



De Laakhaven

Een beeld van een Haags industrielandchap



De Laakhaven

Een beeld van een Haags industrielandchap



door drs. J.J. Havelaar,

onder redactie van R.W. Spork

VOM-reeks 1991 nummer 5

Gemeente Den Haag, Dienst Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling, afdeling Monumentenzorg

ISBN 90-73166-08-X



*De Laakhaven anno 1989
(HWMBT).*

Verklaring afkortingen bij de afbeeldingen:

HWMBT	Haagse Werkgroep voor Monumenten van Bedrijf en Techniek
REO	Dienst Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling

Voorwoord

Eind 1989 organiseerde de Haagse Werkgroep voor Monumenten van Bedrijf en Techniek een rondvaart door de Laakhaven. Bij deze gelegenheid werd het de genodigden (mijzelf inbegrepen) nog eens duidelijk, dat dit wel eens de laatste rondvaart door het gebied zou kunnen zijn.

De plannen voor demping van één of meer havenarmen waren toen al in een vergevorderd stadium, evenals de sloopplannen voor de bedrijfsbebouwing. De Haagse Werkgroep, in het besef dat de Laakhaven definitief verloren zou gaan, drong aan op een goede documentatie van dit in stedenbouwkundig en historisch opzicht waardevolle industrieterrein.

Aldus ontstond een uniek samenwerkingsproject tussen genoemde werkgroep, het Gemeentelijk Bureau Monumentenzorg (thans afdeling Monumentenzorg van de Dienst Ruimtelijke en

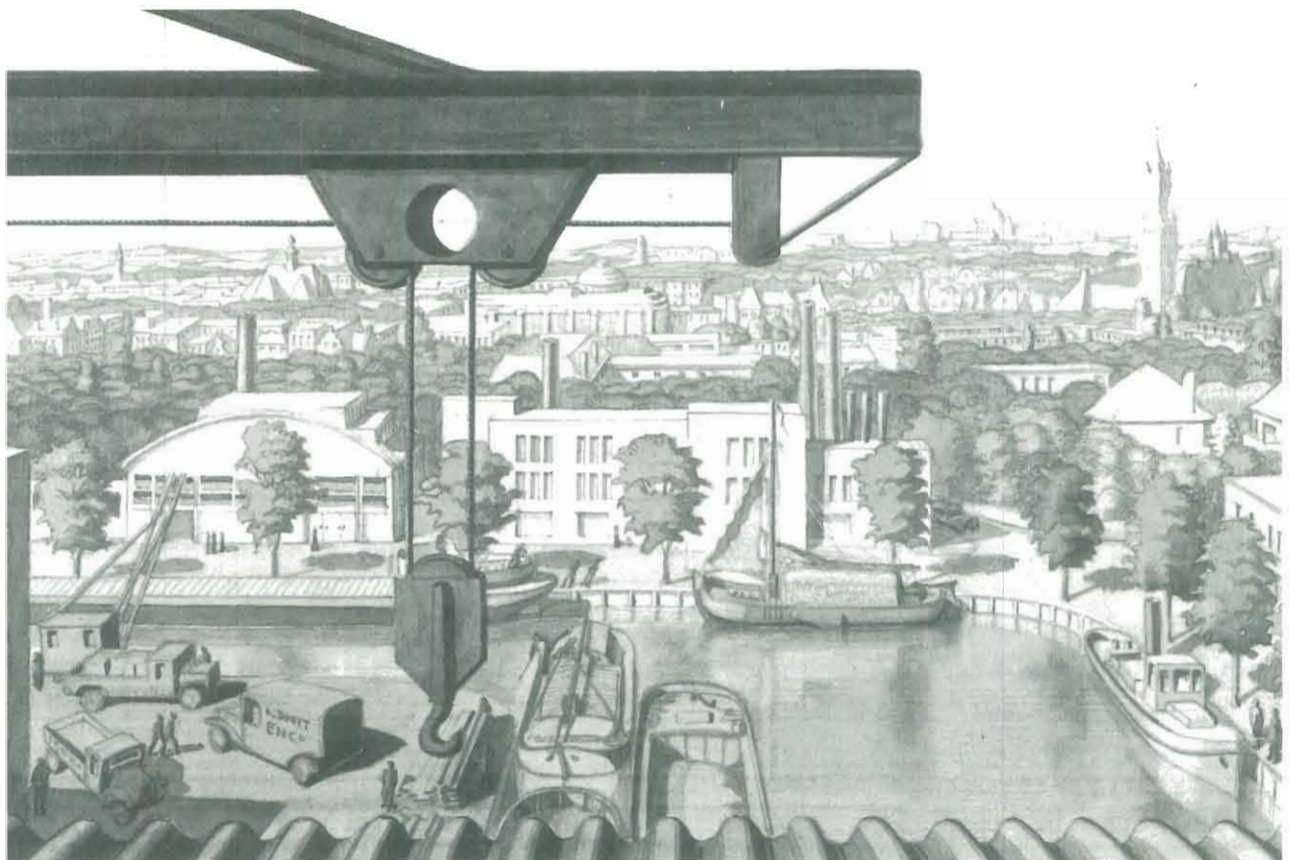
Economische Ontwikkeling, REO), de voormalige dienst Stadsontwikkeling/Grondzaken (thans REO) en het Haags Gemeentearchief.

Namens de Haagse Werkgroep voor Monumenten van Bedrijf en Techniek nam Koos Havelaar de taak op zich een boek over de Laakhaven te schrijven voor de VOM-reeks van de afdeling Monumentenzorg. Fotograaf Paul Lunenburg van de dienst REO kreeg de opdracht om foto's te maken van de Laakhaven en René Spork, medewerker van het Haags Gemeentearchief, werd gevraagd de eindredactie van het geheel op zich te nemen.

Zo is een rijk geïllustreerd boek ontstaan, waarin de geschiedenis van de Laakhaven voor het nageslacht is vastgelegd.



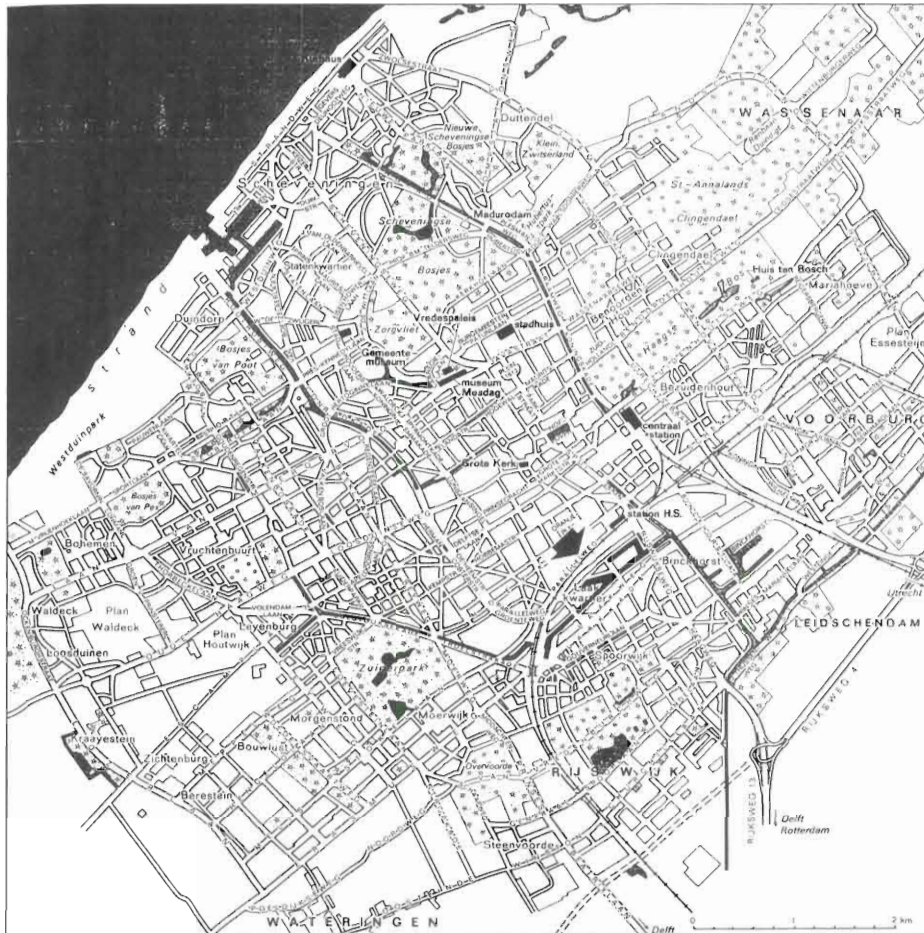
*drs. H. J. Meijer
wethouder Verkeer en Vervoer, Binnenstad en Monumenten*



Tekening van de Laakhaven van G.J. Palthe, die tussen c. 1920-1950 folders voor het Grondbedrijf maakte (Haags Gemeentearchief, bnr. 487).

Inhoud

Inleiding	7
Industrieterreinen: stiefkinderen van de stedebouw	11
De noodzaak van de vaartverbetering	15
Lindo aan het roer: de ontwikkeling van het Laakhavenplan	21
Werk in uitvoering: de aanleg van de Laakhaven	25
De exploitatie van de Laakhaven in voorbereiding	35
De Laakhaven: centrum van handel en industrie	43
<i>Transportbedrijven</i>	43
- het havenbedrijf	
- beurtvaart- en expeditiebedrijven	
- garagebedrijven	
<i>Handelsbedrijven</i>	57
- vemen	
- brandstoffenhandel	
- handel in bouwmaterialen	
<i>Industrieën</i>	65
- inleiding	
- voedings- en genotmiddelenindustrie	
- metaalindustrie	
- hout- en meubelindustrie	
- chemische industrie	
- kleding- en reinigingsindustrie	
- overige industriële bedrijven	
Wonen in het Laakhavengebied	95
De laatste decennia	97
Jaren van bloei	
Veranderingen op til	
De laatste dagen zijn geteld	
De inventarisatie	103
Inleiding	
Inventarisatieoverzicht	
Index	128



Recente overzichtskaart van Den Haag met de Laakhaven.

Kaart van de Laakhaven met verbindingen, jaren dertig. (In: 'De Laakhaven', uitgegeven door het gemeentebestuur van 's-Gravenhage afd. Onderwijs, c. 1934).



Inleiding

Van oudsher concentreerde de bedrijvigheid in Den Haag zich rond het Spui. Eind negentiende eeuw raakte het Spuikwartier als gevolg van de toenemende industrialisatie en bevolkingsgroei overvol; grote bedrijven weken uit naar de rand van de stad. De aan- en afvoer van goederen geschiedde in deze tijd voornamelijk over water.

De ondiepe en smalle Haagse grachten bleken ontoereikend voor de steeds omvangrijker schepen, waardoor ook de bereikbaarheid van de bedrijven in het centrum van de stad veel te wensen overliet. Er was geen goede aansluiting met de zee en de verbinding met het achterland – via het Spuikwartier en de Trekvljet naar de Vliet – was eveneens gebrekkig.

Door particulieren uit het bedrijfsleven werden plannen ontworpen voor de aanleg van een binnenhaven en een zeehaven. De belemmeringen die men ondervond in de bedrijfsvoering, door gebrek aan ruimte, trage en dure vervoermogelijkheden, noodzaakten hier toe.

De gemeente was aanvankelijk nauwelijks geïnteresseerd in de plannen, maar nam uiteindelijk – na een jarenlange discussie – het initiatief over. De vroegste plannen gingen uit van een verbetering van de bestaande grachten en/of een kanaal om de stad, voorzien van zwaaiplaatsen (keerplaatsen voor schepen) en kades met laad- en losruimten. De aanleg van een binnenhaven kwam slechts incidenteel ter sprake. Pas onder bewind (1890-1918) van de directeur Gemeentewerken ingenieur Isaac Anne Lindo kreeg het idee van een binnenhaven daadwerkelijk gestalte.

De eerste spade voor de Laakhaven ging in 1898 de grond in. Staande het werk werden de ontwerpen voor de haven nog aangepast. Eerst in 1902 diende Lindo een totaalplan in, met daaraan gekoppeld een globaal bestemmingsplan voor de haventerreinen. Lindo kon daarbij nauwelijks steunen op de ideeën van anderen, omdat de gedachtenvorming over de aanleg van industrieterreinen toen nog in de kinderschoenen stond.

Zijn definitieve vorm kreeg het Laakhavengebied tussen 1902 en 1930. Het Laakkanaal, dat vanaf de Trekvljet parallel aan de Laak met een flauwe knik ter hoogte van de brug in de Rijswijkseweg naar de spoorbaan loopt, vormt de hoofdader van het gebied. Op drie plaatsen in de Laakhaven bevinden zich zogenaamde insteekhavens. De eerste begint net voorbij de Rijswijkseweg, is L-vormig en eindigt bij het Leeghwaterplein. De tweede ontspringt bij de Leeghwaterbrug en staat onder een hoek van 30° met het kanaal en loopt tot aan de achterkant van de bebouwing van de 1e van der Kunstraat. De derde insteekarm tot slot bevindt zich aan het eind van het kanaal vlak voor de spoorweg en maakt een hoek van 35° naar beneden. Parallel aan de waterwegen lopen op verschillende

plaatsen kades, t.w.: de Goudriaankade, de Fijnjekade, de Leeghwaterkade, de Neherkade (voorheen Slachthuisgade), de Cruquiuskade en de Calandkade. Deze kades boden en bieden nog steeds ruimte om goederen te laden en te lossen. Voor een ander deel grenst de bebouwing direct aan het water, zodat de daar gevestigde bedrijven hun goederen aan huis konden laten afleveren en ook hun eindprodukten konden verschepen. Dit geldt voor de overzijde van de Fijnjekade/Leeghwaterkade, de terreinen rondom de tweede insteekhaven, het terrein aan de 2e Lulofsdwarstraat en het gebied rondom de derde insteekhaven.



De Calandkade, met kraan en vultrechter, gezien vanaf de Neherkade, 1991 (foto dienst REO).

Het havengebied wordt doorkruist door drie brede verkeerswegen: de Rijswijkseweg, het Leeghwaterplein en de Calandstraat en het verlengde hiervan het Calandplein. Deze drie straten vormen de verbindingswegen met de binnenstad, maar ook met het gebied ten zuiden van de havens. De straten in het gebied, die de dwarsverbinding verzorgen en de doorgaande verkeersstroom verwerken zijn de Waldorpstraat, de 1e van der Kunstraat en de 3e van der Kunstraat. De andere veelal kleinere dwarsstraten zijn meer de achterstraten waarlangs vroeger de afvoer van goederen geschiedde, zoals de Leeghwaterstraat. In het hele gebied zijn drie grote pleinen te vinden: het oorspronkelijk vierkante Leeghwaterplein grenzend aan het water, het plein met onregelmatige vorm ter hoogte van

Zicht op de Leegwaterstraat, de 'achterkant' van de Leegwaterkade, 1990 (foto dienst REO).



de kruising 1e en 3e van der Kunstraat en het rechthoekige Calandplein. Oorspronkelijk waren de bredere straten voorzien van een spoorlijn.

De stedenbouwkundige opzet van het gebied is zodanig, dat de Laakhaven een op zichzelf staande eenheid vormt, opgesloten tussen de spoorbaan en de omliggende woonwijken. De eenheid van dit industriegebied komt verder tot uitdrukking in de naamgeving van de straten. Een breed spectrum van Nederlandse waterstaatkundigen uit diverse eeuwen is in deze handels- en industriewijk vernoemd.*

De concentratie van ambachtelijke en industriële nijverheid, die door hun ruimtelijke en functionele samenhang een geheel vormen, bestempelt de Laakhaven tot een industrielandchap. Een uniek industrielandchap wel te verstaan, want het geldt als één van de vroegste voorbeelden in ons land van een kunstmatig aangelegd industriegebied annex binnenhaven.

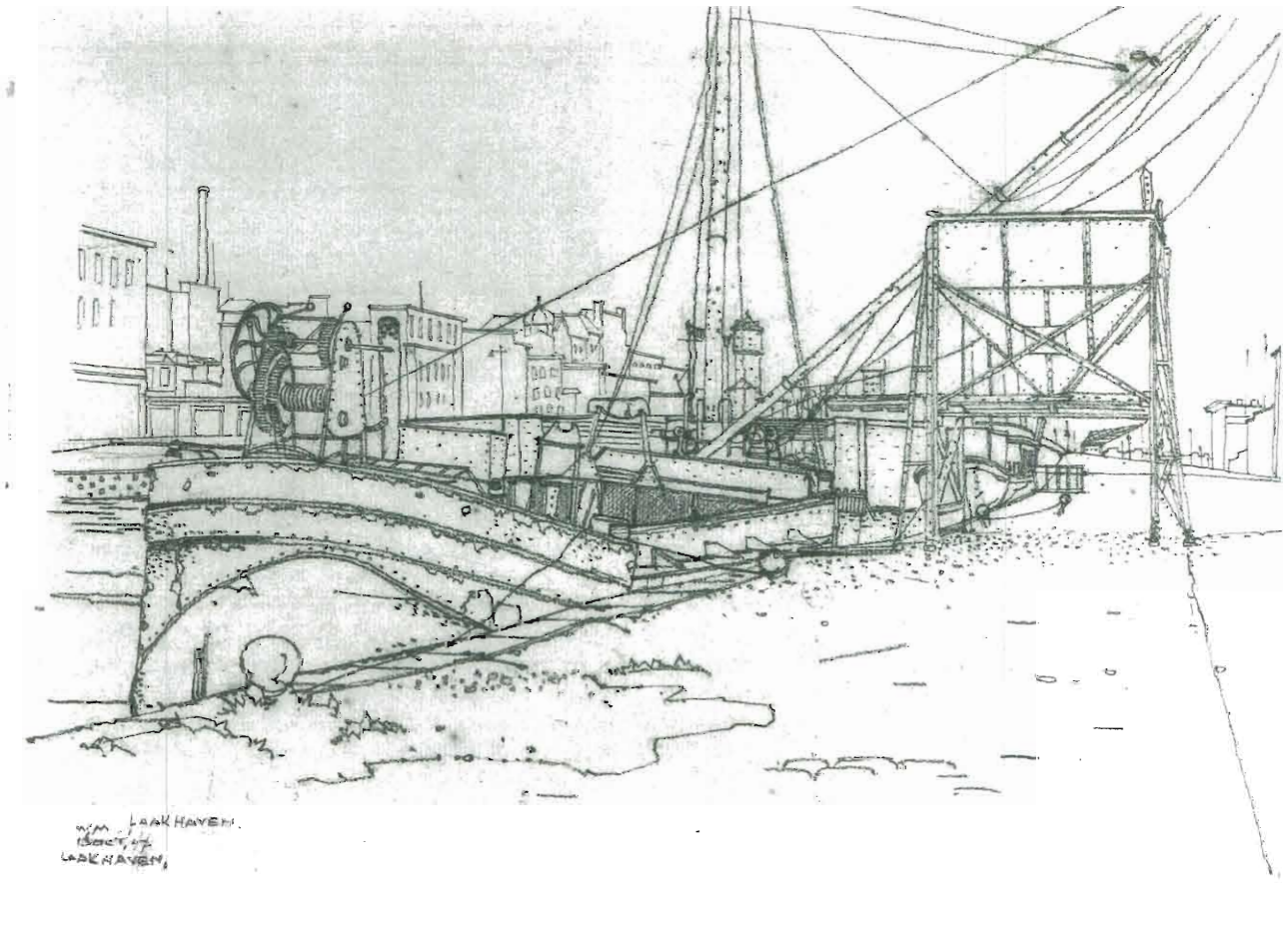
Inmiddels (in 1991) is de sloop van de Laakhaven in volle gang. Niet alleen oude bedrijfspanden zullen verdwijnen, maar zelfs één of meerdere havenarmen. Dat zo de structuur van dit gebied geweld wordt aangedaan spreekt voor zich.

Deze publikatie is ontstaan uit het besef, dat de Laakhaven in elk geval een goede documentatie verdient. Naast een rijkelijk geïllustreerde geschiedenis van de Laakhaven bevat het boek dan ook een uitgebreide inventarisatie van interessante bedrijfspanden.

Koos Havelaar/René Spork

Den Haag, augustus 1991

Tekening van de Laakhaven anno 1947 door Willem Minderman (1910-1985) (Haags Gemeentearchief).





Op de foto midden: de
verffabriek Van den Doel &
Fray (Haags Gemeentearchief).

Noot:

- * – *Caland, P.*, (1826-1902) waterbouwkundig ingenieur, bekend geworden door zijn plan voor o.a. de Nieuwe Waterweg (1863).
- *Cruquius, N.S.*, (1678-1754) waterbouwkundige en kartograaf. Diende een plan in voor de droogmaking van de Haarlemmermeer en drong toen al aan op doorgraving van de 'Hoek van Holland'.
- *Fijnje, H.F.*, (1796-1889) waterbouwkundig ingenieur en betrokken bij de uitvoering van tal van waterstaatkundige werken.
- *Goudriaan, A.F.*, (1768-1826) onder meer uitvoerder van de havenwerken aan het Nieuwe Diep bij Den Helder. Onder zijn leiding werd de Zuid-Willemsvaart aangelegd.
- *Kun, L.J.A. van der*, (1801-1864) waterbouwkundige, was o.a. werkzaam als hoofdinspecteur bij de aanleg van het spoorwegnet. Eén van de oprichters van het Koninklijk Instituut voor Ingenieurs (1847).
- *Leeghwater, J.A.*, (1575-1659) waterbouwkundige, bekend vanwege diverse inpolderingen in Noord Holland.
- *Leemans, W.F.*, (1841-1929) waterbouwkundig ingenieur, leidde de werken tot verbetering van de waterweg van Zwolle naar de Zuiderzee en was betrokken bij de aanleg van de Nieuwe Waterweg.
- *Lulofs, J.*, (1711-1768) was hoofdinspecteur van de rivieren in Holland.
- *Stamkart, F.J.*, (1805-1882) wis- en natuurkundige en ontwerper van een nieuwe driehoeksmeting.
- *Waldorp, J.A.A.*, (1824-1893) was als ingenieur eerste klasse in dienst bij de afdeling Waterstaat van het ministerie van Binnenlandse Zaken en als één van de twee hoofdingenieurs betrokken bij de aanleg van de staatsspoorwegen. Hij was ook de ontwerper van de Duinwaterleiding in Den Haag en tevens belast met de algehele coördinatie van de aanleg.

Bronnen: Sv.E. Veldhuijzen, *De straat waarin wij wonen*. 's-Gravenhage, Den Haag 1984. R.W.Sporck, e a., *De watertoren aan de Pompstationsweg*, Den Haag 1990.



*Recente luchtfoto van de
Laakhaven (foto dienst REO).*

Industrieterreinen: stiefkinderen van de stedenbouw

De belangstelling van de overheid voor een meer planmatige aanpak van stedenbouw en stadsuitbreiding komt in de negentiende eeuw onder druk van de bevolkingsgroei langzaam op gang. Waren er in 1800 slechts 22 steden in Europa met meer dan 100.000 inwoners (en in de Verenigde Staten in 't geheel geen), aan het eind van de eeuw waren er op beide continenten al meer dan 150 stedelijke gebieden met 100.000 inwoners of meer. De metropool was na 1875 niet langer een uitzonderlijk verschijnsel.¹

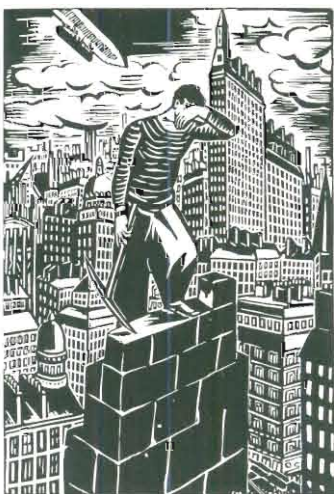
In eerste instantie zijn het de zogenaamde hygiënist – voornamelijk artsen – die wijzen op de risico's van de overvolle stadswijken met slechte drinkwatervoorzieningen, nagenoeg afwezige rioleringsystemen en vochtige, gebrekkig geventileerde huizen. Cholera-, pokken- en andere epidemieën eisten in de negentiende eeuw in Europa vooral in de dichtbevolkte stadswijken veel slachtoffers.

Naast maatregelen op het gebied van de gezondheidszorg moest de overheid maatregelen nemen op het gebied van de stedenbouw. Dergelijk overheidsingrijpen was in deze tijd geenszins vanzelfsprekend. De bemoeienis van de Franse overheid met de stadsplanning van Parijs, via goed functionerende overheidsdiensten en door middel van

grote investeringen, werd zonder meer als revolutionair beschouwd. Onder leiding van de prefect (1853-1870) van het Seine-departement Georges Haussmann onderging Parijs een ware gedaanteverwisseling. Haussmann liet talrijke wijken afbreken en met steun van Napoleon III bouwde hij onder meer de grote boulevards, de Hallen, de Opera en liet hij de bossen van Boulogne en Vincennes aanleggen; tevens breidde hij het water- en gasleidingennet en het rioleringsstelsel uit. Al deze werken werden in eigen beheer door de gemeente uitgevoerd. Haussmann verwachtte dat de noodzakelijke overheidsuitgaven op de lange duur een stimulerende werking zouden hebben op de plaatselijke economie. Aan de stedenbouwkundige maatregelen lag overigens ook een politiek argument ten grondslag: opstandig volk kon zich gemakkelijk in de wirwar van nauwe steegjes verschanseren en dat was de overheid een – nogal pijnlijke – doorn in het oog.

Als pionier en grondlegger van de stedenbouwkunde als wetenschap geldt niet zozeer de praktisch ingestelde George Haussmann als wel de Duitser Reinhard Baumeister (1833-1917).²

In zijn belangrijkste publikatie *Stadterweiterungen – in Technischer, Baupolizeilicher und Wirtschaftlicher Beziehung* uit 1876 stelde Baumeister voor om bij de ontwikkeling van de stad uit te gaan van een door de overheid vast te stellen totaalplan: de voorwaarde om tot een organisch geheel te komen. Aan het – te allen tijde – aan te passen plan moest cijfermateriaal uit onderzoek naar bevolkingsgroei, woningbestanden en verkeersontwikkelingen ten grondslag liggen. Het plan diende rechtskracht te bezitten, zodat de gemeentelijke overheid een zekere vrijheid van handelen hield en bij voorbeeld in staat werd gesteld om terreinen te kunnen onteigenen. Baumeister benadrukte verder de noodzaak om ook met toekomstige ontwikkelingen rekening te houden. Als de oorzaak van alle ellende in de negentiende eeuwse grote steden zag Baumeister de snelle toename van de industrie en de daarmee samenhangende uitbreiding van het verkeer. Het ideale stratenpatroon voor Baumeister zou moeten bestaan uit hoofd- en woonstraten, waarbij de hoofdwegen in een radiaal, ring en driehoekig systeem, de stad doorkruisten. In ieder geval moest zoveel mogelijk de rechtehoekige uitleg worden vermeden en moesten lange straten door middel van knikken en onderbrekingen met pleinen worden verlevendigd. In verband met de hygiëne zou er sprake moeten zijn van ruime straten en binnenterreinen, die een juiste oriëntatie op de zon moesten hebben. Bij de architectuur sprak Baumeister zich uit voor symmetrie in de bouwblokken en een goede plaatsing van waterpartijen, monumentale en openbare gebouwen waarbij een 'gesamteindruck' kon ontstaan.



Een metropool in wording, houtsneede uit 'Die Stadt' van Frans Masereel, München 1925.

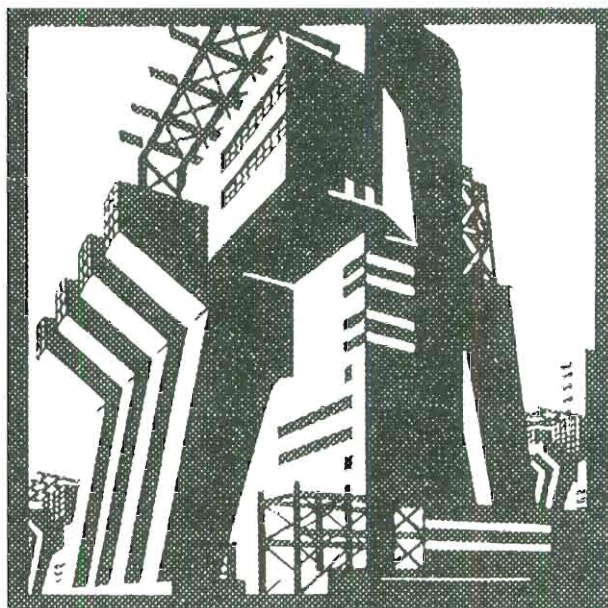
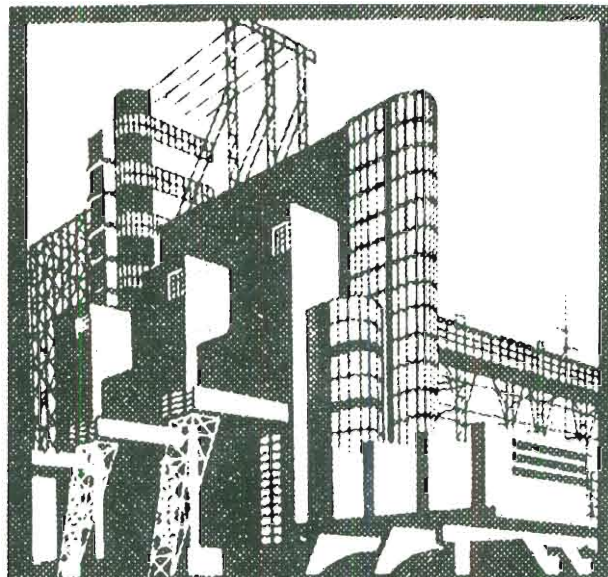
Ook de aanleg van groenvoorzieningen kwam aan bod. Opvallend in Baumeisters' publikatie is het idee van wijkindeling. Daarbij dacht hij bij voorbeeld aan de concentratie van industrie, groothandel en woonfunctie in één buurt. Verder diende de stad te beschikken over diverse winkelbuurten voor detailhandel, restaurants en dergelijke en woonwijken verdeeld naar sociale klassen. Baumeisters' ideeën vonden in Duitsland navolging bij een brede beweging van architecten en werden toegepast bij de verdere ontwikkeling van Berlijn.

In Nederland schreef H.W. Nachenius als één van de eersten uitvoerig over stedenbouwkunde. Zijn *Bijdrage tot de kennis van den stedenbouw*, dat in 1880 te Haarlem verscheen, is een neerslag van de ideeën van Baumeister. Nachenius beval Baumeisters' publikatie dan ook aan, overigens zonder hem als bron van zijn Bijdrage te noemen.³ Een ander voorbeeld is J.H. Valckenier Kips, die in 1894 een artikel schreef met de titel "Stadsuitbreiding". Boven de tekst prijken drie toonaangevende publikaties uit zijn tijd: R. Baumeisters' *Städtisches Strassenwesen* uit 1890, *Der Städtebau* van de Oostenrijker Camillo Sitte (1889) en *Preisgekrönter Stadterweiterung Münchens* van Henrici (1893). Zijn samenvatting van het stedenbouwkundige probleem kwam er op neer, dat drie verschillende figuren zich met het ontwerpen dienden te bemoeien:

- de ingenieur, "die de stadsuitbreiding heeft te doen beantwoorden aan de eischen van verkeer en hygiëne",
- de architect, die "als kunstenaar te zorgen heeft voor de eischen van welstand en schoonheid" en
- de jurist, die zorg zou moeten dragen voor de totstandkoming van wetten en verordeningen.⁴

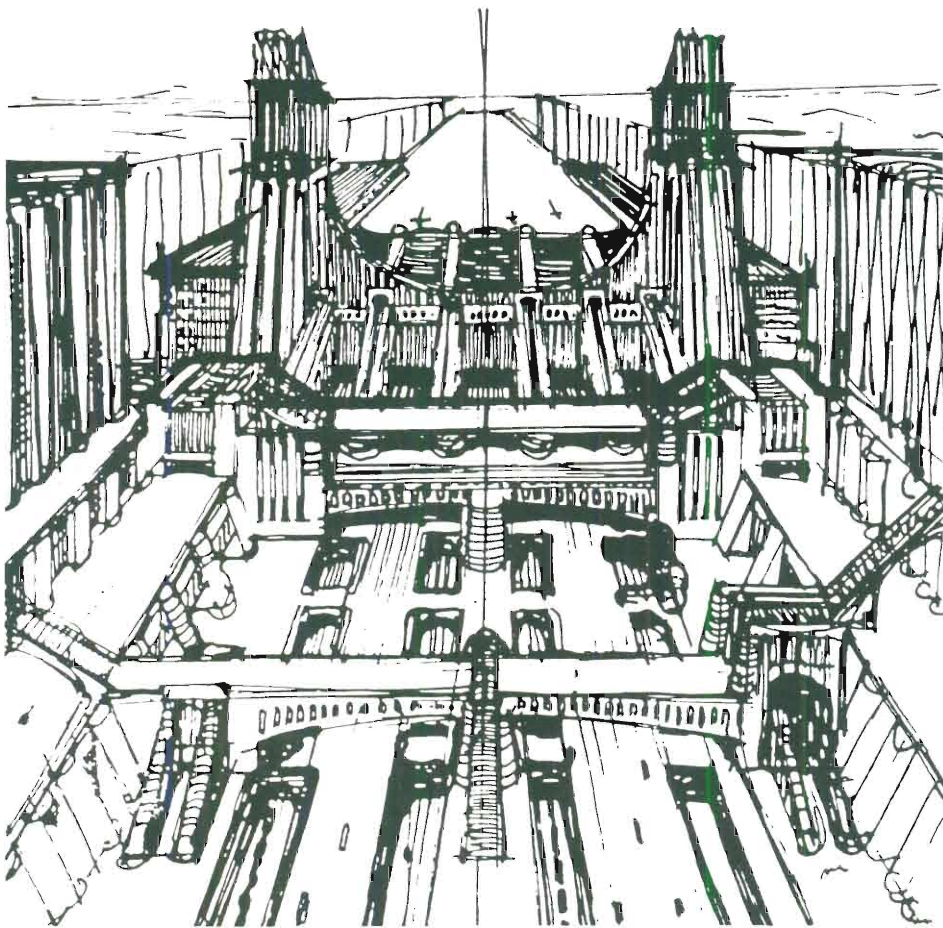
Opvallend is de rol die de ingenieur hier krijgt toegewezen. Nog geen twee tot drie decennia terug zou de ingenieur voor een dergelijke taak niet zijn genoemd. Het vak van de civiele ingenieur is een typisch negentiende eeuwse nieuwigheid.⁵ De eerste ingenieurs waren werkzaam in het leger. Dit bleef tot 1850 zo. Daarna kwam het moment dat de ingenieursopleidingen zich losmaakten van de militaire academies en een eigen plaats opeisten in de maatschappij. Via het waterstaatsbeheer belandden de ingenieurs in het derde kwart van de eeuw in sectoren als de spoorwegbouw, nijverheid en weer later bij de rijks- en gemeentelijke overheid, voornamelijk ter oplossing van infrastructurele problemen.

Tegen het eind van de eeuw toonden ook architecten grote belangstelling voor stedenbouwkundige ideeën. Door tijdschriften als *Der Städtebau* (vanaf 1904) en *Town planning* (1910) en vele andere publikaties werd stedenbouw in het begin van de twintigste eeuw een geliefkoosd thema. Een belangrijke rol in de toepassing van stede-



bouwkundige principes heeft in Nederland de architect H.P. Berlage gespeeld. In 1891 hield hij een voordracht over de 'Kunst in stedenbouw', waarin hij de laatste internationale ontwikkelingen op stedenbouwkundig gebied introduceerde. Daarnaast verrichtte hij baanbrekend werk met zijn uitbreidingsplan voor Amsterdam-Zuid (1901) en later dat voor Den Haag (1908).

Bij dit alles is de aandacht voor het fenomeen 'industriegebied' bijzonder gering. Tot aan het eind van de negentiende eeuw bepaalde de industrie zelf de plaats van de vestiging in de stad, met inachtneming uiteraard van de bestaande voorschriften (hinderwet e.d.). Natuurlijke havens, rivieren en kruispunten van verkeerswegen waren reeds eeuwen de aangewezen plek van vestiging voor bedrijven. De aldus ontstane industriegebieden kenden meestal geen planmatige ontwikkeling.



Ontwerp voor een futuristische stad (detail) van de Italiaanse architect Antonio Sant'Elia (1888-1916).

Ideeen over de aanleg van industriesteden ontstonden pas in het begin twintigste eeuw. Enkele pioniers op dit gebied zijn de Fransman Tony Garnier die in 1904 plannen voor een 'Cité Industrielle' ontwierp (gepubliceerd in 1917) en de Italiaan Sant'Elia, die in 1909 een 'Città Nuova' ontwierp.⁶

Dit betekende echter niet dat het industriegebied vanaf toen in stedenbouwkundige plannen werd meegenomen. In 1944 verzuchtte ir. L.H.J. Angenot in Nederland nog: "Het is een bekende leemte in de stedenbouwkundige literatuur, dat de behandeling van de industriewijk tot nu toe geheel ontbreekt. De plaats van de industrie in het stadsplan wordt in de handboeken meestal slechts zijdelings aangeroerd".⁷ Zelfs heden ten dage is de interesse van stedenbouwers voor de industriewijk niet bepaald groot. Wat wel is veranderd, is het inzicht, dat industrie niet in woonwijken behoort te worden gevestigd, hetgeen overigens in de jaren zeventig en tachtig weer heeft geleid tot een welhaast extreme uitbanning van alle industriële of nijverheids-activiteiten uit woonwijken.

De eerste plannen voor industriegebieden zijn geconcentreerd rond of voorzien in de aanleg van havens. Eind negentiende begin twintigste eeuw ging immers het belangrijkste vervoer van grondstoffen en eindprodukten van de industrie nog over water. Industriegebieden moesten dus per definitie goed toegankelijk zijn voor schepen en worden uitgerust met loskaden. Op de kaden moest gelegenheid zijn om pakhuizen en fabrieken te

kunnen bouwen. Verder diende er een directe verbinding over de weg en via het spoor te zijn met het achterland.

In ons land geldt de Haagse Laakhaven als één van de vroegere, mogelijk het vroegste, voorbeeld van een volgens bovengenoemde opzet planmatig aangelegd industrieterrein. De ontwerpers konden nauwelijks gebruik maken van de ideeën en ervaringen van anderen, hetgeen de ontwikkeling van de Laakhavenplannen tot een even moeilijke als boeiende karwei maakte.

Noten:

1. A. van der Woud, *Het Nieuwe Bouwen Internationaal/ International. CIAM Volkshuisvesting Stedenbouw/Housing Town Planning*. Delft 1983. p. 110-111.
2. E.J. Hoogenberk, *Het idee van de Hollandse stad. Stedenbouw in Nederland 1900-1930 met de internationale voorgeschiedenis*, Delft 1980. p. 148.
3. E.J. Hoogenberk, p. 51 e.v.
4. J.H. Valckenier Kips, "Stadsuitbreiding", *De Gids* 1894, nr.8.
5. H. Lintsen, *Ingenieurs in Nederland in de negentiende eeuw. Een streven naar erkenning en macht*, Den Haag, 1980.
6. L.A. de Klerk, *Op zoek naar de ideale stad*, Deventer 1980.
7. Ir. L.H.J. Angenot, "Het stedenbouwkundig ontwerpen van een industriewijk", *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedenbouw*, 25, 1944, nr.3, p. 34-43.



Overzichtskartje van de waterverbindingen met 's-Gravenhage, c. 1936 (In: "'s-Gravenhage Industrie-terreinen, Terreinen voor handel en industrie').

De druk bevaren Amsterdamse Veerkade, eind 19de eeuw (Haags Gemeentearchief).



De noodzaak van de vaartverbetering

Den Haag ontwikkelde zich vanaf het midden van de negentiende eeuw tot een centrum van handel en industrie.¹ Aangezien de aanvoer van grondstoffen in die tijd nog voornamelijk over water ging, was het enorm nadelig voor Den Haag, dat grotere schepen vanaf de Rijn of vanuit Delfshaven de binnenstad niet konden bereiken. Ter hoogte van Leidseendam lag een sluis, die voor deze schepen niet groot genoeg was, en ter hoogte van Delft was de vaart te ondiep; hier diende de lading op kleinere schuiten, die al snel de bijnaam Haagvaarders of Hagenaars kregen, te worden overgeladen.

Dit zogenaamde overvletten had een aanzienlijk tijdverlies tot gevolg. Verder traden er ook grote materiële verliezen op door het overladen.

