de auteur de context bood, waarin de keuze voor het type van het klaverbladkoor moet worden geplaatst. In Rolduc werd volgens hem het overeenkomstige bouwdeel van de Munsterkerk in Roermond geciteerd, waar de graven van Gelre het triconchale koor als onderscheidingsteken kozen voor het als hun grafruimte ingerichte koor. Omdat beide families tot de Flamenses-clan behoorden, bood Roermond voor Rolduc een aantrekkelijk voorbeeld.

Waar de reconstructie van de bouwgeschiedenis zeer zorgvuldig en overtuigend onderzocht en beschreven is, geeft dit boek toch ook aanleiding tot enkele kritische opmerkingen. Hardering had de lezer zeer behulpzaam kunnen zijn door het toevoegen van reconstructietekeningen, want het grotendeels van papier volgen van de lang niet eenvoudige reconstructie in vele bouwfasen valt niet mee. Met name de ingewikkelde verbouwingen van de verschillende cryptes zijn zonder

reconstructietekeningen erg moeilijk voor te stellen. Het boek zou met zulke tekeningen veel overtuigender zijn geworden. De behandeling van de historiografie van een bepaald bouwdeel is op zich fraai, maar soms dermate uitvoerig dat daarmee bijna het zicht op de eigen observaties en hypothesen wordt ontnomen, en dat is jammer, want onnodig. De lezer heeft al zoveel, soms subtiel van elkaar verschillende opvattingen in zich opgenomen, dat daardoor de nauwkeurige observaties en verhandelingen van Klaus Hardering te zwaar belast raken. Tenslotte is de rol van de voorgeden als bepalende factoren voor de gekozen architectonische concepten een belangrijk punt. Dat voor hen de abdijkerk van Rolduc een geschikt object was om in specifieke situaties te gebruiken als middel om bepaalde zaken duidelijk te maken, wordt wel aan de orde gesteld, maar zou wat mij betreft meer aandacht hebben verdiend. De kloostergemeenschap zelf speelt namelijk nauwelijks een rol in dit verhaal. Ik acht dat zeker niet onwaarschijnlijk, maar het afwegen van een aantal kwesties zou misschien de bodem onder dit fraaie boek steviger hebben gemaakt. Dat de activiteiten van de Saffenbergers op dit gebied ingegeven werden door hun streven van Rolduc een huisklooster te maken, waar ze ook begraven zouden worden, maakt een deel van het verhaal begrijpelijk en waarschijnlijk. Anders wordt het als de hertogen van Limburg op het toneel verschijnen, want het is de vraag of die op dezelfde manier met de architectuur van Rolduc moesten omgaan.

Ondanks de kritische opmerkingen is dit fraai uitgevoerde en met kleurenfoto's gelardeerde boek voor het beeld van de middeleeuwse architectuur in Nederland een grote aanwinst, waarin een geheel nieuw beeld van de geschiedenis van de abdijkerk van Rolduc wordt gerepresenteerd.

Lex Bosman

M. Overbeek, **Nederlands industrieel erfgoed in beeld**. Zaltbommel, 1998. ISBN 90.288. 1140.0. f 32,50 gebonden, 80 pag., ca. 80 ill.

