

# DIE LEYTHE - GEBOUWEN & TERREINEN

## 1. TERREINEN

Op 1 October 1913 kwamen Voorzitter & Secretaris der "Voorloopige Commissie tot Oprichting der Leidsche Roei- & Zeilvereniging" en Aannemer J. van der Voet overeen voor tien jaren een perceel grond langs het Galgewater te huren, waar tot 1907 de Zweminrichting "Rijnzicht" zich had bevonden. De huur voor dit terrein, gelegen achter de huizenrij van de Morschweg, op nummer 102, bedroeg f 140 's jaars. (Na 1920, toen Leiden werd uitgebreid met een stuk voormalig Oegstgeest, werd de nummering van de Morschweg herzien; nummer 102 werd toen nummer 148.)

Die huur is slechts enkele jaren betaald, want in april 1917 besloot het Bestuur tot aankoop van "het terrein waarop het Gebouw gevestigd is". Hoewel het besefte, dat een dergelijke uitgave eerst moest worden voorgelegd aan de ledenvergadering, oordeelde het, dat het verstandiger was aan de zaak niet van te voren ruchtbaarheid te geven. Deze "niet geheel reglementaire" procedure zou in de loop van de Leythegeschiedenis nog vaker worden toegepast. Kort daarop echter keurde de ledenvergadering het voorstel goed, wat de Secretaris als volgt vastlegde:

"Ofschoon het Bestuur door het Huish. Reglement in zyn faits et gestes binnen zekere grenzen beperkt is, heeft het zich veroorloofd, zonder daarover de leden te raadplegen, een belangryk besluit te nemen en ten uitvoer te brengen. Het Bestuur heeft namelijk, nu het de gelegenheid daartoe geschikt achtte, het terrein waarop het bootenhuis gevestigd is, te koopen, voor een bedrag van Fl. 2500.--, waarvoor een 4% leening is aangegaan. Het Bestuur vertrouwt, dat deze maatregel, die zeer zeker in het belang van de vereeniging is, de goedkeuring der vergadering zal wegdragen. De vele bewyzen van instemming bevestigen dit vermoeden."

Deze 4%-lening werd niet bij een bank gesloten, maar geheel onderhands geplaatst, voor een groot deel bij de leden en bestuursleden zelf. Voorzitter Van Iterson, "die het plan reeds meermalen had overwogen en besproken", was onmiddellijk bereid te tekenen voor fl. 500, evenals medeoprichter commissaris Goekoop, die voor fl. 300 inschreef. Ook andere Leythe-leden hebben aandelen genomen, die in de jaren daarna tijdens ledenvergaderingen werden uitgeloot, naarmate de kassituatie dat toeliet. Van Iterson schonk echter de hem toevallende terugbetalingen telkens aan Die Leythe, een voorbeeld, dat menig ander lid volgde.

## HET LAANTJE NAAR DE OVERHAAL (1920-1933)

Wie voor Haagweg 33 staat, ziet rechts van dat pand een net gemetseld muurtje, met daarin een afgesloten deur. Achter die deur loopt een smal pad recht naar een steiger aan het Galgewater. Toen dat nog de Zoeterwoudse oever van het Galgewater was en de overkant Oegstgeest, werd vandaar sinds mensenheugenis de verbinding tussen de beide oevers onderhouden. Het *Leidsch Dagblad* van 23 juni 1890 besteedde aandacht aan de tachtigste verjaardag van de veerman, die met zijn roeiboot mensen overzette over het Galgewater, een kortere weg dan de route door Leiden.

Wanneer men buiten de Witte Poort over het Rijnspoor rechts het laantje afloopt, dat toegang geeft tot de overhaal naar de zweminrichting "Rhynzigt", dan zal men aan het einde daarvan, over de schutting ziende, een houten gebouwtje opmerken, niet grooter dan een paar meter oppervlakte en anderhalf meter hoog, waar sedert geruimen tijd een persoon woont, bij de burgerij en in de studentenwereld tevens zeer goed bekend. Daar woont (---) "Oude Thijs", die sinds twintig jaren al degenen naar "Rhijnzigt" overzet, die zich in zijne roeischiit begeven.

Bij de oprichting van Die Leythe, 24 jaar later, was die oude baas waarschijnlijk al lang met een andere veerman mee, maar reizigers konden nog steeds langs dat laantje naar de overhaal, al werd de boot toen geroeid door Frans Schröder, algemeen bekend als "Manke Frans". In het Jaarverslag 1919-1920 berichtte het Bestuur, dat het dat laantje had aangekocht, met de volgende argumentatie:

Door aankoop van het laantje aan den Haagweg, dat toegang geeft tot den overhaal van Frans, heeft het Bestuur ten dienste der leden het blyvend gebruik van deze kortere verbinding met het Zuid-Oostelijk stadsgedeelte verzekerd.

De leden van Die Leythe vonden het een goed idee. De bewoners van de panden die grensden aan het gangetje waren minder geestdriftig. Toen Die Leythe hun de rekeningen zond voor hun recht van overpad, protesteerden zij, dat de vorige eigenaar veel minder vroeg. De Secretaris antwoordde, dat Die Leythe niet kon helpen, dat die eigenaar zich niet aan de contracten hield, maar dat het Bestuur zich hield aan de vroeger contractueel overeengekomen vergoedingen (fl. 10 en fl. 15 per jaar). De bewoner van Haagweg 33 heeft die jaarlijkse vergoeding in 1924 afgekocht voor een bedrag ineens van fl. 400.

De geschiedenis verhaalt niet of die burens (en anderen) dat paadje vrijelijk konden gebruiken, maar waarschijnlijk is het niet, want de bewoner van Haagweg 33 vroeg in 1927 telefonisch om een eigen sleutel van de toegangspoort. Het Bestuur keurde dat goed, maar tekende aan:

Prof. de Blécourt merkt op, dat het afgeven van een sleutel het gevaar inhoudt, dat het hek open kan blyven staan, waardoor dit pad al gauw aan meer algemeen gebruik wordt prysgegeven. Spreker zou 't wenschelyk achten, by 't af-

geven van den sleutel den Heer V. erop te wyzen, dat hy dient te zorgen, dat de uitgang geregeld gesloten wordt, daar anders 't publiek daaraan allicht 't recht van openbaren weg kan ontleenen, wat hem meer last kan bezorgen dan ons.

Blijkbaar was er dus geen vrije toegang tot het pad, wat de vraag doet rijzen hoe 'Manke Frans' aan klanten kwam, want met het overzetten van alleen Leythe-leden kan het geen vetpot zijn geweest. De bewaard gebleven stukken geven daarover helaas geen klaarheid.

De moderne tijd brak aan: telefoon en electrisch licht deden hun intrede, en ook Haagweg 33 werd aangesloten op het electrisch net. Daarvoor moest een kabel worden gelegd door het laantje en weer was het de nuchtere jurist De Blécourt die tot voorzichtigheid maande:

Onder de ingekomen stukken bevindt zich een verzoek om toestemming tot het leggen van een electrischen kabel door 't overpad. Commissaris De Blécourt beveelt aan, alvorens schriftelyk onze toestemming te verleenen, eerst by de Lichtfabrieken te informeeren, of zy op de hoogte zyn van 't werk en of dit hun volledige instemming heeft.

Blijkbaar was alles in orde, want over dat onderwerp is verder niets meer vermeld. Na de voltooiing in 1932 van de Rijnzichtbrug verviel de noodzaak voor de overhaal. In 1933 stelde de bewoner van Haagweg 33 derhalve overdracht van het laantje voor, waarna het aan hem werd verkocht. Daarbij had hij bedongen, dat Die Leythe het houten hek, dat de toegang afsloot, zou vervangen door een degelijker ijzeren hek, maar dat vond het Bestuur te hoog gegrepen, zodat het een nieuw houten hek werd, waarvoor Die Leythe de koopsom met f 15,- verminderde. De Secretaris verwoordde het in zijn Jaarverslag aldus:

Daar deze toegangsweg tot de loods, na de openstelling van de nieuwe brug by de Staatsspoor, feitelyk zyn beteekenis geheel verloren had, mede door het uit de vaart nemen van het pontje van Frans, kwam het Uw Bestuur geschikt voor, aan de ledenvergadering van 5 Mei 1933 machtiging te verzoeken, om tot verkoop over te gaan. De vergadering hechte hieraan haar goedkeuring en vereenigde zich met de bedongen som van f 400,--.

Het laantje is er nog steeds; we kunnen het vanaf het Galgewater zien, maar de toegang vanaf de Haagweg is en blijft gesloten. Het muisje had in onze tijd trouwens nog een staartje, want de overdracht was in 1933 wel financieel, maar niet notarieel geregeld. Zo'n zestig jaar na de verkoop werd het laantje dus nogmaals overgedragen (voor de symbolische som van fl.1,-), waarna alsnog een notariële akte kon worden opgesteld.



*Links: Het (sinds 1933 niet meer vrij toegankelijke) laantje naar de voormalige overhaal.*

*Rechts: Uitzicht vanaf de vroeger Zoeterwoudse oever op het huidige Die Leythe.*

De werkloze veerman Frans bood in 1933 Die Leythe zijn diensten aan als coach voor wedstrijd ploegen, op basis van "no cure, no pay". Hij verlangde slechts beloning, te weten fl.15,-- per keer, wanneer een door hem gecoachte ploeg een wedstrijd zou winnen. Het Bestuur hield dat aanbod in gedachten, voor het geval geen coach onder de leden gevonden kon worden, maar daarvan is nooit gebruik gemaakt.

## 2. GEBOUWEN

### 1. DE BOTENLOODS

Op 9 Januari 1914 zond aannemer J. van der Voet een schets-ontwerp toe voor een botenhuis (met kleedkamers enzovoorts), begroot op f 3.200,00. Langs het botenhuis was een beschoeiing aangebracht, waarvoor het Hoogheemraadschap Rijnland achteraf op 25 maart 1925(!) alsnog toestemming verleende.

De loods, plechtig in gebruik genomen op 5 juni 1914, mat 20 bij 10 meter en was voorzien van drie schuifdeuren aan de waterkant met daarvoor een plankier, waardoor het uit- en binnenbrengen der boten werd vergemakkelijkt. Voor de plechtigheid hadden de genodigden zich verzameld op het platte dak van de loods; daarvan zijn twee foto's bewaard gebleven. Op de eerste poseren de Voorzitter, dr C.J.A. van Iterson, met Bestuur, leden en genodigden voor de camera; de heren met 'hoge zijden', vilt- en strohoed. Op de tweede hijst des Voorzitters echtgenoot, de schilderes Olga Knöpfle, de Leythe-vlag. De fotograaf had voor zijn overzicht een hoog standpunt gekozen, waarschijnlijk op een trapleer of iets dergelijks. Het Leidsch Dagblad van 6 juni 1914 beschreef het aldus:

"De voor eenigen tijd opgerichte Burger-roeivereniging "Die Leythe" zet er spoed achter. Dank zij den goeden zorgen van den bouwmeester, den heer J. van der Voet, te Oegstgeest, kon het nieuwe schuitenhuis aan het Galgewater, ter plaatse, waar vroeger de Leidsche zweminrichting was, gisteren reeds worden geopend. Dit schuitenhuis is een eenvoudig en net houten gebouw op steenen voet, ter oppervlakte van 200 vierk. M. Behalve het eigenlijke schuitenhuis, waar plaats is voor 18 à 20 booten, die zeer gemakkelijk van uit het water over rollen langs het brede plankier naar binnen kunnen worden gesleept, zijn er twee zorgvuldig van elkaar gescheiden kleedkamers, met closets en douches aangebracht, één voor dames, één voor heeren.

Het gebouw heeft een plat dak, omschanst door een balustrade, waar men een heerlijk uitzicht heeft over het wijde Galgewater, dat zich voor de roeisport zoo uitnemend leent.

Gisternamiddag werd het gebouw feestelijk geopend. Voor den ingang aan den Morschweg wapperden de vlaggen in de kleuren der jonge Vereeniging. De openingsplechtigheid werd, behalve door het bestuur en vele leden, bijgewoond door het bestuur van de damesroeivereniging "De Vliet", enkele bestuursleden van "Njord", verder waren ook tegenwoordig de commandant der Kweekschool voor Zeevaart, luit. ter zee C. van Buuren, dr. Oort, eerste geneesheer van "Rhijngeest", de heer Van Rossum du Chattel de ontwerper der insignes en de uitvoerder van het werk, de heer Van der Voet.

De voorzitter, dr. C. J. A. van Iterson, heette al de aanwezigen welkom en verheugde er zich in, dat de damesvereniging "De Vliet" de haar aangeboden gastvrijheid had aanvaard, en sprak den wensch uit, dat goede verstandhouding nooit zal worden verstoord. Hetzelfde verwachtte hij omtrent de Roeivereniging "Njord", met wie de Vereeniging in goede buurschap hoopt te leven. Hij sprak zijn groote tevredenheid uit over den heer Van der Voet, die op zoo vlugge en goede wijze het gebouw heeft opgetrokken en gereed gemaakt. Minder goed had de leverancier der booten, de firma Deichmann en Ritschil, te Berg\*\*\*\*\* (bedoeld was: *Deichmann & Ritchie, te Hillegersberg. T.*) opgepast, welke had verzekerd voor de opening de booten te leveren, doch in gebreke was gebleven. (---) Er zijn voorloopig vier booten aangeschaft. Een vierriemsgiek, die ter eere van de damesroeivereniging den naam "De Vliet" zal dragen, een tweeriemsgiek, die op verzoek der leden "Olga" zal worden gedoopt naar spr.'s echtgenoot, en verder zullen ook "Njord" en "De Maas" worden vernoemd, welke laatste vereeniging "Die Leythe" in de Kon. Nederlandsche Vereen. heeft geïntroduceerd. \*)

Nadat de voorzitter het schuitenhuis voor geopend had verklaard, werd de vlag der Vereeniging (---) geheschen en ging de eerewijz rond, waarna het gebouw werd bezichtigd."

\*) De Nederlandsche Roeibond bestond nog niet; de Koninklijke fungeerde als centraal coördinerend orgaan.