De Kamer van Koophandel gaf in 1868 cijfers over de geleden schade. Zo ging in dat jaar 1/5 van de aangevoerde gebakken stenen en 1/8 van de straatkeien verloren en leed één van de grootste stalhouders in de stad een schade van f 1.200,- door verlies van stro. Berekeningen voor de hele stad uit 1883 duiden erop dat toen alleen al door verlies aan stro f 100.000,- schade werd geleden; de totale schade als gevolg van verlies van goederen bij het overvletten bedroeg in dat jaar circa f 250.000,-.

Wanneer men uiteindelijk via de Vliet vlak bij Den Haag in de Trekvliet kwam, begonnen de problemen pas echt. Teveel schepen doorkruisten deze vaart en hoe verder men in de richting van de stad voer des te meer opstoppingen zich voordeden. Na de eerste brug gepasseerd te zijn kwam men aan bij het havenkantoor aan het Zieken. Daarna kon men of richting Spui of linksaf de Bierkade langs, waar het volgende obstakel – de Wagenbrug – opdoemde.

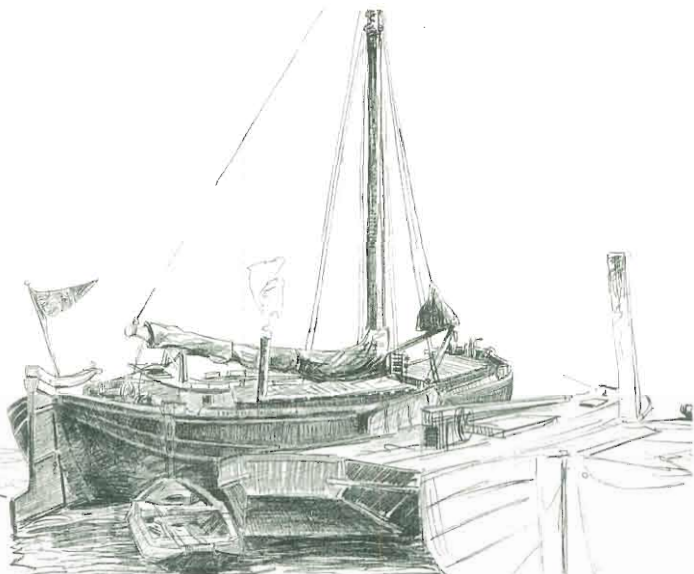
Het grachtenstelsel van Den Haag was totaal ontoereikend geworden voor de sterk toegenomen scheepvaart, waarvoor de vele vaste bruggen een meer dan hinderlijk obstakel vormden. Stremmingen van de vaarten, evenals aanvaringen waren aan de orde van de dag. In de grachten, waarlangs verspreid over de stad diverse markten waren gesitueerd, lagen de schepen veelal dubbel aangemeerd. Vaak was het zo vol, dat men met moeite tussen de schepen door kon laveren.

De cijfers van het aantal schepen dat het havenkantoor aan het Zieken passeerde geven een gemiddeld aantal van circa 70 schepen per dag in 1869; in 1883 is dat al opgelopen tot rond de 100. Langs het qua grootte tweede havenkantoor aan de Beeklaan kwamen dan ook nog eens zo'n 20 tot 25 vaartuigen per dag vanuit Loosduinen de grachten binnen. Daarbij moet men bedenken, dat dit over het algemeen zeer traag varende schuiten waren, soms slechts voortbewogen door mankracht. Het laadvermogen van circa 80 % van de schepen (waaronder alle schepen uit de richting Loosduinen) bedroeg minder dan 20 ton. Slechts een zeer klein aantal schepen had in 1869 een grotere inhoudscapaciteit dan 60 ton.²

Het scheepvaartverkeer vond grotendeels plaats van de vroege morgenuren – zo tussen vijf en zes – tot in het begin van de avond rond acht à negen uur. De bruggen werden 's nachts niet bediend en de belangrijkste vaarwegen werden met een drijvende boom gedurende de nacht afgesloten. De hele gang van zaken rond de scheepvaart was sterk gereguleerd en stond onder toezicht van de havenmeester. Hij was volgens de instructie uit 1856 verantwoordelijk voor de handhaving van de verordeningen en begaf zich hiervoor "dagelijks en herhaaldelijks langs de havens en grachten" van de stad.³ Hij werd bijgestaan door een onder-havenmeester en diverse gaarders.⁴ Zij dienden de benodigde haven- en liggelden bij de schippers te innen.

Om te voorkomen dat al te grote schuiten het scheepvaartverkeer in de toch al overvolle grachten zouden bemmeren, werden op een bepaald niveau onder water bommen op de aanvoerroute gelegd, zodat schepen met te veel diepgang buiten de stadsgrens werden gehouden. Sommige schippers en firma's saboteerden deze maatregel

Een 'Haagvaarder' of 'Hage-naar' getekend door W.J. Dijk voor het boek 'De Laakhaven' Den Haag c. 1934.



door vlak voor zo'n boom de schuit te lossen, vervolgens over de boom te varen en dan opnieuw de vracht aan boord te brengen.⁵

Het is duidelijk, dat in de loop van de tweede helft van de negentiende eeuw de situatie in en rond de Haagse grachten steeds onhoudbaar werd. Toen er ook nog stemmen opgingen voor demping van de grachten (uit hygiënisch oogpunt) leek de tijd rijp voor een oplossing van het scheepvaartprobleem.

De scheepvaartbelemmeringen in de aanvoerroute naar de stad en het uitblijven van passende maatregelen door de gemeente Den Haag leidde er in 1863 toe, dat de Kamer van Koophandel zich rechtstreeks tot de minister van Binnenlandse Zaken wendde. De Kamer van Koophandel wees de minister op de mogelijkheid om de diverse bruggen in de vaarroute van Delft naar Den Haag te verbeteren, d.w.z. groter en zo mogelijk beweegbaar te maken.⁶ De afdeling Waterstaat van het ministerie zag niet veel in de voorstellen van de Kamer van Koophandel en wenste ingrijpender maatregelen. Het provinciebestuur, hoewel niet op één lijn met het ministerie, toonde zich eveneens bereid om de vaartverbetering "krachtig te helpen bevorderen".⁷

Inmiddels had zich een particulier comité gevormd met de naam 'Vereeniging tot verbetering van de vaart tussen de Maas & 's-Gravenhage'.⁸ Deze vereniging diende een plan in bij de minister voor de verbetering van de vaart tussen Delft en Den Haag, aangezien dit gedeelte het meest dringend aanpassing behoefde. Naast verbetering van de bruggen stelde de vereniging voor om diverse bochten in het traject af te snijden. Het plan werd ondersteund door een adres aan de koning, dat ondertekend werd door circa 80 Haagse ondernemers onder wie de belangrijkste industriëlen van de stad.⁹ Het ministerie vond echter ook deze plannen onvoldoende om het beoogde doel te bereiken en vond ze bovendien financieel slecht onderbouwd. Het ministerie achtte een algehele uitdieping van de vaart tot 2,8 m. beneden Delfts Peil (DP) noodzakelijk; daarnaast leek het de ambtenaren van het ministerie raadzaam om in de gemeente Den Haag meer gelegenheid te creëren voor laden en lossen. Uiteindelijk werd aan het comité gemeld, dat "de zaak

voor de particuliere industrie niet wel uitvoerbaar" werd geacht.¹⁰ Het comité bracht als verdediging naar voren, dat men de voorgestelde veranderingen zonder te hoge kosten wilde verwezenlijken en zonder veel wijzigingen in het eigendomsrecht (onteigeningen ten behoeve van openbare voorzieningen waren toen hoogst omstreden).

De plannen van het ministerie werden via Gedeputeerde Staten aan het college van burgemeester en wethouders (B&W) voorgelegd. Indien de gemeente bereid was om met de plannen in te stemmen, dan was de minister bereid om 'rijkshulp in overweging te nemen'.¹¹ B&W vroegen de commissie van Plaatselijk Werken en Eigendommen om advies. De conclusie van deze commissie liet aan duidelijkheid niets te wensen over: "dat het toegezonden plan voor de verbetering van den waterweg van Delft naar 's-Gravenhage te onvoldoende voorkomt om de uitvoering daarvan voor rekening der gemeente te ondernemen doch dat de raad niet ongenegen is van voor het geval die onderneming van wege het Rijk of door de provincie mogt geschieden, in overweging te nemen daarvoor eene subsidie toe te staan".¹² Dit advies werd door B&W overgenomen en aan de raad voorgelegd. De discussie in de gemeenteraadsvergadering spitste zich vooral toe op de vraag of men wel een subsidie toe moest zeggen. Uiteindelijk besloot men hiervan af te zien.¹³

De Bierkade, met beurtvaartschippers, naar het Spui gezien, omstreeks 1900 (prentbriefkaart uitgave H.S. Speelman, Haags Gemeente-archief).



Deze resolute afwijzing veroorzaakte de nodige irritatie bij de minister en leidde er tevens toe dat ook de provincie afzag van subsidie.¹⁴ Daarmee leek voorlopig de kous af te zijn.

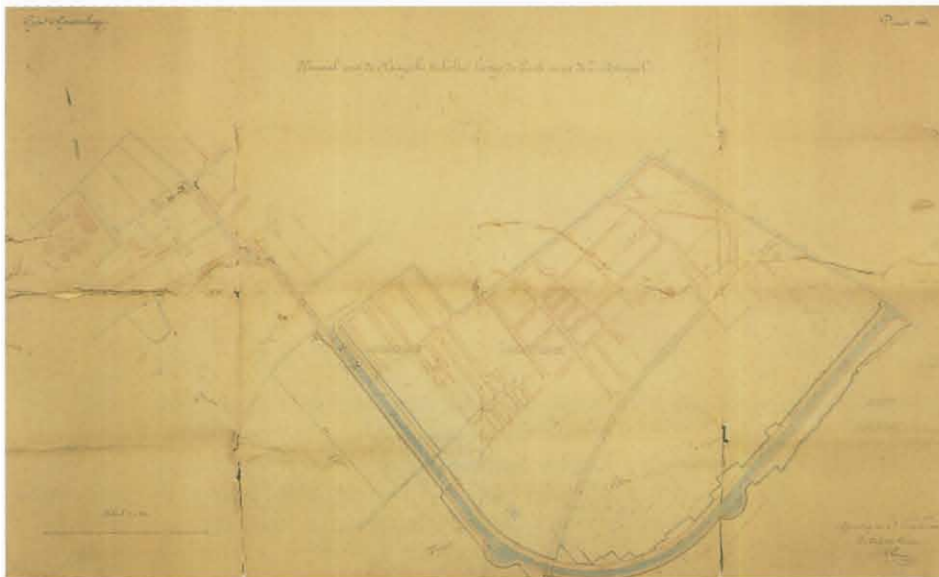
Twee jaar later liet het particuliere comité weer van zich horen. Dit maal diende het een – ook in financieel opzicht – goed doorwrocht plan in bij de minister van Binnenlandse Zaken inclusief een ontwerp van de hand van ingenieur J. Singels voor een haven in Den Haag.¹⁵ Daarmee was geheel aan de wensen van het ministerie tegemoet gekomen. B&W, die hiervan een afschrift ontvingen, reageerden terughoudend en adviseerden de raad het plan voor kennisgeving aan te nemen.¹⁶ De raad vroeg evenwel de Kamer van Koophandel om een reactie op het plan. De Kamer betuigde haar "volkomen instemming met dit plan, dat zich bovendien onderscheidt door keurigheid van bewerking en waarvan elke trek den uitstekende deskundige openbaart". Zij zag elke verandering "bijkans als eene verbetering". "Het lokaal belang, dat de aanleg van zoodanige binnenhaven voor de stad onzer inwoning heeft, maakt o.i. het plan in zijn geheel eene welwillende overweging dubbel waardig. Wij voor ons zien althans in de uitvoering eene nieuwe bron van welvaart voor deze gemeente geopend".¹⁷ Dit zeer positieve advies werd door de gemeente overgenomen. Met het verlenen van subsidie bleef men echter nog voorzichtig. De gemeente wilde een subsidie van f 200.000,- ter beschikking stellen, waarvan de helft pas na realisering van de haven. Bovendien stelde B&W voor om de haven op een andere plaats aan te leggen dan het comité wenste: niet aan het 'uiteinde der stad' (ongeveer ter hoogte van de huidige Laakhaven), maar achter het Zieken en de Zuid-Oost Buitensingel. De handel en nijverheid zou hiermee meer gebaat zijn.¹⁸ Ook de Kamer van Koophandel kon zich in dit voorstel vinden.¹⁹ Uiteindelijk deelden B&W aan Gedeputeerde Staten mee, dat de raad "genegen is voor rekening der gemeente (cursive-ring J.J.H.) te nemen het maken eener haven, zoodra de verbetering der vaart tusschen Maas en 's-Gravenhage een begin van uitvoering erlangt", maar afzag van gedeeltelijke subsidie.²⁰ Daardoor stond het comité feitelijk met lege handen. Het comité had gedacht een deel van de plannen te kunnen financieren uit de toekomstige havengelden. Doordat de gemeente – in plaats van het comité – de haven nu zelf in uitvoering wilde nemen, vielen vanzelf ook de te verwachten inkomsten voor het comité weg. De eis van de gemeente dat het Rijk eerst met de vaartverbetering moest beginnen zette het hele plan op losse schroeven. Het verzoek van het comité was dan ook om herziening van het besluit. Helaas voor de nijvere plannemakers, maar de raad bleef bij haar standpunt.

Steun van de rijksoverheid bleef uit, toen bleek dat behalve Den Haag ook de gemeenten Delft, Rijswijk en Leiden niet aan de vaartverbetering wilden meebetalen. Minister Fock van Binnenlandse Zaken deelde het comité dan ook mee: "in den gegeven stand der zaak acht ik het overbodig thans met uw comité in verdere briefwisseling te treden" en stuurde tegelijk met dit antwoord alle plannen weer retour.²¹ Daarmee verdween het comité van het toneel. Jammer genoeg zijn de tekeningen van het comité nooit meer boven water gekomen. Ze hadden een aardig beeld kunnen geven van de prestaties van particuliere plannemakers.

Het bleef enkele jaren stil rond de vaartverbetering, totdat een oplettende Kamer van Koophandel in 1878 ontdekte dat in een wetsontwerp over de verbetering van diverse waterwegen niets was opgenomen over de vaartverbetering tussen Delfshaven en Den Haag. Zij stelde vervolgens een verzoek op aan de Tweede Kamer om dit ontwerp in voor Den Haag gunstige zin te amenderen. Een en ander kwam het college van B&W ter ore dat daarop de raad adviseerde om eveneens een adres aan de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid te sturen.²² Een positief resultaat werd niet bereikt. Wel werd door een aantal raadsleden (de heren Mouton, Kips en De Vries) opnieuw de discussie over de vaartverbetering geopend. Zij deden een voorstel tot de aanleg van een binnenhaven in de nabijheid van de 'Hollandsche spoorweg'.

De gemeentearchitect B. Reinders werkte vervolgens op basis van deze ideeën een plan uit dat gesitueerd was aan de zuidzijde van de stad, achter het industriecomplex van de firma Enthoven (rond de huidige Lekstraat). Reinders ontwierp een haven met een loswal van 1440 m., havenkanalen van 30 m. breed en een kleine losplaats aan de Westzijde van de Vliet met een aansluitingsmogelijkheid op het spoor. Verder stelde hij voor om alvast met grond-aankopen te beginnen.²³ Toen het Rijk de spoorwegen evenwel toestemming gaf voor de aanleg van een vaste brug over de Trekvliet (de brug ter hoogte van het huidige Rijswijkse Plein) betekende dat het einde van het plan Reinders, daar de schepen de nieuwe brug niet zouden kunnen passeren.

Wat betreft de vaartverbetering werd de draad nu weer opgenomen door het Provinciale bestuur. In juli 1883 lanceerde de provincie het voorstel om de vaartverbetering tussen Rijn en Schie gedeeltelijk op haar kosten te laten uitvoeren, afhankelijk van de bereidheid van de gemeente Den Haag en het Rijk tot financiële steun. De gemeentelijke Commissie voor Plaatselijke Werken en



Plan voor een kanaal van de Trekvlies langs de Laak naar de Zuidsingel, 1885 (Haags Gemeentearchief, bnr. 353, voormalig 'pakstuk' P 218).

Eigendommen, de Kamer van Koophandel en de vereniging voor Handel en Nijverheid reageerden afwijzend op het plan van de provincie, dat voornamelijk een vergroting van de doorvaartbreedte behelsde. De vereniging voor Handel en Nijverheid kwam derhalve met een eigen plan, dat voorzag in de aanleg van een kanaal vanaf de Deltse Vliet (ten zuidwesten van de buitenplaats Den Hoorn) langs Rijswijk, door de Plaspoelpolder en uitmondend in de singelgracht bij de molen de Ooievaar (t.h.v. huidige Koningin Emmaplein). Dit plan kreeg van B&W ondanks de aanzienlijk hogere kosten de voorkeur. Het provinciale plan zou volgens B&W betekenen, dat er een haven aan de stadsgrens zou moeten worden aangelegd aangezien de grotere schepen de stadsgrachten niet in zouden kunnen. Deze haven zou – gelet op de gebrekkige verbindingen over land en water – te ver buiten de stad komen te liggen. Ook de gemeenteraad achtte het graven van een nieuw kanaal een goede oplossing, zij het dat werd voorgesteld om het op een andere plaats aan te leggen. Het kanaal zou vanuit de Trekvlies in zuidwestelijke richting moeten lopen en aansluiten op de Haagse grachtengordel in het Westen van de stad. Het 'kanaalplan' werd door de gemeenteraadsleden G.J.G. Klerck, F.H. van Malsen, J.Th. Mouton en W.A. Schroot nader uitgewerkt.²⁴

Gedeputeerde Staten belastte de hoofdingenieur van de provinciale waterstaat ir. J. van der Hegt met een onderzoek naar de diverse plannen. De niet-provinciale plannen konden zijn goedkeuring niet wegdragen, omdat deze niet voorzagen in de aanleg van een haven (losplaatsen voor schepen!). In opdracht van de commissie voor Plaatselijke Werken en Eigendommen onderzocht gemeentearchitect B. Reinders eveneens de drie bovengenoemde plannen. Financieel gezien bleek het provinciale plan verreweg het voordeligst, maar dat was niet Reinders' voornaamste conclusie. Hij besloot zijn rapport, "met de wensch, dat, welk plan ook door Uwe Vergadering als het meest voor de gemeente dienstige mocht worden aangenomen, daaraan steeds eene haven worde verbonden, omdat ik de overtuiging bezit, dat zonder zulk eene inrichting, de voorgestelde kanaalverbetering niet aan de bedoeling beantwoordt, maar noodzakelijk teleurstelling te weeg brengen zal".²⁵

Voor B&W gaven vooral de financiën de doorslag. Zij stelden de raad voor om alles te doen wat binnen de mogelijkheden van de gemeente lag om de provincie met de vaartverbetering te laten beginnen. Het plan Klerck c.s. zou altijd nog kunnen worden uitgevoerd. B&W kregen daarbij de steun van de Kamer van Koophandel, die snelheid geboden achtte, want stremmingen bleven de Haagse ondernemers achtervolgen. Zo waren in de Trekvlies ter hoogte van de Geestbrug op een vrijdag in april 1884 80 schepen vastgelopen, die noch voor noch achteruit konden, belemmerd als ze waren door andere vaartuigen.²⁶

De raad kon het desalniettemin niet eens worden en bleef steken in een oproep aan B&W om nadere voorstellen uit te werken.²⁷

Vier jaar later, in juni 1888, dienden B&W een nieuw plan in dat was ontworpen door de gemeentearchitect Reinders, en waar zowel de commissie voor Plaatselijke Werken en Eigendommen als de commissie van Financiën mee hadden ingestemd.²⁸ Wederom werd uitgegaan van een kanaal om de stad, vanaf de Trekvlies, parallel aan de Laak, aansluitend op de Zuidsingelgracht. In het traject zouden drie zwaaiplaatsen worden aangelegd en één kant van het kanaal zou worden voorzien van een basaltmuur, die als loskade moest dienen. Aan verbetering van de bestaande grachten werd niet langer gedacht. Bij de raad werden niet minder dan dertien adressen ingediend. In vijf daarvan werd tegen het plan gepleit en in zeven adressen ervoor. De Kamer van Koophandel was tegen; slechts een zwaaiplaats en losplaats aan de Trekvlies vond men nodig. Daarnaast werd de aanleg van de Scheveningse haven in de discussie naar voren gebracht. De Kamer was van mening dat het geld beter hieraan besteed kon worden: "...dit werk zal levenskracht schenken aan nijverheid en handel en wanneer dat werk tot stand zal zijn gekomen dan (...) Vanaf Scheveningen begint de Victorie! Niemand wacht op het geprojecteerde Laakkanaal, maar duizenden wachten op de zeehaven te Scheveningen."²⁹ Het adres van de Kamer werd ondersteund door liefst 140 ondernemers, waaronder de belangrijkste fabrikanten en beurtvaartondernemers en uiteraard veel Scheveningse reders.

Een aantal individuele tegenstanders van het kanaalplan wisten enkele honderden handtekeningen te verzamelen en ook in dagbladen rumoer te maken rondom het voorstel van B&W.³⁰

De voorstanders van het kanaal wezen op de grote financiële voordelen van de aanleg, onder andere door minder verlies van goederen en goedkopere vrachttarieven.

De tegenstanders vonden een krappe meerderheid in de raad aan hun zijde: het voorstel van B&W werd met twintig tegen zeventien stemmen verworpen.³¹

Inmiddels was bekend geworden, dat de provincie in 1889 zou beginnen met de vaartverbetering; de nodige grondonteigeningen waren al voorbereid. Wat betreft de maatregelen die de gemeente Den Haag in dit verband zou moeten nemen (op zijn minst de aanleg van enkele losplaatsen) stelde de provincie de gemeente een ultimatum: Den Haag kreeg een maand de tijd om op de provinciale plannen te reageren. B&W haasten zich mee te delen dat de provinciale plannen nog steeds werden ondersteund³² en dienden begin januari 1889 een nieuw voorstel in bij de gemeenteraad.³³ B&W hielden vast aan het kanaalplan. Het kanaal zou qua afmetingen moeten aansluiten op de door de provincie verbeterde vaarten en bovendien worden voorzien van de nodige zwaaiplaatsen en laad- en loskaden.

Op 15 januari 1889 werd het voorstel van B&W in de gemeenteraad behandeld.³⁴ Er werd onder meer gediscussieerd over de vraag of met de aanleg van het kanaal een einde zou komen aan het overvletten in kleinere schepen, omdat uiteindelijk de goederen toch naar de binnenstad moesten worden vervoerd. Het raadslid, tevens aannemer, Van Malsen (voorzitter van het plan) gaf daarop te kennen: "...mijn wensch zou het juist zijn om de stad naar de vaart te brengen. Waar nu de toegang voor de scheepvaart tot de stad is, bestaat te weinig ruimte om die uit te breiden, de plaatselijke omstandigheden wijzen er ons dus van zelf heen, om die uitbreiding te zoeken om de stad heen".³⁵ Dit keer was de stemverhouding voor het kanaalplan: negentien voor en achttien stemmen tegen. Een nipte meerderheid zorgde op deze gedenkwaardige dag in januari 1889 voor een positieve beslissing: de aanleg van een kanaal om de stad met een aansluiting op de grachten en eventueel in een latere fase een verbinding met de zeehaven. Gemeente-architect B. Reinders werd belast met de zorg voor de ontwikkeling en uitvoering van de plannen.

In de loop van het jaar startte de gemeente onderhandelingen over grondaankopen en werd begonnen met het voorbereiden van een onteigeningswet.³⁶

Noten:

1. H. Slechte en M. van der Mast, *75 jaar havens Den Haag Scheveningen*, Den Haag 1979, p. 53-89.
2. Aantallen schepen die het havenkantoor aan het Zieken passeerden in:
1869 24.453
1879 31.083
1880 37.564
1881 37.589
1882 37.275
1883 35.448
Bron: archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 8399 (1870) en ag.nr. 3319 (1883).
3. *Instructie voor de havenmeester*, vastgesteld 2 januari 1856, verzameling verordeningen, nr. 75.
4. *Instructie voor de onder-havenmeesters en gaarders*, vastgesteld 2 januari 1856, verzameling verordeningen, nr. 76.
5. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 6429 (1896). In een brief klaagde directeur Enthoven, van de gelijknamige metaalletterij en -gieterij aan het Zieken, over de belemmering van de vaart voor zijn fabriek, waardoor slechts schepen tot 70 ton konden passeren, terwijl Enthoven gebruik maakte van schepen van 100 ton. De firma wees de gemeente fijntjes op het feit dat steenhandelaren hun schepen voor de boom losten en na deze hindernis weer inlaadden en zo de gemeentelijke reglementen aan hun laars laptten.
6. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 476 (1864).
7. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 1008 (1864).
8. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 3413 (1864). Waarschijnlijk werd dit comité reeds in 1863 gevormd, aangezien reeds in dat jaar een plan ter verbetering van de vaart aan het ministerie moet zijn gezonden. De reactie van het ministerie op dit plan vond namelijk in datzelfde jaar plaats.
9. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 3413 (1864). Onder de ondertekenaars waren: L.J. Enthoven, wed. A. Sterkman & Zn., H.H. van Gogh, P.S. Schroot en Zn., M.L. Hermans, Rouppe van der Voort, van der Hilst, J.J. van der Bergh, J. Mouton, Horrix, Devilles en Nicola Koechlin. De plannen van de vereniging ontbreken.
10. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 706 (1864). Als bijlage van een brief van de Commissie voor Plaatselijk Werken en Eigendommen aan B&W inzake het plan van de vereniging bevindt zich een afschrift van de brief van de minister van Binnenlandse Zaken aan de vereniging, 3 juli 1864. Tevens is de reactie van het comité hierbij ingesloten, 18 juli 1864.
11. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1864, p. 170.
12. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 706 (1864).
13. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1864, p. 254.
14. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 2964 (1865). Extract uit het verbaal van het verhandelde bij de Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid Holland, 28 maart 1865.
15. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1869, p. 18 (brief 3 maart 1868).
16. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 9941 (1867).
17. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 8430 (1868).

18. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 976 (1869).
19. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 2685 (1869).
20. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 2685 (1869).
21. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1869, p. 152.
22. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1878, p. 119.
23. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 2689 (1880). Helaas ontbreken van dit plan de tekeningen of schetsen.
24. Er werd uitgegaan van een apart kanaal evenwijdig aan de Laak. De Laak zelf kon niet worden gebruikt, aangezien dit water belangrijk was voor de uitwatering van de polder en dus deel uit maakte van het polderwater-systeem. Het nieuwe kanaal zou moeten aanvangen ter hoogte van de instroom van het riviertje de Laak in de Trekvljet, vervolgens hieraan parallel lopen, daarna de Rijswijkseweg en verderop de spoorlijn kruisen en afzwenken richting de stad om uiteindelijk bij de molen de 'Ooievaar' in de stadsgracht uit te komen.
25. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 467 (1884), rapport B. Reinders aan commissie PWE, 24 maart 1884.
26. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1884, bijl. 204, p. 52.
27. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1884, p. 64.
28. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1888, bijl. 232.
29. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1888, bijl. 505.
30. *Dagblad van Zuid Holland en 's-Gravenhage* 30 juni 1888, de *Nieuwe Rotterdamse Courant* 8 november 1888 en *Het Vaderland* 14 november 1888.
31. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1888, p. 205.
32. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), voormalig 'pakstuk' nr. R VIII.1., brief B&W aan GS 21 december 1888.
33. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1889, bijl. 7.
34. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1889, p. 8-15. Ook dit voorstel riep weer de nodige reacties van Haagse ondernemers op. Een groep van 72 stalhouderijen en handelaren in stro, hooi en haver gaven te kennen het plan van B&W van harte te willen ondersteunen en pleitten bij de raad om het voorstel te aanvaarden. Daarbij rekenden zij de raad voor dat de slechte vaart hen per jaar ruim f 82.000,- kostte. Ook een groep van 22 handelaren in bouwmaterialen of bouwondernemers spraken hun steun uit voor het voorstel van B&W. Zij maakten eveneens een rekensom, die er niet om loog. R. Key (houthandelaar) en compagnons rekenden voor, dat in de voorbije tien jaar er zo'n slordige f 450.000,- aan materiaal-verlies en vervoerkosten verloren waren gegaan.
35. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1889, p. 13.
36. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1889, p. 88-93.

Lindo aan het roer: de ontwikkeling van het Laakhavenplan

Begin 1890 kwam gemeentearchitect Reinders plotseling te overlijden, hetgeen de voortgang van de Kanaalplannen ernstig vertraagde; eerst moest immers een nieuwe gemeentearchitect worden aangezocht.

De gemeentelijke commissie voor Plaatselijke Werken en Eigendommen (PWE) stelde voor om in het kader van de reorganisatie van de gemeentewerf één algemeen verantwoordelijke figuur aan te stellen als directeur gemeentewerken.¹ Deze zou het beheer voeren over 'alle gemeentewerken in de ruimste zin van het woord'. De aan te zoeken persoon zou kennis en ervaring moeten hebben op diverse terreinen, zoals de aanleg van waterwerken en spoorwegen. De nieuwe directeur moest in staat zijn om langlopende kwesties tot een goed einde te brengen. Bij de vervulling van deze functie ging de voorkeur uit naar een wetenschappelijk gevormde ingenieur. Van de zes gegadigden werden J. Neissen, adjunct-directeur van de openbare werken in Rotterdam, en I.A. Lindo, directeur Gemeentewerken in Arnhem, door B&W aan de raad voorgedragen als geschikte kandidaten. De raad koos met een grote meerderheid van 23 tegen 13 stemmen voor de Arnhemmer Lindo.



*I.A. Lindo (1848-1941)
gemeentearchitect en directeur
van gemeentewerken (Haags
Gemeentearchief)*

Ingenieur Isaac Anne Lindo (1848-1941) kwam voort uit een Engelse familie van Portugees-Joodse oorsprong.² Via Duitsland belandde de familie in Nederland en vestigde zich in Arnhem. Lindo's vader was docent aan het gymnasium en tevens vertaler van Engelse boeken. In 1865 ging Lindo naar de Koninklijke Militaire Academie, de hogere technische opleiding van die dagen, en kwam als cadet bij de genie terecht. In de jaren 1872 tot 1876 verbleef hij als eerste luitenant in Japan waar hij met vele andere buitenlanders assisteerde bij de modernisering van het land. Lindo was in Japan één van de zeven Nederlandse ingenieurs die gespecialiseerd waren op het gebied van de waterstaat. De Nederlanders waren vooral betrokken

bij het ontwerpen van plannen voor kanalisatie en de aanleg van havens. Na zijn terugkomst in Nederland was hij enige jaren in dienst van de Staats Spoorwegen, de laatste twee jaar als sectie-ingenieur te Enkhuizen. De Staats Spoorwegen vormde in die periode een belangrijke leerschool voor menig Nederlands ingenieur. Van 1886 tot 1890 was Lindo als directeur Gemeentewerken werkzaam te Arnhem. Zijn betrokkenheid bij de reorganisatie van het gemeentelijk apparaat vormde waarschijnlijk een belangrijk aspect voor de keuze van het Haagse gemeentebestuur voor Lindo, aangezien ook Den Haag verwickeld was in een reorganisatie. Lindo stond bekend als iemand, die tactvol kon optreden en als een man met

grote werkkracht.³ In zijn optreden naar aannemers gold hij als 'hard maar rechtvaardig'. Verder onderhield hij goede contacten met raadsleden. Zij zouden Lindo in de loop der jaren leren kennen als een energiek man, die bewondering afdwong.

Lindo was vanaf mei 1890 tot 1918 werkzaam als directeur Gemeentewerken. Hij had een brede taakopvatting en ging er van uit dat veel gemeentelijke diensten onder zijn beheer behoorden te vallen. Een opvatting, die na zijn vertrek snel werd losgelaten. Reeds vier maanden na zijn aanstelling lanceerde Lindo een reorganisatieplan voor de dienst Gemeentewerken. De rol van de directeur was daarin zeer dominant: geen werkzaamheden zouden buiten hem om mogen verlopen.

Gedurende de bijna 30 jaar, dat Lindo de scepter zwaaide over de dienst Gemeentewerken, was hij intensief betrokken bij de stedenbouwkundige ontwikkeling van de stad. Zo ontwierp hij zelf de uitbreidingsplannen voor het Regentessekwartier, het Bezuidenhout en delen van de Schilderswijk en Scheveningen. Kenmerkend voor zijn visie zijn de diagonaal aangelegde hoofdverkeerswegen met pleinachtige kruisingen, in de verte verwant aan de Parijse stadsuitleg.

Bij zijn komst in Den Haag werd Lindo geconfronteerd met een veelheid van plannen; plannen die of net waren afgerond (Verversingskanaal) of zojuist door de raad waren getorpedeerd (plan Scheveningse zeehaven) of nog op uitwerking wachtten (Kanaalplan). Daarnaast werd van hem op korte termijn een reorganisatieplan van Gemeentewerken verwacht.

Lindo's eerste reactie op het Kanaalplan was enigszins voorzichtig. Op vragen van de commissie PWE om snel met voorstellen te komen voor het Kanaalplan en de voorbereiding van de onteigening te starten, gaf Lindo te kennen dat hij tot dan toe weinig tijd had gehad om aan deze 'belangrijke zaak' te werken en geen termijn durfde te noemen wanneer het afgerond zou worden ... "te meer daar ik thans nog niet durf te zeggen dat ik mij met de ontwerpen die mij in handen zijn gesteld geheel kan vereenigen".⁴ Enkele maanden later – in oktober 1890 – gaf Lindo echter aan niets in het voorliggende plan te zien of, zoals de wethouder het de raad meedeelde: ... "zich [om technische bezwaren] voor uitvoering van dat plan niet aansprakelijk kon stellen".⁵ Lindo was inmiddels begonnen met het ontwerpen van een geheel nieuw plan.

Eind maart 1891 was het nieuwe plan voor een kanaal om de stad gereed. Lindo stuurde het voorzien van een uitgebreide toelichting toe aan de commissie PWE. Hij gaf daarbij te kennen dat het kanaal tevens haven moest

zijn.⁶ Verder was hij van mening, dat voor de ontwikkeling van een industriewijk de aansluiting op het spoor noodzakelijk was. Vandaar dat Lindo's gedachten uitgingen naar een haven aan de Trekvljet, gunstig gelegen voor het "maken van inrichtingen waaraan of reeds behoefte bestaat of waaraan de behoefte zich zeer spoedig zal doen gevoelen, zoals bij voorbeeld: petroleumbewaarplaats, abattoir, scheepstimmerwerven, opslagplaatsen voor bouwmaterialen, enz." en ook voor fabrieken.⁷ De uitvoering van het plan legde Lindo in handen van de gemeentelijke overheid en bewust niet in handen van verschillende particuliere bouwondernemingen "wier belangen niet rechtstreeks bij het kanaal zijn betrokken".

Het college van B&W diende in oktober 1891 een voorstel bij de raad in dat redelijk overeen kwam met het ontwerp van Lindo. Het voorstel voorzag in de aanleg van een kanaal om de stad, waarvoor een bedrag begroot werd van f 1.500.000,- en in een onteigeningswet voor de gronden in het betreffende gebied.

Het kanaaltracé liep, volgens het voorstel van B&W, vanaf de Trekvljet ter hoogte van de Laakmolen op een afstand van circa 200 m. evenwijdig aan de Laak met een ombuiging bij de spoorweg in noordwest richting en vervolgens parallel aan de stoomtrambaan – zonder deze te kruisen – naar de Loosduinsevaart. De voordelen boven eerdere plannen lagen volgens B&W in het feit, dat de kruising van de stoomtrambaan werd vermeden, de uitbreiding van de stad in het westen niet werd belemmerd en het kanaal op deze wijze veel gemakkelijker op het verversingskanaal kon worden aangesloten dan via de smalle stadsgrachten. Ook het idee van Lindo om het kanaal meer dan alleen een waterverbinding te laten zijn werd overgenomen, evenals zijn voorstel om het tweede gedeelte van het kanaal slechts toegankelijk te maken voor kleinere schepen.

Op 10 november 1891 boog de raad zich over de plannen van Lindo.⁸ Sommige raadsleden trokken fel van leer tegen het nieuwe plan, onder meer uit vrees dat de hoge kosten tot een belastingverhoging zouden leiden. Het raadslid Rietstap haalde als volgt uit naar Lindo: "Voor wie zou dit kanaal dan worden aangelegd? Niet voor den handel, die er niet is, doch voor enkele belangstellenden. Zoo is het duidelijk, dat onze ingenieur-directeur gaarne zulk een groot werk onderhanden heeft".⁹ Het raadslid Mouton verdedigde het plan: "Wij stellen ons allerminst voor om Amsterdam of Rotterdam naar de kroon te steken. Wij denken niet aan buitenlandschen handel, voorlopig evenmin aan zeehandel. Wat wij ons voorstellen te bereiken, is eenvoudig eene verbetering van de wijze waarop hier consumptieartikelen kunnen worden opgeslagen en ook van den zoogenaamde binnenhandel".¹⁰

VI^{ème} Congrès International
DE
NAVIGATION INTÉRIEURE
LA HAYE 1894.



GUIDE
PROGRAMME, PLANS,
DESSINS.



de realisering van de Laakhaven. Nog verstomden de protesten niet. Onder leiding van de Haagsche Courant verslaggever J. Doorman, die volgens zijn zeggen werd aangezocht om "eene uiting der Haagsche ingezetenen uit te lokken over het (...) thans aanhangige plan (...)" werd een handtekeningactie georganiseerd. In vier dagen tijd werden 1225 handtekeningen bijeengebracht. Ook anderen, ruim 800 burgers, reageerden negatief door middel van het ondersteunen van een adres aan de raad.¹⁸

De tijd stond ondertussen niet stil. De provinciale vaartverbetering was in volle gang en de gemeenteraad had zich in 1893 uitgesproken voor demping van de grachten, dit op voorwaarde dat de aanleg van het kanaal om de stad hiermee gelijke tred zou houden. In en rond het Spui-kwartier gonsde het van de bedrijvigheid. De havenmeester gaf in 1894 nogmaals aan dat de grachten niet zomaar gedempt konden worden.¹⁹ Vooral in de Nieuwe Haven was het erg druk. Hier bevond zich de aardappelmarkt waar gemiddeld 30 vaartuigen per dag aanlegden. Op het hoogtepunt van de aardappelhandel in oktober/november kon dit oplopen tot 45 schuiten. Over de gehele lengte van deze gracht lagen de schepen dubbel aangemeerd. Ook aan het Spui met zijn fruitmarkt en dagelijks aankomende melk- en pakschuiten was het druk. De Amsterdamse Veerkade lag dagelijks vol met beurtschepen en petroleumvaartuigen. De genoemde grachten werden per dag door 90 à 100 schepen als ligplaats gebruikt.²⁰ Genoeg argumenten voor de aanleg van een haven meende Lindo: "Met den aanleg der havenwerken wordt dan ook niet beoogd – zooals soms wordt beweerd van den Haag een handelsstad te maken; het doel is enkel te voorzien in de behoefte van den bestaande handel, zooals die zich op het oogenblik doen gevoelen". Niet alleen laad- en losplaatsen moesten er komen, maar ook veilige petroleumbewaarplaatsen: "Tot welke rampen het zou leiden wanneer een (...) drijvend petroleum magazijn in brand geraakt, is niet te voorzien; de schepen zouden zich niet bijtijds kunnen redden in grachten waar zij zich ter nauwer nood kunnen roeren..."²¹

Lindo had al zijn hoop gezet op de aanleg van een binnenhaven. Met tal van binnen- en buitenlandse collega's wisselde hij over dit onderwerp van gedachten op het – waarschijnlijk mede door hem georganiseerde – zesde 'Congrès International de Navigation Intérieure' dat in 1894 te Den Haag werd gehouden.²² Het congres vond plaats in de academie van Beeldende Kunsten. Van het 'comité de patronage' maakten onder andere deel uit: W.F. Leemans, J.F.W. Conrad, J. Schroeder van der Kolk, C. Lely, G.J. de Jongh en uiteraard I.A. Lindo, allen in die tijd zeer gerespecteerde ingenieurs. De stad die nog jaren lang een binnenhaven zou ontberen had in elk geval internationaal een woordje meegesproken over dit onderwerp.