A. Weijs, **Staatmijn Beatrix in beeld**. Zaltbommel, 1998. ISBN 90.288.1117.6. f 32,50 gebonden, 80 pag., ca. 80 ill.

In de serie Toen-boekjes van de Europese Bibliotheek is het afgelopen jaar een tweetal uitgaven verschenen over ons industrieel verleden. Zij brengen respectievelijk het Nederlands industrieel erfgoed en de Staatmijn Beatrix in beeld. Aan de hand van uniek en -in veel gevallen- niet eerder gepubliceerd fotomateriaal wordt de lezer een caleidoscopisch beeld geschetst van de produktie en arbeid in een inmiddels vervlogen verleden. Het merendeel van de fabrieken die Marcel Overbeek toont is reeds gesloopt en hetzelfde geldt voor de Staatmijn Beatrix waarover André Weijs verhaalt. Daarin schuilt dan ook het belang van deze boekjes. Zij tonen dat deel van het verleden dat we in onze leefomgeving niet meer terugvinden en dat zich vaak niet in woorden laat vertellen. We mogen ze beschouwen als een soort familie-album van het collectief geheugen. Een zekere nostalgie die uit de boekjes straalt moeten we daarbij op de koop toemen. Het zijn geen wetenschappelijke verhandelingen, noch doorwrochte verhalen, maar die pretentie hebben ze ook niet. Ze zijn bedoeld voor op de salontafel, om op een verloren namiddag door te bladeren en herinneringen bij op te halen of -zo men wil- bij weg te dromen. De foto's zijn voorzien van bijschriften en toelichtingen, die in het tweede boekje wat uitgebreider en diepgaander zijn dan in het eerste. Waar de teksten van het eerste boekje soms wat te veel aan de oppervlakte blijven, zijn die van het tweede wellicht wat te gedetailleerd.

Marcel Overbeek schetst in twaalf hoofdstukken (en niet acht, zoals de inleiding vermeldt) een beeld van de produktiebedrijven in Nederland, waarbij logischerwijs de infrastructuur- en waterstaatkundige

werken buiten beschouwing blijven. De delfstoffenwinning -waaronder de mijnbouw- die in dit boekje niet ter sprake komt, komt ruimschoots aan bod in het tweede boekje. Zoals voor ieder familie-album geldt, komt ook hier de samenstelling soms wat willekeurig over, en is vermoedelijk ingegeven door de toevallige aanwezigheid van geschikt beeldmateriaal. Ook mis ik enkele bedrijfstakken, zoals de leerindustrie en de diamantbewerking. Niettemin slaagt de auteur erin om de veelvormigheid van het industrieel verleden in beeld te brengen. Wie door het boek bladert zal merken hoe verschillend de bouwkundige vormen van de diverse industrieën waren. Denk bijvoorbeeld aan de flesvormige kalkovens te Appingedam, de eindeloze reeks sheddaken van Spinnerij Molkenboer te Oldenzaal of van de Koninklijke Stoomweverij te Nijverdal, de gashouders van de gasfabriek te Kralingen, de hoog oprijzende pakhuizen langs de Zaan en het betonnen brekergebouw van Koninklijke Nederlandse Hoogovens in Velzen. Ook zal men zich verbazen over de veelheid aan schoorstenen die Nederland heeft gekend. Het beeld dat op het netvlies achterblijft is er één van een industriële natie, die Nederland beslist is geweest, ondanks de nadrukkelijke aanwezigheid van handel en landbouw. De oude ansichten die in dit boekje worden gerepresenteerd zijn aangevuld met eigen fotowerk van de auteur, die bekend staat om zijn uitgebreide fotocollectie (wat een mooie bron zou zijn voor deel 2 van *Nederlands industrieel erfgoed in beeld*).

De mijnbouw die in het boekje van Marcel Overbeek niet aan bod komt, vormt het onderwerp van het eerder dat jaar verschenen boekje *Staatmijn Beatrix in beeld* van de hand van André Weijs. Staatmijn Beatrix was een tragisch lot beschoren. Na jarenlange voorbereidingen, die in zekere zin nog teruggrepen op de inspanningen van de mijnbouw pionier G.L. Schlussen (1876-1953), werd in 1952 besloten tot de aanleg van een nieuwe kolenmijn te Vlodrop-Herkenbosch, in de Limburgse Roerstreek. De wederopbouw van de Nederlandse industrie was immers in volle gang en het zag ernaar uit dat de economische groei zou aanhouden. De energiebehoefte van ons land steeg daarbij tot ongekende hoogte. De exploratie van de steenkolenlagen onder Herkenbosch werd dan ook met voortvarendheid ter hand genomen. Tot exploitatie van de hier aangetroffen steenkool kwam het evenwel niet. In 1962 werd besloten de werkzaamheden aan de mijn te staken, ondanks de jarenlange inspanningen. Bij de toenmalige energieprijzen viel geen rendabele exploitatie van deze mijn (noch van de andere Nederlandse mijnen) te voorzien. In zijn nawoord schrijft André Weijs daarover: "Dit boek is bedoeld als een ode aan een ieder die in welke vorm dan ook heeft meegewerkt aan de totstandkoming van 'de Beatrix', die tegelijk een pronkstuk van mijnbouw en een monument van verval van een bedrijfstak kan worden genoemd."