*Links: Leden en belangstellenden verzameld op het dak van het nieuwe schuitenhuis; daarbij waren ook het Bestuur van de L. V. S. R. V. 'De Vliet' (dat tot 1920 bij Die Leythe was gehuisvest), het Bestuur van de S. R. V. 'Njord' en verscheidene niet-corporale studenten, die niet bij 'Njord' konden roeien.*

*Rechts: Des Voorzitters echtgenoot, de schilderes Olga Knöpfle, hijst de Leythe-vlag, geassisteerd door de botenknecht. Kapitein-luitenant t.z. Van Buuren (Commandant van de Kweekschool voor Zeevaart) salueert bij dat plechtige moment en alle andere heren hebben hun hoed in de hand, op één na, die blijkbaar zo opging in het gesprek met zijn buurman, dat hem dat ontging.*

## VERBOUWING 1918

Het overlaten van de bouw aan de aannemer, zonder inschakeling van een architect, had al spoedig minder prettige gevolgen. Het Bestuur merkte in maart 1916 zeer ontstemd (en ietwat ongrammaticaal) op:

"Ofschoon het gebouw nu nog geen 2 jaren staat, is aan de westzijde reeds eenige verzakking te bespeuren, welke nog voortdurend toeneemt. De oorzaak wordt aan minder degelijken bouw geweten, en acht men den Aannemer gehouden hierin verbetering te brengen. De Heer Van der Voet zal daarover aangesproken worden, waarbij hem tevens medegedeeld zal worden, dat betaling van het restant der bouwkosten Fl.450,-- eerst kan plaats hebben, nadat de herstelling degelijk is geschied."

Daaruit kunnen wij niet alleen concluderen, dat blijkbaar de constructie onvoldoende solide was, maar ook, dat twee jaar na de bouw de bouwsom nog niet volledig was voldaan. Verbetering van de loods was echter op komst door de uitbreiding van het materiaal, al zou dat nog twee jaar duren.

In 1917 besloot het Bestuur namelijk (alweer zonder daarover vooraf de ledenvergadering te raadplegen), tot de aanschaf van een overnaadse vierriems giek. Van Iterson achtte dat "zeer gewenscht, omdat we dan ook eens kunnen uitkomen in nummers stylroeien voor dames, waarvoor vele onzer dames-leden zeker wat voelen." De ledenvergadering liet zich gelukkig overtuigen, zodat "De Schelde" begin 1918 legaal aan de vloot werd toegevoegd. Die boot was echter ruim twaalf meter lang en paste daardoor niet in de loods, die immers slechts tien meter breed was. "De Schelde" werd daarom tijdelijk gehuisvest bij zustervereniging Njord, die gelukkig nog ruimte had.

Hoewel de ledenvergadering op 26 november 1917 had gekozen voor het bijbouwen van een loodsje op het open terrein naast de botenloods, noteerde de Secretaris in februari 1918:

"Gezien de slechte ondervinding, die het Bestuur gehad heeft met den bouw van het bootenhuis zonder toezicht, heeft het gemeend voor 't vervolg veranderingen slechts onder deskundige leiding te doen geschieden.

Uit dit oogpunt heeft dan ook de secretaris zich in verbinding gesteld met de architecten Mulder & Buurman, van wie thans 2 plannen zyn ontvangen.

Plan A. is de bouw eener Byloods op het aangrenzend terrein, welke zóó is ingericht, dat ze behalve aan de 4 riems giek ook plaats biedt voor 2 eenpersoons wherries. De kosten daarvan worden op ongeveer Fl.1800,-- beraamd.

Plan B. is de verbouwing van het inwendige dezer loods, waarby de booten in de lengte as van het gebouw komen te liggen en in de wand aan de westzijde 3 deuren worden gemaakt, waardoor de booten naar buiten gebracht kunnen worden, tegen het bootenhuis aan de westzyde een vloer van cement tegels, met aan de waterzyde een plankier, aansluitend aan het bestaande. De kosten van dit plan worden op ongeveer Fl.2200,-- geschat.

Ofschoon duurder, heeft Plan B. de aantrekkelijkheid 1e het Bootenhuis aanmerkelijk te versterken, 2e meerdere ligplaatsen te verschaffen, 3e een langer plankier te bezorgen."

De ledenvergadering stemde gelukkig in met Plan B, wat aldus werd vastgelegd:

"De voordeelen van plan B "Inwendige verbouw van het bootenhuis" zyn ondanks de hoogere kosten zoo in 't oog springend, dat de vergadering met algemeene stemmen hiertoe besluit. Aan het Bestuur zal worden overgelaten de voor deze bouw benodigde gelden op de een of andere wyze te vinden."

Die luchtige slotzin over de financiële kant van het project doet nu wat achteloos aan, maar het Bestuur had al eerder getoond op korte termijn voor die tijd grote sommen te kunnen bijeen brengen - al was dat vaak voor een groot deel uit eigen beurs. Daarin slaagde het ook die keer, al ging dat met enige moeite. De Penningmeester moest zijn medebestuurleden berichten, dat de Amsterdamsche Bank desgevraagd vol lof was over administratie en staat der financiën, maar dat die instelling onoverkomelijk strenge voorwaarden stelde aan het verstrekken van een lening (zoals hoofdelijke aansprakelijkheid van de bestuursleden). Het Bestuur zag zich daardoor genoodzaakt de benodigde gelden op een andere wijze te vergaren. Daarin slaagde het blijkbaar ook deze keer, want de loods werd aangepast. De drie brede deuren aan de waterkant werden vastgezet en het inwendige van loods werd drastisch aangepast aan de nieuwe situatie. De boten gingen daarna naar buiten door drie dubbele deuren aan de korte (zuidwest)zijde van de loods. Het plan voorzag, zoals gemeld, ook in betegeling van een deel van het terrein aan de Morswegzijde en in doortrekken van het plankier, dat tot dan toe slechts langs de waterkant tegen de loods was aangebracht. Het Bestuur aanvaardde verder het voorstel van de Voorzitter voor de aanleg van een rozenperk ("*hetgeen een fleurige verbetering is geworden*" Jaarverslag 1917-'18).



*De botenloods na de verbouwing in 1918, nog vóór de bouw van de fietsenberging (door de botenknecht, Pape) en de aanleg van het rozenperk; aan het plankier twee single-wherry's, onder het toezien van Pape. (Prent geschonken door de K.S.R.V. 'Njord' in 1977, bij de opening van de nieuwe loods).*

Nu vrijwel iedereen de hele dag mobiel telefonisch bereikbaar is, kan men zich de situatie begin 20ste eeuw nauwelijks meer voorstellen. Het Bestuur verlangde begin 1919 een betere bereikbaarheid van Die Leythe. Commissaris ir Stokhuyzen verzocht daarop bij de Hoofdingenieur der Telegrafie om "telephoonaanleg in het bootenhuis", maar die beschikte daarop helaas afwijzend - reden onbekend. Die telefoonverbinding met de botenknecht kwam er uiteraard later toch wel, maar in zijn eigen woning (Morsweg 122, later omgenummerd tot 168) en niet in de loods.

Dat eerder al vermelde loodsje van Plan A kwam er uiteindelijk toch. In 1921 besprak het Bestuur namelijk (alweer) het tekort aan bergruimte in de loods. Nogmaals de loods verbouwen achtte het Bestuur "...niet praktisch en dit zou bovendien groote kosten met zich brengen." Men besloot tot het bouwen van een wherryloodsje "aan de andere zyde van den tuin", dat zo eenvoudig mogelijk zou worden gehouden om de kosten te drukken. Begin 1923 timmerde de botenknecht het, naar een ontwerp van Commissaris ir Stokhuyzen. Het heeft vervolgens ruim veertig jaar dienst gedaan, tot het begin 1966 werd gesloopt.

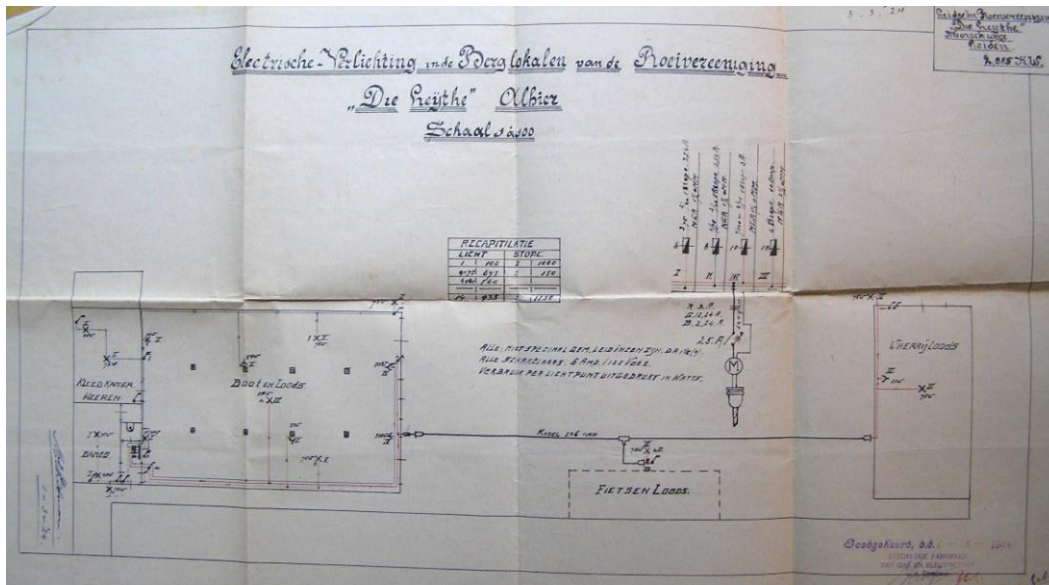


*Botenloods, plankier en rozenperk in juni 1920, dus nog vóór de bouw van de wherryloods. Links het in 1918 geplaatste fietsenhok, aan de kade een 'cano' en een single-wherry. Er was blijkbaar iets feestelijks, getuige de guirlandes en de jongelui in het midden die zo te zien voor muzikale verstrooiing zorgen met behulp van een 'gramophone'.*

## 1924: ELECTRISCHE VERLICHTING

Wij zijn inmiddels zozeer gewend aan (en vervend met) de automatisch aanknipperende verlichting in de loods, dat we ons waarschijnlijk nauwelijks kunnen voorstellen, hoe donker het daar moet zijn geweest, toen er 's avonds slechts een paar gaspitten brandden (nog afgezien van het brandgevaar in die houten loods). Nu was roeien na zonsondergang ook al in die tijd niet toegestaan, maar in oktober 1923 werd gemeld:

"Door een der leden wordt geklaagd over de onvoldoende verlichting van het bootenhuis. Commissaris Stokhuyzen neemt op zich een onderzoek naar de kosten van aanleg van elektrische verlichting te doen en zal daarbij een gedeeltelyke terreinverlichting opnemen."



Het door ir Stokhuyzen getekende schema van de elektrische verlichting, gedateerd 1 maart 1924, blijktens de daarop aangebrachte aantekening op 6 maart goedgekeurd door de Stedelijke Lichtfabrieken.

In december 1923 rapporteerde ir Stokhuyzen, "dat de aanleg van elektrisch licht in de beide loodsen en in den tuin voor ongeveer f.280 kan geschieden", waarop het Bestuur besloot daartoe over te gaan. Dat klinkt eenvoudiger dan het was, want allereerst moest vanaf de Morschweg naar Die Leythe een aansluiting worden gelegd op het nog jonge elektrische net. Diezelfde ir Stokhuyzen tekende in maart 1924 het ontwerp en vervolgens kon de Secretaris in het Jaarverslag over 1923-1924 vermelden:

"De reeds sedert jaren onvoldoende gasverlichting in de oude loods werd dit voorjaar vervangen door 'n elektrische en deelden tevens de nieuwe wherrielloods en de tuin in dezen aanleg."

Het schema toont, dat inderdaad ook in de inmiddels bijgebouwde kleine loods een peertje was aangebracht, evenals bij de ingang en bij het grote afdak, dat in 1918 als fietsenberging was geplaatst.

## 1925: WARM WATER (voor de heren)

Commissaris Stokhuyzen, de technische man in het Bestuur, deelde in mei 1924 mee, dat hem een verzoek had bereikt "tot inrichting van een tweede douche-gelegenheid in de heerenkleedkamer." Hij nam vervolgens op zich te onderzoeken of daartoe een warmwaterinstallatie kon worden geïnstalleerd, zoals in gebruik bij "De Hoop": een automaat, waarvan tegen betaling gebruik kon worden gemaakt, "zoodat op den duur de kosten uit betaling door de leden worden gedekt."

In de notulen is daarvan niets terug te vinden, zodat we niet weten of dat onderzoek nog iets heeft opgeleverd. Toch leefde het verlangen naar een warme douche nog wel, want anderhalf jaar later, op 26 november 1925, werd in de ledenvergadering nogmaals aangedrongen op het aanbrengen van een warmwaterdouche. Daartoe werd besloten en Stokhuyzen werd (weer) verzocht "een onderzoek in te stellen naar zoo'n inrichting." Dat had resultaat, want de Secretaris kon in het Jaarverslag over 1924-'25 voldaan opmerken: "Van 't voorjaar werd in de heeren-kleedkamer een warmwater-automaat aangebracht, die in 't gebruik goed blijkt te voldoen."

Een goed verstaander heeft aan een half woord genoeg: vanaf 1925 konden de heren dus lekker warm douchen, maar wat was er geregeld voor de dames? Voor latere onderzoekers (en voor de dames van toen) een koude douche. Het duurde namelijk nog tot 1948, voor het jaarverslag over 1947-'48 kon melden, dat ook in de dameskleedkamer een warme douche was aangebracht, waarvoor een geiser met grotere capaciteit was aangeschaft. Dat kostte nog enige moeite, want een nieuwe geiser was uiteraard te duur. Het Bestuur zocht derhalve een goede geschikte tweedehandse en dat kostte enige tijd.