Noten:

1. R. Vijfvinkel e.a., 's Haags werken en werkers. 350 jaar gemeentewerken (1636-1986), Den Haag 1986, p. 199.
2. J. de Geus, "De grondlegger van het moderne Den Haag: Isaac Anne Lindo", *Ons Den Haag gister en vandaag*, 1986, nr.5, p. VII e.v..
3. R. Vijfvinkel, e.a., p. 200.
4. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 5558 (1890).
5. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1891, p. 155.
6. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 3120 (1891).
7. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1890, p. 155.
8. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1891, p. 123-124.
9. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1891, p. 152.
10. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1891, p. 154.
11. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1891, p. 155.
12. E.H. Stieltjes, "Het Laakkanaal", *De Ingenieur* 6, 1891, 7 november 1891, p. 414-417.
13. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1892, bijl. 462.
14. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 4736 (1893).
15. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 8624 (1893).
16. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nrs. 824, 2178, 4833, 5320, 5272, 5355, 5566, 5574, 6231, 7815, 8131, 8751, 8820 en 9427 (1894).
17. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 587 (1894).
18. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1893, bijl. 503.
19. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 55 (1894).
20. In 1890 deden op jaarbasis al 46.173 vaartuigen de gemeente aan. Twee jaar later was dit aantal opgelopen tot 56.649.
21. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 677 (1894).
22. *Guide VI-ème Congrès International de Navigation interieure, La Haye 1894, Programme, plans, dessins.*

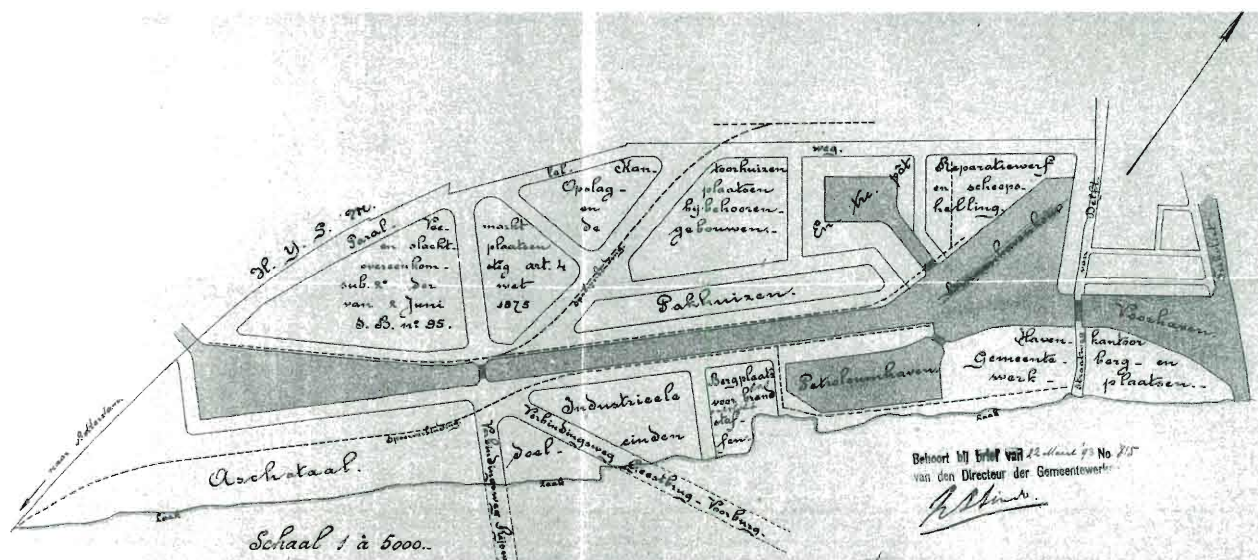
Werk in uitvoering: de aanleg van de Laakhaven

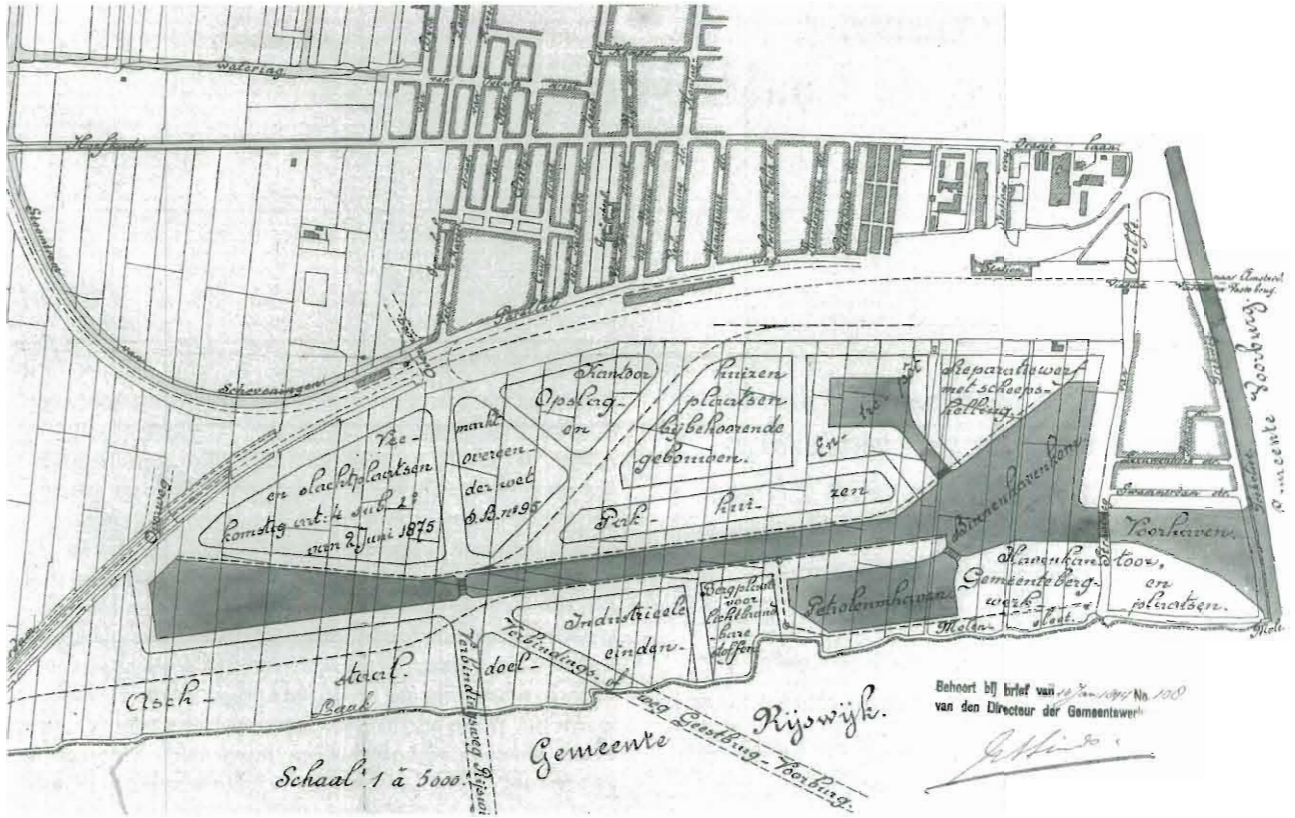
Lindo's eerste kanaal- en havenontwerp uit 1891 bevatte twee varianten, die voornamelijk door de spoorlijn waren bepaald.¹ Tevens waren er belangrijke verschillen in het stratenplan voor het gebied tussen het water en de stadsrand, dat later de Laakhaven is gaan heten. Plan A laat een brede straat langs het water en het spoor zien en drie diagonale straten door het gebied. Twee hiervan staan haaks op elkaar en eindigen in een plein bij het water. Via de rechter diagonaal wordt ook de verbinding van het Hollandse Spoor naar het water gelegd. Langs de kade wordt dit spoor naar beide zijden doorgetrokken. De overige straatindeling lijkt vrij willekeurig met middenin het wijkje enige ruimte voor pleinen. Bij plan B komen naast de twee haakse diagonalen ook nog andere schuine straten voor en een groot plein. Vlak bij de doorgaande spoorweg bevindt zich een stervormig stratenpatroon.

Ontwerp van ir. Lindo voor de
Laakhaven, 1893
(Haags Gemeentearchief
bnr. 353, ag.nr. 2602, 1893).

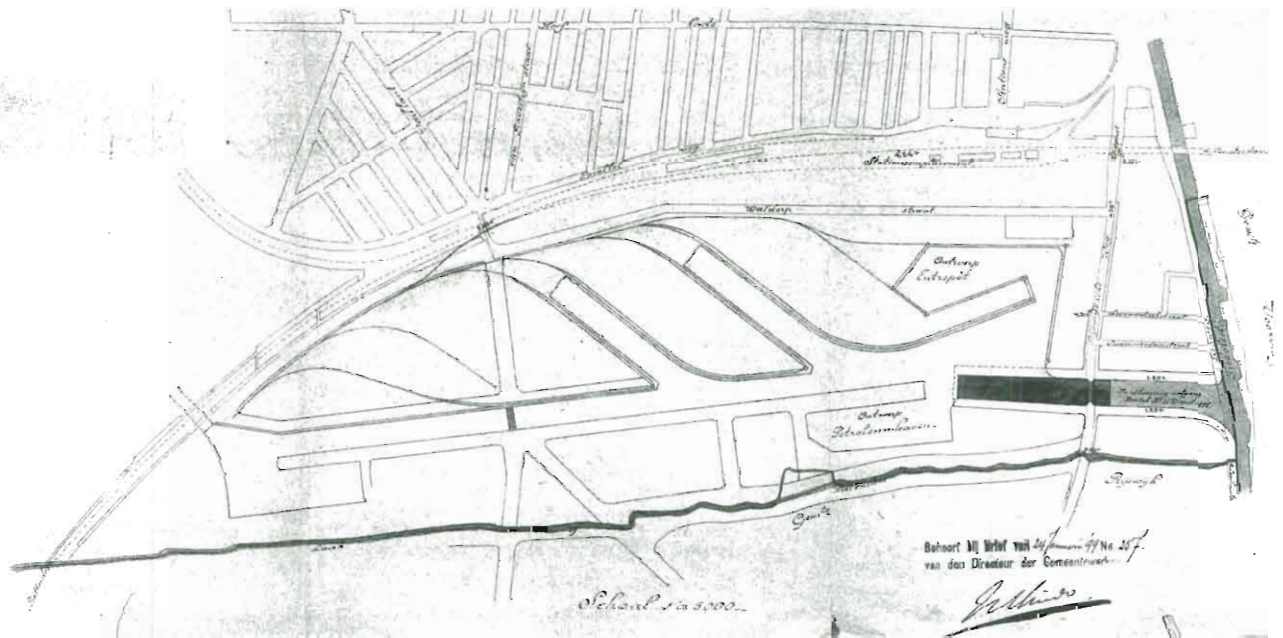
Lindo gaf in deze ontwerpen blijk van zijn voorkeur voor diagonale verkeerswegen en pleinen. Merkwaardig is echter, dat slechts op zeer summiere wijze geprobeerd is om het gebied met de stad te verbinden. Het ligt geheel geïsoleerd tussen spoorbaan en kanaal, met als enige uitweg een spoorwegovergang ter hoogte van de Van Ravesteinstraat en de Rijswijkseweg. Dit vormde dan ook één van de kritiekpunten van het ministerie van Waterstaat. De vraag die hierbij rijst is of deze stratenplannen wel echt als een serieus ontwerp moeten worden gezien. In de beschrijving, die bij de ontwerpen werd geleverd, wordt het aangeduid als 'schetsmatig stratenplan' waarmee Lindo waarschijnlijk slechts een indruk heeft willen geven van de mogelijkheden. Dat zou verklaren waarom Plan B weer een geheel ander stratenpatroon heeft meegekregen.

Tijdens de moeizame onderhandelingen met het Rijk over de onteigeningsvoorstellen van de gemeente kwam Lindo in 1893 plotseling ongevraagd met een nieuw ontwerp.² Dit nieuwe plan ging veel meer in de richting van een haven dan het vorige. Een uitgewerkt stratenplan was echter weer niet aanwezig. Slechts de hoofdverkeerswegen waren aangegeven: een diagonaal vanaf het station naar het water, met op dat punt een brug en aan de overkant twee brede verkeerswegen, die de verbinding naar het achterland vormden. In het ontwerp werd een veel nadrukkelijker deel voor het water ingeruimd. Na de brede voorhaven bij de Trekvliet, waar het havenkantoor en ruimte voor een gemeentelijke berg- en werkplaats was gereserveerd, volgde na de brug in de Rijswijkseweg aan de stadszijde een brede 'binnenhaven' in de vorm van een





Ontwerp van ir. Lindo voor de Laakhaven, 1894
 (Haags Gemeentearchief
 bnr. 353, ag.nr. 270, 1894).



Ontwerp van ir. Lindo voor de Laakhaven, 1899
 (Haags Gemeentearchief
 bnr. 353, ag.nr. 1069, 1899).



*De Laakhaven in aanleg,
omstreeks 1898
(Haags Gemeentearchief).*

*Werkzaamheden aan de
kaaimuren van het Laakkanaal,
jaren twintig
(Haags Gemeentearchief).*

trechter. De uiterste punt was bestemd voor een reparatiewerf en scheepshelling. Vanaf de zijkant zou een zijarm toegang geven tot een vierkante entrepohaven. Tegenover deze binnenhavenkom lag aan de overzijde van het kanaal een aparte petroleumhaven, die een rechthoekige vorm kreeg. Aan de stadszijde van het kanaal was aan het water ruimte gereserveerd voor pakhuizen en ter hoogte van de tweede brug waren een veemarkt en slachtplaatsen aangegeven. Vlak langs de spoorweg was plaats voor kantoren en meer opslagruimten. Het laatste terrein aan de buitenzijde van dit kanaalgedeelte werd bestemd tot asstaal.

Lindo heeft hiermee waarschijnlijk niet alleen tegemoet willen komen aan de eisen van het ministerie, maar tevens van de gelegenheid gebruik gemaakt om de raadsleden vertrouwd te maken met een echte haven aan de stadsgrens. Toch had ook dit plan z'n zwakke kanten, zoals de nogal breed uitgevallen havenkommen, die niet echt functioneel waren en een belemmering vormden voor een goede indeling van de aangrenzende terreinen.

Nog in 1894 en later in 1897 bracht Lindo enkele wijzigingen aan in het ontwerp: zo werd er ruimte geschapen voor een fabrieksterrein en kreeg de entrepohaven een functionele vorm.⁵ Ook toen in januari 1898 begonnen werd met de aanleg van het kanaal, was er nog steeds geen definitief ontwerp voor de haven. De bestektekeningen uit 1899 van de eerste brug in het traject laten voor het gedeelte na de Rijswijkseweg een geheel nieuwe indeling zien.⁴ In plaats van de 'binnenhavenkom' is nu een 'ontwerp' entrepohaven met een L-vorm als basis ingetekend, die met een brede opening haaks staat op het hoofdkanaal en vervolgens naar links omhoog en breed uitdoopt. Eveneens aan de stadszijde zijn iets verderop twee schuine havenarmen aangegeven. Aan de overzijde is de petroleumhaven op de plaats gebleven zoals in het ontwerp van 1893. Helemaal aan het eind van dit eerste kanaalgedeelte is links in de hoek een rechthoekige haven geprojecteerd. In vergelijking met het ontwerp uit 1893 werd nu bij de vormgeving van het havendeel duidelijk voor een functionelere opzet gekozen. Hoe de haven-terreinen verder ingevuld moesten worden en hoe de aansluiting met de stad tot stand moest komen bleef



echter ook nu weer onduidelijk. Een totaalplan zou na 1899 voorlopig ook niet meer gemaakt worden.

Telkens wanneer een nieuw gedeelte van het kanaal of de havens werd aanbesteed, bleek pas uit de bestektekeningen hoe het betreffende werk er uit moest gaan zien. Zo ging dit bij de voorhaven tussen Trekvlies en Rijswijkseweg, bij de brug in de Rijswijkseweg en de directe omgeving en tot slot de eerste insteekhaven (Fijnjekade – Leeghwaterkade).⁵

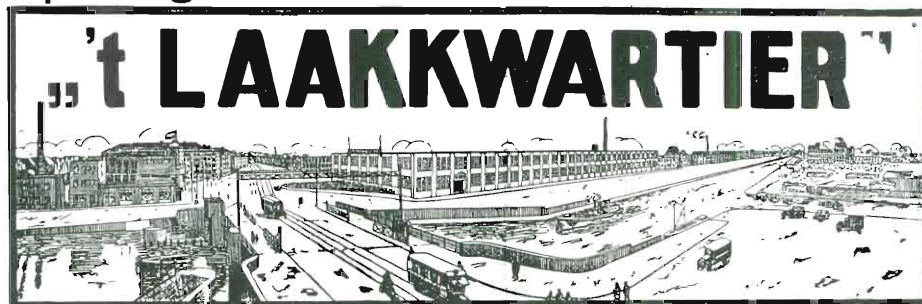
Pas in 1902 diende Lindo een definitief havenontwerp in, met daaraan gekoppeld een globaal bestemmingsplan voor de terreinen.⁶ De opzet van de Laakhaven anno 1991 dateert dus uit 1902.

Het havenontwerp uit 1902 vertoonde alleen in het gedeelte begrensd door Calandkade, Waldorpstraat en Calandstraat een ander stratenpatroon dan het huidige. Door het blok tussen de 1e van der Kunstraat, 1e Lulofs-dwarsstraat, Calandstraat en Lulofsstraat was nog een straat geprojecteerd parallel aan de 1e van der Kunstraat. Door het aangegeven eerste gebied liepen drie straten parallel als verlengde van de Leeghwaterstraat, de 1e van de Kunstraat en de aangegeven niet uitgevoerde straat.

*Werkzaamheden aan de
Laakhaven, begin twintigste
eeuw (Haags Gemeentearchief,
foto C.J.L. Vermeulen).*



Opening Winkelweek hedenavond 7 uur



't LAAKKWARTIER

EXTRA NUMMER voor de winkelweek
 Jan van der Heijdenstraat-Lorentzplein-Musschenbroekstraat met uitsluitend advertenties van deelnemers.
 Voor de adressen en prijzen van alle deelnemers raadplege men de adres- en prijzenlijst in dit blad

De Laakbrug, met links de fabriek van Paré en rechts het uitgestrekte complex van de firma Rademaker, afgebeeld op een krantje voor het Laakkwartier, 1934 (Haags Gemeentearchief).

Ongeveer vanuit het midden van de Calandkade liep een dwarsstraat door tot aan de verlengde Leeghwaterstraat. In 1908 was nog even sprake van een mogelijke aanpassing van de opzet van de havens. Rond dat jaar kwam namelijk het gewijzigd stedenbouwkundig plan van Berlage voor de hele stad gereed. Hierin was uiteraard ook de Laakhaven opgenomen.⁷ Berlage veranderde echter slechts weinig aan de stratenstructuur van het gebied. Verder gaf hij een verdeling in bouwblokken aan en markeerde hij de plekken waar toekomstige scholen [!] en openbare gebouwen op markante plaatsen in het gebied dienden te worden gebouwd. Hieruit spreekt niet bepaald de visie van een modern architect op een nieuw industriegebied. Berlage behandelde de Laakhaven als een gewone woonwijk en gaf daarmee blijk van een ouderwetse manier van stedenbouwkundig denken. Lindo was in zijn veel ruimere kijk op stedenbouwkundig gebied Berlage ver vooruit. Berlage's wijzigingen zijn overigens nooit uitgevoerd.

Zoals gezegd werd in januari 1898 een begin gemaakt met de uitvoering van het eerste bestek voor de Laakhaven.⁸ Dit omvatte de aanleg van een toegangsweg van de Rijswijkseweg naar de toekomstige haventerreinen. Kort daarop volgde de aanleg van sporen ten behoeve van de zandaanvoer, nodig voor de ophoging van de terreinen. In oktober van dat jaar werd ook het eerste waterbouwkundige werk aanbesteed: het verbreden en uitdiepen van de toekomstige ingang van de haven. Eind 1898 werd een aanvang gemaakt met de daadwerkelijke aanleg van de zogenaamde voorhaven, het kanaal tussen de Trekvlies en de Rijswijkseweg. De gang van zaken bij het graven verliep als volgt:

- graven funderingsleuf t.b.v. kademuur
- heien van palen
- opmetselen met basalt
- uitgraven havenkom
- aanbrengen remmingswerken langs de kademuuren
- plaatsen van aanmeerpalen
- inlaten water tot bepaalde hoogte
- wegbaggeren beschermingsdam
- ophogen terreinen, leggen van riolen
- bestraten kaden

In september 1899 stroomde het eerste water de voorhaven binnen. De belangrijkste drempel was genomen en vanaf dat moment vlotte het werk snel. Met de uitvoering van de werkzaamheden was de aannemer J. van den Elshout belast.⁹

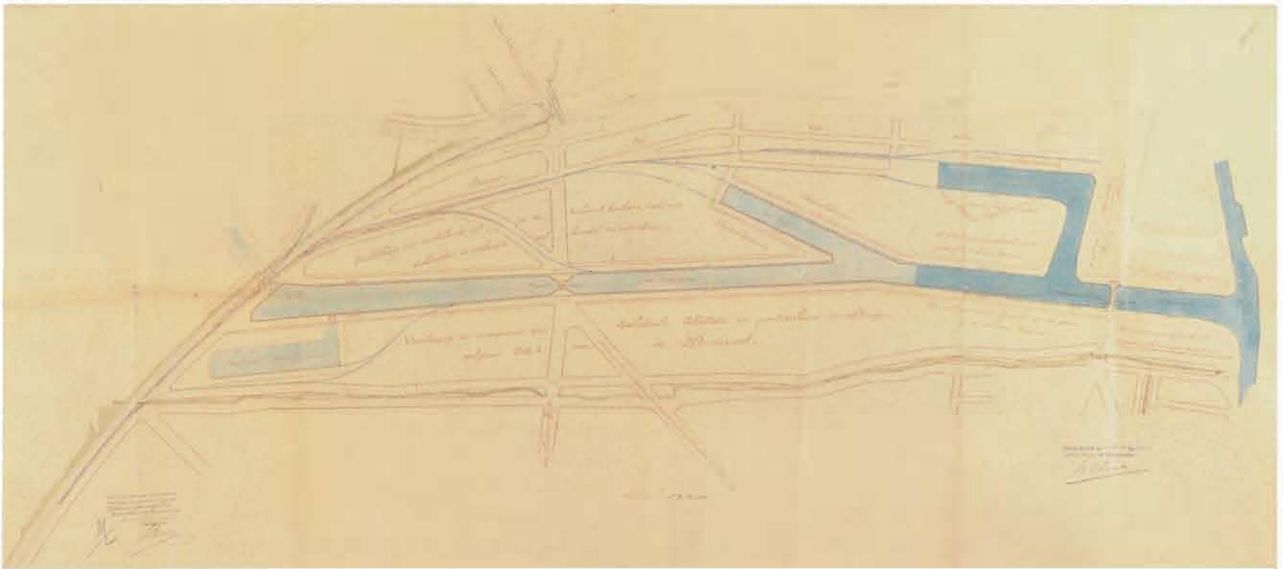
De brug in de Rijswijkseweg was in mei 1901 zover gevorderd, dat deze kon worden getest op degelijkheid. Daartoe werden twee stoomlocomotieven de brug opgereden om te zien of de brug de zware druk goed kon doorstaan; kennelijk was men niet overtuigd van de eigen sterkte-berekeningen.

De brug hield zich uitstekend, maar werd desondanks na enkele decennia afgebroken. Het toenemende verkeer over de Rijswijkseweg maakte een nieuwe bredere brug noodzakelijk. In 1923 werd dan ook een elektrisch aangedreven bascule brug met dito aangedreven doorhaal-inrichting voor schepen gebouwd.¹⁰ De doorhaal-inrichting was bedoeld voor (zeil)schepen die niet op eigen kracht onder de brug konden doorvaren.

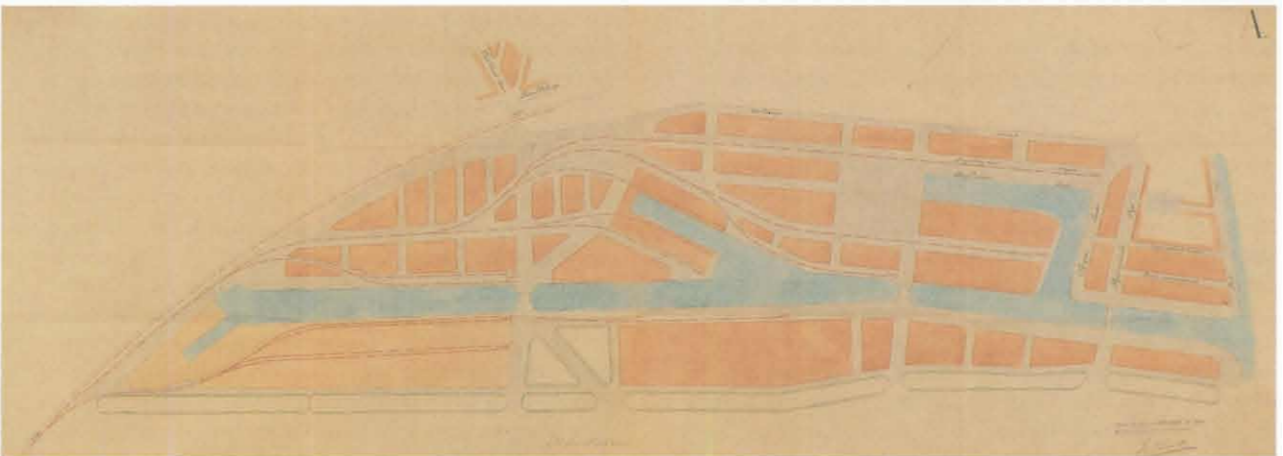
Op 20 januari 1902 werd de eerste insteekhaven opgeleverd. Daarna werkte men volop aan de volgende bruggen in het traject ter hoogte van het Leeghwater- en het Calandplein en aan het graven van het tussenliggende havengedeelte. Februari 1909 werd een doorbraak gemaakt in de dam bij het Leeghwaterplein, zodat de schepen die met duinzand de havens aandeden door konden varen tot aan de nieuwe op te hogen terreinen. Ook per spoor werd zand aangevoerd vanaf een terrein in Rijswijk. Per dag waren in die periode maximaal zo'n 170 en minimaal circa 70 werklieden bij de ophoging van de terreinen betrokken.¹¹

Uiteraard bleef niet alles van een leien dakje lopen. Een eerste terugslag trad op bij de grondwerkersstaking van 1910 en er zou nog van alles tegen gaan zitten. Pas in 1919 en 1920 werd het laatste stuk van de havens tussen de Calandbrug en het spoor en de derde insteekhaven gegraven.¹² Daarmee was het waterwerk gereed. In 1928 besloot men om een havenarm verder uit te breiden.¹³ Het zogenaamde 'beurtvaartgat' werd aan het eind verlengd tot in het Leeghwaterplein. Daarmee won men kaderuimte en kwam een terrein van 3000 m² vrij voor bebouwing. Men kon tot dit plan overgaan omdat inmiddels het idee om een markt op dit oorspronkelijk vierkante plein in te richten van de baan was.

Eveneens in 1928 viel de beslissing over de petroleumhaven. Het was Lindo die als eerste het idee had geopperd om een gedeelte van de Laakhaven te bestemmen voor petroleumopslag. Daarmee zou deze gevaarlijke brandstof uit de binnenstad worden verbannen.

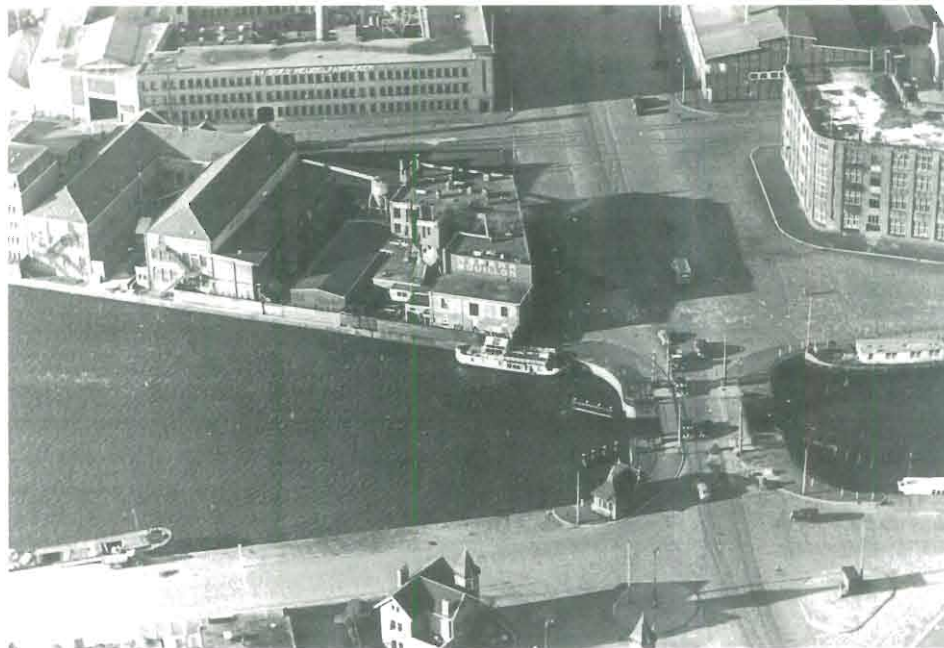


Ontwerp van Lindo voor de
Laakhaven, 1902 (Haags
Gemeentearchief, bnr. 353,
voormalig 'pakstuk' P 218).



Ontwerp van Lindo voor de
Laakhaven, 1903 (Haags
Gemeentearchief, bnr. 353,
voormalig 'pakstuk' P 218).

Luchtfoto van het
Leegwaterplein, 1951
(Haags Gemeentearchief).



Treinverkeer in de Lulofsstraat,
1952 (foto dienst REO).



In Lindo's ontwerpen (vanaf 1893) is dan ook steeds een petroleumhaven geprojecteerd, op veilige afstand van de rest van het havencomplex.

In afwijking van wat Lindo wilde besloot de raad in 1902 om aan de noordoost-zijde van de Trekvlief (Binckhorst-polder), ver buiten de stad en de Laakhaven, een terrein te reserveren voor opslag van petroleum, hars, terpentijn, benzine, e.d.¹⁴ In 1906 volgde een eerste ontwerp voor deze aparte haven en een voorstel tot onteigening van gronden van de hand van Lindo.¹⁵ Door problemen met de onteigening liep de uitvoering van dit project al snel vast. Enige jaren later, in 1920, werd nog geprobeerd om de haven iets dichterbij de stad, tegenover de ingang van de Laakhaven, aan te leggen.¹⁶ Dit plan is echter evenmin tot uitvoering gekomen. Uiteindelijk nam in februari 1928 de gemeenteraad het besluit om een terrein in de Laakhaven te bestemmen tot petroleumhaven.¹⁷ Daarmee kwam een einde aan de onhoudbare situatie van petroleum- en benzineopslag op verschillende terreinen in de stad en de Laakhaven.

De uitvoering van het stratenplan in het Laakhaven-gebied, volgens ontwerp van de dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting, hield min of meer gelijke tred met de aanleg van de havenarmen.¹⁸

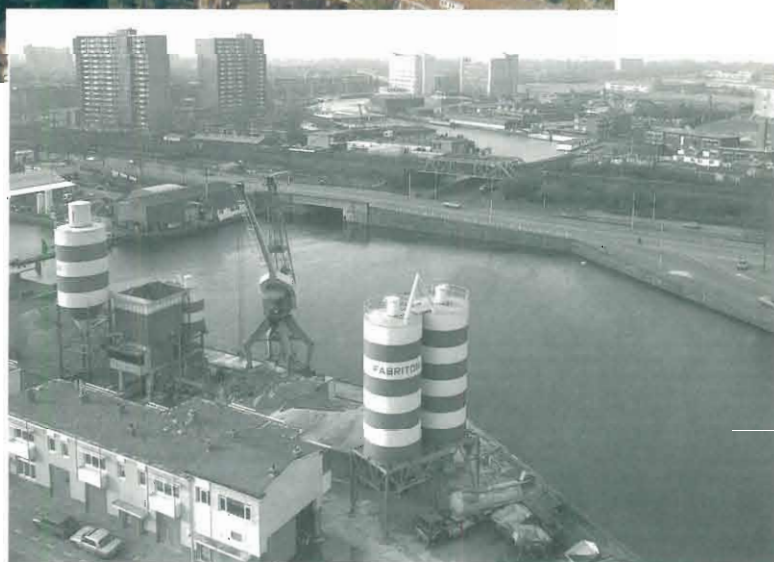
Een groot struikelblok in de afronding van de Laakhavenwerken vormde zowel de doorkruising van de spoorlijn Amsterdam – Rotterdam als de aanleg van de spoorlijnen door het gebied. De HIJSM toonde zich niet bepaald de soepelste onderhandelingspartner. Na een langdurige discussie over de juiste richting van de spoorlijnen door de Laakhaven werd in 1922 een plan gemaakt voor twee aftakkingen van de spoorlijn Amsterdam – Rotterdam: één lijn zou het tracé volgen vanaf het eind van de Waldorpstraat via de 1e van der Kunstraat naar de Leegwaterkade (met zijsporen naar de Lulofsstraat en de 3e van der Kunstraat); het tweede spoor zou via het huidige Hildebrandplein over de Slachthuiskade lopen, langs de rand van het slachthuisterrein naar de Rijswijkseweg.¹⁹ Op basis van dit voorstel trad de gemeente in onderhandeling met de HIJSM. Nog voor de besprekingen goed en wel waren begonnen bleek dat er nauwelijks behoefte bestond aan het tweede tracé. Met name de geringe interesse van de directeur van het slachthuis voor de spoorlijn bracht de plannenmakers ertoe deze in te korten tot aan de Calandbrug. Uiteindelijk heeft men maar helemaal van de aanleg afgezien. Het eerste tracé daarentegen voorzag wel degelijk in een behoefte. De gemeente dekte de kosten van de aanleg van de spoorlijnen en de HIJSM nam de exploitatie ter hand. Iedere onderneming die gebruik maakte van de spoorlijn moest een apart contract met de spoorwegen afsluiten. De (forse) prijs voor het vervoer over de rails zou per wagon worden berekend.²⁰ Medio 1926 werd tenslotte een ontwerp-overeenkomst met de spoorwegen opgesteld voor het noordelijke tracé, waarbij de kosten voor de gemeente werden geraamd op f 185.000,-.²¹ Reeds halverwege het volgende jaar konden de spoorlijnen in gebruik worden genomen. Het aanvankelijk geschatte aantal van zo'n 4000 tot 5000 wagons per jaar (nog in 1925 bijgesteld tot 2000 wagons) werd bij lange na niet gehaald.²² De eerste vijf maanden waren het er slechts 277! De belangrijkste oorzaak hiervoor was het veel te hoge tarief. Pas toen de prijs daalde werd het vervoer over de rails algemener.²³ Met de spoorwegen werd verder onderhandeld over een spoorviaduct ter hoogte van de Vaillantlaan (tot 1923



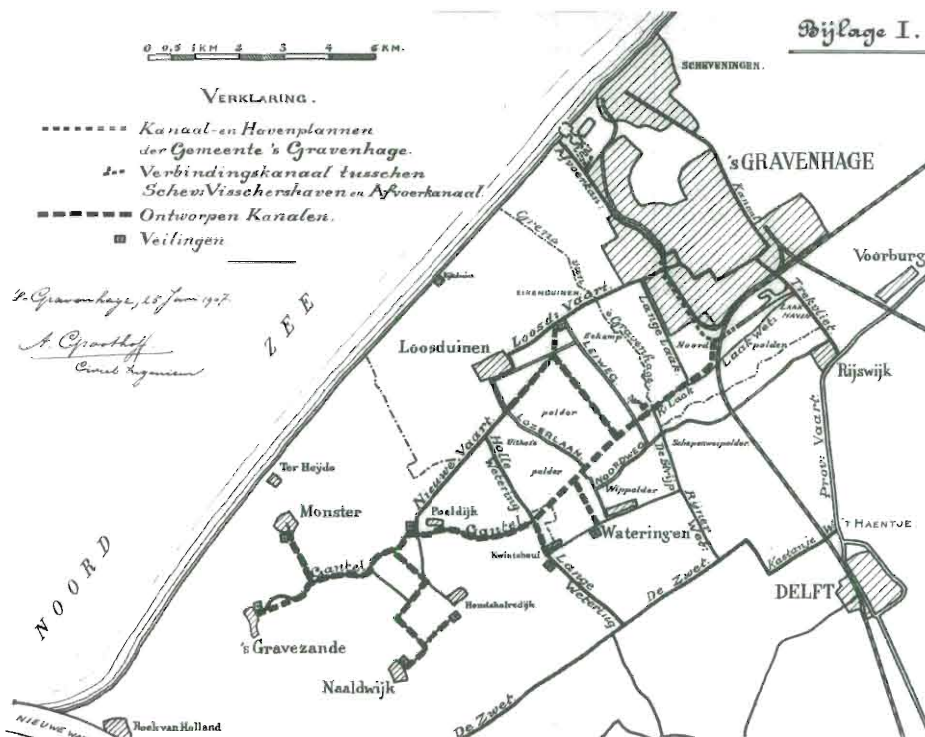
*De petroleumshaven, c. 1990
(foto dienst REO).*

vornde de gewone spoorwegovergang een hinderlijke barrière voor het verkeer naar de Laakhaven).

Naast de spoorwegkwestie wachtte de kanaalkwestie op afronding. Het verdere verloop van het kanaal stond in het begin van deze eeuw nog steeds niet definitief vast. Een commissie, samengesteld op initiatief van de Vereniging van Handel en Nijverheid en Gemeentebelangen te 's-Gravenhage en de Vereniging tot vaartverbetering in het Westland, had in 1907 in een rapport gewezen op het economische belang van een goede verbinding van de Laakhaven met Scheveningen en het Westland.²⁴ Na de presentatie van dit rapport bleef het echter een lange tijd stil rond de vaartverbeteringsplannen.



*Overzicht van de Laakhaven
vanaf de Stichtjesstraat,
duidelijk zichtbaar is de
aansluiting op het Laakkanal,
1986 (foto dienst REO).*



Kaart van de haven- en kanaalplannen van de gemeente Den Haag uit 1907.

(In: 'Verslagen der sub-commissies van de Commissie in zake de verbinding van de Laakhaven met de Scheveningsche haven en het Westland')

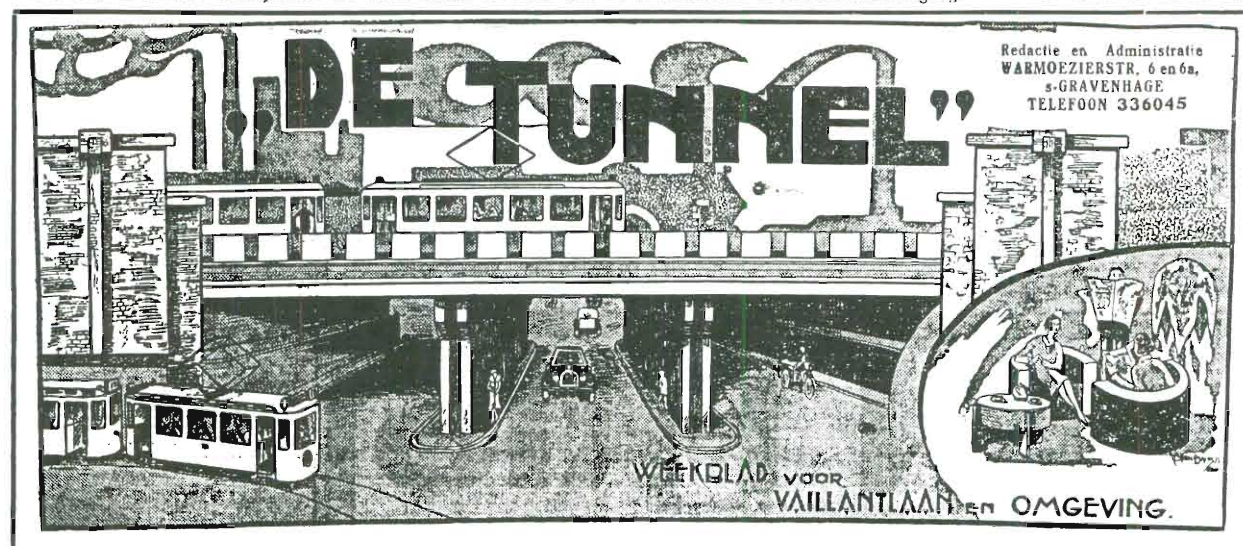
Pas in 1914 werden B&W door de raad per motie opgeroepen om een voorstel te doen inzake de verbinding van de Laakhaven met de Loosduinse vaart en met Scheveningen.²⁵ Een beslissing over de doortrekking van het kanaal werd eerst genomen in juni 1924.²⁶ Nog eens vier jaar later werd een begin gemaakt met het graven van het eerste gedeelte van de vaartverbinding langs de Troelstra-kade tot aan de Hoefkade. In 1930 volgde het tweede gedeelte langs de Soestdijksekade tot aan de Loosduinsekade. Op 7 december 1931 werd het Laakkanaal officieel opengesteld voor de scheepvaart.