Gezien deze laatste regels had men wellicht iets meer aandacht voor de mensen in het bedrijf verwacht en een wat uitgebreider analyse van de redenen voor de sluiting. Wat dit boekje beslist wel geeft, is een uitgebreid en boeiend verslag van de aanleg van Staatmijn Beatrix. Het boren van de schachten, het vervaardigen en inlaten van de enorme cuvelages (de metalen schachtbekleding) alsook de inrichting van het bovengrondse bedrijf, komen uitgebreid aan bod. Vooral dankzij de zorgvuldig geselecteerde foto's geeft dit boekje een mooi beeld van de verloren Nederlandse mijnbouw.

Jean-Paul Corten

J.N.A. Groenendijk, **'De Ruijterwaard', geschiedenis van de steenfabriek in Gameren 1860-1982**. Zaltbommel, ISBN 190.288.1133.8. f 34,90 paperback, 88 pag., ca. 60 ill.

Als de wind in de juiste richting stond, moet de explosie van 11 januari 1998 hebben doorgeklonken tot in de burelen van de Europese

Bibliotheek te Zaltbommel. Het was deze explosie die in één klap het laatste herkenningspunt wegvaagde van de baksteenindustrie die ruim een eeuw lang (het silhouet van) Gameren domineerde. Wellicht was het deze klap die de uitgever deed besluiten een publicatie te wijden aan de geschiedenis van steenfabriek de Ruijterwaard. Het boek dat Groenendijk heeft geschreven, is een helder en lezenswaardig betoog dat recht doet aan de betekenis van de steenfabriek voor het economisch leven en de sociale verhoudingen in de plaats.

De geschiedenis van de Ruijterwaard is exemplarisch voor die van de Nederlandse baksteenfabricage. De fabriek kwam voort uit één van de negentiende-eeuwse, kleinschalige steenovens die in de Gamerse uiterwaarden door plaatselijke notabelen werden uitgebaat. Met de toename van de vraag naar bakstenen in de tweede helft van de negentiende eeuw concentreerde de Nederlandse baksteenindustrie zich in het gebied van de grote rivieren. De bedrijfjes groeiden uit tot ware ondernemingen met een toenemend aantal werknemers. De uitbaters ontwikkelden zich van landbouwers tot steenfabrikanten, zoals ook gold voor Gijsbert Frederik de Jongh, in 1897 eigenaar van de steenovens in de uiterwaarden bij Gameren, die later de naam De Ruijterwaard zouden krijgen. De mechanisatie bestond uit de introductie van de Aberson-vormbakpers, een typisch Nederlandse vinding van de gelijknamige machinebouwer uit Olst. De bouw van de ringoven, die in de ons omringende landen al veelvuldig werd toegepast, liet echter op zich wachten tot 1919. Ook hier volgde de steenfabriek te Gameren de landelijke trend. De oven werd gebouwd door Nederlands bekendste ovenbouwer J.J. Wentink uit Utrecht. De klei die in het rivierengebied werd gedolven, was zeer geschikt voor de produktie van straatklinkers. Daartoe werd de ringoven in 1931 vervangen door een vlamoven -die karakteristiek is voor het gebied van de grote rivieren- waarin hogere temperaturen werden bereikt en die daarom beter geschikt is voor de produktie van straatklinkers. In 1962 volgde de bouw van een zogenaamde tunneloven, waarin de het produktieproces volledig kan worden beheerst met minder arbeidskracht en minder energieverlies. De steenfabriek lijkt zodoende op voorbeeldige wijze de loop van de geschiedenis te volgen. Dat geldt zelfs voor de laatste fase van haar bestaan. In de saneringsgolf in de baksteenindustrie van de jaren '80 sluit ook de Ruijterwaard, dan onderdeel van het Ruga-concern.