Dat verschil in behandeling van heren en dames komt ons nu vreemd voor, maar de oorzaak ervan was wellicht, dat dames heel lang niet mochten raceroeien "op medische gronden", want het was toen algemeen bekend, dat de daarmee gepaard gaande inspanningen desastreuze gevolgen zouden hebben voor haar vermogen tot het krijgen van kinderen. Dames mochten slechts "schoonroeien", ook wel "stijlroeien" genaamd en dat kostte waarschijnlijk minder zweetdruppeltjes dan het ongeremd "sleuren aan de palen" dat de heren was toegestaan. Over gevolgen voor hùn gezondheid nimmer een woord. Vanaf de Onderlinge in 1937 werd ook voor de vrouwelijke Leythe-leden raceroeien normaal. Dat zij toch nog tien jaar moesten wachten op haar warme douche was waarschijnlijk niet veroorzaakt door de weerstand bij enkele conservatieve heren, maar door de (zoals zo vaak) uiterst krappe financiën.

Wat die financiën betreft: de heren werden geacht voor het gebruik van de douche telkens een stuiver in de pot te doen, maar het Bestuur klaagde regelmatig, dat de opbrengsten van de warme herendouche niet in overeenstemming waren met het gebruik. Het verzocht de heren derhalve om enige eerlijkheid.

Terzijde: in 1942 tekende "Bibbersnoetje" op 26 juli met enig sarcasme in het klachtenboek aan:

"Heden geconstateerd, dat de koude herendouche niet koud genoeg is. Kan er ijs opgelegd worden?"

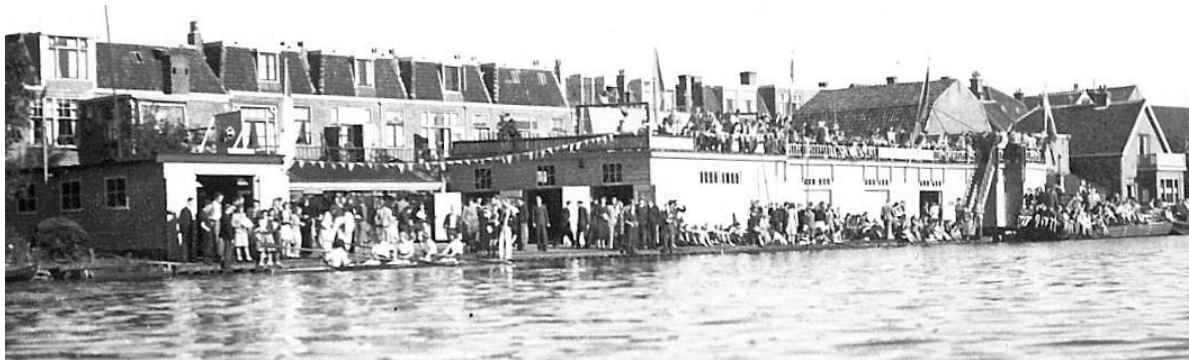
Een olijkerd had daaronder gekrabbeld: "Voor diegenen is de ijskast beschikbaar."

## VERBOUWING 1931

De botenloods bleef, ondanks de verbouwing van 1918, nog steeds zo bouwvallig, dat in 1930 drastische maatregelen onontkoombaar waren. Ir Stokhuizen was nog steeds Eerste Commissaris, zodat hem weer werd opgedragen met 'n plannetje te komen. Hij schakelde architect Buurman in, die het Bestuur in december 1930 met tekeningen toonde hoe hij zich de oplossing dacht. Verlenging van de loods bleek de oplossing, tevens voor een weer beginnend ruimtegebrek, en op 16 december legde het Bestuur aan de ledenvergadering die tekeningen voor. De kosten werden geraamd op fl 5.500, waartoe het Bestuur werd gemachtigd tot het aangaan van een lening van ten hoogste fl 6.000, tegen 4%. Het Hoogheemraadschap Rijnland verleende op 5 maart 1931 toestemming tot uitbreiding van het gebouw en van beschoeiing en plankier.

De Leidse aannemer Zitman voegde daarop een nieuw gedeelte toe, negen meter lang, dat het wankele oude deel schoorde. Daarbij werd het fraaie rozenperk opgeofferd en vervangen door het doorgetrokken houten plankier, dat vervolgens tot de sloop in 1977 veel geld heeft gekost, doordat telkens weer herstel van rotte plekken nodig was, om ongevallen te voorkomen. Het Jaarverslag 1930-31 berichtte daarover:

"Op 23 Maart werd door den aannemer Zitman het werk begonnen, dat met bekwamen spoed werd voortgezet en den 23sten Mei gereedkwam. De verbouwing bracht niet enkel een belangrijke vergroting van het bootenhuis, doch tevens de zoo hoog noodige versterking van het oude gedeelte der loods. Het geheel werd tot genoegen van het Bestuur opgeleverd."



*De botenloods na de verlenging in 1931, bij de WRB-wedstrijden op 3 oktober 1943. Toeschouwers op het terrein, op een dekschuit en op het dak, de wedstrijdleiding met goed uitzicht over het Galgewater achter het windscherm op de hoek. Tot de sloop in 1977 was dit het onderkomen van Die Leythe.*

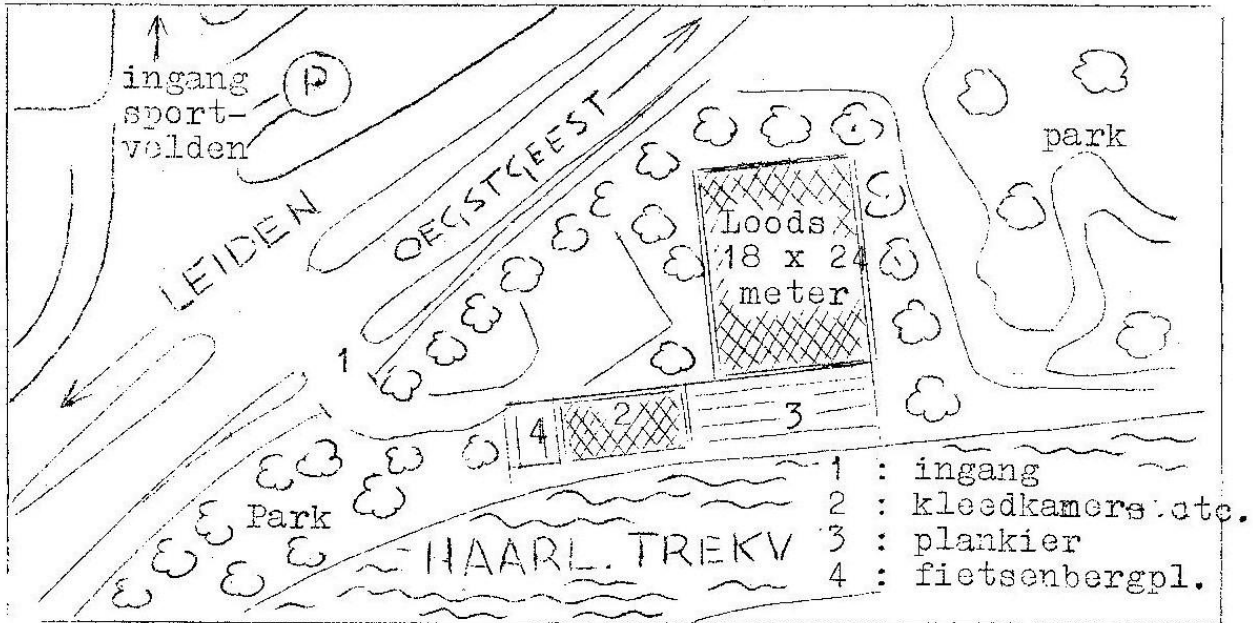
*Links op het terrein de kleine loods, inmiddels werkplaats; tussen de loodsen het dak van de in 1926 gebouwde fietsenstalling. Links naast het plankier in de Oude Rijn, voor de tuin van Morsweg 168 (de woning van de bootman) nauwelijks zichtbaar de bak.*

## PLANNEN, PLANNEN, PLANNEN...

Na de uitbreiding van 1931 was de loods wel steviger, maar het was en bleef een geheel houten gebouw, ook het deel waarin de kleedkamers waren ingericht. Het zal niemand verbazen, dat de vochtige omgeving op den duur op de constructie invrat. Al werd het water van de (al dan niet warme) douches opgevangen door een grote zinken bak (met afvoer rechtstreeks naar de Oude Rijn), al dat vocht van binnenuit, met de Oude Rijn en regenbuien van buitenaf, zorgden voor een klimaat waarin schimmels en zwammen konden

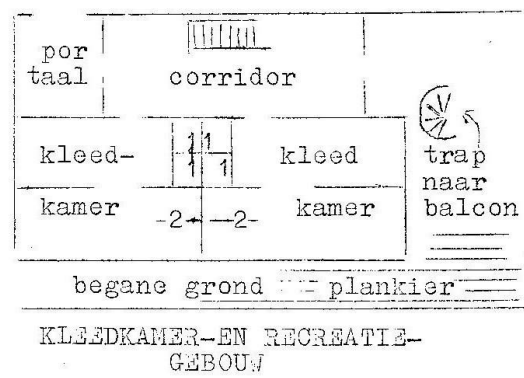
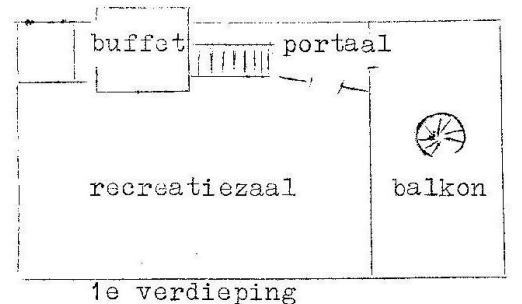
tieren. Ook ratten hadden vrij toegang. Rennen op de houten vloer was verboden; die kon daardoor namelijk ernstig worden ontwricht. Voor herstel moesten er planken worden gelicht om de schade te zoeken. Bovendien: in de tweede helft van de jaren dertig groeide bij de leden het verlangen naar een recreatieruimte, waar men na het roeien bijeen kon komen, liefst met koffie, thee of een "kogelflesje". Geld voor een dergelijke luxe ontbrak echter ten enenmale en al helemaal voor een geheel nieuwe botenloods. Aan plannen geen gebrek, maar ook toen was ons terrein niet groter dan het was, zodat verhuizen de enige echte oplossing leek.

In 1954 ontwierp Blom Architecten (waar Arie Blanken toen werkte) een geheel nieuw onderkomen dat had moeten worden gebouwd in de Kikkerpolder, aan de bocht van de Trekvaart, tegenover de zaagmolen (vlak daarlangs werd de Oegstgeester weg aangelegd). B&W keurden het ontwerp af, achteraf gezien voor Die Leythe gunstig, want w  r hadden onze wedstrijdroeiers moeten oefenen?



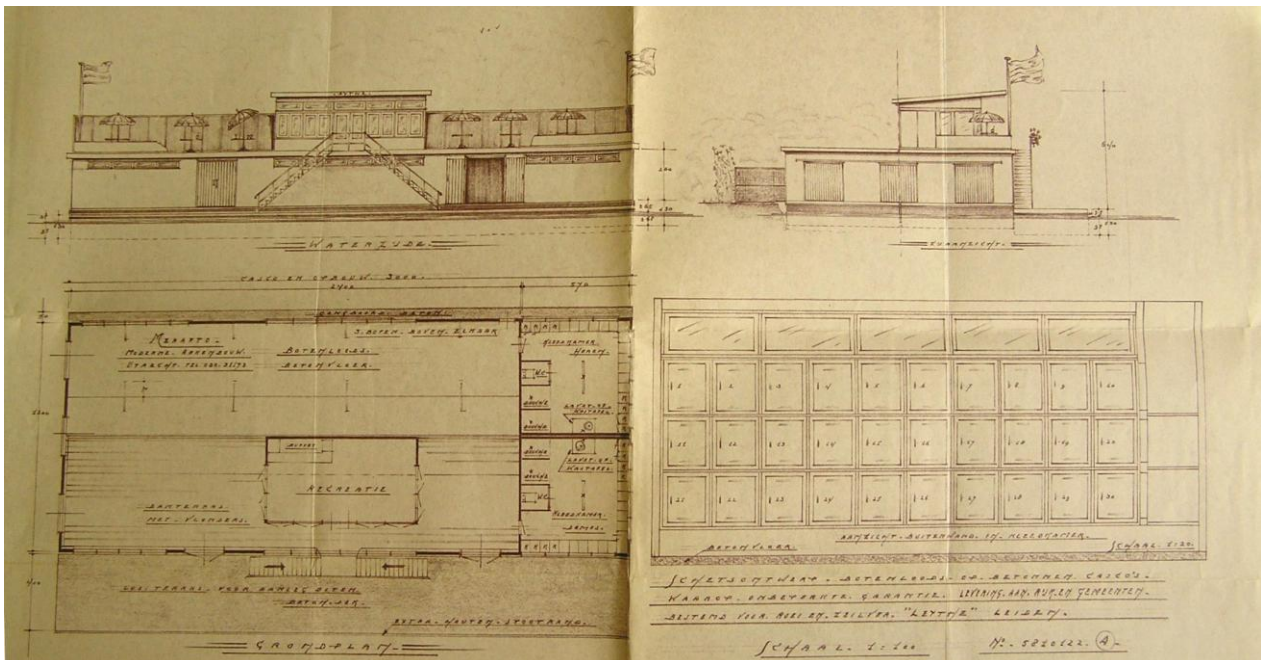
Arie schreef in het Leycovaat van november 1954 een toelichting op dat plan, waarbij op de stencils fraaie illustraties waren getekend. Hierboven het overzicht. "Het plan is gedacht tussen de Haarlemmer Trekvaart en de nieuw aan te leggen weg tussen Leiden en Oegstgeest en vormt een kostelijke beëindiging van een daar door de gemeente geprojecteerd sportcentrum." De loods zou volgens de schets 18 meter breed worden, een hele verbetering op de 10 meter van de toenmalige loods (en zelfs op de 12 meter van de huidige).