Inmiddels had het vrachtverkeer over de weg aanzienlijk terrein gewonnen op het waterverkeer en leek de uitvoering van de verdere verbinding met het Westland zinloos. Slechts een klein deel, namelijk de vaart langs de Veenendaalkade, werd gegraven. Dit betekende overigens niet, dat het plan definitief werd afgevoerd. Blijkens een krantebericht uit 1960 hield de gemeente nog steeds de mogelijkheid open het kanaal door te trekken richting Westland. Niet de verbetering van het scheepvaartverkeer, maar de verbetering van de watervoorziening speelde daarbij een rol.²⁷

Spoorwegviaduct bij de Vaillantlaan, afgebeeld op het "weekblad voor Vaillantlaan en omgeving", 1938 (Haags Gemeentearchief).

dit blad is 12.000 exemplaren en staat onder controle van de 's-Gravenh. Winkeliersvereniging.

15 SEPTEMBER '38.



Ontwerptekening van architect R.P. de Vries van de N.V. 'Lemafa' Ledikanten- en Matrassenfabriek v/h onder de firma Th.J. Spoelder & Zoon aan de Waldorpstraat, 1931 (Haags Gemeentearchief, bnr. 487, inv.nr. 2929).



Noten:

1. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 3120 (1891).
2. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 2602 (1893).
3. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 677 (1894), ag.nr. 6365 (1897).
4. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 1069 (1899).
5. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nrs. 734, 965, 1490 (1900).
6. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 1596 (1902), brief van Lindo aan B&W, 14 februari 1902. Helaas ontbreken de tekeningen.
7. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1908, bijl. 1160.
8. Archief raadscommissie PWE 1851-1941 (bnr. 668), inv.nr. 202 en 203. Deze archiefstukken bevatten de maandrapporten van de uitgevoerde werken van de dienst Gemeentewerken waarin onder meer die ten behoeve van de Laakhaven over de periode januari 1898 tot januari 1911. Eventuele bestaande maandrapporten over de periode daarna ontbreken in het archief.
9. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 8794 (1898), ag.nrs. 1575 en 2658 (1901).
10. Archief gemeentelijke dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr.487), inv.nr. 1946. Met de doorhaalinrichting was het mogelijk om schepen tot 1000 ton met een diepgang van 2,5 m. met een sleepsnelheid van 1 m. per seconde onder de brug door te trekken. Het voordeel hiervan was dat de brug minder vaak open zou moeten en zo kon men schepen tot een maximum van 3 m. boven water toch snel doorlaten. Doordat men de masten moest strijken en dus niet op eigen kracht kon varen werd het schip door middel van een ketting onder de brug doorgetrokken.
11. Zie noot 8.
12. H. Slechte en M. van der Mast, *75 jaar havens Den Haag Scheveningen*, Den Haag 1979.
13. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1928, bijl. 565.
14. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1902, p. 152-154 en bijl. 324.
15. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 11374 (1906).
16. Archief gemeentelijke Dienst Haven- en Marktwezen (bnr. 620), inv.nr. 203, brief directeur Gemeentewerken aan directeur gemeentelijke Havendienst, 8 november 1920.
17. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1928, bijl. 94.
18. Archief gemeentelijke dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 830.
19. Archief gemeentelijke dienst Haven- en Marktwezen (bnr.620), inv.nr. 210.
20. Archief dienst Gemeentewerken (bnr.484), doos 165, stuk 25 juni 1924.
21. Archief gemeentelijke dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 1980.
22. Archief gemeentelijke dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 1979.

23. Archief gemeentelijke dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 1981 en Archief gemeentelijke dienst Haven- en Marktwezen (bnr. 620), inv.nr. 210. Per 1 november 1933 werd het tarief verlaagd van f 3,50 tot f 2,- per wagon, met gevolg, dat het jaar daarop een toename van het wagonvervoer viel te constateren van 37 %. Het aantal voor de periode van 1 november 1933 tot 31 oktober 1934 bleef echter met 737 wagons nog sterk achter bij de rooskleurige verwachtingen uit de jaren twintig. Wel steeg het aantal wagons jaarlijks gestaag en werd in 1938 voor het eerst met een aantal van 1188 de duizend ruim gepasseerd.

Overzicht van gebruik aantal wagons periode 1-11-1938 tot 1-11-1939

Bakker, steenhouwerij	1
Hoogenraad & Wesselo	15
Beha, stalen ramen	7
Lemafa, ledikanten	19
Boes	30
De Lint	79
Braber en Van Gurp	69
Lulofs houthandel	9
Centr.Handelsmij.	27
NV Montan	45
L.Coppens	53
Ned.Siemens.mij	28
Doelfray	16
Rouppé van der Voort	5
De Eendracht	126
Radio Waldorp	17
Escher	6
Ruys, handelsmij.	5
Haagsche steenkolenmij	359
De Sierkan	3
Van Heijst	85
Ver.Metaalverpakkingsmij	30
Hisschemöller	286

Bron: Archief dienst Haven- en Marktwezen, bnr.620, inv.nr.210

24. Verslagen van de sub-commissies van de commissie inzake de verbinding van de Laakhaven met de Scheveningse haven en het Westland, Den Haag 1908.
25. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1914, bijl. 551.
26. H. Slechte en M. van der Mast, *75 jaar havens Den Haag Scheveningen*, Den Haag 1979.
27. *Haagsche Courant*, 31 mei 1960.



Reclame van G. J. Palthe, die tussen c. 1920-1950 folders voor het Grondbedrijf maakte (Haags Gemeentearchief, bnr. 487).

De exploitatie van de Laakhaven in voorbereiding

Nog voor de aanleg van de havens was voltooid, kwamen er bij B&W al aanvragen van ondernemers binnen die grond in het gebied wilden kopen. B&W reageerden afwijzend, omdat zij eerst een bestemmingsplan voor het hele gebied wilden laten opstellen. Toen sommige ondernemers aantrekkelijke voorstellen deden lieten B&W hun afwijzende houding varen.¹ De raad biield echter voet bij stuk en eiste een volledig bestemmings- annex exploitatieplan, naar aanleiding waarvan eventuele verkoop van gronden kon plaatsvinden.²

De onvermoeibare Lindo toog vervolgens in 1902 aan de slag om een en ander nader uit te werken. Hij raadde B&W aan om de Kamer van Koophandel bij de plannen te betrekken.³ Merkwaardig genoeg achtte de Kamer zich niet competent in deze zaak en gaf slechts enkele zeer algemene aanbevelingen. Zo adviseerde zij om bepaalde type ondernemingen (brandstoffen, bouwmaterialen, voedingsmiddelen) bij elkaar in de buurt te houden. Een petroleumhaven vond men vooralsnog niet nodig. Kritiek werd gegeven ten aanzien van de toegangswegen vanuit het havengebied naar de stad. Deze waren te gebrekkig en lagen te ver uit elkaar en derhalve zou ter hoogte van de Koningstraat eveneens een doorgangsweg moeten worden aangelegd. Verder werd gepleit voor een viaduct in de spoorlijn bij het begin van de Vaillantlaan, de doortrekking van het kanaal richting Scheveningen en de mogelijkheid tot verwerving van grond in eigendom door de toekomstige fabrieken. De door Lindo voorgestelde verplaatsing van de beurtvaart naar de Laakhaven achtte de Kamer ongewenst.⁴

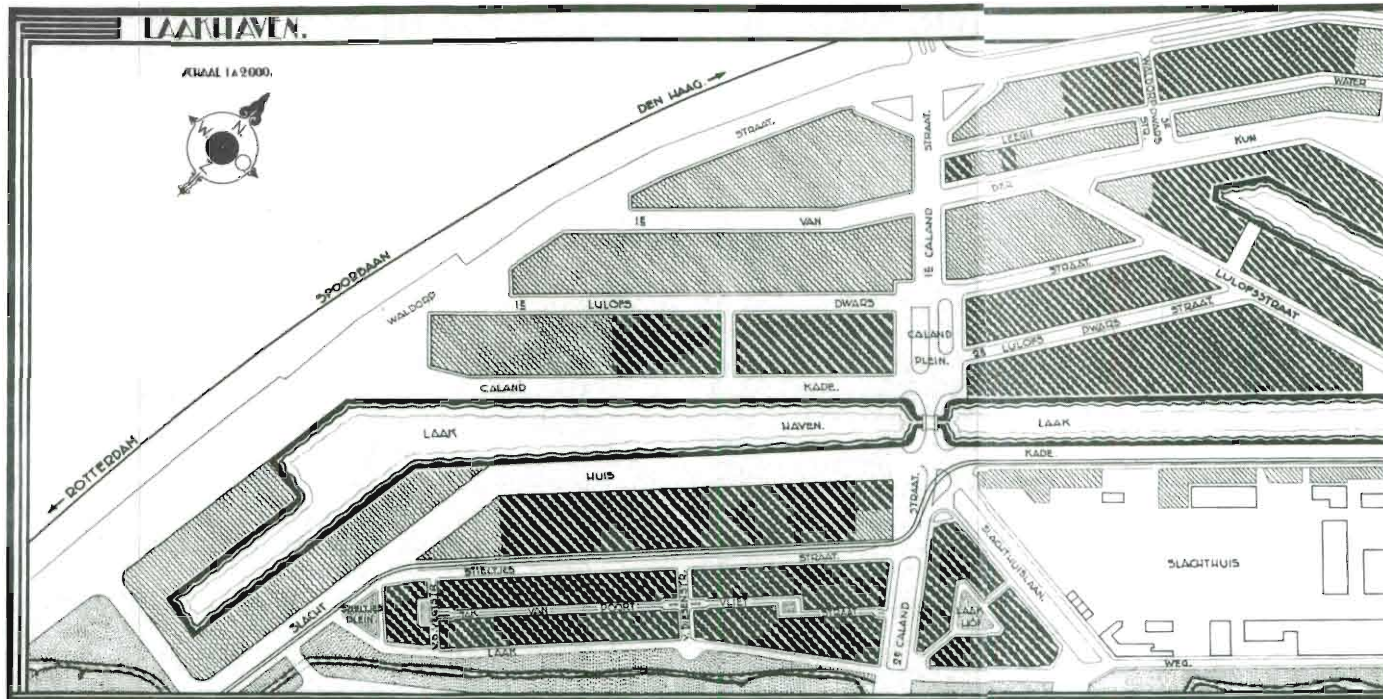
Na dit voor Lindo teleurstellende advies stelde hij B&W voor om een extern deskundige in te schakelen in de persoon van ir. G.J. de Jongh, directeur Gemeentewerken Rotterdam. Deze had genoeg kennis en ervaring in huis daar hij de gehele ontwikkeling van de Rotterdamse haven van nabij had meegemaakt. De Jongh reageerde zeer uitvoerig op de hem toegestuurde plannen.⁵ Hij wilde de beurtvaartbedrijven verplichten zich naar de nieuwe haven te verplaatsen en wel zo dicht mogelijk bij de Trekvliet en de toegangswegen naar het centrum. Hij voegde hier nog nadrukkelijk aan toe: "Men stelle dit niet uit!"

De verplaatsing zou de Laakhaven ten goede komen. Ook de steenkolenhandel moest naar de Laakhaven verhuizen, waar zij direct aan het water een plaats zou moeten krijgen. Naar de mening van De Jongh zou er in de tweede havenarm ruimte moeten worden ingericht voor een – met het oog op de accijnsheffing – afsluitbare entreporthaven voor sterke drank enz. Het door Lindo aangegeven vierkante plein aan het einde van de eerste insteekhaven zou volgens De Jongh ingericht dienen te worden als groothandelsmarkt. De situering van het slachthuis aan de zuidzijde en een vuilnisopslag in de zuidwest hoek konden zijn goedkeuring wegdragen. Woningen behoorden in het gebied, dienstwoningen daargelaten, niet thuis. Eventueel zou een apart deel bestemd kunnen worden voor alleen woningbouw.

Het stratenplan, meende De Jongh, volgt bij voorkeur uit de wijze van exploitatie van de terreinen. De spoorweg behoorde een belangrijke rol te spelen en via de hoofdstraten naar het water te lopen. Voor de haven diende overigens een behoorlijk opgezet stationsemplement te worden aangelegd. Ook zou de gemeente moeten zorgdragen voor een hijskraan voor algemeen gebruik. Over het algemeen gaf De Jongh te kennen dat de zaken groots en breed (soms gold dit heel letterlijk) moesten worden opgezet. Voor het bedrijfsleven moest het duidelijk zijn wat de gemeente met het gebied wilde, anders zou geen enkel bedrijf bereid zijn er naar toe te verhuizen. Uit Lindo's reactie blijkt, dat hij de ideeën van zijn Rotterdamse collega wel wat ver vond gaan en deze

*De Laakhaven anno 1913
(Haags Gemeentearchief).*





Kaart van de dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting, opgemaakt in verband met de erfpachttuitgifte in de Laakhaven, z.d. (Haags Gemeentearchief).

WAAR ZAL IK BOUWEN

**INLICHTINGEN:
DIENST S. EN V.
v. SPEYKSTRAAT. 75
DEN HAAG**

**TEL:
33850**

**INDUSTRIETERREINEN
TE 'S- GRAVENHAGE**

**INLICHTINGEN BETR. GROND
VOOR HANDEL EN INDUSTRIE
BIJ DEN DIENST DER
STADSONTWIKKELING**

**V. SPEYKSTRAAT 75. 'S- GRAVENHAGE
TELEFOON 333850**

GEILLUSTREERD PROSPECTUS OP AANVRAGE

Tekeningen van G.J. Palthe, rond 1920 vervaardigd voor het Grondbedrijf (Haags Gemeentearchief, bnr. 487).

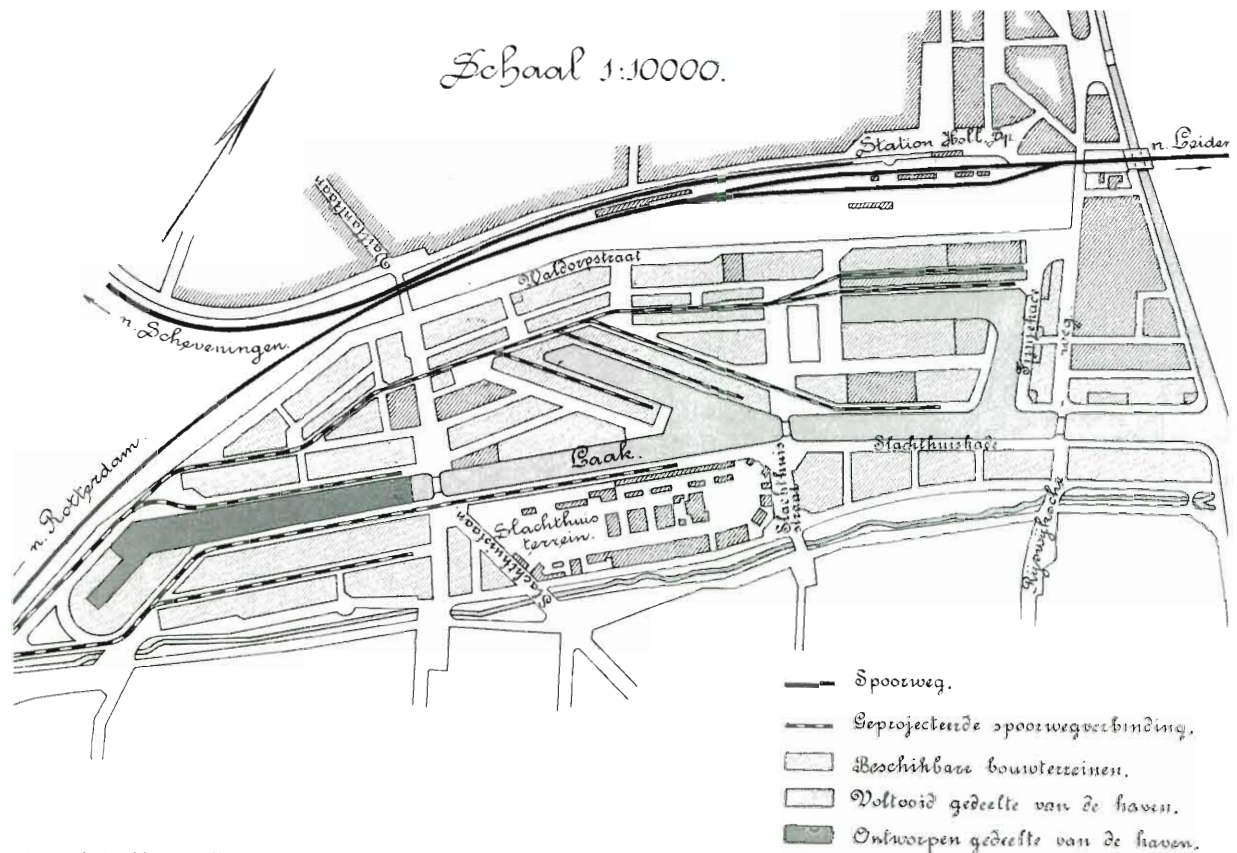


INDUSTRIE
TERREINEN
'S-GRAVENHAGE
 INLICHTINGEN: S. EN V.
 DIENST S. EN V.
 V. SPEYKSTRAAT 75
 TELEF: 333850
 PROSPECTUS OP AANVRAGE

meer vond passen bij een grote havenstad dan bij Den Haag.⁶ Den Haag was en zou immers nooit een transitohaven worden, maar meer een verzorgende haven voor het achterliggende gebied. De extreem hoge kosten, die De Jongh berekende voor zijn plan leken Lindo ook niet verantwoord in verhouding tot de middelen van de stad. Lindo besloot zijn commentaar dan ook met de opmerking, dat de plannen van De Jongh meer gezien moesten worden als een 'waardevolle handleiding' om tot een goede beoordeling te komen van de algemene eisen voor de handel en industrie. Samen met de reactie van De Jongh stuurde Lindo een aangepast voorstel aan de commissie PWE.

Lindo's nieuwe bestemmingsplan omvatte opslagplaatsen en gebieden voor pakhuizen ter hoogte van de Slachthuis-kade tussen Rijswijkseweg en Slachthuisstraat en het laatste deel van de Slachthuis-kade. Ook het terrein aan de Calandkade, de 2e Lulofsstraat, de Cruquiuskade, de Cruquijsstraat en een deel van het Leeghwaterplein kreeg deze bestemming. Het Leeghwaterplein zelf zou een marktterrein moeten worden. Het uiteinde van de schuine havenarm werd bestemd tot entrepohaven. Het slachthuis kreeg een terrein aangewezen aan de gelijknamige kade. De derde insteekhaven vlak bij de spoorbaan zou de asstal moeten herbergen. Een verdere detaillering van de bestemming werd niet aangegeven.





Kaart van de Laakhaven uit 1913, met aanduiding van de beschikbare bouwterreinen (In: 'Terreinen voor Handel en Industrie aan de Laakhaven', Gemeente 's-Gravenhage. Grondbedrijf).

De commissie PWE vond de nieuwe uitwerking van de plannen, aan de hand van de ideeën van De Jongh, maar op een bescheiden schaal uitgevoerd, geslaagd.⁷

Het gehele pakket met de diverse bestemmingsplannen en commentaren werd, voorzien van een advies van B&W (waarin de voorstellen van Lindo en de commissie PWE waren overgenomen), aan de raad gezonden. B&W stelden de raad voor om goedkeuring te hechten aan:

- de op het aangepaste plan Lindo aangegeven bestemmingen,
- de bestemming voor de beurtvaart van het haven-gedeelte vanaf de Trekvluit tot de Rijswijkseweg en zondig de Fijnjekade (verplicht voor nieuwe ondernemers) en
- de uitgifte van gronden in de Laakhaven in erfpacht.⁸

Gezien de omvang van de problematiek werd door de raad besloten om de voorstellen in subcommissies te behandelen.⁹ Na een zeer uitvoerige rapportage en een dito antwoord van B&W werd besloten het bestemmingsplan in hoofdlijnen te aanvaarden met een stemverhouding van 28 voor en 5 tegen.¹⁰

Het definitieve bestemmingsplan van de Laakhaven bestond in hoofdlijnen uit een beurtvaarthaven langs de Goudriaan-, Fijnje- en Leeghwaterkade (met het verbod voor elk bedrijf om na 1 juni 1911 nog elders in de stad een ligplaats te hebben), een brandstoffenmarkt aan de Slachthuis-kade en een concentratie van de handel in bouwmaterialen langs het hoofdkanaal; de rest van het

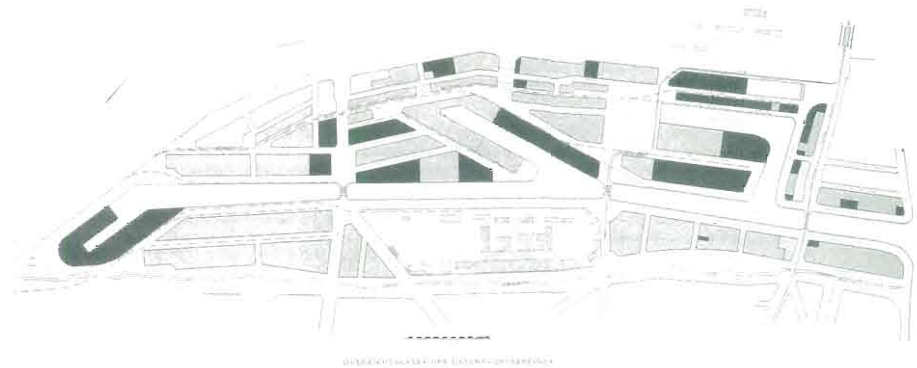
gebied kreeg een overwegend industriële bestemming. Verspreid over het hele gebied kwamen woningen voor: kleine clusters en losstaande huizen, voornamelijk dienst-woningen; de Calandstraat en de gebieden links en rechts van het slachthuis werden bestemd voor sociale woningbouw.

De ooit aangekondigde groente- en fruitmarkt op het Leeghwaterplein is niet op die plaats gerealiseerd. Hier-voor werd bij de doortrekking van het kanaal in het begin van de jaren dertig een aparte haven met voorbij de spoorlijn aangelegd, die op 30 december 1932 officieel werd geopend.¹¹

De uitgifte van gronden in het Laakhavengebied in erfpacht had nog heel wat voeten in de aarde. Het was de eerste keer dat gemeentegronden op zo'n grote schaal in erfpacht werden uitgegeven. Het systeem was betrekkelijk nieuw en leverde de nodige vertraging op. *Het Vaderland* verzuchtte dan ook in 1905, "Ze [de havens] zijn er, maar nimmer heeft men zich recht klaar rekenschap gegeven, waartoe zij er eigenlijk zijn".¹² B&W waren aanvankelijk tegenstander van het erfpachtsysteem uit vrees, dat de hypotheekbanken de bedrijven moeilijk of in het geheel geen krediet zouden verstrekken.¹³ Deze vrees bleek ongegrond.

Erfpacht gaf de gemeente de middelen om ook op lange termijn de bestemming van de haven-terreinen onder controle te houden.¹⁴ Aanvankelijk zou de gemeente het gebied op 31 december 1975 weer in z'n geheel in handen krijgen, maar later werd de expiratedatum van de erfpacht verlengd tot 75 jaar na uitgifte.¹⁵ Vanaf 1912 werd op grotere schaal tot erfpachtuitgifte overgegaan en werd dit de gebruikelijke wijze van grondverstreking.¹⁶

Overzichtskaart van de Laakhaventerreinen, met aanduiding van de beschikbaar terreinen (In: 'Terreinen voor Handel en Industrie'. Gemeentelijk Grondbedrijf te 's-Gravenhage, 1916).



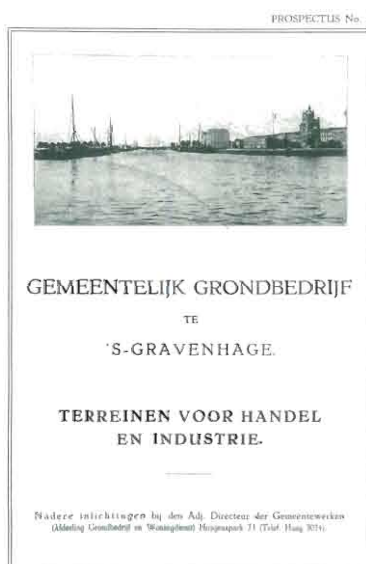
Uiteraard waren er bedrijven die noch met de vertraging noch met de wijze van gronduitgifte genoeg namen. Eén van hen plaatste zelfs een advertentie in de *Nieuwe Courant* met de oproep voor een terrein (te huur of te koop) gelegen aan een breed scheepvaartwater ten behoeve van een opslagplaats.¹⁷ Deze advertentie kwam ook Lindo onder ogen en hij meende hierop te moeten ingaan.¹⁸ Nadat hij toestemming van B&W had gekregen, nam Lindo contact op met deze firma. Het bleek het constructiebedrijf Geldens uit Nijmegen, dat behalve de verbreding van het viaduct in de Rijswijkseweg ook de nieuwe perronoverkappingen van de ZHESM op het Hollandse Spoor uitvoerde. Lindo zag dit bedrijf als een belangrijke onderneming, die meerdere industrieën naar de Laakhaven zou kunnen trekken en was van mening dat de gemeente voorlopig een terrein aan dit bedrijf moest verhuren. De gemeente had naar zijn oordeel hier ook baat bij aangezien het "zeer gewenscht is eindelijk een begin te maken met de exploitatie van de sedert langen tijd braak liggende Laakhaventerreinen".¹⁹ De raad besliste echter anders en bepaalde dat slechts bij openbare inschrijving aanbiedingen konden worden gedaan aan de hand waarvan B&W een voorstel aan de raad zouden kunnen doen. Gevolg van deze stellingname was dat de

firma Geldens van het toneel verdween. Erg consequent was het optreden van de raad bepaald niet, want de Haagse firma Gebrs. van Heijst had eerder wel toestemming gekregen om een terrein in de Laakhaven te mogen huren.²⁰

Geleidelijk kwamen de aanvragen voor grond bij de gemeente binnen. Onder de aanvragers bevond zich zelfs een particuliere instelling: de pas opgerichte roeivereniging De Laak, die met de komst van de haven een ideaal dicht bij huis verwezenlijkt zag, verzocht in 1910 de gemeente om toestemming voor de bouw van een schuithuis.²¹

Omdat de de aanwas van bedrijven niet snel genoeg verliep naar de zin van de directeur van Gemeentewerken, kwam hij in 1912 met het voorstel om een 'eenvoudige prospectus' uit te geven naar een Duits voorbeeld.²² Op de Städttausstellung te Düsseldorf had hij een dergelijk weravingsfolder voor de Stadthafen van Gelsenkirchen meegenomen. B&W gingen accoord met dit idee en er werd een nagenoeg identieke vouwfolder met de titel 'Terreinen voor handel en industrie aan de Laakhavens' uitgegeven.²³ De oplage van 1000 exemplaren werd verspreid onder bouwkundigen, industriële- en handelsfirma's zowel in de eigen stad als daarbuiten. De folder vond ook haar weg op de eerste Nederlandse tentoonstelling op scheepvaartgebied (ENTOS).

Omslag van de brochure 'Terreinen voor Handel en Industrie' Gemeentelijk Grondbedrijf, 1916 (Haags Gemeentearchief).



De bedrijvigheid in en om de Laakhaven nam in deze periode behoorlijk toe. Toch waren er nog enkele wervende brochures voor nodig om meer bedrijven naar het Laakhavengebied te trekken.²⁴

Liep de uitgifte van grond de eerste jaren traag, vanaf 1916 viel er een stijgende lijn te bespeuren met een sterke toename eind jaren twintig:

Overzicht uitgifte grond in laakhavengebied

1912	79 m ²	1920	196m ²	1928	21796m ²
1913	115	1921	5	1929	27651
1914	7	1922	31	1930	8385
1915	81	1923	3753	1931	6471
1916	197	1924	2197	1932	2286
1917	229	1925	2152	1933	4295
1918	278	1926	4221		
1919	270	1927	9681		

Bron: Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), voormalig 'pakstuk' P 218.

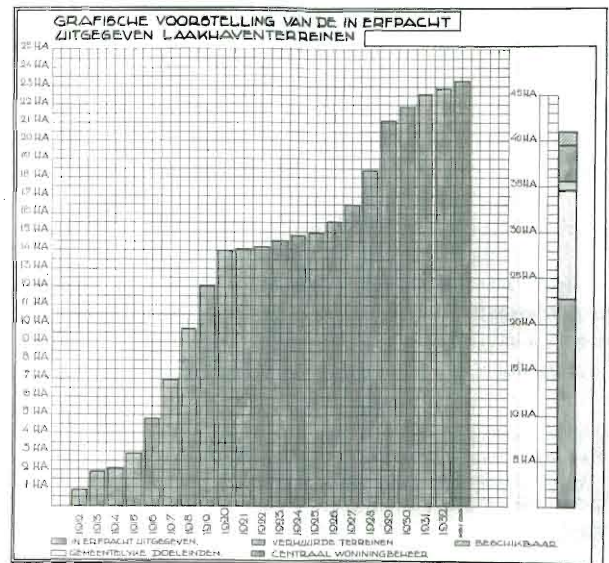
De Laakhaven in 1932, rechts de fabriek van 'stamp- en perswerken' J.B. van Heyst en Zonen en in het midden rundvetsmelterij Minos (Haags Gemeentearchief).



kader van een werkverschaffings-project alsnog een start gemaakt met het graven van een havenarm. Erg vlotten deed het werk niet en de voltooiing vond pas na de oorlog plaats, waarna het gebied ook snel zijn bestemming kreeg.

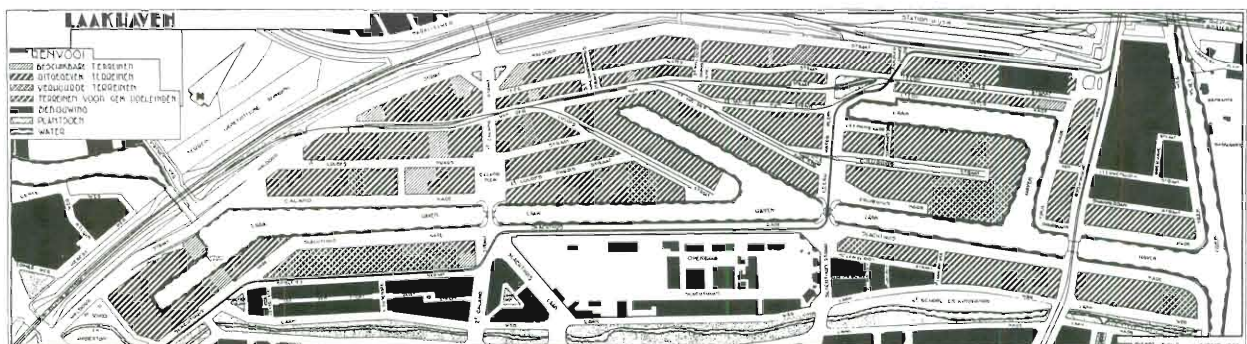
De Laakhaven, inmiddels omringd door woonwijken, raakte bij de Haagse bevolking steeds vertrouwd en geïntegreerd in de stedelijke cultuur. Zo achtte men in 1935 de Laakhaven de meest geschikte lokatie om Sinterklaas een grootse ontvangst te bereiden.²⁶

Het relatief hoge cijfer van 1913 valt te verklaren uit de hoos van aanvragen van de beurtvaartondernemingen, die vanaf die datum verplicht waren zich in het Laakhavengebied te vestigen. Voor de sterke terugval in 1921 en 1922 is geen directe oorzaak aan te wijzen. De enorme stijging in de jaren 1928-1929 wordt voornamelijk veroorzaakt door de uitbreiding van de beurtvaarthaven en de definitieve bestemming van de petroleumhaven. Van de totale oppervlakte van 370.532 m² was in 1929 222.114 m² in erfpacht of verhuurd en 104.378 m² in gebruik bij de gemeente. Er resteerde toen nog 44.040 m² bestaande uit stukken van 'minder doelmatige vorm' en van ongunstige ligging ten opzichte van het water. In 1933 was dit verder teruggelopen tot 12.632 m². Het Laakhavengebied raakte geleidelijk vol. Het gemeentebestuur had dit kennelijk verwacht, want reeds in 1921 begon de gemeente met de ontwikkeling van plannen voor een nieuw aan te leggen haven in de Binckhorstpolder.²⁵ Na vele problemen te hebben overwonnen, onder meer met de buurgemeente Voorburg, werd het definitieve plan van B&W in juli 1929 door de raad aangenomen. De economische crisis in de jaren daarna belette een snelle uitvoering van de plannen. In de jaren dertig werd in het



Kaartje van de terreinen voor handel en industrie aan de Laakhaven van de dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting uit 1936 (In: 's-Gravenhage Industrie-terreinen, Terreinen voor handel en industrie').

Grafische voorstelling van de in erfpacht uitgegeven Laakhaventerreinen, 1933 (Haags Gemeentearchief, bnr. 353, voormalig 'pakstuk' P 218.).





Kaart van de Laakhaven uit 1923, met aanduiding (paars) van de dan nog beschikbare terreinen (Haags Gemeente-archief, bnr. 353, voormalig 'pakstuk' P 218).

Kaartje van de dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting met daarop aangegeven de terreinen voor handel en industrie, jaren dertig (Haags Gemeente-archief).

VESTIGT UW BEDRIJF EN KIEST UW WOONPLAATS TE 'S-GRAVENHAGE,

INLICHTINGEN BIJ DEN DIENST DER STADSONTWIKKELING EN VOLKSHUISVESTING - TE 'S-GRAVENHAGE • v. SPEYKSTRAAT 75 • TEL. 333850.



Omslag van de brochure van de dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting "s-Gravenhage Industrie-terreinen", c. 1938 (Haags Gemeentearchief).

Noten:

1. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1903, bijl. 638 en 643.
2. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1902, 4 februari 1902.
3. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 1596 (1902).
4. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1904, bijl. 929 (bijl. A).
5. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1904, bijl. 929 (bijl. C).
6. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1904, bijl. 929 (bijl. D).
7. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1904, bijl. 929 (bijl. E).
8. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1904, bijl. 929.
9. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1905, p. 174 en rapportage bijl. 561.
De enige wijzigingen, die ten opzichte van Lindo's plan werden doorgevoerd waren:
 - B&W verklaarden zich bereid om de mogelijkheden van een viaduct te bekijken, waarbij tevens de ophoging van het treintracé in de onderhandelingen met de HJSM mee kon worden genomen,
 - het marktterrein zou niet uitsluitend ten behoeve van de groente- en fruitmarkt worden ontworpen, maar zou ook voor andere doeleinden kunnen worden benut,
 - een tweede groot plein werd ontraden
 - de asfaal in het gebied kwam te vervallen
 - de einddatum van de erfpacht werd 31 december 1975
 - de Goudriaankade en Fijnjekade werd de vestigingsplaats van de beurtvaartondernemingen met het verbod voor ieder bedrijf om na 1 juni 1911 nog elders in de stad een ligplaats te hebben.
10. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1906, p. 191-200.
11. M.van Doorn, *De maag van Den Haag. Vijftig jaar Groothandelsmarkt en wat daaraan vooraf ging*, Den Haag 1983.
12. *Het Vaderland*, 18 februari 1905, avondblad A, p.1.
13. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 6756 (1904).
14. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1906, bijl. 301.
15. Op voorstel van Lindo, die verwees naar de situatie in de Scheveningse haven, waar eveneens deze 75 jaar als uitgangspunt was genomen. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 20807 (1908).
16. *De openbare werken van 's-Gravenhage 1890-1918*, Den Haag 1918, p. 122.
17. *Nieuwe Courant*, 1 maart 1908.
18. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 3850 (1908).
19. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 5238 (1908).
20. *Zo werkt Den Haag*, Den Haag 1958, p. 52.
21. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), voormalig OZ 218.
22. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 18859 (1912).
23. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 5185 (1913).
24. t.w.: *Gemeentelijk grondbedrijf te 's-Gravenhage. Terreinen voor handel en industrie*, (prospectus nr.3), z.p., z.j. en *Gegevens betreffende bouwterreinen der gemeente 's-Gravenhage*, Den Haag 1925.
25. H. Slechte en M. van der Mast, *75 jaar havens Den Haag Scheveningen*, Den Haag 1979.
26. Archief gemeentelijke dienst Haven- en Marktwezen (bnr.620), inv.nr. 267.

De Laakhaven: centrum van handel en industrie

Een goed overzicht van aantallen en soort bedrijven in de Laakhaven verscheen eerst in 1923.¹

Het aantal bedrijfspanden bedroeg op dat moment 128 en het aantal bedrijven 95. De voornaamste categorie bedrijfsgebouwen bestond uit fabrieken (51 panden), daarna volgden de beurtvaartfirma's (28 panden), de expeditiebedrijven (12 panden) en de bouwmaterialenhandel (18 panden). De overige panden waren bestemd voor opslag en de handel in diverse grondstoffen of eindprodukten.

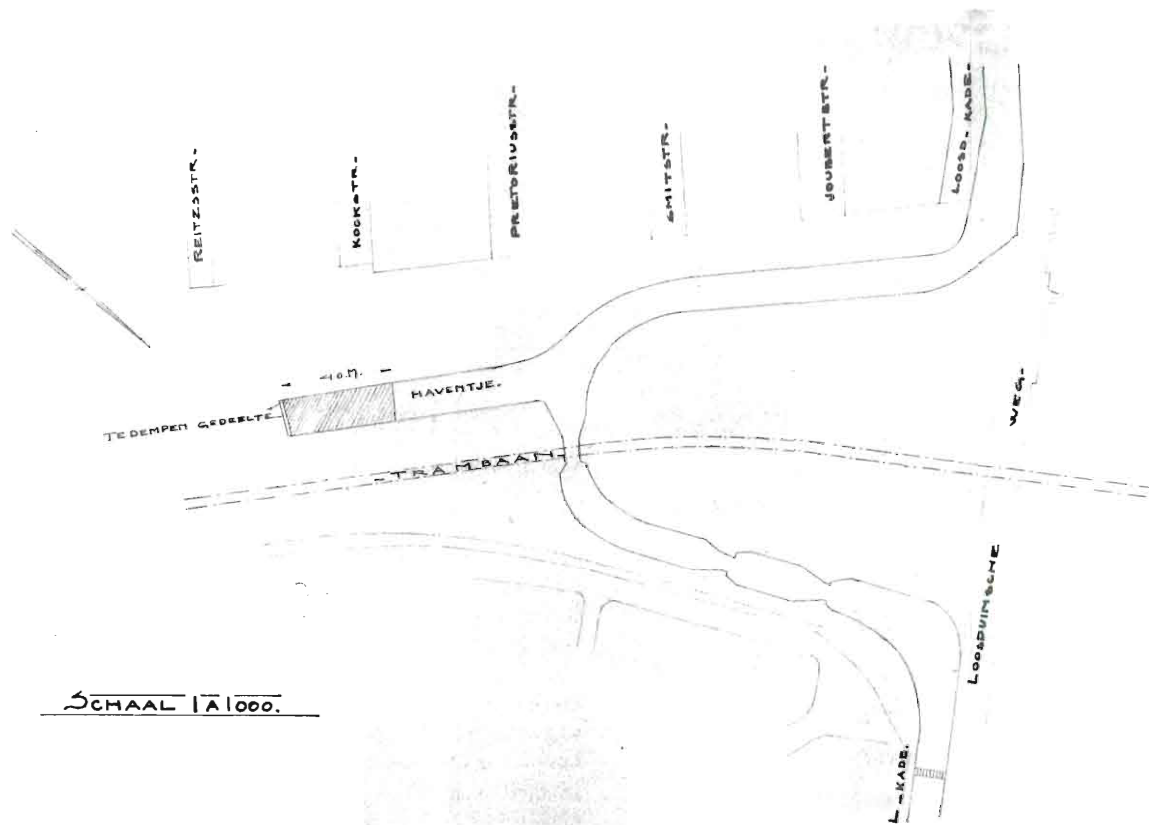
In de onderstaande paragrafen worden de volgende economische activiteiten behandeld: transport, handel en industrie. Binnen deze rubrieken wordt, gerangschikt naar bedrijfstak, de ontwikkeling van het bedrijfsleven in de Laakhaven op de voet gevolgd. Eén van de belangrijkste ondernemingen in het havengebied was zonder twijfel het gemeentelijk havenbedrijf, dat tenslotte voor de goede gang van zaken in het gebied moest zorgdragen. Daarmee wordt dan ook de rij geopend.