Het boek van Groenendijk is daarom te beschouwen als een 'modelboek', niet alleen vanwege de geschiedenis die wordt beschreven, maar ook vanwege de manier waarop dit is gedaan en de literatuur en het archiefmateriaal dat daarbij is gebruikt.

Jean-Paul Corten

Jeroen Goudeau, **Mercurius hersteld. Geschiedenis, restauratie en hergebruik van een provinciaal monument**. Uitgegeven door de Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, Haarlem 1997, 194 p, rijk geïll. ISBN 90 5769 002 0

Het is moeilijk een oordeel te geven over de beschrijving van een gebouw en het proces dat geleid heeft tot de uiteindelijke herbestemming en restauratie, wanneer men zelf daar van tijd tot tijd intensief bij betrokken is geweest. Het boek staat daar echter los van en is een prachtig voorbeeld van documentatie van de bouwgeschiedenis van Mercurius, vanaf de eerste initiatieven tot de oprichting tot en met de oplevering als Provinciaal Archeologisch Depot.

De Zaanstreek kent al in de 17de eeuw een bloeiende handel en uiteenlopende bedrijvigheid. Een industriegebied avant la lettre. Omdat Amsterdam, om uiteenlopende redenen deze ontwikkeling niet binnen de stad accepteert, wijk men uit naar de Zaanstreek.

Bedrijfsgebouwen worden traditioneel als stapelconstructie samengesteld uit voornamelijk baksteen en hout. Als energiebron voor de bedrijfsvoering wordt gebruik gemaakt van windkracht. Na deze bloeitijd zakt in de eerste helft van de 19de eeuw de economie in. Aan het eind van de 19de eeuw breekt echter de industrialisatie in de Zaanstreek door. In de twintig jaar rondom de eeuwwisseling ontwikkelt Pellerij Mercurius zich explosief en verdwijnen ook de twee aanwezige windmolens. Als laatste in deze ontwikkeling wordt Mercurius gebouwd. Daarvoor zijn twee aanleidingen: de vraag naar verbeterde omstandigheden voor het personeel (was- en kleedruimten) en de behoefte aan ruimte voor verpakkingsmogelijkheden. Licht, lucht en ruimte zijn daarvoor belangrijke randvoorwaarden. Waar dergelijke wensen elders wellicht meer op ideële gronden gerealiseerd worden, zijn ze hier om zakelijke redenen geformuleerd. Bouwbedrijf Stam, dat al eerder voor de directie gebouwd heeft, komt in 1919 met een ontwerp van zoon Mart Stam voor een betonnen gebouw. Het ontwerp is gebaseerd op de nieuwste ideeën omtrent betonconstructies en heeft paddestoelvloeren. Deze vervangen de tot dan gebruikelijke balkenroosters, waardoor de bouwhoogte gereduceerd kan worden en vlakke plafonds mogelijk worden. Uniek is verder de architectonische vormgeving van de gevels met Art Nouveau kenmerken (zie afb.). In hoofdlijnen zijn hierop de wensen tot bescherming, behoud en dus herbestemming gebaseerd. Latere bouwactiviteiten vinden hoofdzakelijk tussen 1950 en 1970 plaats totdat wordt aangevangen met de sanering van het complex in de jaren na 1980, tevens de eerste pogingen om het gebouw te slopen.

Het boek behandelt achtereenvolgens de industriële voorgeschiedenis van de Zaanstreek, de ontwikkeling van de pellerijen van de firma Laan, die een zeker hoogtepunt vinden in de bouw van Mercurius. Het ontwerp en het bouwen worden uitvoerig beschreven. Ook hierin wijkt het proces enigszins af van het gebruikelijke: zowel de ontwerper als de opdrachtgever blijven betrokken bij het bouw. Ruim aandacht wordt besteed aan de nieuwe betonconstructies en de interesse van Mart Stam voor deze internationale ontwikkeling, waaruit ook zijn belangstelling voor maatschappelijke veranderingen blijkt. Hij ontwerpt immers ook grote woongebouwen, gedacht in beton en voorzien van gas, water, licht, electriciteit, zelfs van een centrale stofzuigerinstallatie.