"Het gehele complex bestaat uit twee gebouwen, die wat vorm en lijn betreffen voldoen aan de modernste idee en, wat logisch is in een nieuw sportcentrum. In het ene gebouw zijn werkplaats en botenloods ondergebracht en in het andere op de begane grond portaal, corridor, kleedkamers met douches (2) en toiletten (1); op de eerste verdieping portaal, recreatiezaal met buffet en balkon. Plankier, rijwielbergplaats en parkeerplaats vervolmaken dit ontwerp met het nodige plantaardige groen. De Welstandscommissie van de gemeente Leiden heeft zonder meer haar goedkeuring eraan gehecht, zodat we nu de juiste materialen moeten kiezen en aan de hand daarvan een begroting opstellen. Weer rijst nu het 'centenspook' in zijn volle omvang voor ons op. Het ontwerp is weliswaar zeer eenvoudig, (---) maar desondanks zal de bouwsom een griezelige hoogte bereiken. Als we het ontwerp ongewijzigd kunnen verwezenlijken, zullen we blij mogen zijn, als we met een ton kunnen volstaan." (A.M.Blanken)





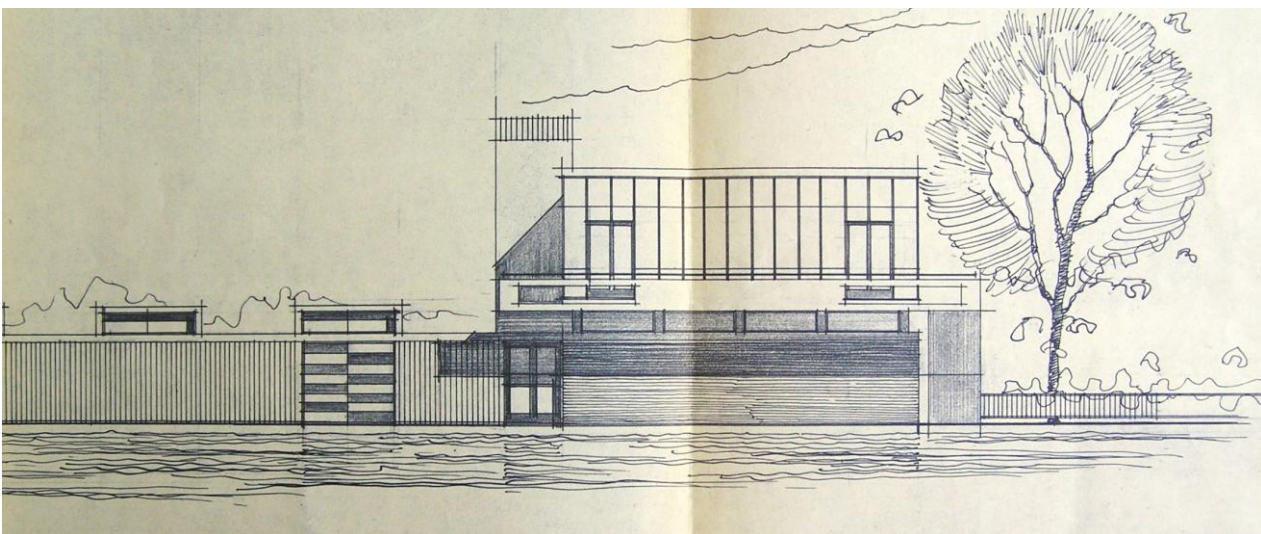
De heer Pijzel, die bij Die Leythe zijn eigen wherry's "Zonnekind" en "Luna" had liggen ("Zonnekind" bestaat nog steeds, bij Pijzels kleinzoon in Loenen a/d Vecht), stuurde het Bestuur in 1958 een ontwerp van een drijvende Merafto-loods (12 meter breed, 24 meter lang), met daarop sociëteit en kleedkamers. Boten konden aanleggen aan een 4 meter breed ponton. Dat voorstel is ongetwijfeld in dank aanvaard, maar het Bestuur heeft zich waarschijnlijk vertwijfeld afgevraagd waar dat 16 meter brede gevaarte zou moeten liggen. In elk geval *niet* bij het Leythe-terrein! (Verhuizen zou dan wel makkelijker zijn geweest.)



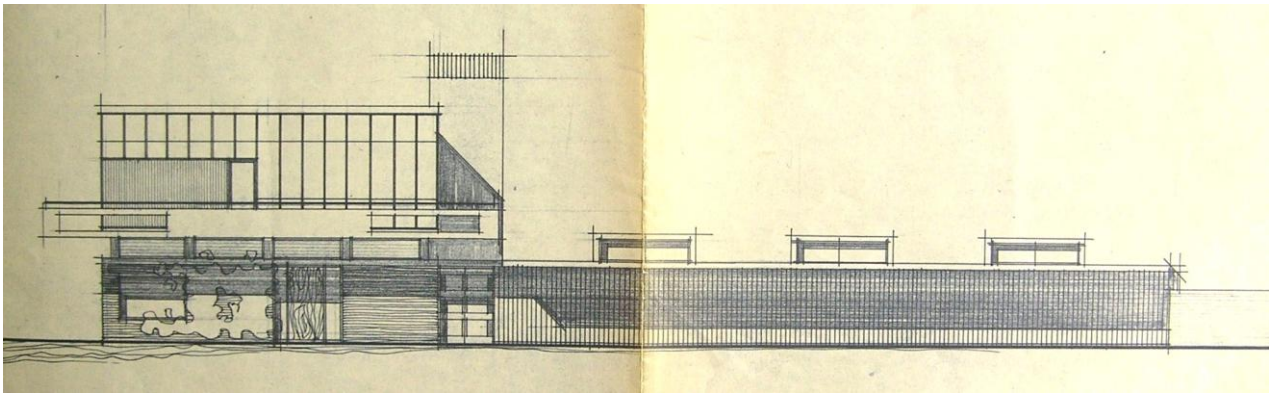
*Het plan voor een drijvende loods, dat de heer Pijzel in 1958 instuurde.*

Het Bestuur zat intussen zelf ook niet stil; het vroeg de architect ir M.P.Schutte een nieuw gebouw te ontwerpen. In maart 1958 tekende die het hieronder afgebeelde gebouw. De gemeente Leiden berichtte op 2 oktober over dat plan, dat het voldeed aan de esthetische en technische eisen. Dat project is in 1961 vrijwel ongewijzigd nogmaals ingediend, er is toen zelfs een maquette gemaakt, maar gelukkig is het niet gebouwd, want de botenloods lijkt (naar de huidige maatstaven) wel erg klein. Het is de vraag of onze huidige vloot daarin had kunnen worden ondergebracht, maar dat kon men indertijd, bij een ledental van 200, uiteraard nog niet voorzien.

Trouwens, die gemeentelijke goedkeuring lijkt nu wat vreemd, want in beide projecten stond de sociëteit *bovenop* de entree met de kleedkamers, zodat men zich kan voorstellen wat de bewoners van de Morsweg ervan zouden hebben gevonden. We zouden dan wel vanaf de rondlopende galerij een prachtig uitzicht hebben gehad over het Galgewater. De dameskleedkamer was in beide ontwerpen veel ruimer dan die voor de heren - een vooruitblik op de huidige populatie?



*Het ontwerp van ir M.P.Schutte van maart 1958 (Galgewater-zijde)*



*Het herziene ontwerp van Schutte van februari 1961 (Morsweg-zijde)*

De Gemeente Leiden kwam zelf in maart 1968 met een eigen project, waarin de Leidse roeiverenigingen zouden worden samengevoegd in één gebouw vlakbij de Waddingerbrug aan het nieuwe Korte Vlietkanaal.

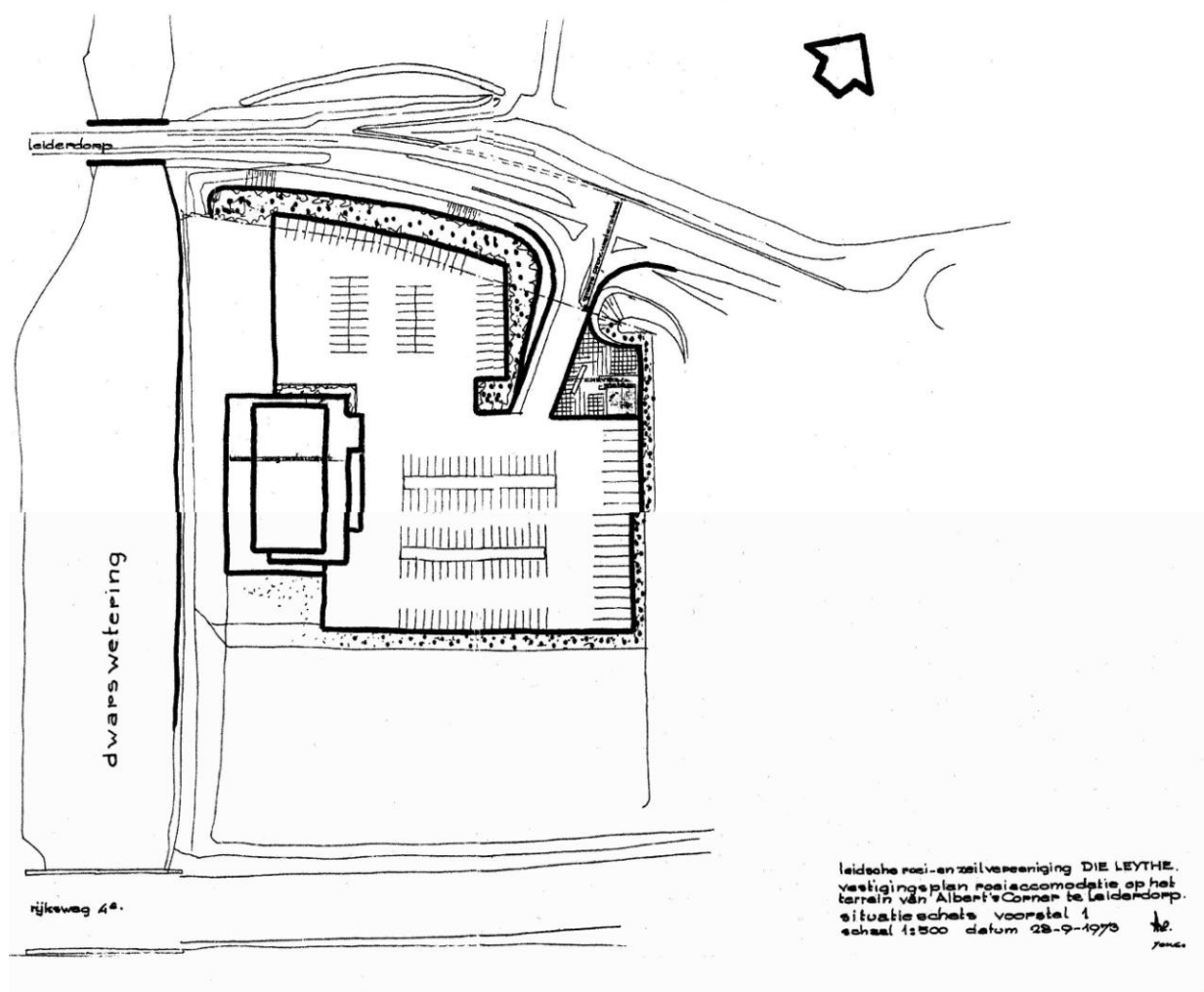


*Het door Leidse roeiverenigingen afgewezen voorstel (maart 1968) van de gemeente Leiden voor een "t.b.v. Leidse roeivereniging aan te leggen botenhuis & -haven" bij de Waddingerbrug over het Korte Vlietkanaal, waarin de Leidse roeiverenigingen zouden worden ondergebracht.*

De situatietekening toont zéér schetsmatig een rechthoek met de aantekening "T.b.v. Leidse Roeivereniging aan te leggen Botenhuis & -haven". Het is niet bekend of de gemeente een fusie van *alle* Leidse roeiverenigingen voor ogen stond - alleen Njord en Die Leythe? Ook Asopos en De Vliet? Dat zou toch wel ietwat naïef zijn geweest - die verenigingen zijn, wat karakter betreft, (zacht gezegd) toch enigszins verschillend. Vol-

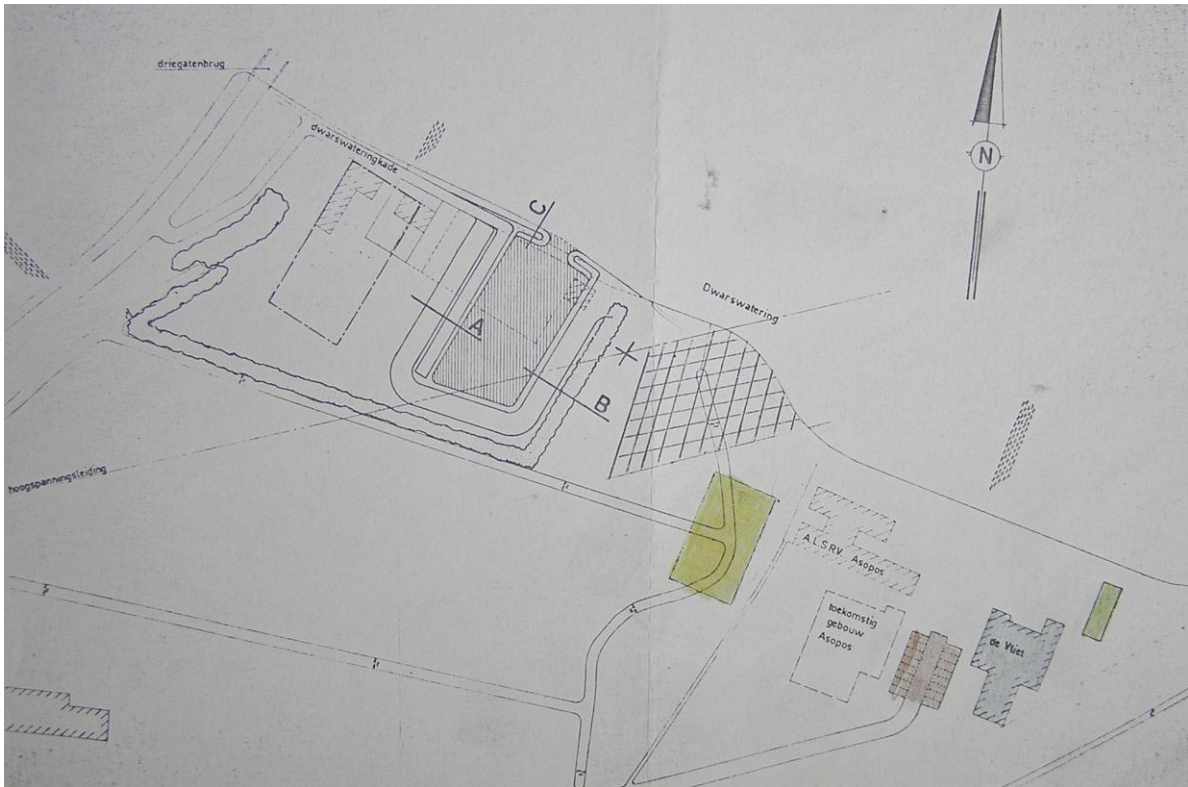
gens die schets had voor het nieuwe gebouw, parallel aan het kanaal, een langgerekte haven moeten worden gegraven, met vanaf het gebouw aanlegsteigers, vanwaar de boten naar kanaal en Oude Rijn moesten komen. Het is de vraag, of de verenigingen, zelfs bij de toenmalige gezamenlijke grootte, in dat ene gebouw hebben gepast (waarschijnlijk niet), maar bij de huidige omvang zou het ongetwijfeld alleen voor Die Leythe al aan de krappe kant zijn geweest. De betrokken verenigingen zagen er echter vanaf het begin niets in en het plan (misschien niets anders dan een ambtelijk 'proefballonnetje') is dan ook een stille dood gestorven. Achteraf gezien was dat gelukkig, want beginnelingen konden toen rustig hun eerste wankele halen maken op het nog niet zo drukke Galgewater. Op het druk bevaren kanaal zou dat veel lastiger zijn geweest en misschien zelfs niet zonder risico. Wedstrijdploegen, vooral vieren en achten, zouden bovendien veel last hebben ondervonden van de noodzaak een paar haakse bochten te maken om vanuit de haven, via het smalle zijkanaal, het Korte Vlietkanaal te bereiken.