Transportbedrijven

Het havenbedrijf

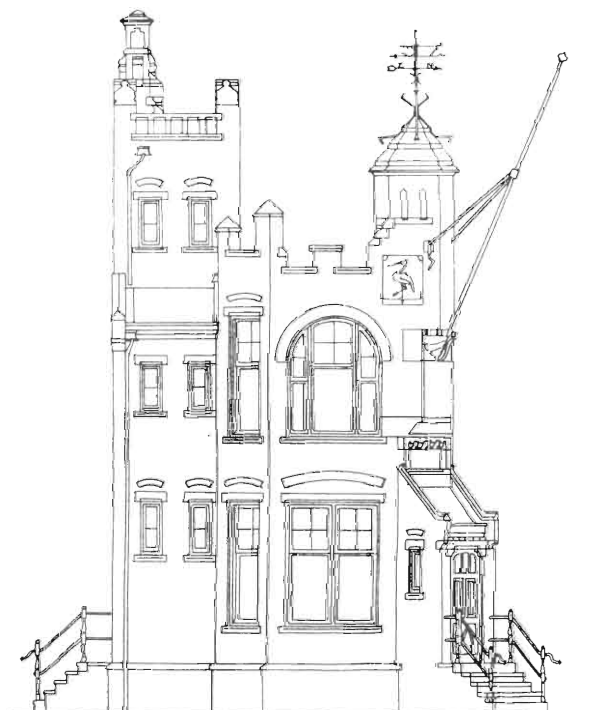
Vanaf het midden van de negentiende eeuw stond het scheepvaartverkeer in Den Haag onder toezicht van een havenmeester, die tevens was belast met de inning van de haven- en liggelden.² Een nauwkeurige taakomschrijving staat in zijn – in 1856 door de raad vastgestelde – instructie³: "Hij vestigt zijn kantoor zoo veel mogelijk in het zuidoende der stad, houdt het dagelijks open, 's morgens van acht tot elf ure, om de aangiften van de belanghebbers aan te nemen, de verschuldigde haven- en lig- en kaagelden te ontvangen en de restitutie uit te betalen". Dagelijks moest de havenmeester de onder-havenmeester in zijn kantoor aan het Zieken en de havengaarder aan het kantoor aan de Loosduinsebrug bezoeken. Hij begaf zich verder "dagelijks en herhaaldelijks langs de havens en grachten ter handhaving der verordening hiertoe betrekkelijk" en hield "wijders toezigt over de havens en grachten en kaden, gebreken daaraan ontdekkende, of klagten deswege" werden gemeld aan Burgemeester en Wethouders. Samen met de onder-havenmeester en de havengarders, die specifiek met het innen van haven- en liggelden waren belast, hield de havenmeester streng toezicht op het scheepvaartverkeer. De instructie uit 1856 bleef decennia lang van kracht aangezien het werk van de diverse havenbeambten in essentie niet wijzigde. Pas in 1931 werd een nieuwe instructie opgesteld.⁴

Bij raadsbesluit van 31 oktober 1904 werd een directeur van de zojuist in gebruik genomen vissershaven benoemd. De Laakhaven en de binnenwateren bleven vallen onder het beheer van de havenmeester. Per 1 juli 1918 werd de functie van havenmeester verenigd met die van directeur der vissershaven en werden de Dienst der Vissershaven en de Dienst der Laakhaven of Havendienst samengevoegd tot Gemeentelijke Havendienst. De directeur van de Havendienst werd bijgestaan door twee havenmeesters: één voor de binnenhavens en grachten (de Laakhaven, het haventje aan de Monstersestraat bij de Loosduinsevaart enz.) en één voor Scheveningen. De meeste grachten waren toen al gedempt en het scheepvaartverkeer speelde zich dus meer aan de buitenrand van de stad af. Met ingang van 1 juni 1925 werden de Havendienst en het "marktwezen" samengevoegd tot Gemeentelijke Dienst van Haven- en Marktwezen. Bij de havens waren toen 47 personen werkzaam, bij de markten officieel slechts twee: de marktmeester en zijn adjunct. Bij het aanleggen van een nieuwe haven diende uiteraard ook een onderkomen voor de gemeentelijke havenfunctionarissen te worden gebouwd. Nadat de havenmeester te



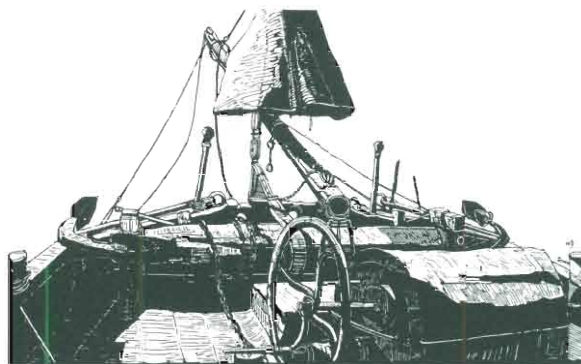
Kaartje van het haventje bij de Loosduinseweg, 1929 (Haags Gemeentearchief bnr. 620, inv.nr. 206).

Detail van de bestektekening van het havenkantoor uit 1900 (Haags Gemeentearchief, bnr. 484).



kennen had gegeven dat hiervoor een kantoor op de hoek aan de Trekvljet gebouwd moest worden, kon Gemeentewerken aan de slag. Het havenkantoor diende ruimte te bieden aan een kantoor van de dienstdoende dag- en nachtgaarder en een kantoor voor de havenmeester.⁵ Het gebouw moest zo geplaatst worden, dat men goed uitzicht had op de vaart zowel in de Trekvljet als in de Laakhaven, "waardoor het den dienstdoende beambte mogelijk is, elke beweging op het water te kunnen gadeslaan". De gemeentearchitect A.A. Schadee, die in die jaren veel gemeentelijke bouwprojecten ontwierp, maakte de tekeningen.⁶ Het betrekkelijk kleine gebouw kreeg een kasteelachtig uiterlijk met kantelen en een traptorentje aan de achterkant en was van veel ramen voorzien. Op diverse plaatsen kreeg het natuurstenen decoraties zoals een voorstevan van een boot, het gemeentelijk wapen en een opschrift, passend bij de functie van het pand. Op de top van het torentje boven de ingang prijkte een smeedijzeren windvaan van zo'n 50 kilo.⁷ Op 14 juni 1900 vond de openbare inschrijving voor de aanbesteding plaats. Het werk werd gegund aan de aannemer M.A.J. Taverne, die het geheel voor f 9180,- dacht te kunnen bouwen. Hetzelfde jaar werd het gebouwtje opgeleverd. Lange tijd stond het eenzaam aan het brede water van de Laakhaven, maar het raakte van lieverlede omringd door bedrijfsbebouwing en later in de jaren tachtig ook door woningbouw. Desondanks blijft dit bouwwerk – op een markant punt bij de ingang van de Laakhaven – een fraaie herinnering aan de beginperiode van de aanleg van de havens. Nog steeds heeft het kantoor zijn oorspronkelijke functie, maar dan als bijkantoor van de dienst Haven- en Marktwezen, die zijn hoofdkantoor in het Scheveningse havengebied heeft.

Voorplecht van een turfschip, tekening W.J. Dijk (In: 'De Laakhaven', uitgegeven door het gemeentebestuur van 's-Gravenhage afd. Onderwijs, c. 1934).



Vrijwel tegelijkertijd met de oplevering van het havenkantoor werden de havenbeambten in een nieuw jasje gestoken.⁸ De wit metalen knopen op vest en jas maakten plaats voor goudkleurige en op de schouder verscheen een ankertje. De zilveren band rond de pet werd eveneens goudkleurig, daar het zilver door de aanslag van het water snel zwart werd. Ter onderscheiding kreeg de onderhavenmeester een koordje op de mouw. De brugwachters kregen in het vervolg op hun lange jas niet één, maar twee rijen knopen en eveneens een anker op de schouders. Daarmee waren de havenbeambten voor de duizenden schippers die hen jaarlijks passeerden goed herkenbaar en straalden zij het gemeentelijke gezag uit.



De Laakbrug bij de Rijswijkseweg, 1960 (foto dienst REO).

In de gemeenteverslagen is de ontwikkeling van het scheepvaartverkeer in de Laakhaven vanaf 1918 goed te volgen (voor die tijd ontbreken exacte cijfers).⁹ In dat jaar passeerden 30.225 vaartuigen het Laakhavenkantoor met een gezamenlijke inhoud van 938.285 m³. De bruggen in de Rijswijkseweg en bij het Leeghaterplein gingen toen gemiddeld respectievelijk veertien en acht keer per dag open. Het verslag van 1919 vermeldt ook de andere bruggen in het traject naar de binnenstad:

Laakbrug	20 maal per dag
Slachthuisbrug	13
brug Paviljoensgracht	58
brug Boekhorststraat	41
brug 's-Gravenzandelaan	29
brug Hemsterhuisstraat	21

Blijkbaar was de scheepvaart door de grachtengordel nog geenszins in betekenis afgenomen. Logisch als men

bedenkt, dat diverse grote ondernemingen aan dit water waren gevestigd. Daarbij valt te denken aan Meubelfabriek Pander, Houtzagerij Dekker, de gemeentelijke gasfabriek en electriciteitscentrale en de Zuid Hollandse Bierbrouwerij.

In de jaren na de Eerste Wereldoorlog trad een krachtig herstel van de plaatselijke economie op, hetgeen onder andere valt op te maken uit de cijfers van het vervoer over water. Langs de havenkantoren aan de Laakhaven en de Loosduinseweg passeerden in 1921 60.960 schepen, ruim twee keer zoveel als in 1918. Deze schepen vervoerden voor 635.439 ton aan zand en grint, 511.055 ton aan bouwmaterialen, 274.898 ton aan beurtgoederen, 152.430 ton aan brandstoffen en 144.619 ton aan levensmiddelen.¹⁰ Opvallend was dat de meeste vrachtaarders de stad weer leeg verlieten. Slechts voor een beperkt aantal producten was sprake van uitvoer, t.w. haring, bier en afval zoals oud-ijzer.

De jaren dertig en volgend laten een gestage teruggang zien van het aantal schepen dat de Laakhaven aandeed en dat terwijl juist in die jaren de verbinding van de haven met de Loosduinsevaart werd verwezenlijkt. Het aantal schepen mocht dan teruglopen, het gemiddelde laadvolume per schip nam drastisch toe; was de tonnage rond 1907 gemiddeld zo'n 20 ton per schip in 1937 bedroeg dit 100 en in 1960 circa 150 ton tot in 1977 de 400 ton werd bereikt.¹¹

Slachthuis gezien vanaf de Slachthuisbrug, 1915 (foto dienst REO).





Brugwachter probeert nieuwe afsluitboom, 1934
(Haags Gemeentearchief).

Herinneringen van de brugwachter/havengaarder J. Taal¹⁶

"Ik ben begonnen in de visafslag op Scheveningen. Daarna ben ik naar Den Haag gegaan, dat is geweest in 1959 als brugwachter van de Nieuwe Havenbrug. In 1962 ben ik aan de Laakhaven terecht gekomen, ook eerst als brugwachter, maar ik heb er altijd veel verschillend werk gedaan.

Op het havenkantoor aan de Trekweg zat boven de havenmeester met een havengaarder, veel ruimte was er niet. Dat was de havengaarder buitendienst en beneden zaten ook twee havengarders, ook een havengaarder binnen- en buitendienst. Die beneden zat was de man van Loosduinen en omstreken en die had ook bij de Leugenbrug in Loosduinen een kantoortje staan. Verder was er de brugwachter. Het uitoefenen van de havengardersfunctie deed je in eerste instantie met de fiets, later met de brommer. We hebben toen in de loop van de jaren een boot gekregen. Eerst kregen we een roeiboot met een buitenboordmotor van een kwart PK; ja het mocht niet te duur zijn. En dan hadden we een onder-havenmeester Jaap Pronk, die ging in die boot zitten en dat was net een standbeeld en dan zei hij tegen de havengaarder: starten maar. Dan moest ie eerst trekken... dan ging die. Tot voorbij de Laakbrug moest je dan varen en dan zei hij als je de brug voorbij was: ik heb het al gezien we gaan terug. Maar dan moest je heel voorzichtig om want anders sloeg die boot om.

Daarna kregen we dan zo'n boot; een Shetland kruiser met een twintig PK buitenboordmotor maar dat was nog op olie, op petroleum. Daar gingen we dan havengeld mee halen. Later hebben we dan die boot gekregen waar we nu mee varen.

Als een schip de haven in kwam dan moest men betalen en dat ging via een havenbriefje en aan dat briefje zat een strookje en dat moest men afscheuren. Dit strookje deed de man in het kitje, dat was het bekende klompje aan het stokje en dan haalde je dat binnen soms zat er een kwartje in en een enkele keer zat er een pruim in, dat gebeurde ook. Dit behoorde tot de taak van de brugwachter.

Bij de Laakbrug zaten twee brugwachters per wacht en dat kwam door de bediening. Die brug had namelijk geen slagbomen maar hekken. Als je nou ging draaien dan liep je met de ene naar binnen toe en dan had je aan weerskanten zo'n vierkante bak, die moest je aan doen, en daar stond STOP op. Later zijn dat rode lampen geworden en weer later werden het knipperlichten. Dan zat je met z'n tweeën in dat brugwachtershuis; van zes tot twee zat je daar, of van twee tot tien, of van tien tot zes uur, de nachtdienst was altijd met één man. Dan had je de Leeghwaterbrug, die zat erachter daar had je een boom, die moest je in de rondte draaien en dan zakte ie naar beneden toe. Daarachter de Calandbrug daar was je alleen en daar ging het ook met een hek. De Laakbrug noemden ze dan de Herenbrug. Als je vanaf de andere bruggen hier kwam te werken dan werd je dus eigenlijk bevorderd.

Je had aan de Laakbrug ook een doorhaalrichting. Dat was een soort paternosterketting en daar zat een haak aan, want je had toentertijd ook nog veel sleepschepen. Bij voorbeeld de schepen van de RIC – Rijks Inkoopcentrale van kolen – dat waren van die oude Belgische spitsen van zo'n 400 ton. Die werden gesleept door ene De Reijer naar Den Haag toe en dan werden ze neergelegd zo om het hoekje waar de Laakmolen staat. Daar had je twee kranen, één aan deze kant van de Laakbrug en één aan de andere kant. Ze konden elkaar altijd helpen met lossen, maar het gebeurde ook vaak dat die andere kraan kapot was en dan moesten ze dus verhalen en dan waren er sleepbootjes van de firma Jansen, maar ja die hadden geen pit en dan gaven ze een brui en een meertouw van een boot en dat gooide men dan om die haak heen van die doorhaalrichting. Dat was een service van de gemeente Den Haag, want de brug openen duurde altijd nog zo'n minuut of tien. ..."



Brugwachtershuis bij het openbaar slachthuis, 1963 (Haags Gemeentearchief, bnr. 516, inv.nr. 1106).

De grootste oorzaak voor de terugloop van de hoeveelheid schepen moet worden gezocht in de sterke toename van het vrachtverkeer over de weg. Het aantal schepen, dat per jaar langs het Laakhavenkantoor binnenkwam was in 1935 gedaald tot 13.925 met een inhoud van 1.240.228 ton.¹² In 1941 was dit verder gedaald tot 11.727 en 1.002.180 ton. In 1950 lag dat nog eens zo'n 1000 schepen lager en in 1960 was dit teruggelopen tot 6319 met een tonnage van 932.541.¹³ De laatste decennia versnelde deze tendens zich. In 1990 werd met een aantal schepen van 1140 en een tonnage van 545.095 een voorlopig dieptepunt bereikt.¹⁴ Ook in dat jaar overigens vormden zand, grint, cement, bouwmaterialen en schroot de voornaamste vracht.¹⁵



Naast het vrachtverkeer is in de laatste decennia de pleziervaart in de Laakhaven een belangrijke rol gaan spelen. In 1989 was de Laakhaven zelfs het decor van een vlootshow van oude binnenvaartschepen die duizenden mensen op de been bracht.

Beurtvaart- en expeditiebedrijven

De beurtvaart, een door de overheid gereguleerde vaart op gezette dagen naar vaste bestemmingen, is een eeuwenoude bedrijfstak.¹⁷ In Holland ontstonden de beurtveren in de zestiende en zeventiende eeuw. Voor die tijd was er alleen sprake van vrije binnenscheepvaart. Door de beurtvaartschippers werd altijd gevaren of het schip nu lading had of niet. Iedere stad had een verordening inzake de beurtvaart. Hierin waren onder meer bepalingen vastgelegd met betrekking tot het om de beurt varen, de eisen ten aanzien van de schipper, de vrachtlissten (tarieven) en de 'uitsluitende' vaart. Met dit laatste gaf een stad een bepaalde schipper het alleenrecht op een vast vaarttraject. Daardoor kreeg de beurtschipper als vergunninghouder al vroeg een monopoliepositie in het vervoerwezen. De stad was zo verzekerd van een geregeld vervoer en de schipper van een redelijk bestaan. Een vroeg voorbeeld van de instelling van zo'n veer is het beurtveer op Amsterdam, dat door toedoen van vier Haagse schippers in 1594 tot stand kwam. De volgende eeuwen zouden vele beurtveren ontstaan en worden onderhouden, waardoor het gehele Hollandse binnenland over water goed bereikbaar werd. Een boottochtje van Den Haag naar Amsterdam verliep met veel onderbrekingen, maar was voor de gemiddelde burgerman toch altijd nog een redelijk comfortabele reis.

De beurtschippers behielden lang hun monopoliepositie. Eerst in de loop van de negentiende eeuw begon de macht van de beurtvaartondernemingen af te kalven. Zo werd bij Koninklijk Besluit van 1818 bepaald, dat bij spoedeisend vervoer buiten de beurtvaart om mocht worden gevaren. Tevens mochten particulieren, niet meer dan drie in getal, samen een eigen zending verzorgen mits men er onderweg geen goederen aan toevoegde.

Schrootopslag van de Gebrs. Van Kempen op de Calandstraat hoek Waldorpsstraat, 1931 (Haags Gemeentearchief).



Beurtvaartondernemingen
aan de Fijnjekade, 1936
(foto dienst REO).

(Beurt)schippers aan de
Goudriaankade, begin
twintigste eeuw
(Haags Gemeentearchief).



Beurtvaartondernemingen
aan het 'Beurtgat', 1924
(Haags Gemeentearchief).



Met de komst van grotere en snellere schepen nam de wilde vaart toe. De sterk gereglementeerde beurtvaart strookte niet langer met de vigerende denkbeelden op economisch gebied, waarbij vrije concurrentie als hoogste ideaal gold. Meer en meer traden de beurtvaartschippers op als expediteurs die goederen vervoerden voor eigen risico.

In Den Haag leidde dit uiteindelijk in 1860 tot de opheffing van de reglementen, ordonnanties, instructies, vrachtlijsten en tarieven inzake de beurtveren. Wel werd besloten tot aanstelling door de gemeente van schippers bij de toen nog bestaande beurtvaartdiensten, om in elk geval de vaste vaart op bepaalde bestemmingen te garanderen. De soms eeuwenoude firma's bleven in stand en behielden veelal de naam beurtvaartbedrijf, ook al waren zij hun monopoliepositie kwijt.

Noodgedwongen ontkwamen de beurtvaartbedrijven er niet aan om zich te moderniseren. Zo werd in 1896 op de lijn Den Haag-Delft-Rotterdam een stoomboot in gebruik genomen door de 's-Gravenhaagsche stoombootdienst tot vervoer van passagiers en goederen. De Haagse kranten deden enthousiast verslag van de eerste boottocht voor genodigden.¹⁸ In anderhalf uur tijd werden de passagiers van Den Haag naar Rotterdam vervoerd. Honderden toeschouwers waren bij het vertrek vanaf de spoorbrug over de Trekvlief aanwezig. De schuit was 20,7 m. lang, 3,7 m. breed en had slechts een diepgang van 0,65 m. Het vaartuig werd aangedreven door een compound stoommachine van 30 PK waarmee een topsnelheid van 13,5 km per uur gehaald kon worden. Helaas voor de schipper was deze snelheid in de Vliet niet toegestaan, het maximum lag daar namelijk volgens provinciale richtlijnen op 9 km per uur. De bemanning bestond naast de schipper uit een machinist, die tevens stoker was en een scheepsjongen, allen gestoken in een keurig uniform. Een retourtje Delft (eerste klas) kostte de Haagse burger de somma van f 0,35.

De meeste beurtvaartbedrijven waren gevestigd in het havenkwartier rond het Spui. Vooral aan de Amsterdamse

en de Stille Veerkade lagen veel beurtvaartschuiten, vandaar ook de naam Veerkade. Aan de kaden stonden veel pakhuizen en waren de kantoren en vertrekken om passagiers op te vangen gevestigd. Tal van hotels en logementen konden in deze wijk rekenen op een rijke klandizie.¹⁹

De demping van genoemde grachten verdreef rond de eeuwwisseling de meeste beurtvaartondernemingen naar de omgeving van de Bierkade, waar reeds enkele beurtvaartbedrijven waren gevestigd. "Nadat het oude stadsaspect door de demping der binnengrachten was ontzenuwd en beroofd van wat tot het wezenlijk verband van zijn schoonheid behoorde, was de Bierkade voor de veerschipper de laatste toevlucht geworden", maar "de schippersbeweging moest de stad uit om met den bouw van nieuwe pakhuizen en opslagplaatsen noodgedwongen de rond de Laakhaven gelegene gemeentegronden in exploitatie te helpen brengen".²⁰ De verplichte verhuizing naar de Laakhaven (per 1 juni 1911) ontlokte de beurtvaartschippers hevige protesten. Reeds tijdens de ontwikkeling van de plannen voor de Laakhaven bestookten zij de gemeenteraad met vele adressen.

Voor B&W stond het na de discussie over de functionele indeling van de Laakhaven evenwel vast, dat de beurtvaart zich naar dit gebied diende te verplaatsen. De vraag was alleen hoe men de ondernemers hiertoe kon dwingen. In juli 1904 vroegen B&W de havenmeester in deze zaak om advies.²¹ De havenmeester stelde voor de boom in de Trekvlief bij de stadsgrens te brengen op 1,3 m D.P., zodat grotere schuiten hier niet meer door konden varen. Verder wilde hij het laden en lossen op de kades in de stad strafbaar stellen, met uitzondering voor de pakschuiten. Ook de bouw of verbouw van pakhuizen in de binnenstad wenste hij te verbieden of in ieder geval tegen te gaan. De bouwpolitie tot slot, diende er op toe te zien, dat er geen vergunningen werden afgegeven voor het plaatsen van bouwmaterialen op de kades. De havenmeester was er van overtuigd dat dit alles op veel verzet zou stuiten en verzocht B&W dan ook om voor enkele maanden over kleine sleepboten met bemanning te mogen beschikken



Laad- en loswerkzaamheden op de Fijnjekade, 1915 (foto dienst REO).

om de schippers het binnenvaren te beïjten. Een probleem daarbij was, dat de bevoorrading van enkele gemeentebedrijven (gasfabriek) en bedrijven in de Scheveningse haven geen gevaar mocht lopen. B&W waren kennelijk niet zo benauwd voor ongeregelde zaken en stelden in 1906 voor om de beurtvaart na 1 juni 1911 in het centrum te verbieden.²² Als nieuwe ligplaats werden de Goudriaankade en de Fijnjekade in de Laakhaven aangegeven. Dit voorstel werd op 21 mei 1906 door de raad met grote meerderheid aangenomen.²³

Met het naderen van de voor de beurtvaart 'fatale' datum begonnen de ondernemers zich weer te roeren. In 1910 werd de raad werkelijk bedolven onder adressen van beurtvaartschippers, die de datum van 1 juni 1911 met schrik tegemoet zagen en om uitstel vroegen tot 1 juni 1916.²⁴ De schippers vreesden dat hun bedrijven na overplaatsing en de nieuwbouw van kantoren en pakhuisen niet meer lonend zouden zijn. Veel ondernemers hadden al grote investeringen moeten doen als gevolg van de verplaatsing naar de Bierkade. De binnenstad was voor hen toch de meest geëigende plaats om goederen af te leveren. Eenmaal in de Laakhaven zouden de schippers moeten opdraaien voor de kosten van het vervoer van de goederen naar de stad. Dit betekende hogere tarieven en daardoor kon men minder concurreren met de spoorwegen. Na het eerste adres volgden er nog liefst zestien, die niet alleen door beurtvaartondernemingen werden ingediend, maar ook door andere firma's die hun aan- en afvoerrote in gevaar zagen komen.²⁵ Bij elkaar werd zo door 935 bedrijven en enkele verenigingen protest aangetekend.

B&W, kennelijk toch wel enigszins geschrokken van de massale reacties, achtten het verstandig om hun besluit inzake de definitieve bestemming van een gedeelte van de Laakhaven als enige beurtvaartcentrum te heroverwegen, althans de termijn binnen welke dit verwezenlijkt moest worden.²⁶ In overleg met de Kamer van Koophandel werd voorgesteld om de schippers uitstel te verlenen tot 1 juni 1913. De gemeenteraad stemde hiermee in.²⁷

Dat de beurtvaartschippers zich in het onvermijdelijke schikten blijkt uit de reactie van de 'Vereniging tot behartiging van de belangen der Haagsche beurtschippers', die op 31 mei 1911 was opgericht.²⁸ Zij achtte het gewenst om behalve de Goudriaankade en de Fijnjekade ook de Leeghwaterkade tot beurtvaartgebied te bestemmen. Daar diende de gemeente steigers aan te leggen en loodsen te plaatsen met daar tussen kranen. Aan de Fijnjekade wilde men een schuurvlonder en een overkapping aan de wal. De Laakhaven vond men eigenlijk niet geschikt voor de kleine schepen waaruit de beurtvaartvloot voor een aanzienlijk deel bestond. Vooral het eerste gedeelte van de haven leek ongunstig door de te verwachten grote golfslag. Zeker bij zuidwestenwind werd het laden en lossen moeilijk. De schepen dienden enige beschutting te krijgen, "want waait het in de stad, dan stormt het daar buiten". De Laakhaven lag toen nog aan de rand van de stad.

De gemeente nam het voorstel tot uitbreiding van het beurtvaartgebied van de vereniging over en besloot om de Goudriaankade voor de aanleg van stoomschuiten te bestemmen (om te voorkomen dat de brug te vaak geopend zou moeten worden) en de Fijnje- en Leeghwaterkade voor de beurtvaart.²⁹ Het totale beschikbare gebied werd daarmee 1750 m² tegen een erfpacht canon van f 1,- per vierkante meter. De aanleg van steigers, overkappingen, loodsen en kranen door de gemeente werd door B&W afgewezen. Wel ging men accoord als de ondernemers zelf dit werk ter hand zouden nemen.

Snel na de definitieve beslissing van de raad inzake de beurtvaart werden de eerste aanvragen om grond in de Laakhaven in erfpacht te krijgen ingediend. De *Handelingen van de Gemeenteraad* van 1912 laten een stroom van verzoeken zien, die in korte tijd allemaal werden afgedaan. Waarschijnlijk stonden de eerste bedrijfspanden in 1913 al langs de kades en werden eind van dat jaar de eerste vergunningen afgegeven voor ligplaatsen voor beurtvaartschuiten.³⁰ De havenarm aan de Fijnje- en Leeghwater-



PLANIJE & BLANSERT

Motorbootdienst op
HAARLEM en OMSTREKEN
Ligplaats-Kantoor:
Fijnjekade 25 - Telefoon 971
Afhalen van goederen.



Firma Frijlink en Van Putten

Motorbootdienst op ROTTERDAM.
Ligplaats en Kantoor:
LEEGHWATERKADE 5.
TELEFOON 1002—1003.
Verfiek v.m. 11 uur — n.m. 7 uur.
Afhalen van Goederen. Expeditie.



T. en C. STIGTER

Schroefbootdienst op Gouda, Zaanstreek, Alkmaar
en fusschengelegen plaatsen.
Ligplaats en Kantoor voor beide boten te DEN HAAG
GOUDRIAANKADE 13—18 (Laakhaven)
Telefoon No. 888,
GOUDA, Gouwe C 145. Telef. 155,
ALKMAAR, J. SERVAS. Voormeer D 8.

kade kreeg al spoedig de bijnaam 'Beurtgat'. Tot de vroegste vestigingen aan de Goudriaankade behoorden de firma's C.A. en I. Stigter en L.L. Verkoren; aan de Fijnjekade de firma's NV rederij den IJsel, J. Varekamp, W.H. Tetenburg, de Dagelijksche Stoom-, Sleep-, Pakschuitdienst op Amsterdam, en Planije & Blansert; en aan de Leeghwaterkade de firma's G.J. Hoogenraad, Frijlink & van Putten en Hoogenraad & Wesselo.

Advertenties van beurtvaart-
ondernemingen in 'Bron-
geest's Transportgids voor
's-Gravenhage' 1918-1919
(Haags Gemeentearchief).

Briefhoofd van de expediteur
P.J. Kempenaar, 1942
(Haags Gemeentearchief,
bnr. 620, inv.nr. 213).



P.J. Kempenaar

expediteur

HOOFDKANTOOR:
DEN HAAG
LEEGHWATERKADE 37-42
TEL. 115680, GIRO 127266

ZAANDAM
WESTZUIDE 326
TEL. 4850, GIRO 81916

HAARLEM
DONKERE SPAARNE 32
TEL. 15439

AMSTERDAM
SINGEL 66 200
TEL. 48669

UTRECHT
PAARDEVELD
TEL. 821

AMERSFOORT
ZUIDSINGEL 9
TEL. 10425

BEVERWIJK
ZEESTRAAT 44
TEL. 3214

ROTTERDAM
NIEUWE HAVEN 29
TEL. 50608

DEN HAAG, 23 Maart 1942.

Gemeentelijke dienst
van haven- en marktwezen.
Visschersavenweg 21.

Scheveningen.

Mijne Heeren,

In antwoord op Uw schrijven gedateerd 23 Fe-
bruari, kunnen wij U onderstaand mededeelen:

In 1939 en 1940 waren op onzen dienst naar
Zaandam in gebruik 2 boten, van 45 en 79 ton, die
om den anderen dag in den Haag aankwamen dus 6
aankomsten per week.

Op den Amsterdamschen dienst ook 2 boten van
49 en 80 ton, dus ook 6 aankomsten per week.

In 1941 is de Zaterdagdienst vervallen en
werd de Zaanse dienst geëxploiteerd met 2 bo-
ten, die om beurten voeren.

Van Zaandam dus 2 aankomsten en van Amster-
dam 2 aankomsten per week.

DEN DIENST VAN HAVEN-
EN MARKTWEZEN
IN
23. MARCH 1942

Hoogsentend,

AUTO- EN MOTORBOOTDIENSTEN.

Het Beurtgat en de Goudriaankade kenden al gauw een enorme bedrijvigheid. Dagelijks voeren boten af en aan. Goederen stonden op de kades te wachten om te worden afgevoerd of werden vanuit de schepen naar de pakhuizen gebracht. In het begin beschikte men slechts over een enkele elektrisch aangedreven kraan. Op de kades gebruikte men nog volop de vertrouwde handkar of paard en wagen. Naast magazijnen, kantoren en wachtkamers voor passagiers trof men in het gebied ook paardestallen en remises voor wagens aan.

Over het reilen en zeilen van de beurtvaartbedrijven is – als gevolg van het geringe bronnenmateriaal – verder weinig bekend. Een enkele keer geven de archiefstukken iets prijs van de sfeer in het Beurtgat. Zo blijkt uit enkele brieven uit het archief van de gemeentelijke Havendienst, daterend uit 1922, dat de spanningen soms hoog opliepen in het toen al overvolle gebied.³¹ Met name het aanleggen van de boten leverde wel eens problemen op. Volgens de regels van de Havendienst mocht men aan de kade alleen direct voor het eigen bedrijfspand aanmeren. Dit betekende, wanneer men een smal pand had, dat er geschipperd

VAART MEE NAAR DE MOOIE KAGER-EN BRASEMER MEREN

met de Passagiers-Stoomjachten „PAULINE”, „TOSCA” en „SONJA”

der **VAN DER SCHUYT**

Vertrek uit DEN HAAG (s.s. „Pauline”) op alle werkdagen 10.50, (des Zaterdags afvaarten 10.50 en 15 uur) van de afvaartplaats aan den Trekweg, hoek Goudriaankade (nabij Rijswijksheweg, achter het viaduct van het station Holl. Spoor) Desgewenscht kunnen de passagiers na de rondvaart te Leiden de boot verlaten en per electr. tram voor eigen rekening naar den Haag terugkeeren.

ZIE VOOR ZON- EN FEESTDAGEN BIJ: LEIDEN

Vertrek uit LEIDEN (s.s. „Tosca”). Afvaart van de Beestenmarkt op alle werkdagen 12 uur. Afvaart van Lage Rijndijk bij de Zijlpoort op Zondagen 12.30.

Passagiers uit Oegstgeest, Katwijk, Noordwijk en omgeving kunnen zich per N. Z. Holl. tram naar Leiden begeven.

Voor inlichtingen wende men zich tot ons kantoor te Den Haag, Fijnjekade 18-22, Tel. 116012 of tot onskant, te Leiden, Haven, Tel. 823.

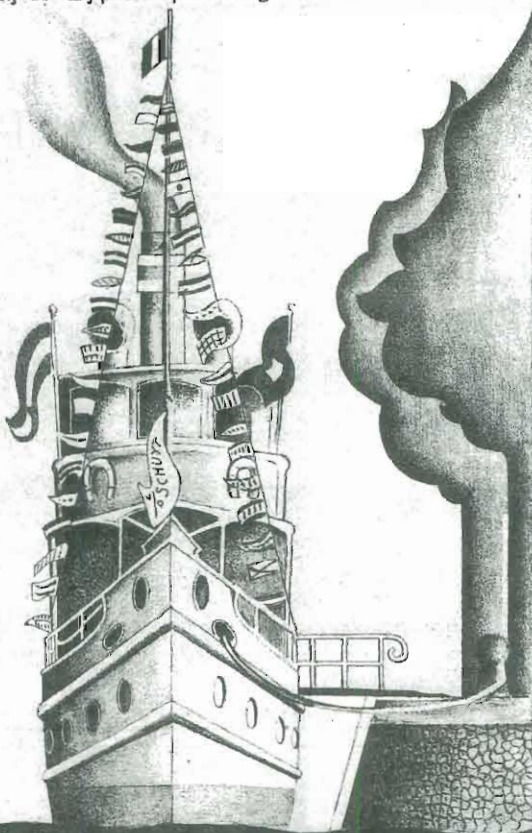
Tarief f 1.- per persoon
Kinderen tot 12 jaar HALF GELD.

Rondreizen vanuit Den Haag en omgeving naar Rotterdam's Zeebadplaats **HOEK VAN HOLLAND**

Rondvaarten door de ROTTERDAMSCH E en ANTWERPSCHE Havens

Stoomjachten te huur voor extra pleziervaarten en luxe autoreiswagens voor reizen in binnen- en buitenland.

INFORMATIE: BIJ VAN DER SCHUYT EN BIJ DE REISBUREAUX.



EEN DAG VAN HEERLIJKE ONTSPANNING

Reclame van rederij Van der Schuyt, 1932 (Haags Gemeentearchief).

moest worden bij het aanmeren. Wanneer het maar even mogelijk was probeerden ondernemers elkaar een stuk kade afhandig te maken. Dit gebrek aan kade ruimte leidde, zoals eerder aangegeven, uiteindelijk tot uitbreiding van het Beurgat.

Slechts van de firma NV J. & A. van der Schuyt's stoombootrederij resteert nog enig documentatiemateriaal.¹² Het is voornamelijk reclamemateriaal: strooifolders uit de periode 1927 - 1938 geheel gericht op de passagiersvaart. Naast het gewone goederenvervoer had deze Rotterdamse firma aan de Fijnjekade 18-22 een bijkantoor van waaruit boottochten werden georganiseerd onder meer naar de

Kager en Brasemer meren, de Rotterdamse haven of naar Hoek van Holland. Eind jaren twintig had men hiervoor reeds vijf jachten in gebruik. Onder de wervende kop: "Trek er op uit met Van der Schuyt" werd het Haagse publiek warm gemaakt voor de dagtrips. Het dagje uit begon in die jaren juist opgang te maken en ook het fenomeen vakantie werd geïntroduceerd. Dit betekende overigens niet meer dan een paar dagen per jaar. Eind jaren dertig verschenen in de reclame van Van der Schuyt bustochten met uitstapjes naar het buitenland, zoals Duitsland, Oostenrijk, Italië en Frankrijk. Ook hier won het vrachtverkeer over de weg terrein op het scheepvaartverkeer.

Interieurfoto's van de N.V. Auto Service in de Waldorpstraat in een reclameboekje uit 1954 (Haags Gemeentearchief).



Dat er sprake is van een trend valt af te leiden uit het gebruik van vrachtauto's door de beurtvaartfirma's zelf. In 1931 hadden de belangrijkste firma's enkele auto's in gebruik³³: Sillevius en Van der Schuyt bij voorbeeld respectievelijk vier en vijf auto's, Hoogenraad & Wesselo zeven, maar Boelhouwer en Kruijswijk hadden naast drie vrachtauto's nog altijd twaalf paard en wagens in gebruik. Deze opvallende verschuiving in vervoermiddelen valt ook af te lezen uit *Bronsgest's Haagsche transportgids* uit 1935. De meeste bedrijven boden zich niet langer uitsluitend aan als rederij, maar gaven duidelijk te kennen ook autodiensten te verzorgen.

Deze ontwikkeling zette na de Tweede Wereldoorlog sterk door en de beurtvaart werd een uitstervend fenomeen. In snelheid schoten de beurtvaartschepen ten opzichte van de vrachtwagens tekort en door de vele heffingen (brug-, lig- en sluisgelden) was het vervoer over water duurder dan het vervoer over de weg. Het laatste beurtvaartschip verliet in 1966 de Laakhaven.³⁴ Daarmee was een einde gekomen aan een eeuwenoude bedrijfstak die in de economische geschiedenis van Den Haag een belangrijke rol heeft gespeeld.

In het centrum treft men in het straatbeeld weinig meer aan, dat aan het beurtvaart-verleden herinnert. In de Laakhaven waren kort geleden nog wel bedrijfspanden uit deze bedrijfstak te zien. De beurtvaartondernemingen hadden allemaal ongeveer dezelfde indeling. In de eerste plaats was er opslagruimte in de vorm van een pakhuis of magazijn. Daarnaast bood een remise, eventueel met paardestal en hooizolder, uitkomst voor het wagenpark van de firma. Ook een kantoor voor de ondernemer en eventueel ander administratief personeel behoorde tot de standaarduitrusting van een beurtvaartpand, evenals een wachtkamer voor passagiers. Over het algemeen waren deze ruimten op de begane grond gegroepeerd. Op de etage bevonden zich een of meer woningen voor de beurtschipper of ander personeel. De panden aan de Leeghwaterkade hadden nog als bijzonderheid, dat de voorzijde aan de kade en de achterzijde aan de straatkant (Leeghwaterstraat) was gesitueerd. Daardoor bleven het in- en uitgaande transport van elkaar gescheiden.

De beurtvaartondernemingen verschilden alleen wat betreft de specifieke rangschikking van ruimten en de vormgeving. In de inventarisatie van bedrijfspanden, verderop in dit boek, zal hierop nader worden ingegaan.

De beurtvaarthaven, met haar kades en bijzondere bedrijfsbebouwing, ademde nog iets van die typische havensfeer. Het is jammer, dat deze door toedoen van de huidige planontwikkelaars verloren is gegaan.