Het proces van verval van Mercurius, de wens van de eigenaar het gebouw te slopen, de voordracht tot bescherming, onderzoek naar behoud en herbestemmingsmogelijkheden vormen een enerverende periode in het bedreigde voortbestaan van het gebouw. Als overeenstemming wordt bereikt over een mogelijke overdracht van het gebouw, vangt het proces aan van functioneel en technisch passen en meten om na te gaan of de realisatie van een Archeologisch Depot voor de Provincie Noord-Holland haalbaar is. Wanneer alle papieren problemen opgelost zijn, komt de werkelijke restauratie uitgebreid aan de orde. Daarbij is veel aandacht voor de betonconstructie, de gevels en het vervangen van de stalen ramen. Het laatste restant van de technische uitrusting van het gebouw, de transportband, wordt eveneens behouden en gerestaureerd. Tenslotte wordt verantwoord hoe aan de functionele en (bouw)technische eisen voldaan wordt.

De aandacht voor de jongere bouwkunst bij de Provincie Noord-Holland verbreedt zich juist in de periode waarin gebouw Mercurius buiten gebruik raakt. De auteur van het boek was tot voor kort bij de provincie werkzaam. Men beseft dat louter het voorstel tot plaatsen op de provinciale monumentenlijst onvoldoende garantie biedt om het gebouw voor de toekomst te behouden, immers een sluitende exploitatie is steeds meer een eis geworden die (Rijks)bescherming in hoge mate beïnvloedt. Men laat in een vroeg stadium door de TU

Delft onderzoeken of de levensduur van de betonconstructie nog voldoende zekerheden kan bieden voor een nieuwe gebruikperiode. Voor het onderzoek naar de gebruiksmogelijkheden van het gebouw schakelt men de TU Eindhoven in, waar een nieuw model voor het onderzoek naar herbestemmingsmogelijkheden ontwikkeld is (zie: P.Nijhof en E. Schulte, *Herbestemming van industrieel erfgoed in Nederland*, Zutphen 1997). Beide onderzoeken wijzen uit dat gebouw Mercurius voldoende kwaliteiten bezit om een nieuwe gebruikperiode in te gaan. Desondanks komt er (voorlopig) geen overeenstemming tussen eigenaar en potentiële gebruikers/kopers. Eerst na de uitspraak van de Raad van State in 1993 kunnen serieuze pogingen gedaan worden door betrokkenen om gegadigden voor het gebouw te vinden. Een klein jaar later meldt het Provinciaal bestuur zich zelf als potentiële gebruiker: uitbreiding van archeologische taken leidt tot de behoefte aan een nieuw depot. Zo is de cirkel rond, de technische kwaliteiten en de functionele mogelijkheden bieden voldoende aanknopingspunten voor een nieuwe gebruiker en een haalbaarheidsonderzoek kan worden uitgevoerd. Wanneer de uitslag daarvan positief blijkt te zijn, neemt het Provinciaal Bestuur het besluit opdracht te verlenen aan de architect Jan Boot de restauratie voor te bereiden en uit te voeren. Zoals blijkt, is het proces bij herbestemming anders van volgorde en complexer van aard dan bij nieuwbouw. Wanneer dat onderkend wordt en de goede initiatieven op het juiste moment ontwikkeld worden kunnen optimale plannen ontwikkeld worden.

Het boek leert vele lessen. Het is een uitgebreide documentatie van de bouwgeschiedenis van het gebouw, in de eerste plaats van de oprichting er van. Het beschrijft de bijzonderheden van de ontwikkeling van de (beton)techniek en de levensloop van het gebouw. Men zou willen dat al die gebouwen die het beschermingsproces niet overleven op een dergelijke wijze gedocumenteerd zouden worden alvorens de sloper toeslaat en het gebouw voor goed verdwijnt (of een architect het voor eeuwig vernielt). De gebruikelijke publicaties uit de vakpers lichten vaak niet meer dan een tipje van de sluier op, zijn meer op de nieuws waarde gericht dan op de werkelijke vakinhoudelijke informatie. Het blijft voor buitenstaanders vaak gissen, wat doorslaggevend overwegingen geweest zijn. Voor vele, op dit moment nog bestaande maar veelal hevig ter discussie staande (betonnen) gebouwen, kan het boek als leidraad fungeren. In de eerste plaats geeft het boek argumenten voor de discussie over behoud, bescherming en de wijze waarop partijen hun vermeende belangen naar voren brengen. In de periode dat de procedure daaromtrent gevoerd wordt,