Verhuizen was te kostbaar, evenals het bouwen van een nieuwe, ruimere botenloods, zodat het Bestuur lang heeft overwogen aanvullende ruimte elders te scheppen: een dependance. De vraag was: waar en hoe groot? Verschillende plekken werden voorgesteld en verworpen, waarbij de veiligheid telkens een belangrijk argument was: niemand laat graag zijn kostbare roeiboten in een onbewaakt loodsje. Toch is verschillende malen zoiets overwogen. Met Albert Heijn is in 1973 overlegd over een loodsje naast Alberts Corner aan de Dwarswetering. AH had geen bezwaar tegen het voorstel, mits de roeiers niet voor eigen koffie zouden zorgen: die moesten zij uiteraard betrekken van het restaurant.



*Situatieschets (uiteraard van Arie Blanken) uit september 1973 voor het vestigingsplan van een dependance bij de toenmalige Alberts Corner aan de Dwarswetering.*

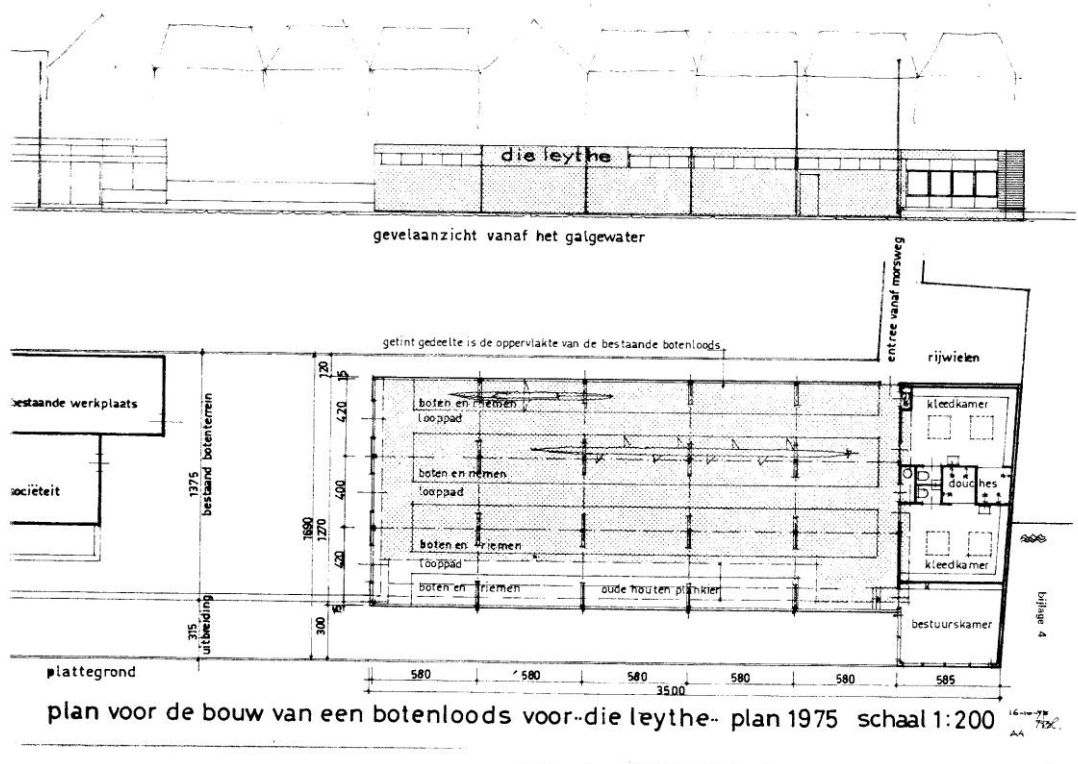
Aan de Dwarswetering is in 1974 ook gekeken naar de mogelijkheden bij Asopos, waar kort tevoren ook een deel van de L.V.S.R.V. De Vliet zich had gevestigd. We weten het inmiddels: ook dat is niet doorgegaan. Evenals bij de eerdere plannen was waarschijnlijk de beveiliging van het eenzaam gelegen loodsje een argument tegen vestiging daar, hoewel ook niet iedereen gelukkig was met een mogelijke splitsing van de vereniging.



Situatieschets uit 1974 ter beoordeling van de mogelijkheden bij Asopos aan de Dwarswetering.

## 1977 - DE NIEUWE LOODS

In 1976 besloot het Bestuur werk te maken van de hoog nodige vervanging van de oude botenloods. Het was duidelijk, dat de eigen spaarpot nog lang onvoldoende zou blijven. Zou de Gemeente Leiden niet kunnen bijspringen? Voorjaar 1976 ontvingen Leidse gemeentebestuurders een exemplaar van de "Nota Nieuwbouw Botenloods" van 8 maart 1976, waarin een schril beeld werd geschetst van de onhoudbare toestand in botenloods en kleedkamers.



Het Bestuur luide met de "Nota Nieuwbouw Botenloods" niet alleen de noodklok, want daarin was ook het door Arie Blanken getekende "Plan voor de bouw van een botenloods" afgebeeld. Zo moest het worden.

Uiteindelijk besloot de Gemeenteraad tot het beschikbaar stellen van de benodigde gelden, begroot op fl.300.000 (later verhoogd tot fl.400.000), waarmee de Sportstichting een meer eigentijdse accommodatie zou kunnen neerzetten. Voor de tijdelijke berging van een groot deel van het materiaal kreeg Die Leythe een leegstaande voormalige marineloofs aan de Weddesteeg te huur \*). In april 1977 werden de boten overgebracht naar dat logeeradres, dat met steigerbuizen was ingericht tot botenloofs. Ook de zusterverenigingen verleenden een deel van ons materiaal gastvrijheid; sommige wedstrijdboten lagen bij Asopos, zodat de trainingen konden doorgaan op de Dwarswetering.



Links: De marineloofs aan de Weddesteeg was met steigerbuizen omgebouwd tot tijdelijke botenloofs. Rechts: Een deel van de boten werd daar ondergebracht. Botentransport vandaar was wel eenvoudiger dan op de Morsweg, zoals blijkt uit deze foto van opladen voor transport naar de wedstrijden te Gent. Sommige wedstrijdboten lagen bij Asopos, zodat de training daar kon doorgaan, terwijl wherry's tijdelijk waren neergelegd bij de uitspanning 'Ziet U' aan de Vliet.

In april 1977 werd de bouwvallige oude loofs gesloopt en op 21 april 1977 was het zover: wethouder Dick Tesselaar sloeg onder grote belangstelling de eerste paal voor de nieuwe loofs. Die loofs kreeg iets meer ruimte, want voor de bouw ervan werd een nieuwe damwand geslagen, drie meter buiten de oude walkant. Op 16 mei was er even geen doorgaand verkeer mogelijk over de Morsweg: de Mortelunie blokkeerde de straat met een betontransporteur en een vrachtwagen met hulpstukken. Kleedkamers en bestuurskamer werden in steen opgetrokken; een hele verbetering vergeleken met de oude situatie. De bouw vorderde voorspoedig en op 8 oktober 1977 werd de nieuwe loofs officieel in gebruik genomen.

\*) Bij de sloop ervan, een paar jaar later, bleef het bijbehorende woonhuis staan. Daaraan hebben verscheidene Leythenaren goede herinneringen. Onder meer Anneke en Jan Klerks, Rob Robbers en Frans van der Vliet hebben daar een paar jaar gewoond.



Waarschijnlijk heeft niemand getreurd over de afbraak van de oude loofs, waar schimmels welig tierden en waar regelmatig overlast was van ratten, die zich makkelijk een weg konden knagen door de houten vloeren, om zich te goed te doen aan wat sommige leden hadden achtergelaten in hun kleedkastjes, hoezeer het Bestuur ook telkens weer opriep om die leeg te maken.

## DE EERSTE PAAL - DONDERDAG 21 APRIL 1977



*Na de sloop van de oude loods werd eerst, vanaf een dekschuit in het Galgewater, een nieuwe damwand geslagen, drie meter vóór de oude. Vervolgens kon het heien beginnen voor de fundering.*



*Links: Donderdag 21 april 1977: de eerste paal staat klaar voor de feestelijke plechtigheid. De vlag stond aan de waterkant, de buizen op de voorgrond lagen op een der dekschuiten waarop al het zware materiaal moest worden aangevoerd.*

*Rechts: Wethouder Tesselaar treedt aan om de eerste paal te slaan; links van hem begeleid door Voorzitter Joop Gijsman en Commissaris Jeugdroeien Julia Bronsgeest.*



*Links: Op donderdag 21 april 1977 was het zover: wethouder Dick Tesselaar, die zich zo had ingezet voor het goedkeuren van het budget door de Gemeenteraad, sloeg feestelijk de eerste paal.*

*Rechts: Grote belangstelling bij het heien. Rechts vooraan (met camera) Leythe-bouwmeester en -fotograaf Arie Blanken, die de loods had ontworpen, evenals de sociëteit, die rechts op de achtergrond zichtbaar is. Links kijken een vrolijk lachende Voorzitter Joop Gijsman en Commissaris Julia Bronsgeest toe.*



Links: Op 16 mei 1977 was het werk zover gevorderd, dat beton kon worden gestort; vanaf de Morsweg werd het naar binnen gepompt. Kleedkamers en de bestuurskamer zouden van steen worden opgetrokken. Ook in de botenloods zouden niet meer regelmatig verrotte vloerplanken moeten worden vervangen, omdat de vloer daarvan voortaan bestond uit in het zand gelegde stoeptegels. Door het tevens afschaffen van het plankier, dat vanaf 1931 onafgebroken een vervelende kostenpost had gevormd, konden de financiën nuttiger worden besteed: aan roeimateriaal.

Rechts: De bekistingen voor de kleedkamers en bestuurskamer worden gevuld met beton.



Links: De vloer van het stenen gedeelte bestaat uit holle profielen, waarop een laag spuitbeton is gelegd.

Rechts: Op 3 juni 1977 begon de uiteindelijke bedoeling zichtbaar te worden. Rechts is nog net de nieuwe beschoeiing zichtbaar, die drie meter vóór de oude in de bodem van de Oude Rijn was geslagen, zodat de nieuwe loods iets ruimer kon worden opgezet: 12 meter breed in plaats van 10 meter, met nog ruimte voor een kade. De stalen kolommen geven al een indruk hoe de inrichting zal worden.



In juli 1977 was de loods praktisch klaar. Een nog jonge Marchien Gijsman heeft meer oog voor de camera dan voor Leythe's trots.



Links: Tijdens de plechtige opening van de nieuwe loods, op 8 oktober 1977, zette Voorzitter Joop Gijsman Leythe-bouwmeester Arie Blanken in het zonnetje en overhandigde hem een attentie.  
 Rechts: Na alle toespraken was het zover: wethouder Dick Tesselaar hees de Leythe-vlag op de loods.



De nieuwe loods, officieel in gebruik genomen. De omhoog en naar binnen opklappende deuren zijn later vervangen door naar boven oprollende jaloeziedeuren.

## 2. - DE FIETSENLOODS

Parkeerproblemen op de Morsweg zijn van onze tijd; in de begintijd van Die Leythe werd de rijweg nog aan beide zijden omzoomd door voortuintjes. De leden kwamen op de fiets of te voet - zeker als zij zich (tot 1932) hadden laten overroeien. De fietsen werden geplaatst in de poort, wat uiteraard niet zonder risico was, omdat de voordeur de hele dag open was. Het Bestuur liet daarom in 1918 botenknecht Pape in de tuin (het lege terrein naast de botenloods) een loodsje timmeren, zodat het Jaarverslag voldaan kon vermelden:

"Behalve dat de fietsen nu tegen weer en wind beveiligd zijn, staan ze ook minder bloot aan de kans voor diefstal."

Over dat loodsje is verder niets bekend, al is op de foto uit juni 1920 (zie het hoofdstuk 'Botenloods') een hoekje te zien van een laag afdak, dat inderdaad als fietsenberging werd gebruikt. In 1926 echter kende het Bestuur aan 'bootenknecht' Pape f. 25 toe "als vergoeding voor zyn hulp by den bouw van de fietsenloods". Dat was waarschijnlijk het aan alle zijden open afdak, dat tot 1967 dienst heeft gedaan - zij het niet alleen voor het bergen van fietsen.

Over "laagdrempeligheid" gesproken: wat dacht u van dit verzoek uit 1933?

"Dan verzoekt Commissaris Gooszen, de mogelijkheid na te gaan, om den trottoirband voor den ingang van de poort te doen verlagen, om inryden per fiets mogelijk te maken. Den Voorzitter komt dit niet gewenscht voor. (---) In den bestaanden toestand zal dus geen verandering worden gebracht."