Garagebedrijven

De aanleg van de Laakhaven viel precies in de periode, waarin de auto aan zijn opmars begon. In de paragraaf over de beurtvaart is hieraan reeds aandacht besteed. Uit onderstaand overzicht is de groei van het autoverkeer in de periode eind jaren twintig tot midden jaren veertig duidelijk af te lezen. In vergelijking met heden zijn het uiteraard nog betrekkelijk kleine aantallen, maar de auto was wel nadrukkelijk in het straatbeeld aanwezig. Ook in de bedrijfsmatige sfeer hoorde de auto er steeds meer bij. Het aantal vrachtwagens nam gestaag toe en als gevolg daarvan ook de bouw van garages. Een garagetelling van de gemeente uit 1938 laat zien dat slechts 4,5 % van de vrachtwagens niet in een garage was gestald.³⁵ De belangrijkste concentratie vrachtauto's bevond zich in het Laakkwartier, waaronder de Laakhaven valt, gevolgd door het centrum.

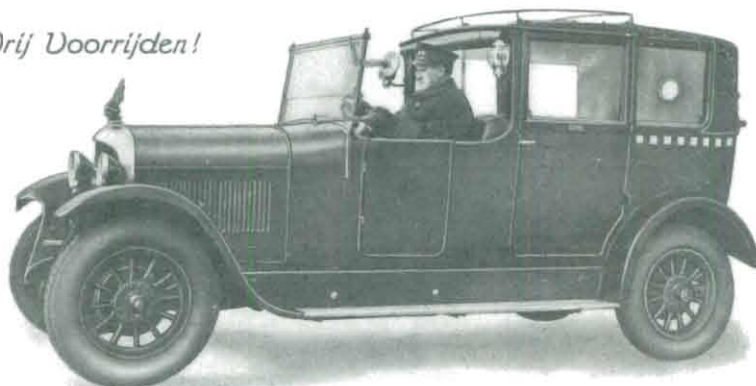
1 aug.	pers.auto's	autobus	vrachtw.	motorrijw.	totaal
1928	4.187	108	2.262	2.272	8.829
1930	5.092	124	2.530	2.395	10.141
1935	6.973	150	2.563	4.212	13.898
1939	7.442	195	2.721	5.937	16.295
1946	4.085	51	2.241	4.319	10.696
1947	5.736	133	onbekend	4.739	

Bron: CBS.³⁶

Reclame van de ATAM-Taxi,
1928 (Haags Gemeente-
archief).

ATAM-TAXI

Drij Doorrijden!



15 CENT PER K.M. TELEF. **15740**

Vrachtauto's van De Sierkan
in de Lulofsstraat, 1952
(foto dienst REO).



In de 1e Van der Kunstraat bevond zich eveneens een taxibedrijf onder de naam Asta-Taxi.⁴⁰ Verder was er de firma Atam in de Waldorpstraat 158-164. Dit taxi-bedrijf werd in 1928 opgericht en startte met maar liefst 50 nieuwe ruime vijf-persoons Landauettes en evenzoveel standplaatsen over de hele stad, zoals een reclame uit die tijd vermeldt.⁴¹ Zowel de meters van de taxi's, als de auto's zelf en het personeel stonden onder strikte politiecontrole. Ook de Atam had een garage laten bouwen voor haar wagenpark, dat in 1931 al gegroeid was tot circa 90 taxi's.⁴² Na de oorlog was er sprake van een terugval en in 1954 werd gezien de slechte resultaten besloten tot

Pentekening uit 1956 van Ton
van Riel (geb. 1921) van de
Leegwaterstraat met
muurreclame van de ATAM
NV (Haags Gemeentearchief).



Betrekkelijk nieuw was ook het fenomeen taxi. In 1913 vestigde zich als eerste taxibedrijf in de Waldorpstraat de NV Haagsche Automobielen Taxameter Onderneming (HATO). De firma was ontstaan op initiatief van een comité, dat na een lezing in 1908 over dit onderwerp, een onderzoek deed naar de mogelijkheden voor taxi-vervoer in Den Haag.³⁷ Men achtte het verantwoord om "eener onderneming ten doel hebbende het exploiteren van stationneerende taxameter-mobielen, in de gemeente 's-Gravenhage en omstreken, [op te richten] aangezien de daar bestaande lokale openbare vervoermiddelen (natuurlijk behalve de elektrische tram) reeds lang niet meer aan de eischen van den tegenwoordigen tijd voldoen".³⁸ Om de auto's te kunnen stallen werd in 1913 een vergunning aangevraagd om een ijzeren garage met berg- en werkplaats aan de Waldorpstraat te mogen bouwen.³⁹ In de jaren vijftig kwam op dezelfde plaats een Ford-garage, die zichzelf afficheerde als het 'complete autolaboratorium en doorsmeerstation'.



De N.V. ATAM in de Waldorpstraat, 1960 (Haags Gemeente-archief).

Leegwaterstraat, voormalige ATAM-garage, 1991 (foto dienst REO).

opheffing van de taxi-afdeling.⁴³ Het gebouw onderging een modernisering en werd een gewoon garagebedrijf met showroom voor één van de grootste Citroëndealers van het land.

Een ander verkooppunt voor auto's werd gevestigd in de voormalige Atlas triplexfabriek van de firma Boes. Na het faillissement van Boes werd de fabriek na een ingrijpende interne verbouwing als filiaal in gebruik genomen door de Riva: het bekende autobedrijf, dat reeds lange tijd in de Torengarage was gevestigd. De vestiging aan het Leegwaterplein bood tot 1990 onderdak aan verscheidene werkplaatsen, de schadereparatieafdeling en het hoofdmagazijn voor onderdelen van Opel, Chevrolet, Oldsmobile en Buick; in 1990 werd het gebouw gesloopt.⁴⁴

In het Laakhavengebied waren ook enkele garagebedrijven, die uitsluitend voor één instelling werkten. De grootste was de Rijks Automobiel Centrale (RAC) aan de Ie van der Kunstraat, die vanaf 1936 het wagenpark van het rijk verzorgde.⁴⁵ In Den Haag was voordien reeds een bedrijf door de PTT ingesteld voor het onderhoud en beheer van het wagenpark. Na een onderzoek naar de levensvatbaarheid hiervan werd besloten om dit bedrijf om te vormen tot de Automobiel-, Motorrijwiel- en Rijwielcentrale (AMCR). Toen ook het autopark van de overige rijksdiensten sterk toenam, werd bij Koninklijk Besluit van 2 maart 1936 de RAC opgericht, waarin de AMCR werd ondergebracht. Voor deze dienst werd een garage en werkplaats aan de Ie van der Kunstraat gebouwd, die in 1937 in gebruik werd genomen. De gebouwen bestaan uit twee grote hoge hallen en de werkplaats, die volgens de modernste inzichten was ingericht. De RAC kreeg als taak: het aanschaffen van auto's e.d. ten behoeve van rijksinstellingen, het verlenen van bemiddeling bij aanschaf van onderdelen, de zorg voor het onderhoud en het herstel, het toezicht hierop en het geven van adviezen betreffende het gebruik van de auto. Het bedrijf groeide snel en had midden jaren vijftig zo'n 2800 vervoermit-



len onder zijn beheer. Er werkten toen 300 mensen, verdeeld over diverse steden. In de jaren zeventig was de groei uit het bedrijf mede onder invloed van de toenemende kwaliteit van de automotor. Rond 1980 beheerde de RAC 7200 voertuigen van de PTT en 3100 van andere rijksdiensten. De personeelssterkte schommelde in die tijd zo rond de 500. Halverwege de jaren tachtig werd het bedrijf geprivatiseerd. In september 1985 besloot de Ministerraad, dat de RAC binnen twee jaar gereorganiseerd en afgeslankt moest zijn. De rijksdiensten kregen de vrijheid om ook elders auto's aan te schaffen. Uiterlijk 1 januari 1987 moest de privatisering voltooid zijn. Het bedrijf bestaat nu uit drie divisies: een voor het wagenparkbeheer, een voor de instandhouding hiervan en een constructie- en nieuwbouwafdeling. Het gedeelte van de Ie van der Kunstraat bij de Waldorpstraat wordt nog steeds gedomineerd door de bedrijfsgebouwen van de RAC en het wagenpark dat hier uit PTT-auto's bestaat.

Niet ver van de RAC was het eigen garagebedrijf van de Shell gevestigd. Aan de Callandkade werd in 1953 een nieuwe en gemoderniseerde centrale werkplaats door de Shell in gebruik genomen.⁴⁶ Hier was onder meer ondergebracht: een grote autowerkplaats, voorzien van moderne apparatuur zoals een motoren testbank; een recenter gebouw met daarin een schilderswerkplaats, een portiers-



Interieur van de Rijksautomobilcentrale voor de Tweede Wereldoorlog (In: 'RAC vijftig jaar in beweging', Den Haag 1986, blz. 15).

Revisie van benzinepompen in de centrale werkplaats van Shell Nederland N.V. aan de Calandkade. Afbeelding in: 'Olie' maandblad voor het personeel der tot de koninklijke/Shell groep behorende maatschappijen, 9 sep. 1954, blz. 265 (Haags Gemeente-archief).



Shell doorsmeerstation aan de Calandkade, 1991 (HWMBT).



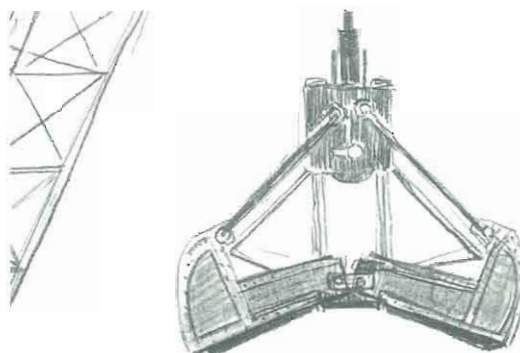
De RAC in de 1e van der Kunstraat, 1952 (foto dienst REO).



Leeghwaterstraat 87, muur-reclame Shell doorsmeerstation, 1991 (foto dienst REO).



Grijpkraan voor het laden en lossen van schepen, tekening van W.J. Dijk in 'De Laakhaven' Den Haag c. 1934.



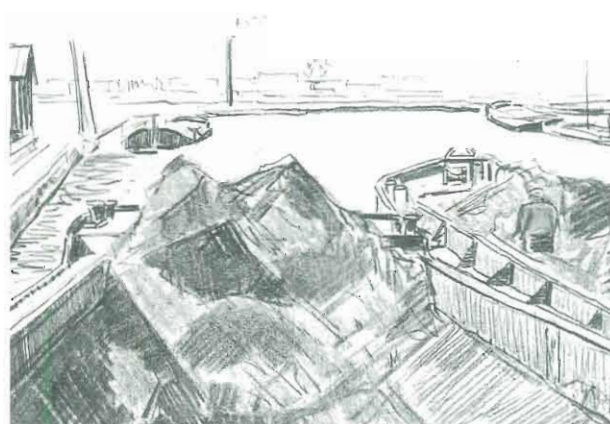
woning, een fietsenstalling en een kantoor; een afdeling voor de benzinepompen en meters; een proefstand voor testen van meetapparatuur en een magazijn en expeditieafdeling. Tegenwoordig wordt het complex niet meer door de Shell gebruikt, maar door de Bovag en het nieuwere gedeelte door de auto plaatwerkerij en spuiterij Van Beek.

Handelsbedrijven

Vemen

De behoefte aan een handelsveem in de Laakhaven werd, al lang voor de voltooiing van de haven, door verscheidene vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven geuit. Een veem (een bedrijf dat zich voor rekening van derden belast met het wegen, sorteren, opslaan en bewaren van goederen) achtte men zelfs geschikter dan een entreporthaven. De Kamer van Koophandel liet zich in deze zin tegenover de Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting uit.⁴⁷ Er diende een particulier handelsveem te komen, op te richten met steun van de gemeente. Voor opslag bij dit veem kwamen onder meer manufacturen, machines, hout, meubelen, aardappelen en graan in aanmerking. Veertien firma's verklaarden zich bereid van het veem gebruik te maken. De Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting achtte gemeentelijke steun echter overbodig en vond dat het bedrijf zichzelf zou moeten bedruipen.

In de gemeentelijke stukken is na deze afwijzing niets meer te vinden dan de aanvraag uit 1918 voor grond in erfpacht door de NV Transport- en Handelsmaatschappij Het Haagse Veem (later bekend onder de naam Montan).⁴⁸ Dit terrein zou worden bestemd deels als opslagplaats en deels voor loodsen, pakhuizen, stallingen en kantoren. Aan de havenkade zouden mechanisch



aangedreven los-, laad- en transportinrichtingen worden geplaatst. Dit alles ten behoeve van de handel in en het opbergen van bouwmaterialen en andere niet aan bederf onderhevige handelsartikelen. Het veem werd gevestigd aan de 2e Lulofsdwarsstraat met later nog een kantoor in de Lulofsstraat.⁴⁹ Volgens een gemeentelijk enquête uit 1931 bestonden de voornaamste activiteiten van het veem uit de handel in ijzer, zand, grint, cement en de verzorging van transporten.⁵⁰ Er werkten 35 arbeiders op de kades en in de pakhuizen en tien als kantoorpersoneel en verder nog vijf losse werklui. De aanvoer geschiedde voornamelijk per schip en voor een deel via het spoor; de afvoer verliep voor 80 % per vrachtwagen, waarvoor de firma twaalf eigen wagens had.

Naast dit bedrijf heeft ook nog enige tijd een NV Havenbedrijf's-Gravenhage bestaan, dat enkele kranen in het havengebied exploiteerde.⁵¹ Rond 1930 waren dit er zeventien.⁵² Of het bedrijf zich ook bezighield met bijvoorbeeld opslag van goederen is – bij gebrek aan archiefmate-



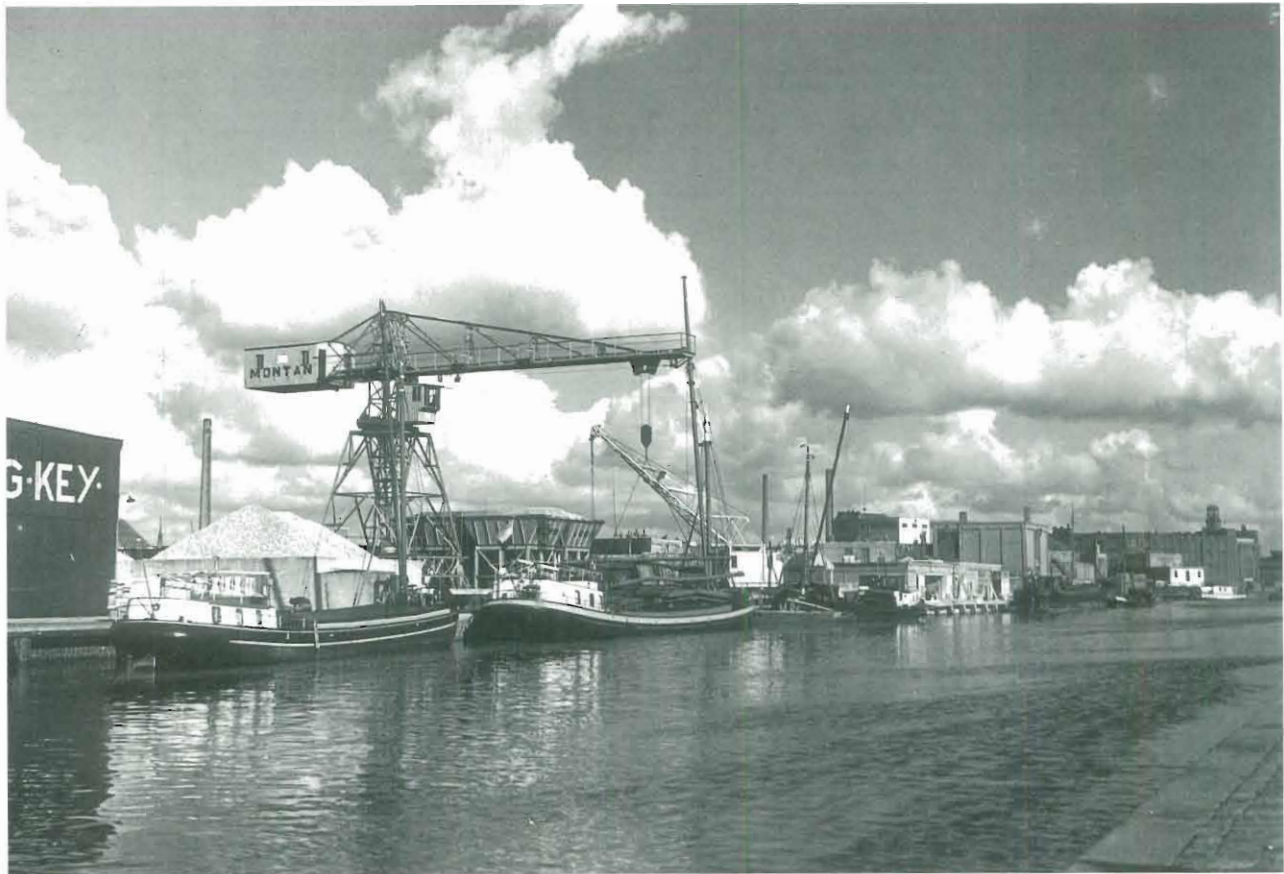
ZAND, GRINT, LOOD, ZINK, IJZER EN STAAL
BOUWMATERIALEN

Briefhoofd van Het Haagse Veem aan de 2e Lulofsdwarsstraat, 1926 (Haags Gemeente-archief).

KANTOOR EN OPSLAGPLAATS:
2e LULOFSDWARSSTRAAT (LAAKHAVEN)
NABIJ V. KALLANTJAN
TELEFOON 15177 - 2 LIJNEN

's-GRAVENHAGE, 22 Februari 1926.

REKENING.



Kraan met vultrechter van de firma J.A. Heijdra & Zonen, Calandkade, c. 1950 (Haags Gemeentearchief).

Kraan van Montan gezien vanaf de Neherkade, 1936 (foto dienst REO).



riaal – onzeker. Uit een situatiekaartje van 1931 wordt in elk geval duidelijk, dat aan het water op diverse punten rijdende kranen waren opgesteld: aan de Slachthuiskade zeven, één aan de Cruquiuskade en één aan de Calandkade.⁵³ De afstand waarover deze kranen verplaatsbaar waren varieerde van 50 tot 115 meter. Alleen aan de petroleumhaven stond een vaste kraan. Ongetwijfeld zullen er nog diverse kleine particuliere kranen zijn geweest, waarmee het havengebied een redelijk netwerk kende van los- en laadinrichtingen.

Een aparte firma die zich eveneens laat rangschikken onder de categorie veembedrijven is de Vervoermaatschappij Bommelerwaard. Haar naam dankte zij aan de herkomst van het produkt dat de firma transporteerde: aardappelen uit de Bommelerwaard. Het bedrijf was gevestigd aan het eind van de Lulofsstraat aan het water. Daar stond en staat nog steeds het ‘gesloten’ pakhuys, speciaal gebouwd om aardappels te bewaren. Aan de straatzijde bevonden zich woningen, vermoedelijk voor het personeel.

Brandstoffenhandel

Al eeuwen behoorde de handel in brandstoffen tot één van de belangrijkste in de stad. De brandstof, voornamelijk turf en kolen, werd van elders aangevoerd naar het havenkwartier rond het Spui. Later werd de brandstoffenhandel

Kolenopslagbedrijven op slachthuissterrein, 1965 (Haags Gemeentearchief, bnr. 516, inv.nr. 1106).

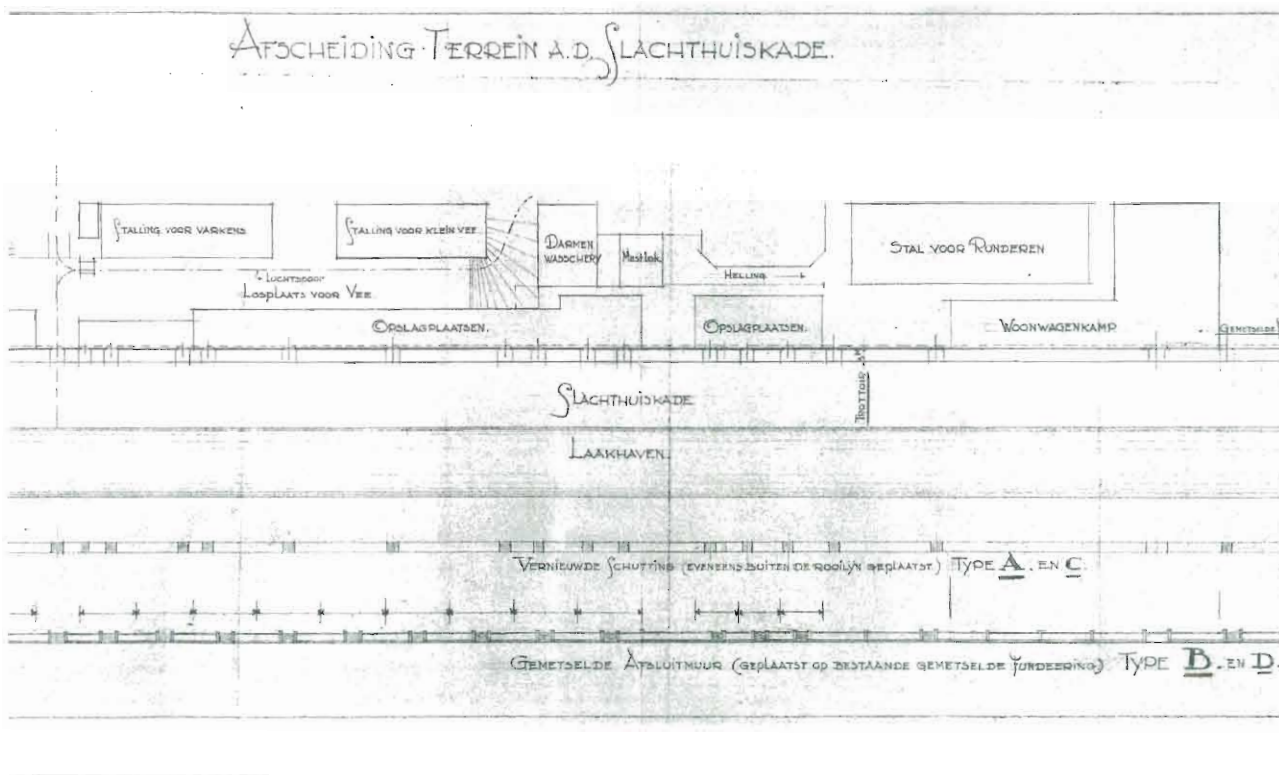


verplaatst naar de Veenkade. Met het gereedkomen van de Laakhaven kreeg het gemeentebestuur de kans deze markt uit het centrum te verplaatsen en wel naar de Slachthuis-kade langs de rand van het slachthuissterrein (op het terrein dat oorspronkelijk bestemd was voor een spoorlijn). Over het algemeen waren de onderkomens van de brandstoffenhandelaren niet omvangrijk en werden de meeste goederen in de open lucht opgeslagen; slechts een houten schutting met diverse deuren sloot het terrein van de straat af. De schutting verkeerde reeds in de jaren dertig in "desolate toestand, welke niet langer kan worden gehandhaafd".⁵⁴ Een plan voor een stenen muur liet men

om financiële redenen varen. Een nieuw houten schutting werd – vertraagd door het uitbreken van de oorlog – pas in 1942-1943 gebouwd.

Behalve aan de Slachthuis-kade hadden zich ook elders brandstoffenhandelaren in het gebied gevestigd. Eén van de eerste bedrijven was de firma Braber & Van Gurp, die zich al in 1907 in de Laakhaven vestigde.⁵⁵ Enkele jaren later in 1913 treffen we de firma aan in gezelschap van de

Ontwerp voor een afscheiding van het slachthuissterrein aan de Slachthuis-kade, 1939 (Haags Gemeentearchief, bnr. 487, inv.nr. 2773).





Reclame van de brandstoffenhandel Lens, Aandewiel & Dijk, 1938 (Haags Gemeente-archief).

Reclame van kolenhandelaar Van Santen in de Waldorpstraat, jaren veertig (Haags Gemeente-archief).



7-1

ZOMERPRIJSCOURANT

VAN

BRABER & VAN GURP
BRANDSTOFFENHANDEL
„LAAKHAVEN”
LEEGHWATERKADE 1, DEN HAAG
TELEFOON No. 17608*
BIJ GEEN GEHOOR 34064
POST-GIRO 19619

DE KRACHT VAN ONZE KAAK IS, DAT WIJ IEDEREN MIJN BEHEEL TEVREDEN STELLEN, DOOR ALTIJD PRIMA KWADTST BRANDSTOFFEN TOEGEN DEN LAAGST MOGELIJKEN PRIJS TE LEVEREN

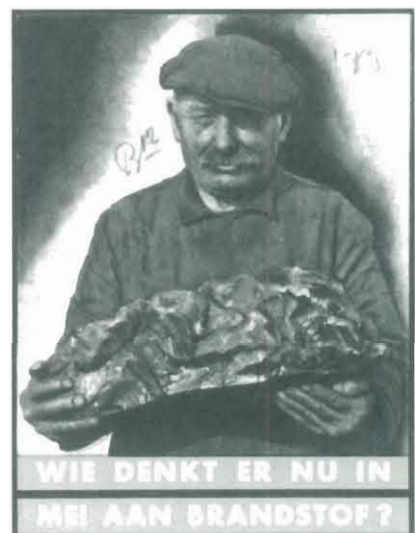
ZOMERPRIJZEN

LEEGHWATERKADE 1
(LAAKHAVEN)
TELEFOON No. 17608*
BIJ GEEN GEHOOR 34064
POST-GIRO 19619

DE KRACHT VAN ONZE KAAK IS, DAT WIJ IEDEREN MIJN BEHEEL TEVREDEN STELLEN, DOOR ALTIJD PRIMA KWADTST BRANDSTOFFEN TOEGEN DEN LAAGST MOGELIJKEN PRIJS TE LEVEREN.

MEI-JUNI

Prijscouranten van de brandstoffenhandel Braber & Van Gulp aan de Leeghwaterkade, 1927-1928 (Haags Gemeente-archief).



Reclame van brandstoffenhandel Lens, Aandewiel & Dijk, 1933 (Haags Gemeente-archief).

De brandstoffenhandel van Willem Visser aan de Leeghwaterkade, 1952 (foto dienst REO).



N.V. Brandstoffenhandel v/h Lens & Aandewiel in de Waldorpstraat, 1943 (Haags Gemeentearchief).



NV De Kolenmijn aan de Leeghwaterkade.⁵⁶ Ook in de omliggende stritten bevonden zich diverse brandstoffenhandelaren, zoals: C.B. van Santen & Co en de Haagsche Steenkolen Maatschappij v/h J. Kemps in de 3e van der Kunstraat, J. van Heemst in de 1e Lulofswaarsstraat, de firma Lens en Aandewiel (in 1927/8 werd hier de naam Dijk aan toegevoegd) in de Lulofsstraat en J. Th. Perquin & Zii. in de Waldorpstraat.⁵⁷ Uiteraard waren deze firma's van een ander kaliber dan de brandstoffenhandelaren aan de Slachthuisgade. De Haagsche Steenkolen maatschappij bij voorbeeld had naast het bedrijfspand in de Laakhaven een eerdere vestiging aan de Zuid-Oost Buitensingel.⁵⁸ Begin jaren dertig werkten bij dit bedrijf tussen de 25 en 40 arbeiders en had men 6 eigen vrachtauto's en één of twee gehuurde wagens ten behoeve van het kolenvoer. De meeste van deze bedrijven voorzagen de Hagenaars behalve van kolen ook van stookolie.

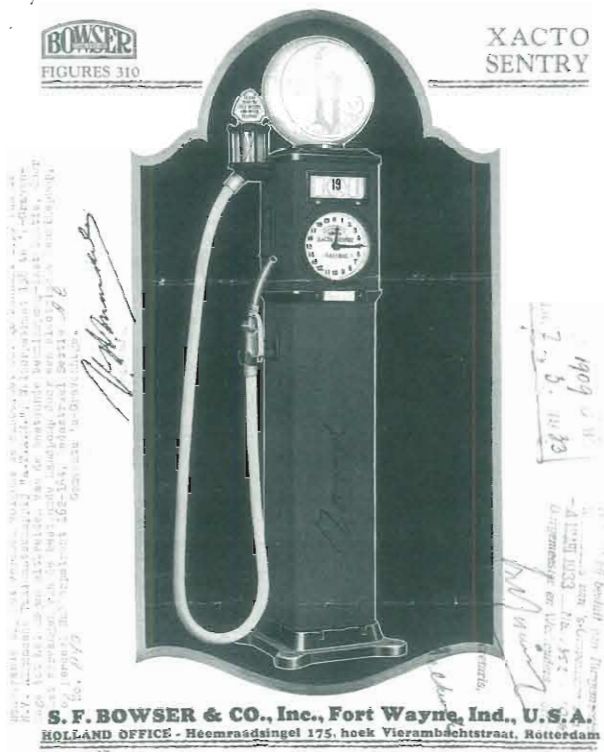
Een enkele firma leverde alleen in het groot. Zo'n bedrijf was het kolenoverslagbedrijf Jansen aan het begin van de Slachthuisgade vlak bij de Laakmolen.⁵⁹ Een groot deel van de kade tussen Trekvliet en Rijswijkseweg werd voor de kolenoverslag gebruikt. De firma Jansen was een familiebedrijf en was vermaard om haar kolentransporten door de grachten van de stad naar het Gemeentelijk Energiebedrijf (GEB). Aanvankelijk, begin jaren twintig, werd het overslaan nog met scheppen gedaan. In 1928 werd hiervoor een kraan in gebruik genomen. De kolen werden vanuit de schepen in vletten overgeladen en van de Laakhaven naar het GEB geboomd. Later kreeg men grotere vletten, die voort werden getrokken door een sleepboot. De kolentransporten duurden nog tot begin jaren zeventig en liepen toen door de komst van het aardgas definitief ten einde. De meeste brandstoffenfirma's zijn inmiddels verdwenen of hebben zich toegelegd op andere producten.

Betrekkelijk nieuw in de beginjaren van de Laakhaven was de handel in olie en benzine. Aanvankelijk richtte de handel zich op petroleum, maar later werd er ook huisbrandolie verkocht. De eerste bedrijven in deze bedrijfstak in het Laakhavengebied waren de Continental Petroleum Company (1914/15) en de American Petroleum Company (1918/19) beide aan de Waldorpstraat en de Bataafsche Import Maatschappij (BIM) (1929/30) – nu Shell – eerst aan de Goudriaankade en later aan de Lulofsstraat.⁶⁰ De opslag van de zeer brandbare grondstoffen baarde de gemeente zoals eerder beschreven grote zorgen. Na veel overleg werd de laatste havenarm tot petroleumhaven bestemd.

Het zou echter nog vele jaren duren voordat de eerste oliemaatschappij zich hier vestigde. Pas begin jaren dertig is er sprake van een oliehaven met de daarbij behorende bedrijven.⁶¹ Vanuit Rotterdam was er een intensieve tankvaart naar de petroleumhaven. Om ongelukken te voorkomen werd voor de ingang van de petroleumhaven aan beide zijden een scherm van beton gebouwd met



Benzinepomp van 'Purfin' aan de Goudriaankade, 1930 (Haags Gemeentearchief, bnr. 484, doos 539).



Benzinepomp vanaf 1933 gebruikt door de N.V. Algemene Taximaatschappij 'ATAM' aan de Waldorpstraat 162-164 (Haags Gemeentearchief, bnr. 484, doos 542).

Kraan zoals gebruikt door het bouwbedrijf van Gebrs. C.A. Herweijer, 1924 (Haags Gemeentearchief, bnr. 620, inv.nr. 271).



Kalkovens aan de Laakhaven, in 1957 op papier gezet door Meinert Volkers (geb. 1927) (Haags Gemeentearchief).



daartussen een metalen ponton, die gesloten diende te zijn wanneer er geen scheepvaart was. Zo kon er geen olie of benzine de rest van de haven in stromen. Erg vaak is deze afsluiting niet gebruikt. In 1930 adviseerde de directeur van de Havendienst al om de boom voorlopig niet te gebruiken aangezien de bediening veel te kostbaar was.⁶² Pas na de oorlog wilde men de boom weer gaan gebruiken toen bleek, dat via het water allerlei goederen van de bedrijfsterreinen werden gestolen.⁶³

Vanaf de opslagplaatsen aan de Laakhaven gingen de olie en olieproducten uitsluitend in massa per tankauto richting stad en omliggende gemeenten. Benzine was door het toenemende autoverkeer een steeds belangrijker product van de oliemaatschappijen geworden. De benzine- annex service-stations verschenen in alle steden. Ook in het Laakhavengebied verschenen in de jaren dertig steeds meer benzinepompen met ondergrondse tanks.⁶⁴ Behalve opslagruimten had de Shell aan de petroleumhaven in latere jaren ook een centrale werkplaats onder meer voor onderhoud van auto's van het eigen wagenpark en benzinepompen.

Handel in bouwmaterialen

In de eerste jaren van de ontwikkeling van de Laakhaven waren er nauwelijks bedrijven die zich met de aannemerij of bouwmaterialenhandel bezighielden. De meeste van deze bedrijven waren nog in de binnenstad en langs de singels gevestigd. Zij waren volop betrokken bij de bouw van diverse nieuwe woonwijken in de al maar uitdijende stad. In de ontstaansperiode van de Laakhaven werd onder andere gebouwd aan de nabij gelegen wijken Transvaal, Spoorwijk en Trekwegkwartier. De vroegste vertegenwoordiger in de Laakhaven van deze – in Den Haag van oudsher belangrijke – bedrijfstak was

de 's-Gravenhaagsche bouwmaterialenhandel De Unie aan de Lulofsstraat.

In de jaren twintig volgden enkele andere nu nog bekende firma's als de NV Zuid Hollandse Cementhandel aan het Calandplein, NV A.N.de Lint aan de 3e van der Kunstraat, Warffemius & Co aan de 1e van der Kunstraat, de Gebrs. Herweijer en de firma Braat aan de Slachthuisgade en de firma Verhulst & Zonen aan de Calandkade.⁶⁵ Over het algemeen waren dit betrekkelijk kleine bedrijven met zo'n 15 tot 30 werknemers.⁶⁶ Er werd handel gedreven in materialen als "prima vette Luiksche kuitkalk, Portland cement, stukadoorsmaterialen, modelgips, marmercement, gesorteerd riet, koperdraad, spijkers, steenmeel voor kunstzandsteen, steengaas en terrazzo-materialen", zoals een briefhoofd van de firma Verhulst uit 1926 vermeldt.⁶⁷ In deze jaren kregen de firma's van de gemeente toestemming om op de kade voor hun bedrijf één of meerdere kranen te plaatsen voor het lossen van bijvoorbeeld bakstenen of klinkers. Zo plaatste Herweijer in 1924 drie kranen aan de Slachthuisgade, elk met het voor huidige begrippen bescheiden hefvermogen van 2,5 ton.⁶⁸ Later verschenen ook vultrechters op de kaden. Naast deze bedrijven waren er ook verschillende firma's, die zich richtten op andersoortige bouwmaterialen zoals metaal of sanitair. De bekendste firma's op dit gebied waren de NV Technisch Bureau Gelria, in combinatie met de handelsvereniging Buderus, en Rouppe van der Voort.⁶⁹ De eerste firma handelde onder andere in ketels, radiatoren, sanitair, buizen voor gas- en waterleiding, mijnschachten, benzinemotoren en installaties voor het reinigen van industrieel afvalwater. Rouppe van der Voort bewoog zich meer op het terrein van de metaalwaren, maar leverde ook sanitair.

De bouwmaterialenbedrijven zorgden voor het hoogste tonnage goederenvervoer in de Laakhaven. Van alle bedrijven vormden en vormen zij één van de weinige constante factoren aldaar.

Industrieën

Inleiding

Den Haag ontwikkelde zich vooral in de tweede helft van de negentiende eeuw tot industriestad. Belangrijke industrietakken waren de voedings- en genotmiddelenindustrie, de metaalnijverheid en de grafische industrie.

De kleinere bedrijven bevonden zich voornamelijk in het oude centrum. De grotere firma's hadden zich aan de rand van de toenmalige stad gevestigd, aan de singels. Tegen de eeuwwisseling was de stad binnen de singels overvol, zodat uitbreiding en nieuwbouw van bedrijven zo goed als onmogelijk werd. Ook aan de singels was geen plaats meer voor nieuwe bedrijven. Voeg daarbij de ontoereikende vaarwegen en de verscherpte hinderwetgeving en het zal duidelijk worden dat de Laakhaven als industrieterrein in een grote behoefte voorzag.

Zoals reeds eerder uiteengezet, vormde de vestiging van industrieën niet het voornaamste uitgangspunt bij de ontwikkeling van de Laakhaven. De plannenmakers gingen in de eerste plaats uit van de vaartverbetering rond de stad en de uitbreiding van los- en laadruimten. Pas eind negentiende eeuw was er duidelijk sprake van de aanleg van een industriegebied.

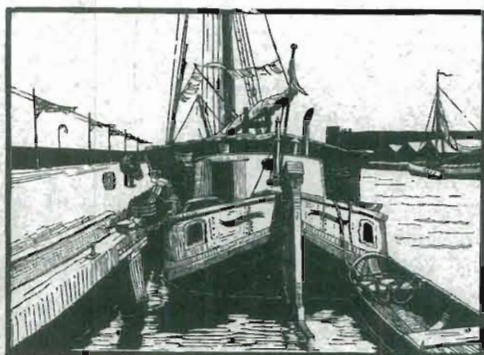
De firma Van Heijst (radiatoren e.d.), opgericht aan de Kikkerstraat in 1870 en later verplaatst naar de Bonistraat/hoek Malakkastraat waagde in 1907 als eerste de sprong naar de Laakhaven, aanvankelijk slechts met een deel van haar metaalproductie. Vanaf circa 1913 volgden andere firma's het voorbeeld. De belangrijkste hiervan zijn:⁷⁰

jaar	firma	oorspronkelijke vestiging
1907/12	Gebrs. J.B.van Heijst (radiatoren)	Boni/Malakkastr.
1912/13	N.Fros (stoomhoutzagerij)	Hoefkade
1915	B.Hus (meelfabriek)	Jacob Catsstraat
1917	Van der Doel en Fray (verffabriek)	Hoefkade
1918	Instrumentenfabriek Waldorp	Korte Houtstraat
1919/20	Goosen's vetmelterij Minos	L.Beestenmarkt
1922	De Sierkan (melkfabriek)	Nieuwe Haven
1922/23	Coöp. Wasscherij	Oude Haagweg
1923/24	Rademaker (cacao- & chocoladefabr.)	L.v. Meerdervoort
1925/30	Paré (drops en dessertwerken)	Koninginnestr.

De meubelfabriek van Boes aan de 3e van der Kunstraat 6-12, links de firma HUS, 1915 (foto dienst REO).



DE LAAKHAVEN



UITGEGEVEN DOOR HET GEMEENTEBESTUUR VAN 'S-GRAVENHAGE
RFD. ONDERWIJS

Opvallend aan bovengenoemde opsomming is, dat verschillende firma's van de Hoefkade en omgeving afkomstig zijn. Zij verhuisden eigenlijk naar de andere kant van de spoorweg, die nog altijd als barrière door dit stadsdeel loopt. Daarmee bleven ze nog wel in de buurt waaruit ze veelal hun arbeiders betrokken – de Schilderswijk – of waar ze reeds een klantenbestand hadden opgebouwd. De meeste bedrijven begonnen in de Laakhaven opnieuw, in een groter fabrieksgebouw dan voorheen en vaak met de mogelijkheid tot uitbreiding in het vooruitzicht. Voor Hus en De Sierkan waren de vestigingen in de Laakhaven 'slechts' een schakel in hun uitgestrekte imperium.

De wervingscampagne, die Lindo onder meer met de verspreiding van een folder had geïnitieerd, wierp effect af. Van buiten Den Haag vestigden zich enkele interessante firma's, die zich in het Laakhavengebied sterk zouden ontwikkelen, zoals de firma Boes stoommeubelenfabriek uit Vlaardingen. Deze kreeg vanaf 1916 gezelschap van zo'n kleine 200 bedrijven.⁷¹ Uit een in 1931 door de gemeente ingesteld onderzoek komt het bedrijfsleven in de Laakhaven redelijk tevreden te voorschijn.⁷² Van de 100 aangeschreven bedrijven blijken er negen van buiten de stad te komen en 46 oorspronkelijk in de binnenstad gevestigd te zijn geweest. Bijna de helft van de bedrijven gaf te kennen de ligging aan het water van groot belang te achten. Voor ongeveer een derde van de bedrijven gold dat ook voor de spoor aansluiting. Als reden voor vestiging in de Laakhaven meldden de bedrijven naast de gunstige ligging, de uitbreidingsmogelijkheden in het gebied. De gemeente toonde zich zeer tevreden met het behaalde resultaat: "Zonder twijfel kan worden gezegd, dat de

Boekomslag van de omstreeks 1934 door de afdeling Onderwijs van de gemeente uitgegeven publikatie over de Laakhaven.