verslechtert echter de conditie van het gebouw en nemen de herstelkosten soms onevenredig toe. Vervolgens toont het boek de inzet, dat wil zeggen het moment en de wijze waarop (deel)onderzoeken door onafhankelijke, specifiek-deskundigen verricht zijn en tenslotte de wijze waarop met respect voor de cultuurhistorische waarden van het gebouw aan de hedendaagse regelgeving is voldaan.

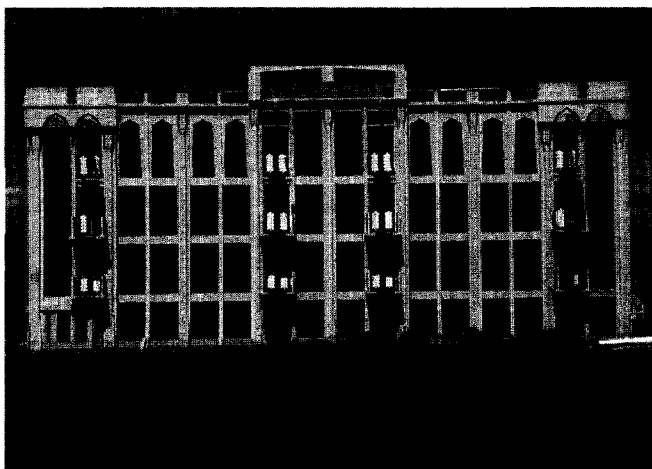
Ed. Schulte

AUTEURS

Drs. Maura Huig studeerde in 1997 af in architectuurgeschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam. Ze heeft sindsdien meegewerkt aan een onderzoek naar fabrieksarchitectuur in de Zaanstreek en is vanaf mei 1999 werkzaam als beleidsmedewerker monumentenzorg bij de gemeente Venhuizen.

Drs. Kasper van Ommen studeerde kunstgeschiedenis aan de Rijksuniversiteit van Leiden. In 1992 verscheen bij de Stadsuitgeverij van Amsterdam een bewerking van zijn doctoraalscriptie onder de titel *Straatmeubilair Amsterdamse School 1911-1940*. Verder publiceert hij regelmatig in verschillende kunst- en boekhistorische tijdschriften. Binnenkort verschijnt van hem een monografie over de Professoren- en Burgemeesterswijk aan de zuid-oostzijde van Leiden.

Ir. L.I. Vákár studeerde af bij de vakgroep Civiele Bouwkunde aan de Afdeling der Civiele Techniek van de Technische Hogeschool Delft. Momenteel is hij werkzaam bij Holland Railconsult als raadgevend ingenieur en hoofd van de vakgroep Constructief Ontwerpen. Hij was betrokken bij het ontwerp van diverse nieuwe stations en leidde de restauratie van de oude perronkappen van 's-Hertogenbosch. Momenteel geeft hij onder andere leiding aan het ontwerp van nieuwe stationskappen voor Utrecht CS.



Gebouw Mercurius gem. Wormer, gebouwd in 1920 en gerestaureerd in 1997 (foto Ed. Schulte 1997)

SUMMARIES

L.I. Vákár

Restoration station roofs 's-Hertogenbosch

The newly constructed railway station complex of 's-Hertogenbosch incorporates two 450-metre-long historical station roofs, which are currently under restoration. These were built at the end of the last century and constitute, as far as is known, the first steel structures to be used in a building in the Netherlands. During their lifetime, they suffered a lot of damage due to three types of problems. These problems were caused by a lack of knowledge on the loads they had to withstand, by different behaviour regarding temperature expansion than assumed in the 1890s and by technical details which made it impossible to maintain them locally. During the restoration process, these problems have had to be taken into account and solved in order to prolong the structure's lifetime by another century and to make maintenance possible. The aim has been to perform the restoration as discreetly as possible. Whereas the structure's restoration is not to catch anyone's eye particularly, an interested person should be able to see what has been done. For this reason, advantage is being taken of the fact that the object in question is an early steel structure. Corrections to the structure are being welded instead of riveted in order to demonstrate the fact that it is a steel structure and that the connection is not original. The colour scheme, which was modified a long time ago, has been investigated. This has not only made it possible to restore the spatial appearance of this historically important roof structure but also its original colours, which is very important from the perspective of architectural history. The result is astonishing. Both station roofs have been restored to their original splendour, ready for the next century.