Twintig jaar later was het afdak in gebruik als extra botenberging. Op foto's kan men zien, dat de oude maasgiel "De Vliet" daar lag. Bovendien kwam het regelmatig ter sprake in voorstellen voor het scheppen van een recreatieruimte. Het leek zo simpel: voorzie het afdak van wanden, vensters en enige inrichting en we zouden voor weinig geld een plek hebben om te zitten. Daarvan is het nooit gekomen, maar zó gek was het idee niet, want toen voor de bouw van de nieuwe sociëteit/werkplaats een werkkeet nodig was, werd het restant van het deels gesloopte afdak daartoe ingericht. Daarna is ook dat restant gesloopt.



Links: *De voormalige fietsenberging in haar nadagen, als beschutte plek voor de oude maasgiel 'De Vliet'.*  
Rechts: *Het restant van het gedeeltelijk gesloopte afdak, omgebouwd tot werkkeet bij de bouw van de eerste sociëteit in 1966. Iets dergelijks (maar dan met minder sloopwerk) stond de leden voor ogen die pleitten voor ombouw van het afdak tot 'recreatieruimte'.*

### 3. DE KLEINE LOODS / SOCIËTEIT

In 1916 wenste het Bestuur inrichting van een buffet in de loods, om de leden (toen omstreeks 125) in staat te stellen daar iets te drinken. Verpachten of eigen beheer? Het werd eigen beheer, omdat het door de Gemeente Oegstgeest eind 1916 verleende "Verlof" daartoe noopte. Aanstelling van "een juffrouw of meisje" van 2 tot 6 uur 's namiddags werd voldoende geacht, maar het buffet was, ondanks de positieve eerdere berichten dienaangaande, financieel geen succes. Commissaris Goekoop zag zich eind 1917 gesteld voor een tekort van maar liefst fl.80, dat hij voor zijn rekening nam. Het buffetmeisje werd ontslagen en de consumpties (kogelflesjes, koeken en kwatta) werden vervolgens in beheer gegeven bij de botenknecht, Pape.

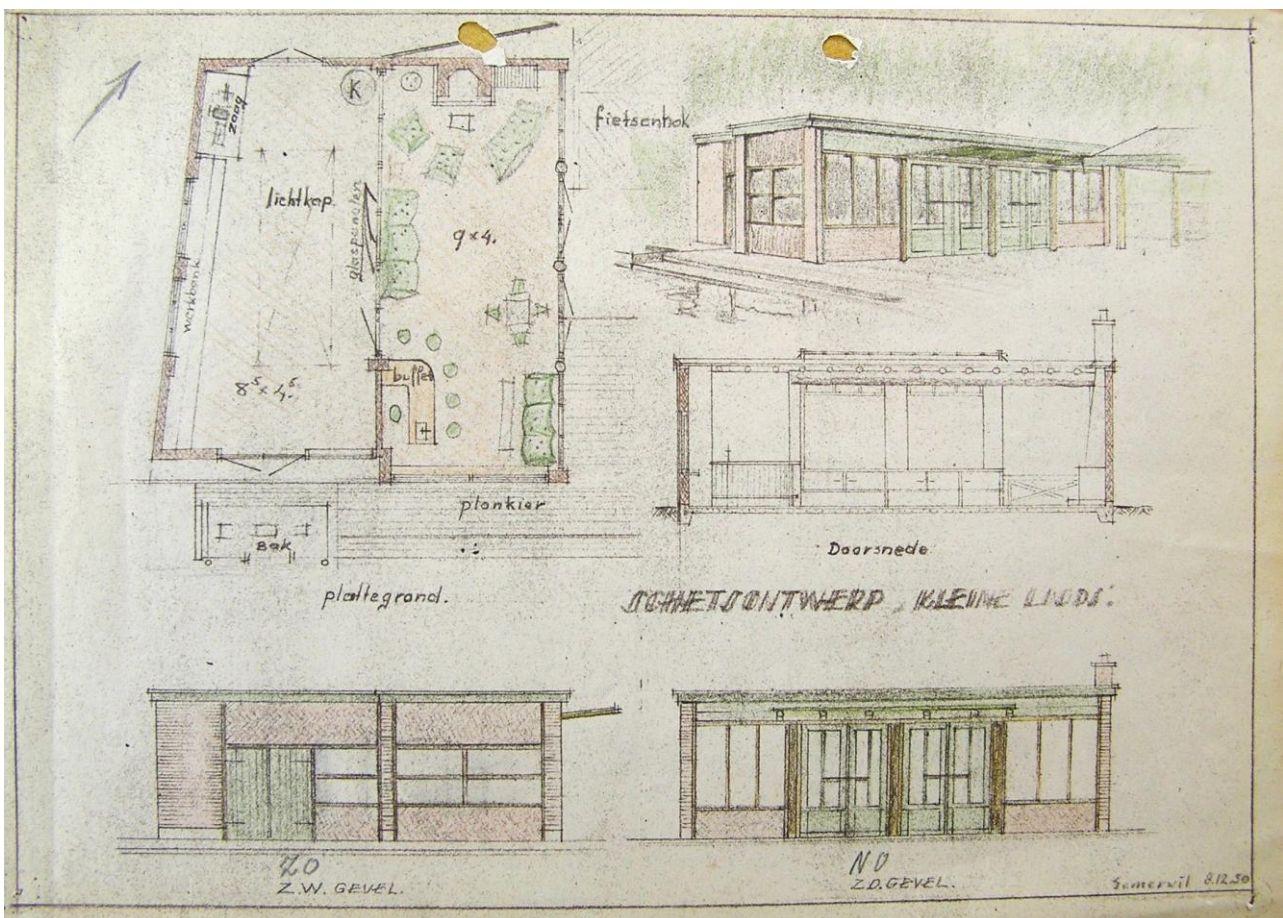
Het wherryloodsje, dat begin 1923 op het terrein was neergezet, was sinds 1929 ook werkplaats, doordat de werkbank vanuit de grote loods daarheen was verplaatst. Die winter werd er, op verzoek van Pape, ook een kachel geplaatst, zodat de leden daar haast vanzelf kwamen voor een praatje met Pape en met elkaar. De botenknecht had er een voorraadje versnaperingen, waarvan wel eens een al te vrij gebruik werd gemaakt, zodat zijn kas vaak niet klopte. De leden werden geacht (evenals bij de warme douche) het verschuldigde bedrag in de pot te doen, maar dat werd te vaak 'vergeten'. Bij gebrek aan een sociëteit voorzag de kleine loods echter in een behoefte; ook de ledenvergaderingen werden regelmatig daar gehouden, als er geen zaal werd gehuurd in "In den Vergulden Turk" of Schuttershof. Echt bevredigend was die situatie niet, maar het vinden van een oplossing viel niet mee, want met een ledental dat meestal onder de 200 bleef en een structureel te lage contributie was er amper geld voor het hoogst noodzakelijke, laat staan voor extra voorzieningen. De behoefte aan een recreatieruimte bleef echter onverminderd bestaan, wat leidde tot vele plannen, die liefst weinig of geen geld moesten kosten.

In de jaarvergadering van 1937 had het Bestuur de leden beloofd de mogelijkheid te onderzoeken een clubgebouw met recreatieruimte te bouwen. De penningmeester moest echter berichten, dat uitbreiding van het bestaande loodsje alleen al f.1500 zou kosten, en een nieuw loodsje van twee verdiepingen ongeveer f.3000. Aan een dergelijke uitgave viel niet te denken en dat betekende de nekslag voor het voorstel. (Aardig detail: men overwoog blijkbaar een sociëteit bovenop de kleine loods - hoe zouden de burens van de Morsweg daarover hebben gedacht?)

Een regelmatig opduikend voorstel was: ombouwen van de in 1926 gebouwde fietsenberging, door dat open afdak tussen botenloods en werkplaats te voorzien van wanden. Dat zou naar verwachting niet veel geld kosten, vooral wanneer het in eigen beheer zou worden gedaan, met materiaal dat door leden werd geschonken. Het leek een bruikbaar plan, maar het is nooit uitgevoerd.

In de tweede helft van de jaren dertig groeide bij de leden steeds sterker het verlangen naar een recreatieruimte, waar men na het roeien bijeen kon komen, liefst met koffie, thee of een "kogelflesje". Aan plannen geen gebrek, maar voor een dergelijke luxe ontbrak ten enenmale het geld, alle spaaracties ten spijt.

Jan Somerwil tekende eind 1950 een ambitieuzer plan, waarbij tegen de kleine loods (die inmiddels geheel als werkplaats was ingericht) een recreatieruimte was voorzien, 9 bij 4 meter, met een buffet en een paar gezellige zitjes.



Het "Schetsontwerp kleine loods" van Jan Somerwil van 8 december 1950. Op de plattegrond is goed te zien, dat de dubbele deuren van de werkplaats op het Galgewater uitkwamen, zodat een boot makkelijk naar binnen en buiten kon worden gebracht. Daarvóór lag de bak. De aanduidingen 'ZO' en 'ZW' zijn ietwat verwarrend: het Galgewater ligt NO-ZW, zodat aan het water de ZO-gevel ligt en de sociëteit aan de NO-kant.

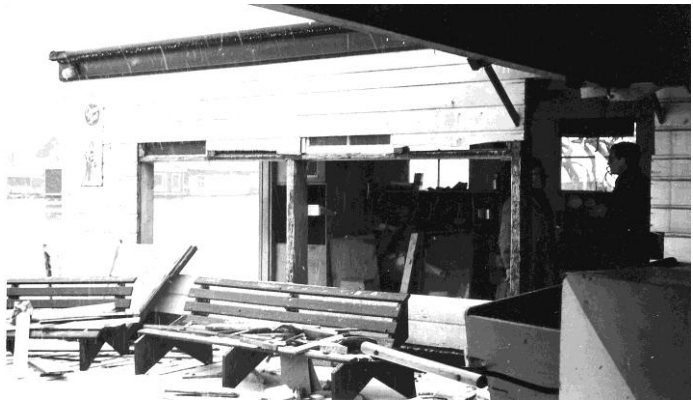
De werkplaats zou in die constructie licht ontvangen door een lichtkap in het dak en door glaspanelen in de tussenwand tussen sociëteit en werkplaats. Het zag er aardig uit, maar in haar Jaarverslag over 1950-1951 meldde Secretaresse Adri Hiemstra: "In het najaar gingen stemmen op om een recreatieruimte aan de kleine loods te bouwen. Een werkcommissie werd gevormd, tekeningen gemaakt, toezeggingen van geschenken in materiaal werden gedaan. Helaas liep alles op niets uit, niet omdat het Bestuur niet enthousiast was, maar doordat de heer Both (de geestelijke vader van het bouwplan) verstek liet gaan." Both had namelijk Die Leythe verlaten. Toen ook volgende voorstellen telkens weer niet doorgingen, kwam het voorstel-Somerwil in 1955 weer ter tafel, evenals het plan voor verbouwen van de fietsenberging. We weten het: het werd niets, zoals altijd wegens gebrek aan geld.

Het zou nog tot eind 1964 duren voor er spijkers met koppen werden geslagen, maar in 1965, onder de nieuwe Voorzitter, Joop Gijsman, werd de zaak grondig aangepakt. De kleine loods zou worden vervangen door een geheel nieuwe sociëteit/werkplaats. Dat begon met nieuwe bouwtekeningen, uiteraard vervaardigd door Arie Blanken, evenals een begroting, die begin 1965 werden ingediend bij de Gemeente. Die verstrekte kort daarop een vergunning en subsidie, waaraan de verplichting was verbonden binnen drie maanden te beginnen met de bouw van een "recreatie- en botenreparatiegebouw".

Dat laatste overviel het Bestuur enigszins, want toen was het dus menens en er moest snel actie worden ondernomen, maar er was nog niets geregeld. Om toch aan de regels te voldoen, werd eind 1965 alvast in eigen beheer enig provisorisch grondwerk verricht. Enige maanden later begon het werk in alle ernst. In maart 1966 werd de oude werkplaats gesloopt. Onder leiding van Piet Fleur (die voordien uitvoerder was geweest) werd vervolgens de betonnen fundering gestort en in de eerste helft van 1966 verrees op die plek, onder toezicht van Arie Blanken, een eenvoudig houten gebouwtje, met veel glas.



Een overzichtsfoto van de oude werkplaats is niet bekend, maar deze geeft de situatie weer van rond 1960, toen de nieuwe bootman Piet Fleur (1954-1977) daar zijn intrek had genomen. Hij begon met het vergroten van de vensters in de houten wand, om meer licht te hebben bij zijn werk. Links de uitbouw, die Fleur in 1963 aan de werkplaats maakte, zodat daarin ruimte was voor een vier.



Links: Op 19 februari 1966 doopte Secretaresse Adri Hiemstra de door Piet Fleur gebouwde 'Linge II'; Stan Eikelenboom bood haar bij die gelegenheid een attentie aan. Op de achtergrond is te zien, dat de oude fietsenberging al was omgebouwd tot werkkeet (met verwarming) voor de bouw van de nieuwe sociëteit. Rechts: In een maartse sneeuwbuï werd de oude werkplaats gesloopt.



Links: Tijdens de verbouwing ging de winkel door. Tijdens het storten van beton hebben de bouwers even tijd om naar een binnenkomende wedstrijdvier te kijken. Rechts: De sociëteit kreeg een betonnen vloer (later voorzien van een laag epoxy van een gerenommeerd Leids bedrijf). De werkplaats stond op een betonnen ringfundering, met daarop een houten vloer, waarop bootman Piet Fleur bij het bouwen van boten de mallen kon vastzetten.

Toen het loodsje eenmaal stond, werd het vervolgens in fasen door vrijwilligers afgewerkt en ingericht, zodat Burgemeester Van der Willigen het op 10 juni 1967 officieel kon openen. Die Leythe had eindelijk de zo lang verbeide "recreatieruimte".



Links: Het inrichten van de sociëteit in eigen beheer vergde nogal wat tijd, maar op 10 juni 1967 kon Die Leythe de nieuwe 'recreatieruimte' eindelijk officieel in gebruik nemen. Eerst enige toespraken. Rechts: Vervolgens hees Burgemeester Van der Willigen de vlag op het nieuwe gebouw.