Laakhaven het centrum is geworden van de handelsbewegingen en de industrie van 's-Gravenhage".⁷³ Kennelijk achtte de gemeente het van belang dat de schooljeugd hiervan op de hoogte werd gesteld, want rond 1934 verscheen ten behoeve van het onderwijs een boekje over de Laakhaven, met een informatief verhaal over de "totstandkoming van één der grootste binnenhavens van Nederland".⁷⁴ De gemeente was zich na vele jaren bewust geworden van haar industrie en het belang hiervan voor de stad.

De betekenis van de industrie voor Den Haag laat zich het best illustreren door onderstaand overzicht van de samenstelling van de Haagse beroepsbevolking (inclusief Rijswijk en Voorburg) anno 1930:

sector	aantal werknemers	%
Industrie + ambacht	66.576	34,1
Handel	35.183	18,0
Verkeer	20.703	10,6
Landbouw + visserij	6.631	3,4
credietwezen	6.393	3,3
overige + vrije beroepen	59.495	30,6
	194.981	100,0

Bron: Beroepstelling 1930

Het aantal grote bedrijven in Den Haag met meer dan 50 werknemers bedroeg in die periode 120, waarvan 31 in de bouwnijverheid, 28 in de voedings- en genotmiddelenindustrie, 20 in de grafische sector, 13 in de metaalindustrie en 7 in de houtindustrie.⁷⁵ Helaas is niet exact bekend hoeveel van deze grote bedrijven zich in 1930 in het Laakhavengebied bevonden. Een voorzichtige schatting gaat in de richting van de 20 à 25 bedrijven.⁷⁶ Wel is bekend dat er in de jaren dertig zo'n vierduizend werknemers in dit nieuwe en succesvolle industriegebied werkzaam waren.

Voedings- en genotmiddelensector

Een van de vroegste vestigingen uit deze industrietaak vormt het bakkersbedrijf van G.H. Zaat. De firma bevond zich aan de rand van de Laakhaven, aan het begin van de Waldorpstraat 10-22 vlak bij de Rijswijkseweg. Een advertentie uit 1902 in *De Hofstad* toont een goed overzicht van het fabriekscomplex.⁷⁷ Het bedrijf beschikte over een stoommachine, drie grote en drie kleinere ovens, een koekbakkerij, magazijnen, een melkinrichting en een

Advertentie van de Zuid-Hollandsche Broodfabriek in de Waldorpstraat, in: 'De Hofstad', letterkundig weekblad voor Nederland, 12 juli 1902 (Haags Gemeentearchief).



DE ZUID-HOLLANDSCHE BROODFABRIEK
 Waldorpstraat, bij de Rijswijksche Weg, 's-Gravenhage,
 heeft haren snellen bloei te danken aan het leveren van heerlijk brood uit de
ZUIVERSTE GRONDSTOFFEN.
 In December wordt 15 pCt. uitgekeerd, welk dividend gewaarborgd is. Bijzonder wordt de aandacht gevestigd op ons allerwege beroemd **Zoet Roggebrood.**

B13 1939/40

extra nieuws

HUS
WEEKRECLAME
 iedere week
 een keur van
ARTIKELLEN
 tegen
 aantrekkelijke
 prijzen!

HUS
 week **HUS** reclame

HUS' Zeeuws tarwebrood smaakt altijd!

Reclame van bakkerij Hus, 1939/1940 (Haags Gemeentearchief).

remise voor het wagenpark.⁷⁶ In 1913 volgde een verbouwing van het bedrijf, die mogelijk samenhang met de wisseling van eigenaar: de fabriek ging voortaan als 'Zuid-Hollandse brood- en beschuitfabriek' door het leven.⁷⁹ Enkele jaren later, in 1920, werd de stoommachine vervangen door zes electromotoren.⁸⁰ Er werkten toen 30 personen in de brood- en beschuitbakkerij, twee in de koek- en banketafdeling, één in de beschuitpakkery, drie in het magazijn en eveneens drie in de werkplaats. Op een gegeven moment is het bedrijf opgeslokt door de firma Hus en functioneerde het pand lange tijd als een van de zogenaamde bijfabrieken van deze Haagse broodgigant.⁸¹ Van hieruit werden onder meer de Rijswijkse Hus-winkels bevoorrad. Na de Tweede Wereldoorlog leverde de fabriek brood aan Amerikaanse soldaten in Duitsland, die het Nederlandse produkt prefereerden boven het donkere Duitse brood. Door deze leveranties werd het bedrijf regelmatig door de Amerikanen voor inspectie bezocht. Zij kenden zeer strenge hygiënische normen waardoor de fabriek ingrijpend moest worden aangepast. Deze 'bijfabriek' van Hus heeft tot in de jaren zestig gefunctioneerd.

De firma Hus vestigde zich al eerder in 1913 met de meelfabriek 'De Zeeuw' in de Laakhaven in de 3e van der Kunstraat 10-12.⁸² De fabriek bestond uit twee gedeelten: een gesloten hoog bouwblok waarin de graansilo's waren ondergebracht en daar tegenaan een drie verdiepingen hoog fabrieksgebouw waarin het eigenlijke productieproces plaatsvond. In een artikel uit 1919 wordt de hele produktielijn als volgt beschreven.⁸³: het graan werd aangevoerd per schip en via een elevator kwam het de fabriek binnen. Nadat het graan een eerste zuivering had ondergaan kwam het in de silo's. Daarna vond een menging plaats en werd het graan onder krachtige waterstralen doorgeleid. Na droging in een centrifuge belandde het in



Bedrijvigheid in verbindingshal van het openbaar slachthuis c. 1965 (Haags Gemeentearchief, bnr. 516, inv.nr. 1105).

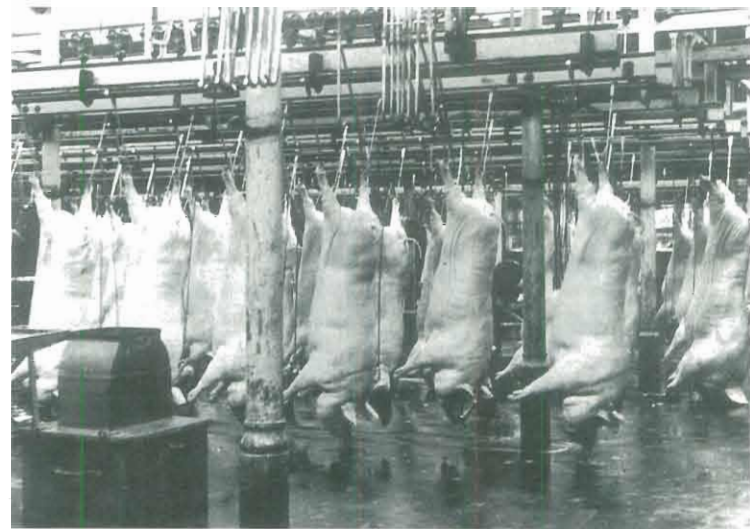
Varkensslachthal openbaar slachthuis, 1950 (Haags Gemeentearchief, bnr. 516, inv.nr. 1105).

de schilmachine waar het werd ontdaan van de kiem en de buitenste delen. In de borstelmachine werden tenslotte de laatste stofdeeltjes verwijderd en was het graan gereed voor maling. Het werd daarvoor over verschillende walsen (6 walsen systeem) geleid, waarbij iedere wals weer een laagje van de korrel afschildte. Uiteindelijk resulteerde dit in bloem. De bloem werd in zakken gedaan en via wentelglijbanen naar de klaarstaande wagens op het voorterrein getransporteerd, die het produkt bij de diverse Husbroodfabrieken afleverden. De gasmotor waarover de fabriek beschikte werd in 1917 vervangen door twee elektromotoren van 100 en 60 PK, die alle machines aanstuurden.⁸⁴

Tot eind jaren zestig werd deze fabriek door Hus gebruikt, waarvan de laatste jaren als krentenwasserij. Aangezien het niet meer lonend was om zelf – op zo'n relatief beperkte schaal – bloem te produceren kocht Hus zijn bloem voortaan van Meneba in Rotterdam. De machinerieën van de maalderij werden verwijderd en hiervoor in de plaats kwamen schoningsmachines voor krenten en rozijnen (er was een grote vraag naar krenten- en rozijnenbrood).

Het bedrijfspannd van de firma Hus doet de laatste jaren dienst als kantoor en opslag van de verlichtingsspecialist firma De Borst; het zal binnen afzienbare tijd worden gesloopt.

Een ander groot bedrijf in de voedingsmiddelensector was het openbaar slachthuis, dat van alle bedrijven in het gebied met 7,7 ha. het grootste terrein besloeg. In juli 1911 werd het in gebruik genomen; er waren toen 60 personeelsleden in vaste dienst.⁸⁵ Het terrein bevatte een veelheid aan gebouwen: slachthallen voor runderen, varkens, paarden en kalvinze, stallen, koelhuizen, een ijsfabriek, een krentlokaal, een wagenremise, een machinekamer, een ketelhuis, een administratiegebouw, een kantine, een directeurswoning, twee woningen bij de ingang en vier dienstwoningen aan de achterzijde van het terrein.⁸⁶ De gebouwen waren ontworpen door de gemeente-architect A.A. Schadee en de werklouidig ingenieur N.A. Smits, die ook de leiding bij de uitvoering van het bouwproject hadden. Het was voor die tijd een



van de grootste werken die in opdracht van de gemeente werden uitgevoerd.

Verbetering van de hygiëne was de belangrijkste reden om een gemeentelijk slachthuis op te richten. Men wilde goed toezicht kunnen houden op het slachten van vee en het verwerken van vlees. De werkzaamheden op het slachthuisterrein geschieden dan ook onder het strengst mogelijke toezicht. Het hele proces van slachten tot vleesverwerking verliep in de hallen via een modern systeem van luchttransportbanen.

Begin jaren dertig vond een uitbreiding van het slachthuis plaats in verband met de grote toename van het grossierswezen in het slagersbedrijf. Een aparte verkoophal werd gebouwd, met twee nieuwe kantines: één voor het personeel en één voor de patroons en grossiers.⁸⁷

Na 1945 is er veel op het slachthuisterrein veranderd: bestaande gebouwen werden aangepast en installaties gemoderniseerd.

Eind jaren zeventig werkten er op het slachthuisterrein nog zo'n 1000 werknemers waarvan 150 als gemeentebtenaar. De meeste mensen waren werkzaam bij de ongeveer 60 bedrijven, die hier hun nering uitoefenden,



*Het openbaar slachthuis kort
na de oplevering in 1911
(Haags Gemeentearchief).*

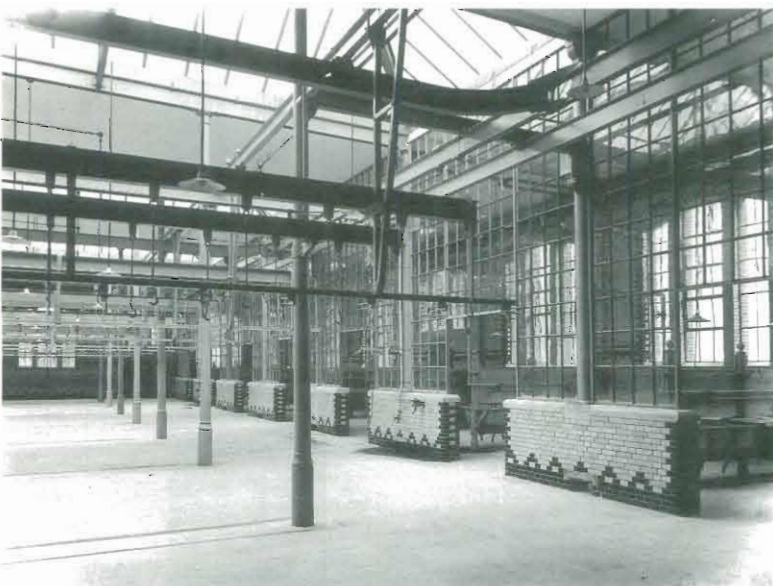
De verbindingshal.

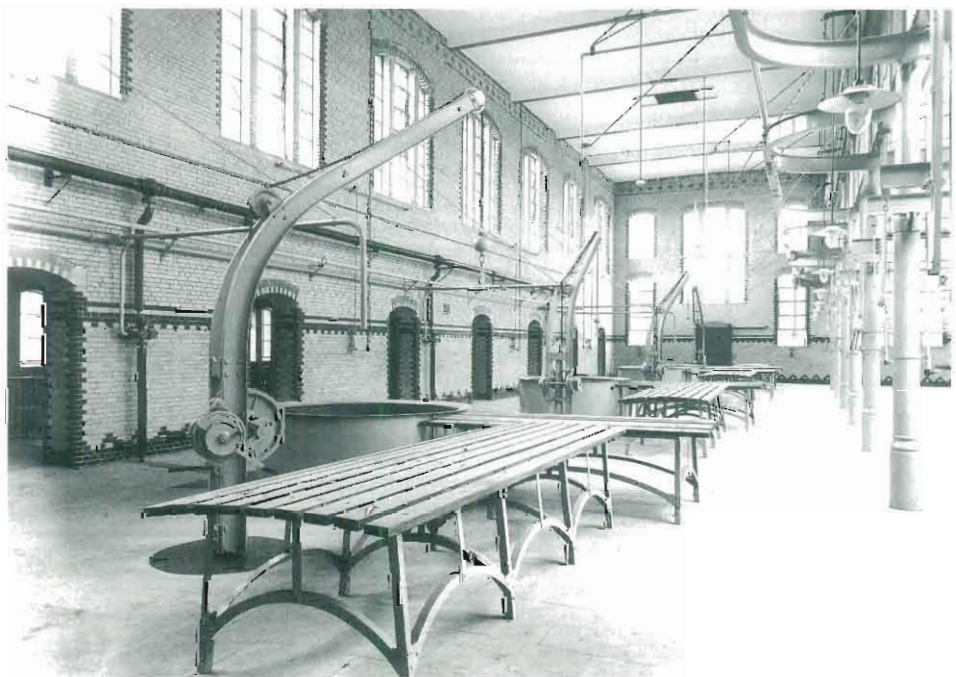
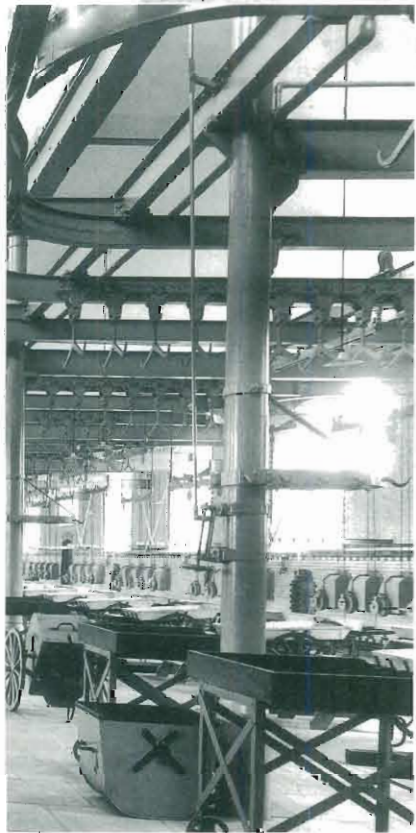
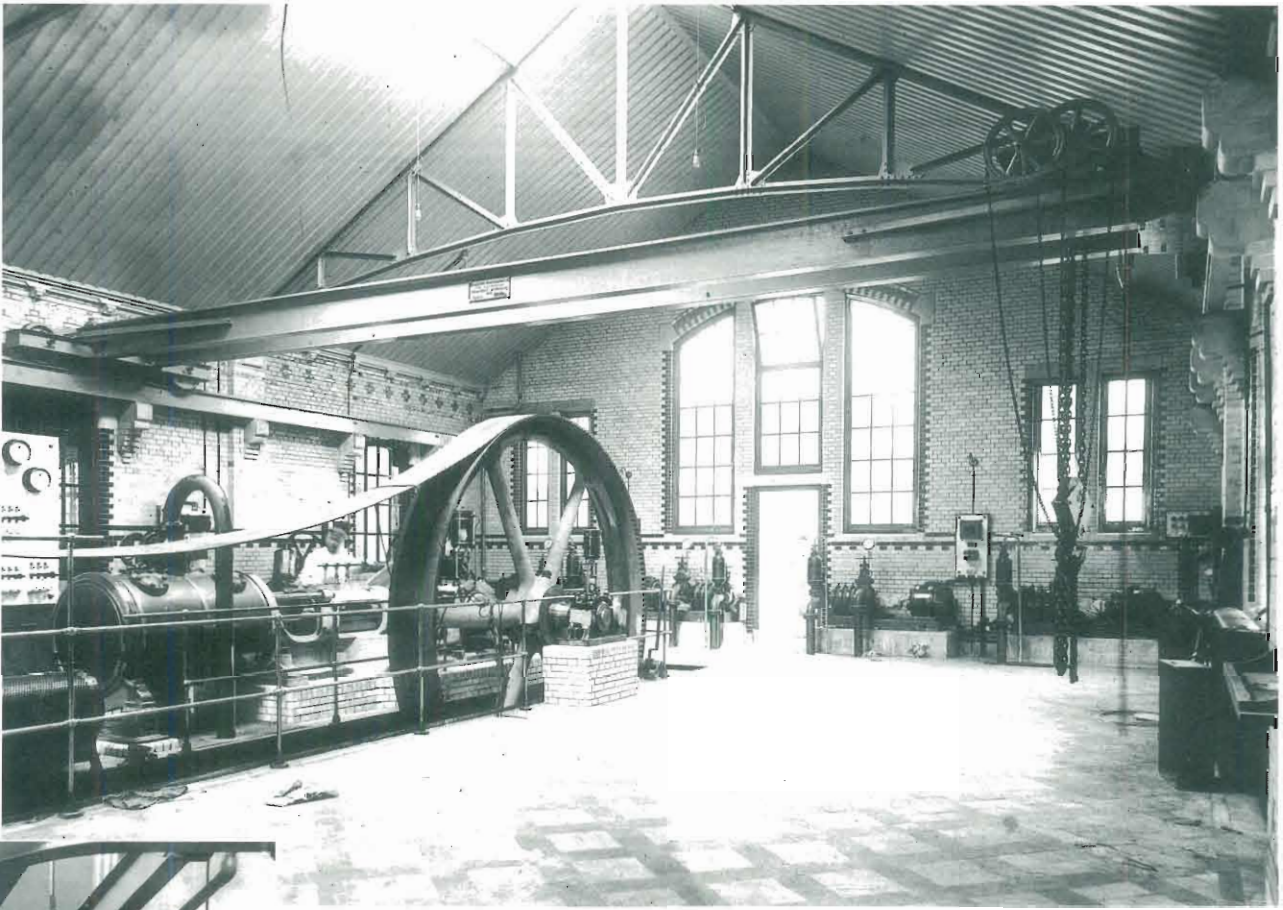




De ingangspartij.

Het openbaar slachthuis kort na de oplevering in 1911 (Haags Gemeentearchief).

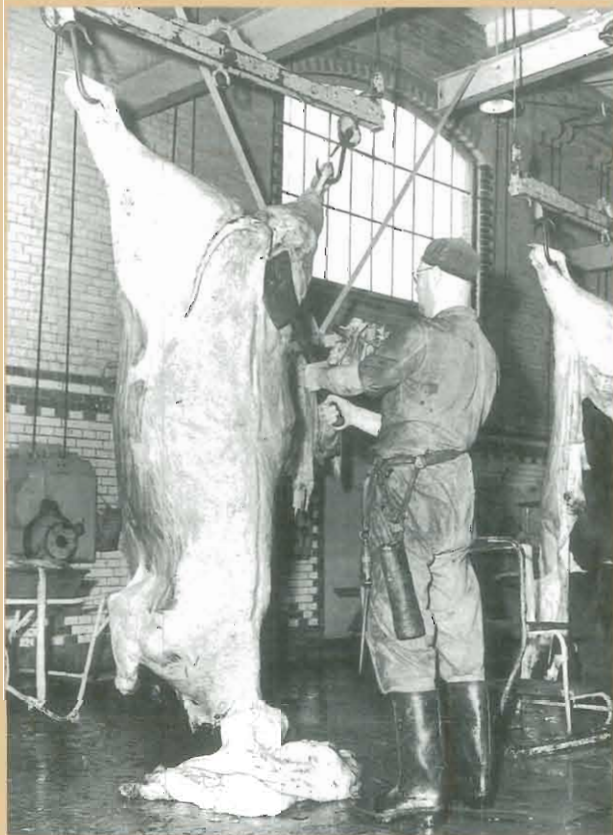




Herinneringen van de heer Van Veen, bewoner van een voormalige bedrijfswoning aan de Slachthuislaan⁸⁹

"Mijn vader was hoofdopzichter, later is dat chef van dienst geworden, in de periode 1949 tot 1973. Ik ben daar na mijn geboorte komen wonen en heb daar gewoond tot 1974 [in totaal circa 25 jaar]. Mijn vader had de dagelijkse leiding van het hele gebeuren. Hij was een soort politieagent, maar ook het verdelen van de koelruimtes, werkruimtes behoorde tot zijn taak en hoe laat ze mochten beginnen en wanneer ze moesten stoppen. Dat heeft ook wel eens tot wrijving geleid. Je kan het je haast niet voorstellen, maar als daar wat werd gestolen dan werd het intern geregeld. Dan gaf mijn vader daar straf voor: mochten ze drie maanden niet op het slachthuis komen. Als er eentje de kalfslevers mee naar huis nam, dan regelde hij dat. Dan zei hij, dat moet je niet meer doen..., dus dan kon hij veertien dagen niet werken. Zo werkte dat en dat werd ook gewoon geaccepteerd.

Dat slachthuis had toch wel een hele aparte plaats – vond ik – in dat Laakhavengebied. Vooral omdat het helemaal zelfstandig functioneerde; het was echt een dorp. Ik speelde nooit buiten. Ik speelde alleen maar op het slachthuis. Dat was mijn speelterrein. Daar gebeurde ook altijd wat. Die beesten stonden er, d'r raakte er wel eens één los of we lieten er expres één los. Dat was prachtig natuurlijk.



Slachter Chris Hozee aan het werk in 1965; het zaiken werd toen nog met een handlier opgetakeld (Haags Gemeentearchief, bnr. 15145, inv.nr. 1107).

Ze hebben ook een eigen kapsalon gehad. Jaren heeft daar een kapper gezeten; een 'bloempot' kapper natuurlijk. Die vent had echt werk, want die grossiers die hadden het altijd druk. Dus die gingen even tussendoor; twintig meter van hun werk vandaan werden ze geknipt. Bijna alle plaatsen hadden namen. De hoek, die nu helemaal gesloopt is, aan de kant van de Laakweg, daar waren de huiden-pakhuizen. Daar had je de varkenskop-uitbeners, daarnaast de noodslacht-ruimte en daarnaast had je de vrijbank en daarnaast de slagersvakschool. Die hele hoek dat heette de 'verdachte hoek'. Dat is naar aanleiding van de noodslachtingen die daar gepleegd werden. Die beesten daar was wat mee - dus de 'verdachte hoek'. Nou daarnaast had je ook nog een klein hoekje, echt een inhammetje zeg maar, daar zat de metselaar, de schilder en de grondwerker, die werkten dan samen als ergens verstoppingen waren in de riolering. Die metselaar, die man was er altijd en die heette Stoop. Dus dat hoekje heeft altijd Stoop's hoekje geheten. En dan had je nog het ghetto, dat was een open koraal, daar stond een hele grote betonnen bak in het midden en daar zat water in en daar liepen de paarden los. Dat noemden ze het ghetto.

Er zijn natuurlijk veel families, die daar tientallen jaren het beeld hebben bepaald, zoals de families Ammerlaan, Dormits, Douma, de Haas, Verwoerdt en Wellink. De eerste Piet van der Touw, die heb ik ook gekend. Die kwam zondag 's middags naar z'n paarden kijken. Dan had hij paarden voor de slacht op het slachthuis staan. Dan zorgde ik altijd dat ik rond tien voor twaalf richting paardestallen ging, want dan kwam de oude baas Piet met zijn auto met chauffeur. Dan gingen ze paarden kijken en dan was het: wil jij een stukje chocola en dan kreeg je een piek. Dat was toentertijd een vermogen.

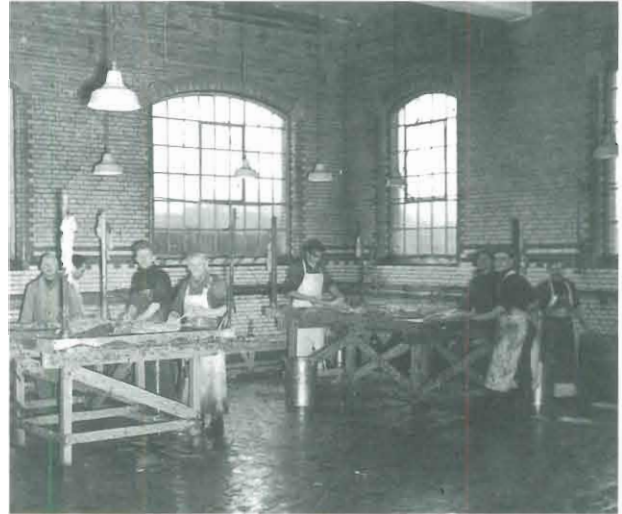
De verkoophal bestond uit kooien: hekwerken en iedere grossier had zijn eigen kooi, de één wat groter dan de ander en daar hingen de koeien in, die hingen in banen. Kijk maandag was de topdag, dat is natuurlijk allemaal verwaterd, maar vroeger kwam een slager op maandagmorgen naar het slachthuis en dan kocht hij z'n handel. Dan waren alle slagers dicht en kwamen alle slagers van Den Haag naar die verkoophal toe en die kochten dan een beest. Ik heb het ook nog gedaan toen ik in het begin bij de slagerij werkte = ik ben een tijd chef-slager geweest bij de Centra - mocht ik zelf mijn rundvee zien en dan ging ik daar m'n vlees kopen. Het was gewoon een markt, een groothandelsmarkt en verder was er handel in 'afval': orgaanvlees. Er werd praktisch niets weggegooid. Het was heel levendig, altijd krioelde het er van de mensen.

D'r werd ook zo gigantisch goed schoongemaakt, dat weet ik nog wel, mijn vader was daar fanatiek op. Desnoods moesten ze overwerken op zaterdag dan werden de straten helemaal gedaan. Dan gingen ze echt met 25 tot 30 man met karretjes met die schrobbers, daar zaten van die borstels op en dan met kokendheet water met soda werd dat hele terrein, echt de straten ook, schoongemaakt. Die sloegen af en toe gewoon helemaal wit wit. Daar werd echt veel zorg aan besteed".

De heer A. Ballering aan het 'spekzouten' in het openbaar slachthuis, 1951 (Haags Gemeentearchief, bnr. 516, inv.nr. 1107).



Het bewerken van de darmpaketten in het openbaar slachthuis, z.d. (Haags Gemeentearchief, bnr. 516, inv.nr. 1107).



zoals huidenhandelaren, afvalhandelaren, vleesvervoerbedrijven, hondevoerproducenten, een vetmelterij en een bedrijf voor slagersbenodigdheden.

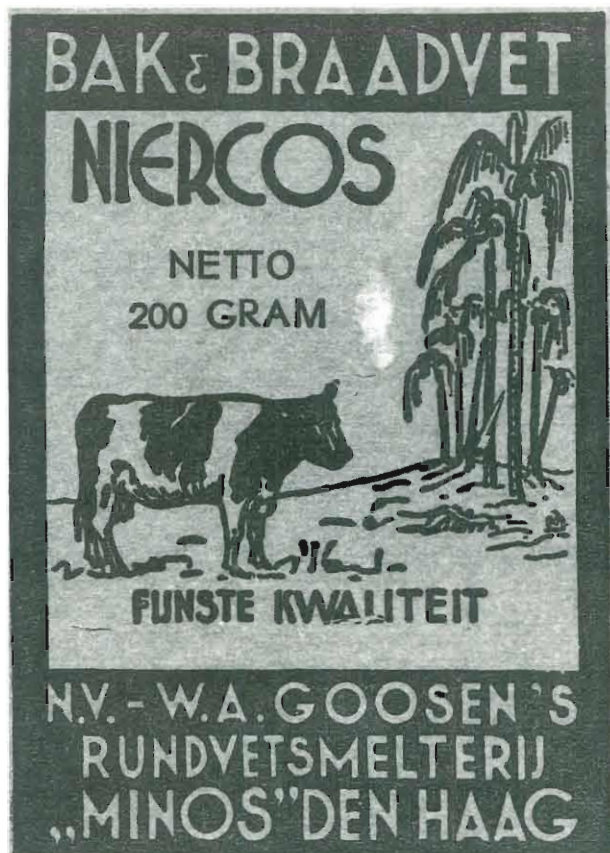
De gouden tijden van het slachthuis waren evenwel definitief voorbij. Technische vernieuwingen, zoals de toepassing van koeling op vrachtwagens, maakten het mogelijk om in elders gelegen goedkopere slachthuizen te doen slachten. De concurrentie nam sterk toe en al gauw ontstond een exploitatietekort, dat jaarlijks groeide tot f 1.800.000,- in 1980. Op 15 december van dat jaar besloot de gemeenteraad het openbaar slachthuis over te dragen aan een nieuw opgerichte particuliere onderneming: de Residentie Slachthuis BV. De keuringsdienst voor vee en vlees viel in het vervolg onder gemeentelijke verantwoordelijkheid. Reeds in 1985 werd de Residentie Slachthuis BV failliet verklaard en op 20 februari 1986 werd de boedel geveild. Ook na die tijd bleven nog enkele bedrijven op het terrein werkzaam, maar deze konden niet

verhinderen dat het verval snel om zich heen greep.

Door de gemeente werden ondertussen plannen gemaakt voor een geheel nieuwe woonwijk op het voormalig slachthuisterrein. Het eens door zijn vormgeving en moderne techniek zo vermaarde gemeentelijk slachthuis ging een gewisse ondergang tegemoet. De Italiaanse architect Aldo Rossi mocht een stedenbouwkundig plan voor het terrein ontwerpen. Hij ging daarbij nadrukkelijk uit van de handhaving van een slachthal, de verbindingshal tussen slachthallen en koelhuizen, de machinekamer met schoorsteen, de directeurswoning, het kantinegebouw en de woningen bij de entree. Ook het plein op het slachthuisterrein zou in stand worden gehouden en het karakter krijgen van een dorpsplein. De nieuwbouw zou bestaan uit een strook hoogbouw langs de Neherkade, de zogenaamde Lamel, waarvan de bouw reeds in een vergevorderd stadium is.⁸⁸ Van de mooie plannen tot behoud van enkele waardevolle elementen op het slachthuisterrein is weinig



Maquette van het ontwerp van Aldo Rossi voor het slachthuisterrein (foto dienst REO).



tot niets terecht gekomen, niet in de laatste plaats omdat de gemeente verzuimd heeft de overblijfselen van het slachthuis tegen vandalisme te beschermen. Alleen de woningen bij de entree, de schoorsteen en een sterk verwaarloosde verbindingshal staan nog overeind. De vraag is echter hoe lang nog?

Behalve op het slachthuisterrein zelf, waren er ook bedrijven in de nabije omgeving van het slachthuis bij het vleesvervoer of de vleesverwerking betrokken. Zo was aan het Leeghwaterplein, aan de overkant van het water, Goosen's rundvetsmelterij Minos gevestigd. Goosen produceerde en bewerkte eetbare vetten en leverde vleeswaren. Oorspronkelijk was dit bedrijf, opgericht in 1910, gehuisvest aan de Lange Beestenmarkt 139. De intrekking van de hinderwetvergunning door de gemeente dwong het bedrijf echter te verhuizen naar de Laakhaven.⁹⁰ Aan het Leeghwaterplein, vlak aan het water, werd een eenvoudig pand opgetrokken. Op de begane grond stonden twee vetmolens, aangedreven door een electromotor van tien PK, en drie metalen vetpotten opgesteld. Deze laatste waren voorzien van een metalen rookvang. De verdieping werd uitsluitend benut als bergplaats.⁹¹ Niet lang na het gereed komen van dit bedrijfspand werd een veel uitgebreider bouwplan door de firma in 1917-18 in uitvoering gegeven, in een bouwstijl die veel overeenkomst vertoont met de Amsterdamse School. De architect hiervan was J. Kooijman.⁹² De eerste steen werd op 6 december 1917 gelegd door Willem Goosen, de zoon van de firmant. Het pand sloot aan op de eerdere bebouwing aan het Leeghwaterplein en boog met de hoek van de 3e van der Kunstraat mee. Vooral het hoekgedeelte kreeg een in het oogspringende vormgeving; een erker, die in de baksteendecoratiestijl van die tijd werd uitgevoerd. Ter

Pakpapier van Minos braadvet.

hoogte hiervan bevond zich het privé-kantoor van de directeur. Daarnaast was het bedrijfskantoor en aan de andere zijde was een pakhuisruimte. Aan de kant van het Leeghwaterplein bevonden zich twee poorten, die toegang gaven tot de remise. De tweede verdieping kreeg een betonnen vloer waarop de machines voor de vetfabricage werden opgesteld. Op de eerste verdieping bevond zich de vettapperij. Aan de straatzijde werden op de verdieping twee woningen gebouwd. Over het bedrijf zelf is weinig bekend. Erg omvangrijk is de onderneming, met in 1936 slechts elf werknemers, waarschijnlijk nooit geweest.⁹³

Van de zuivelbedrijven in het Laakhavengebied vormde 'De 's-Gravenhaagsche Melkinrichting De Sierkan' de belangrijkste vertegenwoordiger. Opgericht in 1879 startte dit bedrijf aan de Nieuwe Havenstraat in Scheveningen met een melkfabriek.⁹⁴ Rond 1920 was deze fabriek te klein geworden en werd naarstig gezocht naar een grotere lokatie. Men vond die in de Lulofsstraat. Op het terrein aan de tweede havenarm verrees een bedrijfspand, dat in 1922 in gebruik werd genomen. Naast een ontvangststation van melk en een produktieruimte van consumptiemelk, was er een remise voor de 40 paard en wagens van de firma. De groei van De Sierkan zette door en dit had weer een uitbreiding tot gevolg. Een opsomming van de bezittingen in 1929 van de firma geeft het volgende beeld: de Sierkan had drie eigen boerderijen, twee fabrieken, twee ontvangststations (in Alphen aan de Rijn en Oude Wetering), twaalf distributiepunten voor de bevoorrading van de winkels en melkslijters, 51 winkels (annex melksalons) in Den Haag en Scheveningen, drie in Voorburg, een in Rijswijk, vier melkkiosken en 's zomers had men drie strandtenten. Het wagenpark bestond toen uit drie vrachtauto's, 64 paard en wagens, 339 wijkwagens en men had een motorboot. Het personeelsbestand beliep in 1929 zo rond de 750 werknemers, dat was inclusief het winkelen en het bezorgend personeel.

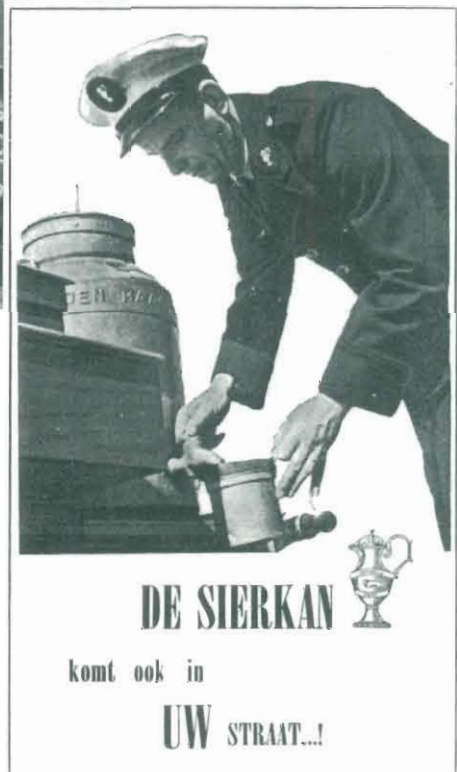
In 1937 werd een nieuwe fabriek naast de eerdere aan de Lulofsstraat in gebruik genomen. Daarmee was het complex aan de Laakhaven tot 130 m. breed uitgegroeid. In de nieuwe fabriek kwam een afdeling voor flessemelk, een laboratorium voor chemisch en bacteriologisch onderzoek en een afdeling voor boterfabricage. In de machinekamer stonden enkele dynamo's, die overdag de stroom leverden.⁹⁵ Vanuit deze fabriek werden de melkproducten, het produktassortiment was inmiddels uitgebreid met yoghurt, melkpoeder, vla's en consumptieijs, naar veertien zogenaamde uitrijstations in Den Haag vervoerd. Vandaar werden ze gedistribueerd over de winkels en melkslijters. In 1940 had De Sierkan circa 850 personeelsleden en werd er 33 miljoen liter melk verwerkt. Na de oorlogsjaren ging het bedrijf, evenals vele



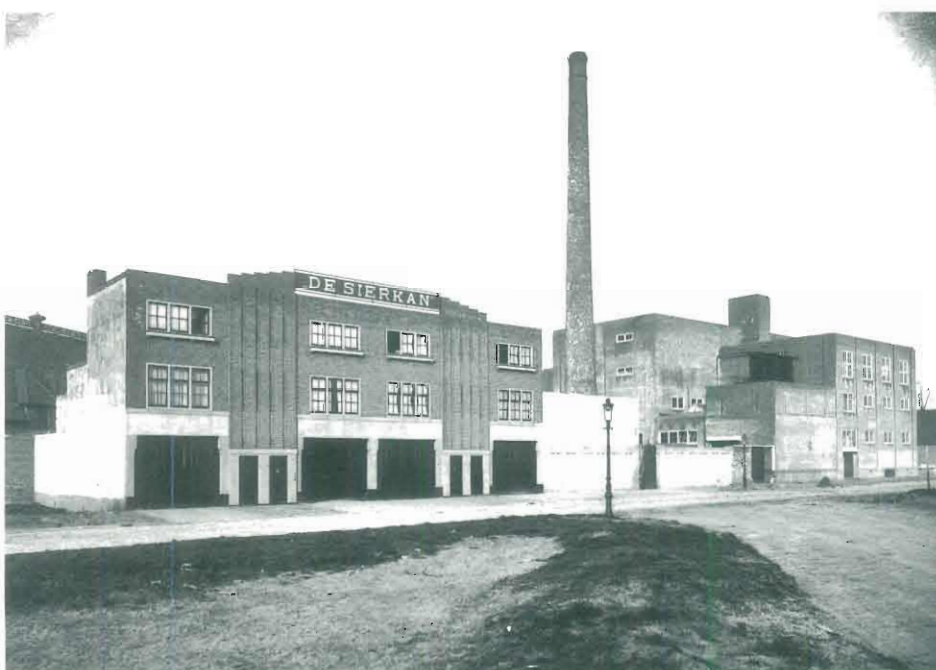
Luchtfoto van het Sierkan complex. Afbeelding in: 'De Geschiedenis Ener Melkinrichting. Een eeuw consumptiemelk 1879-1979'. Amsterdam 1979, blz. 57 (Haags Gemeentearchief).

andere zuivelbedrijven, een melkleveringscontract aan met de Coöperatieve Melk Centrale (CMC), die toen nog alleen een grondstofleverancier was. Begin jaren vijftig verwierf de CMC in korte tijd 25% van de aandelen van De Sierkan. In 1961 leidden besprekingen tussen beide bedrijven tot een verdere uitbreiding van het aandelenkapitaal door de CMC en uiteindelijk werd De Sierkan een onderdeel van de CMC/Melkunie.⁹⁶ Begin jaren tachtig sloot de fabriek haar poorten en verdween de laatste vestiging van de CMC/Melkunie uit Den Haag.