Maura Huig

Former soap factory 'De Adelaar' in Wormerveer saved

In the village of Wormerveer situated on the Zaan there is a prominent factory building: the former soap factory 'De Adelaar' (The Eagle). The concrete sculpture of an eagle with spread wings – on top of the watertower – is visible for miles around. De Adelaar was built after a design from 1906 and thus is one of the earliest examples in the Netherlands of the use of a reinforced non-supporting concrete skeleton. However, De Adelaar is not only interesting because of its construction. The architects of the building, Jan Paul Frederik van Rossem (1854-1918) and Willem Johannes Vuyk (1855-1918) designed a considerable number of factory buildings, notably in the Zaan region, in the decades around the turn of the century. Some of them, from the period 1902-1915, have many similarities to De Adelaar. For the likewise brick facades of the buildings Hollandia, Java, Rehoboth and Phoenix, Van Rossem and Vuyk used the same interrupted dripstone labels as in the facade of De Adelaar on Zaandijkweg. This resulted in strikingly

designed facades, consisting of wall spaces staggered in relation to each other. Although De Adelaar has had the status of a provincial monument for years, it is not until now that the restoration of the building, which is in rather bad condition, got off the ground. However, a new use for a public function, as was recently proposed, will be out of question. The building will continue to be in use by the owner Loders Croklaan and in all probability it will get a simple body-restoration.

Kasper van Ommen

'Like the phoenix risen from the ashes'. The contest and the plans for rebuilding the Town Hall of Leiden, 1929-1933

In the icily cold night of February 12, 1929 the greater part of the Town Hall in Leiden was reduced to ashes by a blazing fire. Only part of the characteristic facade in Renaissance style survived, though badly damaged. Almost immediately after this ill-fated occurrence, a heated discussion about the rebuilding of the Town Hall started in the Netherlands. In nearly all the sections of the population and in associations of a varying nature opinions and points of view were formulated about the new construction and the architect who was to design this new construction. In general, people agreed that the historical facade would have to be preserved and restored, an opinion supported by the Government Committee for Conservation and the Dutch Architects' Association. On December 9, 1929 the town council of Leiden proposed a candidate and commissioned W.M. Dudok to make two designs for a Town Hall on Breestraat, one with and one without preservation of the old facade. The new construction by Dudok met with a great deal of criticism. Many considered Dudok's building behind the historical facade too modern for the historical environment and notably the size of the campanile, which was to be about 65 metres tall, encountered a lot of resistance. Checked by criticism, the town council of Leiden organized a multiple 'contest' to which five architects were invited. The town council intended Dudok to play a part in the contest as well, but due to the state of affairs he no longer wanted to continue his cooperation with the municipality of Leiden. By a decree of the council on July 11, 1932 the following architects were invited to hand in designs: C.J. Blaauw, A.J. Kropholler, H.F. Mertens, B. Buurman and J.A. van der Laan. A few architects handed in designs for the contest without having been asked, but these did not play any further part in the decision-taking of the town council. The contest chiefly concentrated on the designs of Blaauw and Kropholler. In a large part of art-loving Holland a preference existed for Kropholler's design, whereas the Dutch Architects' Association, of which Kropholler was not a member, preferred Blaauw's plan. No means were shunned to express one's preference for either of the plans. On December 20, 1933 the town council appointed architect Blaauw as the winner of the Town Hall contest and a start was made with the plans for new construction and reconstruction of the historical facade. It was not until 1940 that the town council moved into the new construction. By that time all criticism had subsided. Only Kropholler continued to be spiteful about the contest lost by him until well into the fifties.