De inrichting van de sociëteit (links); de bar stond toen nog rechtsachter, maar werd enige tijd later tegen de achterwand geplaatst. In het begin was het nog een kale boel, maar het werd al gauw met enige aankleding gezelliger gemaakt, zoals blijkt op de foto rechts, tijdens de lunch op 8 oktober 1977, na de opening van de nieuwe botenloods.



Bij de viering van het lustrum in maart 1979 stond de bar al enige jaren tegen de achterwand en was voorzien van verlichting in knusse lampekappen (links). Rechts het Leythe-terrein tijdens de lunch, na de Allebotentocht op 17 juni 1989. De sociëteit na de verbouwing, waarbij de tot de vloer doorlopende vensters waren gehalveerd. De onderste helft was vervangen door een houten wand.



Links: In mei 1992 maakten Bep v. Geldermalsen, Dolf Thomassen, Edmond Langezaal en Dick Rollema zich nuttig met het maken van een knopenbord. Zij zaten daarbij op de bank, die bij de ledenvergadering de zetel was van het Bestuur, dat zich daar in de winter vaak zeer ongemakkelijk voelde, omdat daaronder de radiator van de centrale verwarming was.

Rechts: Zo lag Die Leythe er bij in mei 1997, gezien vanaf de stelling van d'Heesterboom.

Na de bouw van de nieuwe sociëteit in 2001 was het oude, houten sociëteitje niet meer nodig. Na enig overleg werd besloten de ruimte te gebruiken als loods voor de jeugdskiifs, zodat de grote loods geheel voor andere boten kon worden gebruikt. De ramen werden vervangen door gepotdekselde houten wanden, met aan de korte zijde grote dubbele deuren, en voor de skiifs werden verrijdbare stellingen gemaakt, die overal konden worden gebruikt. Vijf jaar later werd het ruimtegebrek in de botenloods zo nijpend, dat men besloot de wherry's in de kleine loods te bergen. De wherry's liggen vier hoog aan beide zijden, maar door een ingenieus elektrisch takelsysteem kan één persoon zonder moeite een boot op een karretje plaatsen en naar buiten rijden. De hoge drempel is geen probleem, doordat een oprit is aangelegd; de helling is zo uitgekiend, dat de boten bij het uit- en binnenbrengen niet met de kiel de grond raken.

Daarmee is de geschiedenis op die plek rond: waar in 1923 een wherryloodsje werd neergezet, stond in 2002 weer een wherryloods.



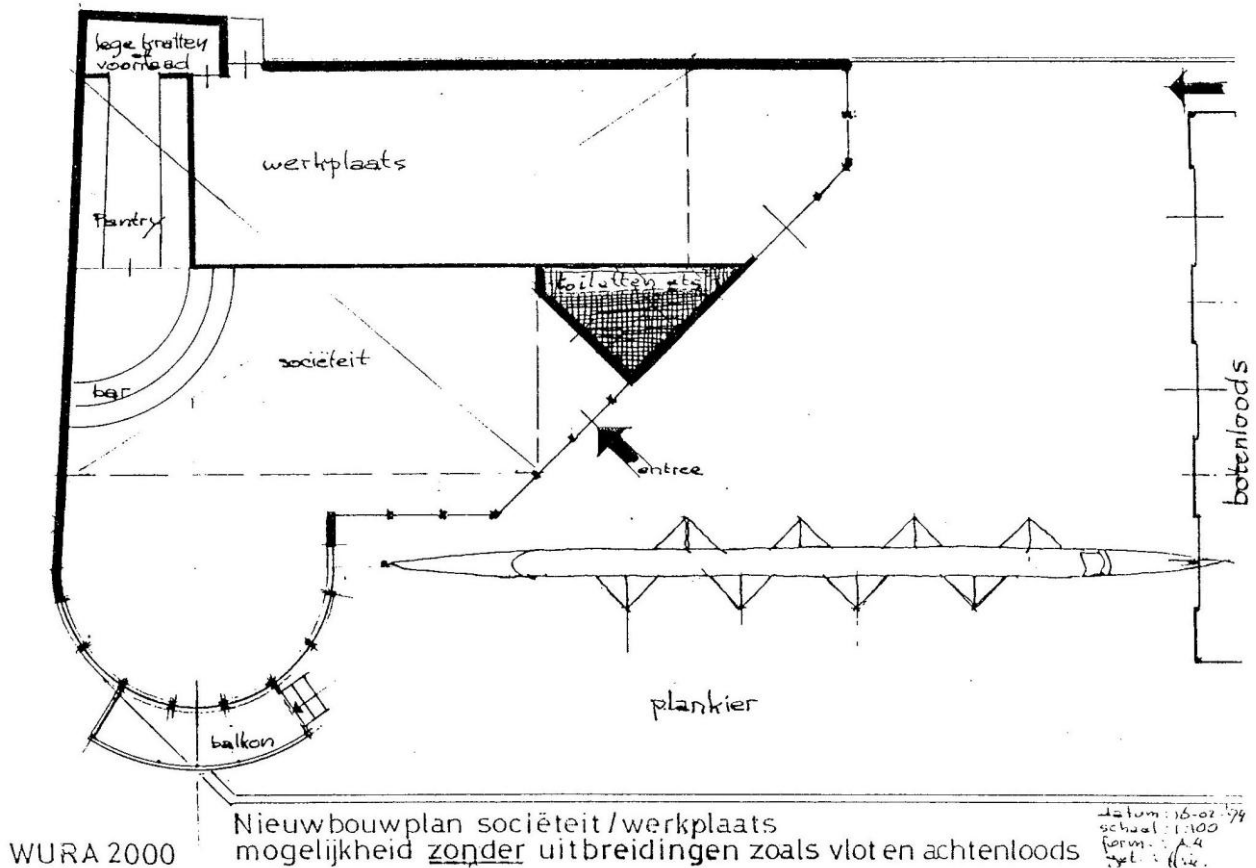
De wherryloods uit 1923 werd in 1930 tevens werkplaats; die werd in 1967 vervangen door een "recreatieruimte" annex werkplaats en tenslotte werd die recreatieruimte in 2002 weer verbouwd tot botenloods, eerst voor jeugdskiifs (foto links), maar bij de herinrichting van de botenloods in 2010 voor wherry's (foto rechts). Daarmee is die plek op ons terrein dus na 80 jaar "terug bij af".

## 2001 - DE NIEUWE SOCIËTEIT

Toen de ledenvergadering eind 1992 weer eens moest besluiten over reparaties aan het sociëteitje (door oudgedienden liefdevol "kokiet" genoemd), pleitte Peter Koot voor een financieel beleid op de langere termijn, ten behoeve van de bouw van een betere behuizing. Dat herhaalde hij een jaar later met succes. WURA 2000 (Wergroep Uitbreiding Roeiaccommodatie) en diens opvolger CAV (Commissie Accommodatieverbetering) zouden de jaren daarna tot het dagelijks spraakgebruik gaan behoren.

WURA ging niet over één nacht ijs; eerst moest worden vastgesteld wat de mogelijkheden waren, niet alleen financieel, maar vooral ook bouwkundig. Eén ding was inmiddels wel duidelijk: bouwen in de hoogte, zoals

was voorgesteld bij eerdere plannen, was onmogelijk. Niets op ons terrein mocht hoger zijn dan de loods - liefst lager. Bovendien moest op het terrein ruimte overblijven om met boten te manoeuvreren en de lengte van een acht (18 meter) valt dan nog aardig tegen.



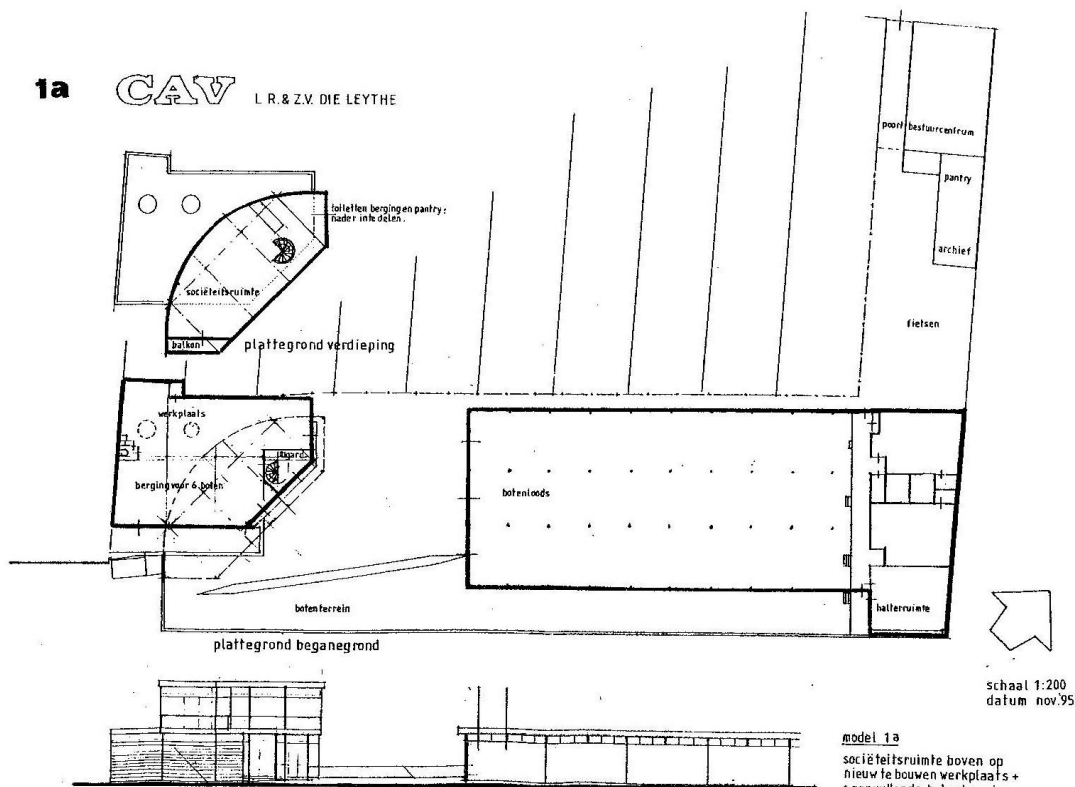
*Arie Blankens plan uit 1994 voor WURA 2000 zou een jaar later, als CAV-4, weer worden gezien.*

Het probleem was dus, net als dertig jaar eerder, dat ons terrein niet groter is dan het is en dat we het moeten doen met die beschikbare ruimte. Vergroten van de sociëteit zou bovendien vrijwel altijd een verkleining betekenen van het voor boten beschikbare terrein. Dat blijkt heel duidelijk uit het plan dat Arie Blanken in februari 1994 schetste. Daarin werd de sociëteit uitgebreid naar het Galgewater, maar voor boten bleef veel minder ruimte over. Uiteindelijk werd gekozen voor een radicalere oplossing, waarbij een grotere sociëteit mogelijk werd, zonder verkleining van de toch al krappe ruimte op het terrein: bouwen over het water, naast de loods.

De CAV publiceerde in juli 1996 drie geheel nieuwe plannen, waarvan uiteindelijk het tweede werd gekozen: boven het Galgewater tegen de botenloods een langgerekte sociëteit, met bestuurs- en commissiekamer. Daarvoor was zeer veel aanvullend overleg nodig geweest met verschillende overheden. Het Hoogheemraadschap bij voorbeeld eiste, dat het nieuwe gebouw even hoog boven het water zou komen als het boven de rivier uitstak; de vloer had dus op ruim vier meter hoogte moeten liggen! De Gemeente daarentegen verbood hoger te bouwen dan de bestaande loods. Dat zou een onmogelijk gebouw zijn geworden. Gelukkig konden die tegenstrijdige eisen met elkaar in overeenstemming worden gebracht. Het HHR stemde toe in een veel geringere hoogte boven het water, zodat de nieuwe sociëteit voldoende binnenhoogte kreeg zonder boven de loods uit te steken.

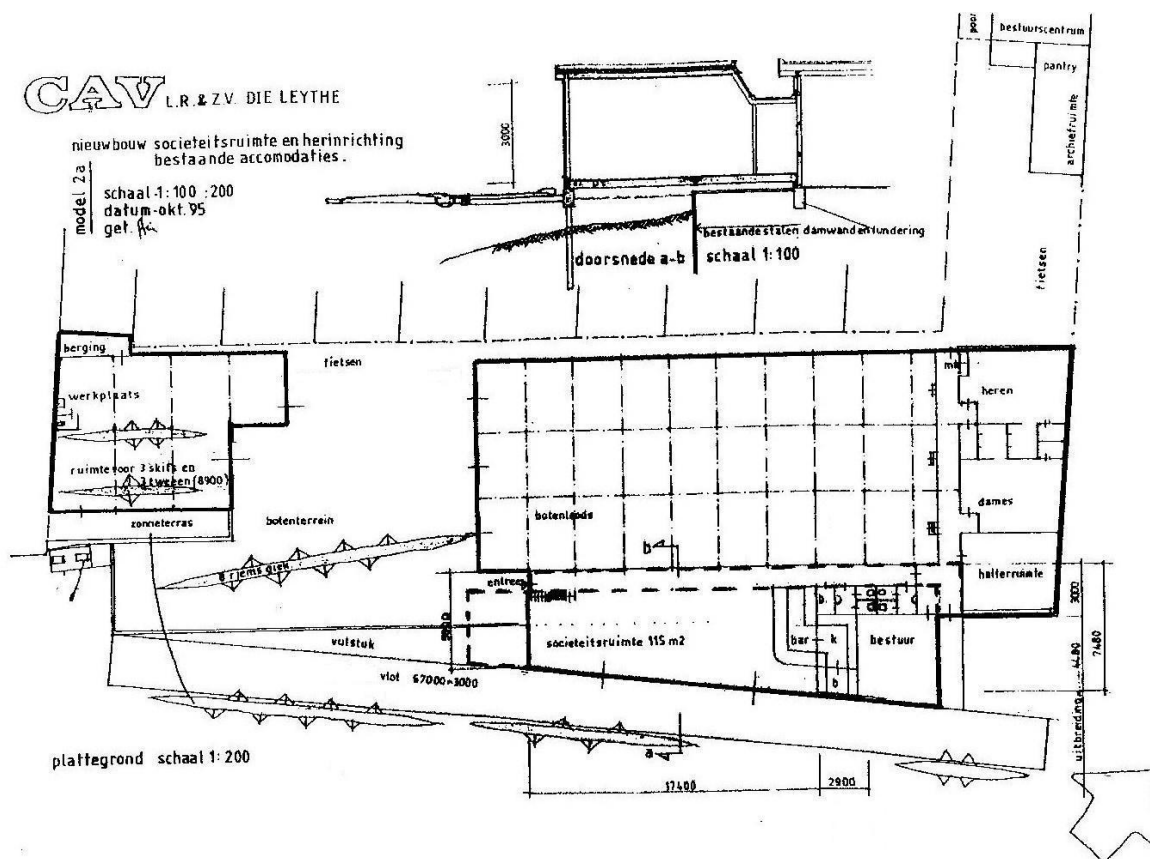
1. de hoogte in

1a CAV L.R. & Z.V. DIE LEYTHE



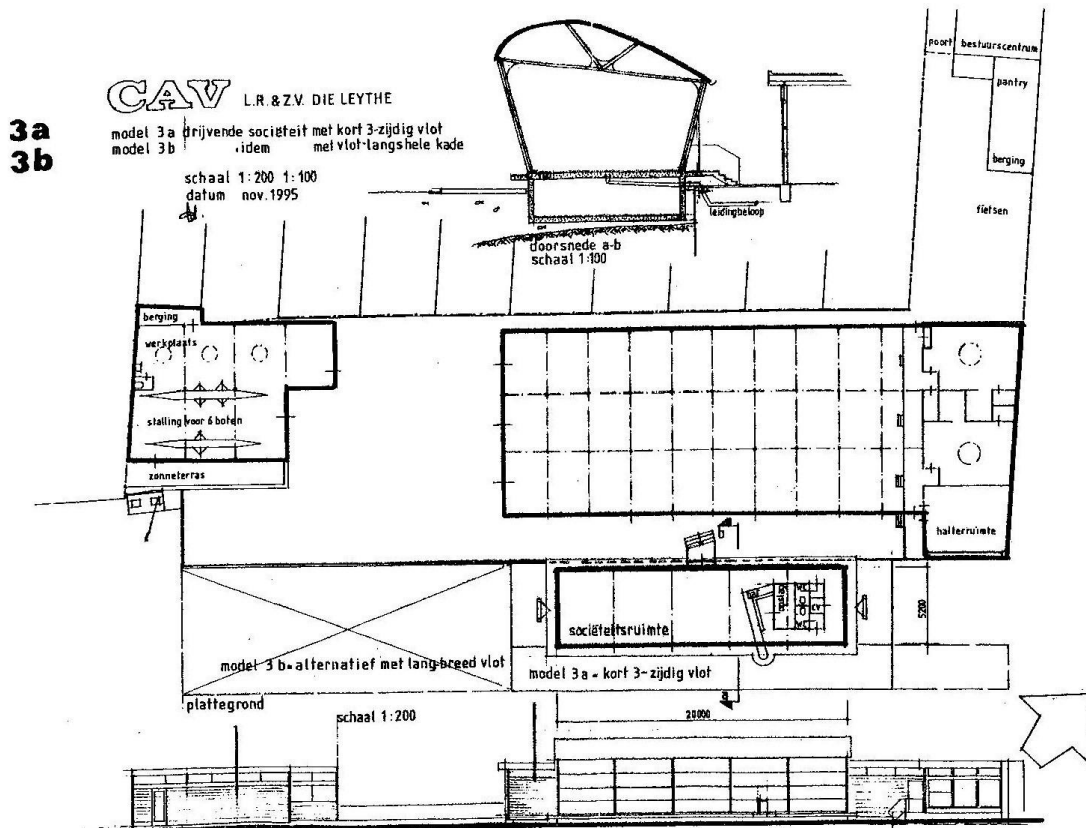
CAV-1: de hoogte in. De sociëteit bovenop een "berging voor 6 boten" en de werkplaats.

2a CAV L.R. & Z.V. DIE LEYTHE



CAV-2: boven het water. Een sociëteit op palen tegen de botenloods aangebouwd, daarnaast een lang vlot met 'vulstuk' naar de kade. De eerste aanzet van het uiteindelijk verwezenlijkte plan.

### 3. in het water



CAV-3: in het water. Een drijvende sociëteit aan onze kade, met twee voorstellen voor een vlot: 3a een smal vlot aan drie zijden rond de betonnen bak, 3b een breed vlot voor het hele terrein.

Het was van het begin af aan duidelijk, dat voor de gewenste accommodatie een groot bedrag nodig was; er werd dan ook flink gespaard, maar dankzij het nieuwe financiële beleid was er aan het eind van de eeuw genoeg om de bouw te beginnen. In december 2000 konden de palen in de bodem van de Oude Rijn worden geheid.



Winters uitzicht naar de Rijnzichtbrug met ingeschetst de nieuwe sociëteit.



Architect Ben Schildwacht schetste in 2000 zijn ontwerp op een winterse foto van het Leythe-terrein. Hij had het oorspronkelijke ontwerp op enkele belangrijke punten moeten aanpassen aan de omstandigheden. Zo had hij in zijn ontwerp gekozen voor een betonnen vloer met ingebouwde vloerverwarming, maar de daarvoor benodigde bekisting kon niet hangend boven het water worden gebruikt. Hij moest dus kiezen voor een eenvoudige houten vloer op stalen balken en verwarming door klassieke radiatoren. Gelukkig konden al die problemen worden opgelost, zodat Die Leythe het nieuwe millennium begon met een fraaie nieuwe sociëteit.

Voor de bouw waren uiteraard bijzondere voorzieningen nodig, want bouwmachines en -materialen kunnen naar ons terrein niet over de weg worden vervoerd. Op 7 december 2000 werd een drijvende heistelling voor onze kade gelegd om de 25 meter lange betonnen palen in de Rijnbodem en de kade te slaan.



*Op 7 december 2000 werd de drijvende heistelling over het Galgewater aangevoerd en de volgende dag gingen de 25 meter lange palen de grond in: eerst vier in onze kade en vervolgens zes in de rivierbodem.*



*Op de kade kon een bekisting worden gebruikt voor het storten van het beton voor de funderingsbalk; in het Galgewater de koppen van de palen waarop de vloer zal rusten en waaraan het vlot zal worden verankerd. De sociëteitsruimte werd gebouwd tussen twee stalen profielen, die op een dekschuit met kraan werden aangevoerd en geplaatst.*



*Toen het stalen geraamte eenmaal stond, konden de houten dakbalken daarin worden aangebracht. Daarbij waren Ko Zonneveld, Joop Gijsman en Hoeke Klaver behulpzaam.*



*Toen de ruimte eenmaal glasdicht was opgeleverd, konden de vrijwilligers het vlot van zijn 'parkeerplek' ophalen en op zijn plek leggen. Daarmee was hun werk nog niet voltooid.*



*Het schuin langs de sociëteit liggende vlot ligt verankerd aan speciaal daarvoor dieper ingeslagen, vrijstaande heipalen; die ankers (met ingebouwde rollen) moesten aan het vlot worden bevestigd, dat daartoe aan één zijde moest worden opgetild. Ko Zonneveld en Ed Völker werpen op de foto links heel hun gewicht in de strijd, terwijl op de foto rechts Wim Stroethoff, Hans Diehl en René Korthof het anker vastzetten.*



*'Kokitaris' Hennie Blansjaar op het tweede vlot, dat schuin aansluit op het Leythe-terrein. De open punt tussen vlot en kade moest nog worden opgevuld met een op maat gemaakt opvulvlot (foto links). De inrichting van de nieuwe sociëteit was in de deskundige handen van vrijwilligers, die daartoe waren georganiseerd in verschillende werkgroepen, zoals de WEL (Werkgroep ELectriceit). Daardoor kon Hennie al enkele maanden later in zijn domein achter de bar staan (foto rechts).*

Daarmee was het project nog niet voltooid, want het oorspronkelijke vlot kon niet meer worden gebruikt. Een nieuw vlot werd ontworpen, schuin uitstekend langs de sociëteit en in april 2001 verankerd aan de heipalen ervan. Voor het overbruggen van de open punt tussen vlot en kade zijn verschillende mogelijkheden gezien. Een stalen rooster werd verworpen als onpraktisch, zodat het gat uiteindelijk werd opgevuld met een opvulstuk, dat stevig is vastgezet, omdat de punt uiteraard te weinig drijfvermogen heeft. Wie daar gaat staan, moet niet in het Galgewater verdwijnen.



*De situatie in 2008: de botenloods uit 1977 en de in 2001 aangebouwde sociëteit, met het nieuwe vlot, compleet met gerend vulstuk tussen vlot en kade.*

Omdat de sociëteit buiten de oever uitsteekt, ongeveer een halve meter boven de Oude Rijn, eiste het Hoogheemraadschap ten behoeve van de waterkwaliteit een barrière die drijvende rommel moest tegenhouden. Die Leythe besloot van de nood een deugd te maken en koos voor "drijvende tuinen", waarin planten zijn gezet die niet allemaal tegelijk in bloei staan, zodat daar van voorjaar tot in de zomer bloemen komen.

Onderhoud aan de noordelijke punt van de sociëteit is lastig, omdat die aan de buitenkant niet bereikbaar is. Toch is dat regelmatig nodig, al was het maar om de ramen te lappen. Aan de H-balk, die rondom de vloer draagt, worden dan speciaal vervaardigde dragers gehaakt, waarop boven het water een vloertje kan worden gelegd. Onder het zonnescherm worden bij onderhoudswerk op maat gemaakte stempels geplaatst.

Met de verbouwing van de oude sociëteit tot botenloodsje voor de jeugdschiffs was het mega-project in 2002 afgerond.



*Speciaal vervaardigde stempels ondersteunen het zonnesherm van de sociëteit bij onderhoudswerk; het vloertje op de speciaal daarvoor vervaardigde dragers maakt onderhoud mogelijk aan die punt van de ruimte, waarin de Commissiekamer is gevestigd. In de drijvende tuinen is altijd wel een van de planten in bloei, van voorjaar tot in de nazomer.*

## HET PLANKIER

Toen de botenloods in 1914 werd opgeleverd, lag langs de waterkant, voor de grote deuren, een houten plankier. De boten konden meteen vanuit de loods over dat plankier te water worden gelaten. Bij de verbouwing van 1918 werd dat plankier gehandhaafd en fors uitgebreid, want de deuren waren toen aan de korte westzijde van de loods, zodat een veel groter stuk van het terrein met hout moest worden bekleed; het terrein tussen plankier en de tuinen van de burens werd betegeld.. Het onderhoud van die op balkjes rustende vloer was voor het Bestuur een regelmatig terugkerende zorg. Weer en wind, maar vooral het vele water van boven en beneden tasten het hout aan, zodat vaak vervanging van slechte gedeelten nodig was. Vooral tijdens de Duitse bezetting, toen aan alles gebrek was, was het vrijwel onmogelijk om het benodigde hout te verkrijgen. De kosten van herstel liepen soms hoog op. De penningmeester moet een zucht van verlichting hebben geslaakt, toen dat vermaledijde plankier in 1977, bij de bouw van de nieuwe loods, verleden tijd was geworden. Sindsdien is het terrein volledig betegeld.

---

## 1921- 2003 HET WOONHUIS

In 1921 stelde Secretaris P.A. van der Heide voor, het pand Morschweg 122/122a te kopen (na de annexatie door Leiden werd dat 168/168a). Het pand was te koop voor f.8000, waarvan 60% door hypotheek kon worden gedekt. De vraag was natuurlijk of de huur voldoende was om daaruit rente en onderhoud te betalen. De loodsknecht kon daar wonen, zodat het toezicht op het terrein zou zijn verbeterd, en de voor gieken kon ruimte worden gemaakt in de tuin van het pand, zodat in de loods meer ruimte kwam voor wherry's. Voorzitter van Ierson vond het een goed plan, maar wees erop, dat het gebrek aan bergruimte daarmee niet werd verholpen; bovendien waren de kosten van de jonge Vereeniging nu al bezwaarlijk; hij stelde een onderzoek voor.

De uitslag van dat onderzoek is niet bekend, maar was blijkbaar gunstig, want de koop ging uiteindelijk door, al moest Die Leythe daarvoor een beroep doen op de leden, of liever: op een der leden, want prof. Kan was

bereid de Vereeniging f.3000 te lenen. Zodra een der woningen vrij kwam, trof het Bestuur een regeling met de botenknecht, Pape, zodat die erin trok met zijn gezin. Morsweg 168a is dienstwoning gebleven tot het pand eind 1960 werd verkocht, waarna de vrijgekomen som werd gebruikt voor de aanschaf van het pand Morsweg 146/146a, dat ook als dienstwoning werd gebruikt voor de toenmalige bootsman, Piet Fleur. Hij betrok de bovenwoning, waar hij woonde tot na zijn pensionering in 1977. Vervolgens werd de woning verhuurd, maar een roeivereniging is nu eenmaal geen huisjesmelker, al duurde het tot 2003 voor het pand kon worden verkocht. Sindsdien is het geen vast punt meer bij de ledenvergaderingen, want er was altijd wel iets: de kosten van onderhoud en reparaties aan het oude pand konden op den duur aardig oplopen.



Links: De ingang van Die Leythe in het Lustrumjaar 1974. De deur was overdag gewoonlijk dicht (zij het niet op slot), maar was toen even wijd opengezet door de fotograaf (Dick Rollema). Het naambord is behouden gebleven; het wordt wel gebruikt door de Leythe-delegatie bij de Taptoe op 2 oktober.  
 Rechts: De ingang veertig jaar later, in het Lustrumjaar 2014. De voordeur is nu altijd gesloten; alle toegangen zijn digitaal beveiligd; leden krijgen toegang met behulp van hun magnetische 'sleutel'.



Die Leythe in de optocht op 3 October 1998; Commissaris Recreatieroeien Ed Verkerk, Voorzitter René Korthof en Commissaris Materiaal Jan-Paul Berger met het oude gevelbord.

T. 2014