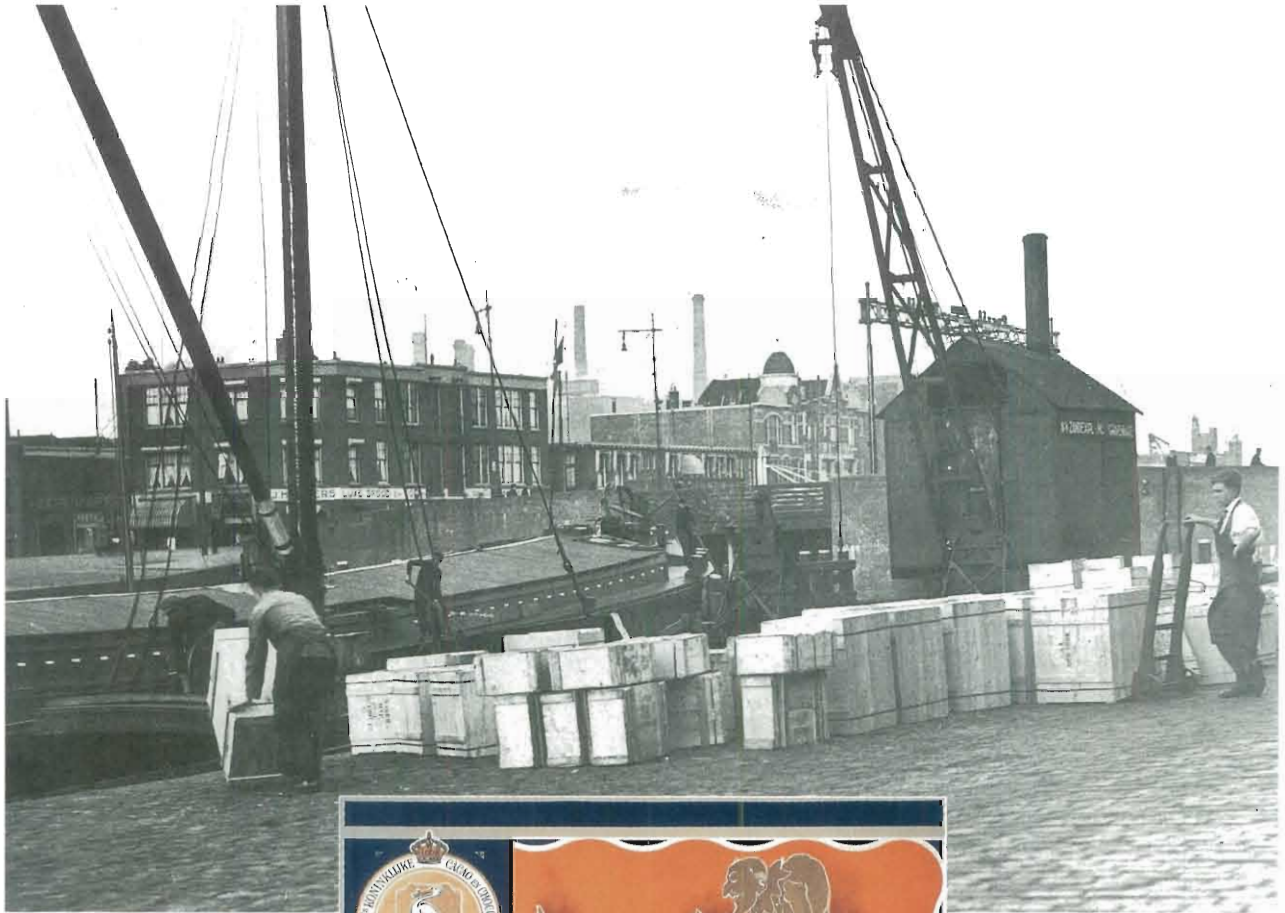
In de genotmiddelensector waren er in het Laakhavengebied naast diverse fabrieken ook opslag- of distributiecentra te vinden. Eén van de eersten was het depot van de bierbrouwerij en koelijsfabriek d'Oranjeboom.



Reclame van De Sierkan, jaren vijftig (Haags Gemeentearchief).



Fabriek en wagenremise van De Sierkan in de Iulofsstraat, 1915 (foto dienst REO).



Los- en laadwerkzaamheden door personeel van Rademaker, z.d. (Haags Gemeentearchief, bnr. 826).



Album van Rademaker, begin twintigste eeuw (Haags Gemeentearchief).



De Laakbrug, met op de achtergrond de fabriek van Rademaker's Haagse hopjes 1933 (Haags Gemeentearchief).

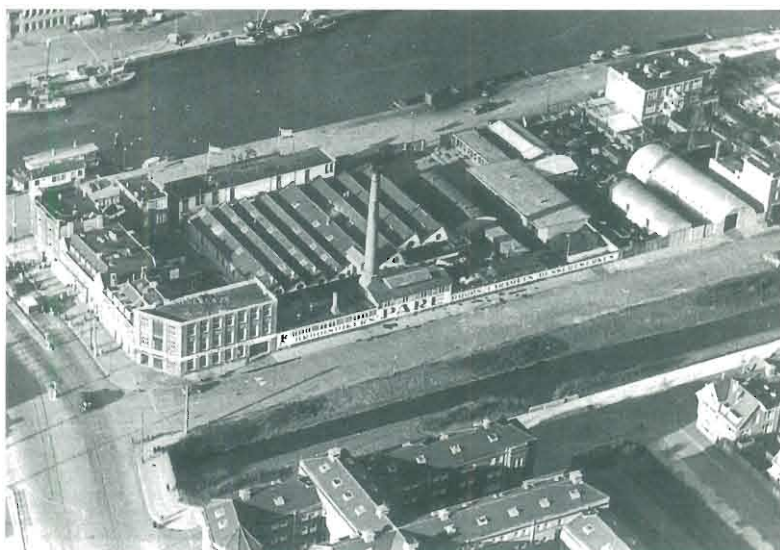
De Laakbrug met op de achtergrond de rokende schoorsteen van Paré's suikerwerken, 1947 (Haags Gemeentearchief).



Blijkens de gevelsteen dateert het bedrijfspand aan de Waldorpstraat uit 1897. Het is een eenvoudig pakhuis met bovenwoning. Het functioneert nog steeds als distributie-punt van onder meer bier in Den Haag. Ook de firma's Heineken (Leeghwaterplein 25-29) en Amstel (3e van der Kunstraat 18) hadden aan de Laakhaven een vestiging.⁹⁷ Uit de bouwvergunningaanvraag, die in 1924 door de Amstel-vestiging werd ingediend, blijkt hoe een dergelijk distributiestation er uit heeft gezien.⁹⁸ In het gebouw waren onder meer ondergebracht: een garage, een bottelarij, een bierkelder en een koelijsfabriek. Tevens waren er kleed- en wasruimten, kantoren en een woonhuis voor de bedrijfsleider.

Een representatieve vertegenwoordiger uit de genotmid-delenindustrie is de NV Rademaker's Cacao- en Chocola-defabriek, wereldberoemd als producent van 'het enige echte Haagsche hopje'. Aan het begin van de eeuw was het bedrijf gevestigd aan de Laan van Meerderevoort; ruimtegebrek dwong ook dit bedrijf uit te kijken naar een grotere lokatie. In 1917 diende de firma bij de gemeente een erfpachtaanvraag in (gehonoreerd in 1918) voor een gebied van 10.900 m² aan de Slachthuisgade, Laakweg en 2e Laakdwarsweg en een aangrenzend terrein van 1.800 m² aan de Rijswijkseweg.⁹⁹

De architect H.J. Dammerman jr. kreeg vervolgens de opdracht een ruim fabriekscomplex te ontwerpen waarin rekening zou worden gehouden met een latere uitbreiding.¹⁰⁰ Men dacht voorlopig het gebouw tot en met de tweede verdieping te realiseren en "behoudens omstandigheden" de fabriek binnen vier jaar te voltooien. Het gebouw bestond uit twee zeer langgerekte bouwlichamen die met een smalle open tussenruimte achter elkaar waren gesitueerd. Aan de kopse kanten stond aan iedere zijde een verbindingsvleugel. De constructie van het gebouw werd in metaal uitgevoerd en was geheel open en van steunpilaren voorzien. De gevels waren uit baksteen opgetrokken met natuursteen elementen. De oorspronkelijk geplande decoratieve aanzetten in de Amsterdamse Schoolstijl zijn nimmer uitgevoerd.¹⁰¹ Naast het grote bouwblok stond nog een los bouwelement waarin een garage, een timmerloods en een bovenwoning waren ondergebracht. Tussen



Luchtfoto van Paré's suikerwerken aan de Slachthuisgade, 1951 (Haags Gemeentearchief).

dit gebouw en het hoofdgebouw stond aan de achterzijde de schoorsteen vlak bij de machinekamer en het ketelhuis. De firma Rademaker produceerde hier cacao, chocolade in tabletten (Haga en Meco), bonbons (Fenix) en de eerder genoemde Haagsche hopjes. Men was redelijk succesvol en wist veel produkten te exporteren.

In de jaren dertig ging het blijkbaar minder goed met het bedrijf, want in 1937/38 betrok de firma een ander, veel minder groot, pand in de Waldorpstraat (dit pand werd oorspronkelijk gebouwd voor de NV papierindustrie Van Straten en Boon en werd nu ingrijpend verbouwd). Hier bleef Rademaker produceren tot medio 1971. Het jaarverslag over 1970 vermeldde nog een omzetstijging van de hopjes, maar voor de chocolade-artikelen gold een sterke daling. Besloten werd de chocolade-afdeling te sluiten en alleen de hopjesproductie voort te zetten. Aangezien zo de basis om het bedrijf zelfstandig voort te zetten wel erg smal werd, zocht men een gegadigde om de firma over te

*het volmaakte voer
voor kat en hond*



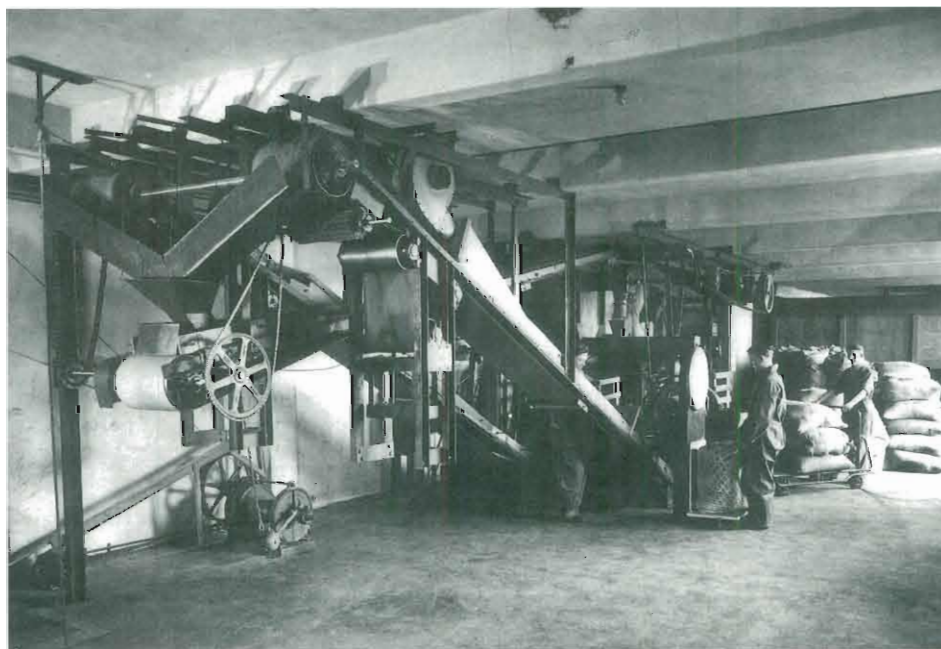
WETTIG GEDEPONEERD

prijs 35 cent

Reclame voor 'Bonzo' en
'Felix', jaren veertig.



Luchtfoto van de fabriek van
Felix Kattenbrood aan de 1e van
der Kunstraat, z.d. (HWMBT).



Interieurfoto's van de fabriek
van Felix Kattenbrood aan de
1e van der Kunstraat, z.d.
(HWMBT).

*Maakt Uw hond
Kerngezond!*



WETTIG GEDEPONEERD

PRIJS 30 CENT



nemen. De Koninklijke Droste fabrieken NV te Haarlem bleek de meest geschikte kandidaat en vanaf medio 1971 vond daar de productie van 'de enige echte Haagsche hopies' plaats.¹⁰² Daarmee verdween alweer een bekende Haagse firma uit de stad.

Een veel minder bekende, maar zeker in de jaren dertig, grotere firma dan Rademaker was de NV Paré's stoomfabriek van drops en dessertwerken. Hier werkten in 1937 211 werknemers, bij Rademaker 'slechts' 185.¹⁰³ Ook dit bedrijf was gevestigd aan de Slachthuisgade, aan het eerste gedeelte, met de achterkant aan de Laakkade. Tot het produktassortiment behoorde onder meer drops, d.w.z. allerlei soorten zuurtjes en suikerballetjes met vruchten-smaak, fondants, noga's en bruidsuikers. Paré was vooral om deze laatste beroemd. Net als Rademaker exporteerde de firma over de hele wereld. Omstreeks 1965 moet het bedrijf failliet zijn gegaan en werd het fabrieksgebouw gesloopt.¹⁰⁴

Nog minder is er bekend van de firma Raymakers, een suikerwerkfabriek, die zowel aan de Lulofsstraat als aan de Waldorpstraat gevestigd moet zijn geweest.¹⁰⁵

Een misschien wat onverwacht bedrijf in de voedingsmiddelensector is de Felix kattenbroodfabriek aan de 1e van der Kunstraat. Volgens gangbare indelingen behoort dit bedrijf binnen de hier behandelde voedings- en genotmiddelensector. Voor velen zal het onbekend zijn, dat deze fabriek van Haagsa oorsprong is. Het begon allemaal aan de Frederik Hendriklaan. Daar voerde P.H. Verseveldt sinds 1926 een dierenwinkel.¹⁰⁶ Regelmatig kreeg hij klachten over stof in het hondevoer. De oplossing was om dit dan maar te zeven, maar toen bleef onbruikbaar fijn voer over. Om het als kippevoer te verkopen lukte niet, met wat vlees bijgemengd lukte het wel als kattenbrood. Dit werd later tot brokjes geperst en zie daar het succes. De winkel werd van de hand gedaan en in een poort aan de Rijswijkseweg werd een kattenbroodfabriekje opgericht. Het produkt liep zo goed, dat na een kort verblijf in een pand aan de 1e van der Kunstraat 283 werd besloten een nieuwe fabriek aan de overzijde te laten bouwen ter hoogte van de nummers 114-116. In 1931 werd de eerste steen gelegd door zoon J.P. (Joop) Verseveldt en dochter N. (Nelly) Verseveldt. Daar werd tot in 1959 het Felix kattenbrood vervaardigd. De naam was afkomstig van de voor de oorlog populaire tekenfilms van Felix the Cat. De fabriek had een L-vormige plattegrond en strekte zich uit van de 1e van der Kunstraat naar de Lulofsstraat. Op de begane grond bevond zich de expeditie en het kantoor. Op de twee verdiepingen speelde zich het productieproces af. Hier werd uit de grondstoffen oud brood (van Hus), meel van kaantjes, levermeel, haringmeel, vitaminen en minera-

len een mengsel gemaakt. Dit werd tot blokken geperst, die later tot hapklare brokjes werden gesneden. Deze werden in papieren zakjes verpakt en voornamelijk via de kruidenier – vanwege de weerstand van de dieren-specialisten tegen het produkt van hun ex-collega – verkocht. Pas na de oorlog werd het kattenbrood in de nu nog bekende kartonnen verpakkingen aan de man gebracht. Gedurende een aantal jaren had men een verpakkinglijn in een fabriekspand aan de overzijde aan de 1e van der Kunstraat. Lange tijd beheerste Felix de Nederlandse markt voor kattenvoer tot in de jaren zeventig met een marktaandeel van boven de 90%. Al voor de oorlog werd er geprobeerd om ook met hondevoer op de markt te komen. Aanvankelijk werd het kattenbrood voor zowel kat als hond verkocht. Met de introductie van Bonzo (naar een hond uit een Engelse strip) hondevoer werd de markt voor de firma verbreed. Pas na de oorlog werd ook Bonzo een groot succes.

Eind jaren vijftig groeide het bedrijf aan de Laakhaven uit haar voegen. Het verhuisde in januari 1960, aangetrokken door gunstige overheidssubsidies, naar Etten-Leur. Het oorspronkelijke fabrieksgebouw werd aan De Sierkan verkocht en het tegenoverliggende pand aan de grossierderij DES (Door Eendracht Sterk).

Toen in de jaren zeventig de markt voor katten- en hondevoer enorm uitgroeide en ook grote Amerikaanse concerns interesse kregen voor de Nederlandse markt besloot men het bedrijf onder te brengen bij het Amerikaanse Quacker Oats concern. Felix kattenbrood en Bonzo hondevoer worden nog steeds in Etten-Leur gemaakt.

Metaalindustrie

De metaalindustrie was vanouds een belangrijke tak van nijverheid in Den Haag. IJzergieterijen als L.I. Enthoven en de Prins van Oranje bezorgden Den Haag in de negentiende eeuw de positie van één van de belangrijkste metaalproducenten in Nederland. Kort na de eeuwwisseling was er van deze glorie weinig meer over. De Prins van Oranje hield in 1897 op te bestaan en de firma Enthoven vertrok in 1904 naar Delft.¹⁰⁷ Toch waren er ook wel weer metaalbedrijven in opkomst, zoals de firma Gebrs. J.B. van Heijst, die zou uitgroeien tot een van de grootste bedrijven in Den Haag. In 1870 startte J.B. van Heijst in de Kikkerstraat vlak bij het Groenewegje een smederij.¹⁰⁸ In enkele jaren zou dit eenmansbedrijf uitgroeien tot een omvangrijke vernikkel- en rijwielfabriek aan de Malakkastraat. Rond 1900 werd deze fabriek te krap en ging de ondernemer op zoek naar een andere lokatie; dit tot opluchting van de buurtbewoners in de rustige Archipelbuurt, die regelmatig klaagden over de grote lawaai-over-

Personeelsblad van Van Heijst met afbeelding van de fabriek, 1952 (Haags Gemeentearchief).



3e Jaargang No. 3.

17 Mei 1952.

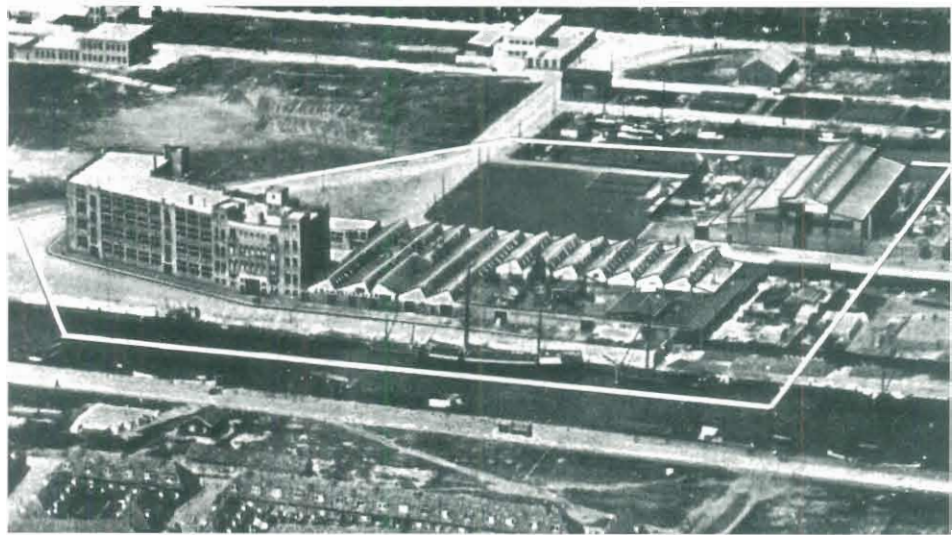
Reclameboekje van Van Heijst voor stalen ramen en deuren, jaren veertig (Haags Gemeentearchief).



last. In eerste instantie werd gedacht het bedrijf over te plaatsen naar Brabant waar de grond goedkoop was. Uiteindelijk werd besloten om in Den Haag te blijven, vanwege de goede infrastructuur en de aanwezigheid van regeringsinstanties (belangrijk voor opdrachten). Vandaar dat in 1911 aan de gemeenteraad het verzoek werd gedaan grond te mogen huren in de Laakhaven.¹⁰⁹ In 1912 werd er een terrein in erfpacht gegeven en kon de firma hier met een eenvoudig opgetrokken fabriekshal van start gaan.¹¹⁰ In de fabriekshal kwamen diverse persen te staan, twee vlakhamers, een draadsnijmachine, een oven, een bankwerkenij, aangedreven door dertien elektromotoren met een gezamenlijk vermogen van 69 PK.¹¹¹ Hier werden de eerste jaren rijwielonderdelen geproduceerd, maar ook spoorwagemateriaal, zoals bufferstangen, wissels, stootinrichtingen, wagens voor de mijnen, constructiemateriaal voor bruggen, schoppen en spaden voor het Nederlandse leger en granaten voor de artillerie. Twee jaar later was het aantal elektromotoren in de fabriek gestegen tot 87 met een vermogen van 245 PK.¹¹² De oorlogsjaren 1914-1918 betekenden een grote bloei voor de firma, die vele orders van het ministerie van Oorlog wist binnen te halen. In 1916 werd opnieuw grond

in erfpacht verkregen, aan de Cruquiskade, en liet de firma architect M. Kuijper een geheel nieuwe fabriek ontwerpen.¹¹³ De firma had in 1917 circa 300 personen in dienst en was daarmee verreweg het grootste bedrijf in de Laakhaven.¹¹⁴ De jaren na de Eerste Wereldoorlog liep de productie enigszins terug, maar in 1923 werd de granaat-fabricage weer hervat, kort daarop gevolgd door de productie van vliegtuigbommen en mijnen. Eind jaren twintig werden, mede onder invloed van het teruglopen van orders uit de koloniën, de eerste stappen gezet naar de ontwikkeling van een heel nieuw product: de plaatradiator.¹¹⁵ H.M. van Heijst was de bedenker van dit later zo succesvolle product, dat na veel experimenten tot stand kwam. Deze radiator werd op een hydraulische pers uit één metaalplaat geperst en vervolgens dubbel gevouwen. De randen werden dan door een elektrische lasmachine aan elkaar gelast en vervolgens gecontroleerd op dichtheid; dan werden de aansluitstukken eraan gezet en na een algehele controle werd de radiator tot slot gevuld.¹¹⁶ Daarna werden de radiatoren in open loodsen aan de waterkant opgeslagen in afwachting van transport naar de klant. Na gebleken succes werd ook overgegaan op het in serie bouwen van centrale verwarmingsketels. Een experiment met stalen meubels – een modegril uit de jaren dertig – was minder succesvol en moest worden gestaakt. Wel wist men vanaf 1938 een ander nieuw product te introduceren: het stalen raamkozijn. Het fabrieksgebouw was inmiddels veel te klein geworden, maar door het vertrek van de firma Rademaker uit het fabriekscampus schuin aan de overzijde van het water had Van Heijst snel een nieuw bedrijfsgebouw gevonden. Hierin kreeg de nieuwe divisie stalen kozijnen en later ook stalen deuren een onderkomen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog brak voor Van Heijst een moeilijke tijd aan, waarin concessies moesten worden gedaan aan de bezetter; de metaal was immers de slagader van de oorlogsindustrie. Rond 1940 werkten er circa 1200 mensen en besloeg het bedrijfsterrein zo'n 33.000 m². Na de oorlog werd besloten geen oorlogsmateriaal meer te produceren en zich uitsluitend toe te leggen op de fabricage van radiatoren, CV-ketels en stalen ramen. Het bedrijf floreerde als nooit tevoren. Her en der werden bedrijfsaankopen gedaan tot in Ierland toe. In 1963 diende de ondernemingsraad tevergeefs een rapport in om met de – niet altijd even verstandige – miljoenen-investeringen te stoppen. Van Heijst ging evenwel door en belandde in liquiditeitsproblemen. Ondanks een overvolle orderportefeuille werd de firma op 7 september 1967 failliet verklaard. De 650 werknemers stonden af meteen of binnen het jaar op straat en de baas – op de vlucht voor een opsporingsbevel vanwege bedrieglijke bankbreuk – zocht zijn heil in België, vlak bij een dochteronderneming.¹¹⁷

Luchtfoto van het fabriekscomplex van Van Heijst in een reclameboekje uit de jaren dertig (Haags Gemeentearchief).

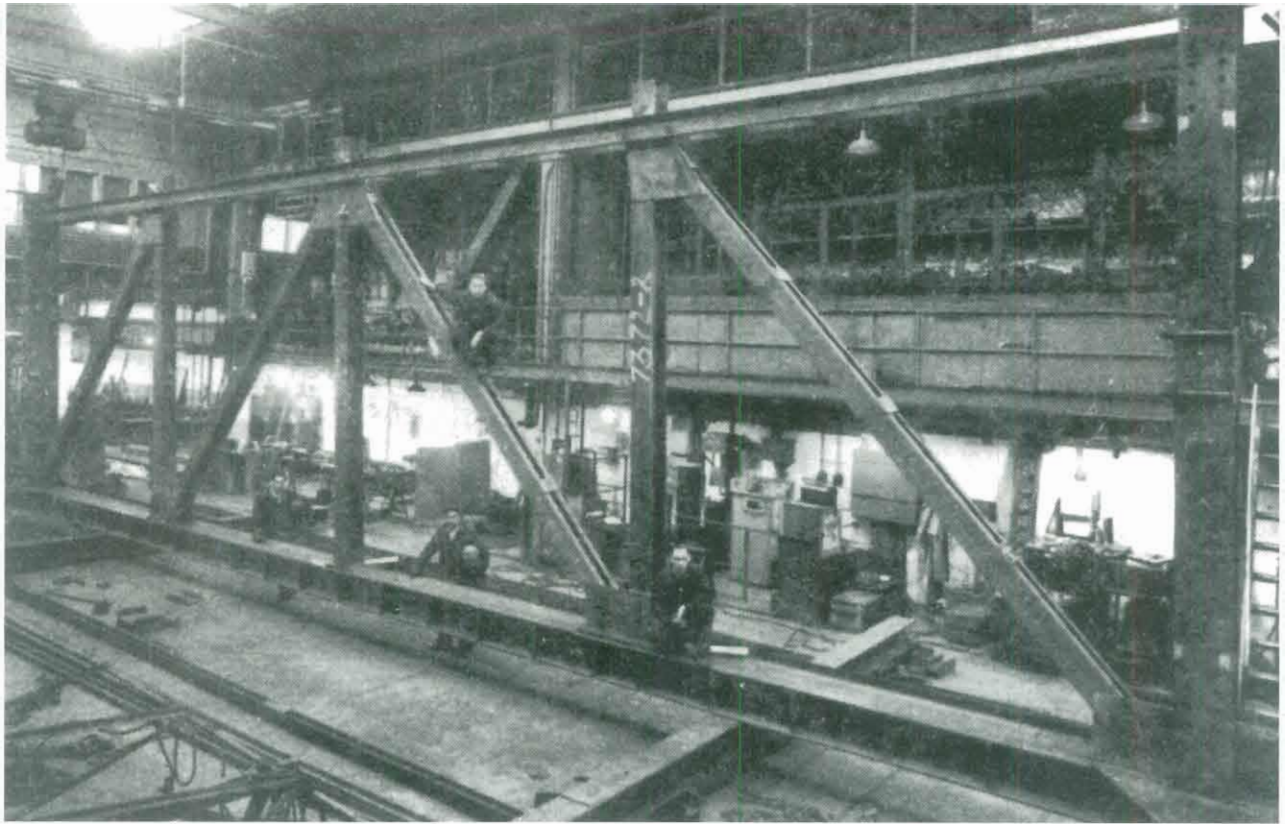


Productiehal van paneelradatoren van Van Heijst. Afbeelding in: 'Zo werkt Den Haag. De ontwikkeling gedurende de eerste helft van de twintigste eeuw'. Den Haag 1958, blz. 55 (Haags Gemeentearchief).



De firma Van Heijst was niet de enige grote metaalindustrie in de stad. Aan de Buijkhorsthaven stond een grote fabriekshal van de firma Escher, de tweede industriële onderneming in deze sector. Ir. A. Escher, zoon van een Groningse bankier, arriveerde in 1900 in Den Haag.¹³⁸ Na de studie werktuigbouwkunde trad hij in 1922 in dienst van de firma Hus. Korte tijd later besloot hij een eigen bedrijf te beginnen aan de Rozenburgstraat onder de naam 'Ir. Escher's Ovenbouw'. De ovenbouw werd een fiasco, maar door om te schakelen op bouwmaterialen wist Escher het hoofd boven water te houden en verhuisde het bedrijf in 1926 naar het Laakhavengebied. Aan de 2e van de Kunststraat ontwikkelde de firma zich tot een metaal-

constructiebedrijf waar begin jaren dertig in totaal zo'n 60 werknemers werkten.¹³⁹ De meeste opdrachten waren bestemd voor de Haagse en de rest voor de binnenlandse markt. Enig opzien baarde Escher in 1930 met de toepassing van elektrisch lassen. De loopbrug over de Trekvlies, vlak bij de spoorbrug, was de eerste constructie, die op die wijze werd vervaardigd. De firmant was zo trots op zijn primeur, dat hij in zijn beeldmerk op een geraffineerde wijze het elektrisch lassen liet 'inbouwen'. Het ontwerp hiervoor was van de hand van de bekende graficus M.C. Escher, een neef van de firmant. Het ging goed met het bedrijf. Eind jaren dertig volgden de fabrieksuitbreidingen elkaar gestaag op. In januari 1940

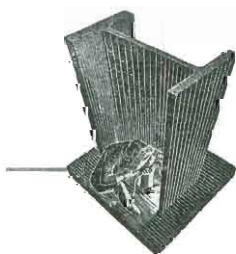


Montagehal van Ir. Escher's Constructiewerkplaatsen en Machinefabriek N.V. in de 2e van der Kunstraat.
Afbeelding in: 'De Escher Klok' kerstnummer 1954 (Haags Gemeentearchief).

Bedrijfscafé van Ir. Escher's Constructiewerkplaatsen en Machinefabriek N.V. in de 2e van der Kunstraat.
Afbeelding in: 'De Escher Klok' kerstnummer 1954 (Haags Gemeentearchief).



Fabriek van Ir. Escher's Constructiewerkplaatsen en Machinefabriek N.V. in de 2e van der Kunstraat.
Afbeelding in: 'De Escher Klok' maart 1955 (Haags Gemeentearchief).



Ir. ESCHER'S CONSTRUCTIEWERKPLAATSEN EN MACHINEFABRIEK N.V.

TELEFOON 117430* - 116514

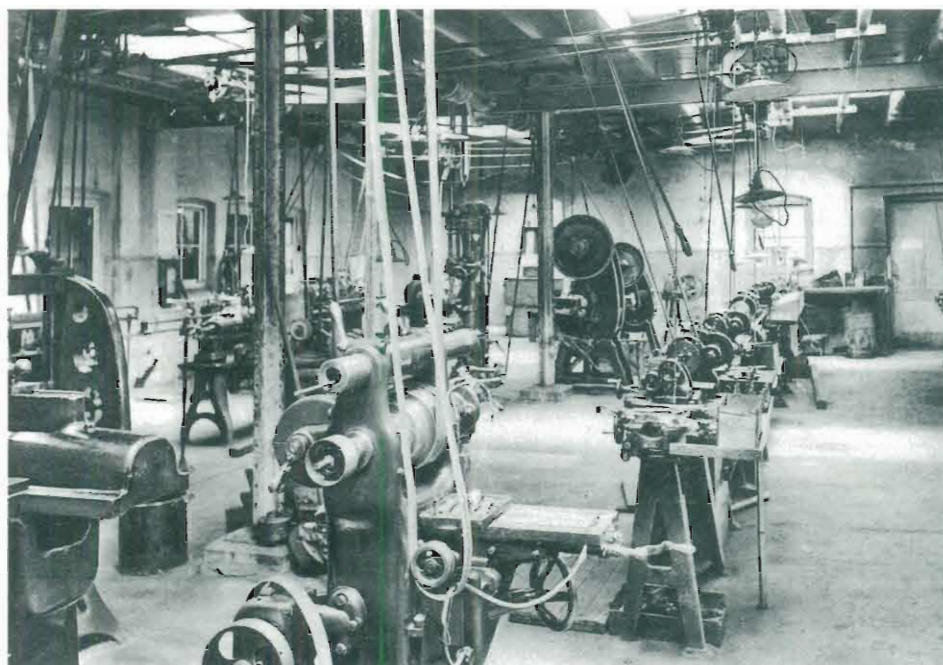
BANKREK: NEDERLANDSCHE HANDEL MIJ. N.V., AGENTSCHAP 'S-GRAVENHAGE - POSTREKENING NO. 15 3307
2e VAN DER KUNSTRAAT 10 t/m 14 - 'S-GRAVENHAGE

Directie
Openbaar Stadhuis van
's-Gravenhage,
Stadhuisplein,

Briefhoofd van de firma Escher, ontworpen door de bekende graficus M. C. Escher, een neef van de firmant (Haags Gemeentearchief).

VONZF REE: 10/1/10
TEKSTREK: 10/1/10
TEKSTREK: 10/1/10

Interieur van de N.V. Nederlandsche Instrumentenfabriek 'Waldorp'. Afbeelding in: 'Zuid-Holland's Nijverheid in Beeld', Haarlem z.j. (Haags Gemeentearchief).



Briefhoofd van de N.V. Nederlandsche Instrumentenfabriek 'Waldorp', 1942 (Haags Gemeentearchief, bnr. 620, inv.nr. 213).



Waldorp

N.V. NEDERLANDSCHE INSTRUMENTENFABRIEK 'WALDORP' B.V.

te VAN DER KUNSTRAAT 95
 TELEFOON 117610
 POSTREKENING 86387
 Bankier: NV De Haagsche Commissiebank
 Telegram adres: Nifwald

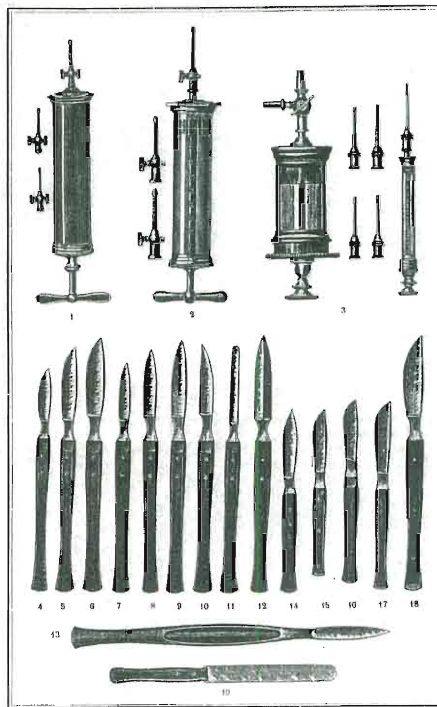
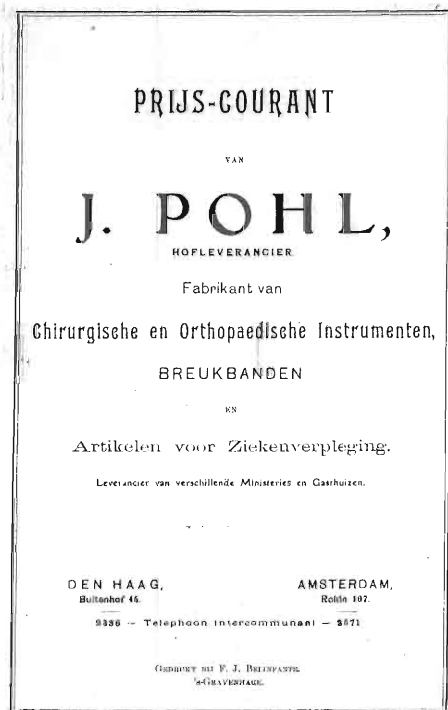
Gemeentelijke Dienst van Haven- en
 Marktwezen.
 Visschershavenweg 21,
 S c h e v e n i n g e n .

verrees er zelfs een grote montagehal aan de 3e van der Kunstraat. Evenals over Van Heijst is over dit bedrijf in de oorlogsjaren nagenoeg niets bekend. Gezien de omvang zal de firma in eerste instantie minder last van de Duitsers hebben gehad dan Van Heijst. In 1943 werd een machinefabriek aan de Waldorpstraat aan het bedrijf toegevoegd en de naam gewijzigd in Ir. Escher's Constructiewerkplaatsen en Machinefabriek NV.

Na de oorlog pikte ook de firma Escher een graantje mee van de wederopbouw, onder meer door leveranties aan de Nederlandse Spoorwegen, het Haagse GEB, de Staatsmijnen en de BPM. De belangrijkste sectoren binnen het bedrijf waren toen de staalbouw, de apparatenbouw en de transporttechniek. In deze laatste sector deed Escher van zich spreken door als eerste in Nederland over te gaan op de serieproductie van verrijdbare bandtransporteurs.¹²⁰ De zaken gingen zo goed, dat in 1956 – het jaar dat er meer dan 300 werknemers in dienst waren – werd besloten om een nieuwe fabriek aan de Binckhorsthaven te laten bouwen. In eerste instantie was dit complex bestemd voor de zware constructie- en de apparatenbouw. Het bedrijfs-terrein tussen de 3e en 2e van der Kunstraat zou nog in gebruik blijven voor de afdeling transportmiddelen en het lichtere constructiewerk.¹²¹ In juni 1957 werd de nieuwe fabriek met een montagehal van 5000 m² aan de Zonweg

door burgemeester Kolfschoten officieel in gebruik gesteld.¹²² Bij het 40-jarig bestaan van de firma in 1965 maakte de staalconstructiesector 50%, de apparatenbouw 40% en de sectie transport 10% van de totale productie uit.¹²³ Escher vervaardigde voor vele bekende gebouwen de constructie, zoals voor de HTM-garage aan de Fruitweg, het crematorium Ockenburg, het Nederlands Congresgebouw, de TH-flat voor de afdeling electrotechniek en de TNO-gebouwen in Delft. Vooral voor de petrochemische industrie vervaardigde de firma vele soorten tanks en drukvaten. Na een afslanking in de jaren zeventig als gevolg van de algehele malaise in de metaalindustrie kwam het bedrijf eind jaren tachtig in andere handen en werd het in 1988 verplaatst naar Fijnaart in Noord-Brabant.

In het Laakhavengebied waren ook instrumentenfabrieken aanwezig. De eerste die zich hier met een dergelijk bedrijf vestigde was F. Onland van de Kasteel. Aan de Waldorpstraat werd in 1915 een stuk grond van 1000 m² in erfpacht verkregen, waarop een fabriek verrees voor metaalbewerking en vervaardiging van instrumenten, inclusief een kantoor en een woning.¹²⁴ Waarschijnlijk werd de firma enkele jaren later voortgezet onder de naam Nederlandse Instrumentenfabriek Waldorp. In 1918 vond een uitbreiding plaats van het aantal elektromotoren tot

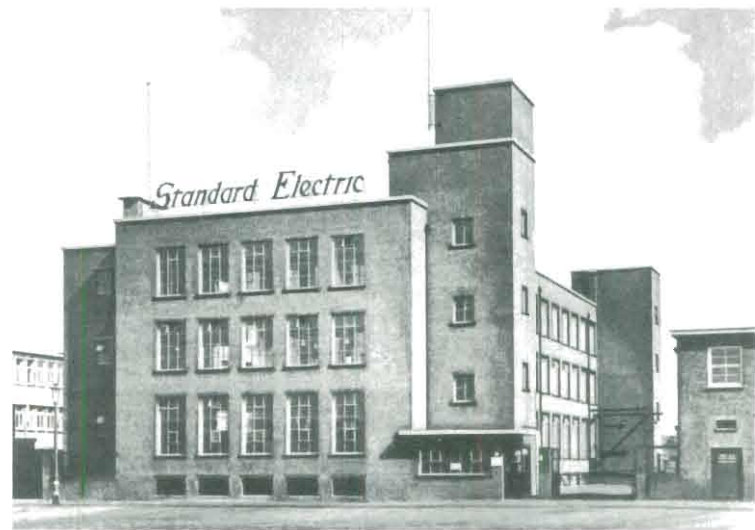


Prijscourant J. Pohl, fabrikant van onder meer chirurgische instrumenten.

Fabrieksgebouw van Standard Electric aan de 1e van der Kunstraat in een reclameboekje uit 1950 (Haags Gemeente-archief).

vijf met een gezamenlijk vermogen van 33 PK.¹²⁵ Er waren op dat moment 39 personen bij de firma werkzaam. Rond een werkplaats, waar 25 werknemers werkten, waren de andere bedrijfsruimten gerangschikt: een timmerwerkplaats, een magazijn, een kleedruimte, een schaftruimte, een tekenkamer, een kantoor, een vernikkelwerkplaats, een draaijerij en aan de achterzijde een open terrein. Onduidelijk is welke type instrumenten hier werden gemaakt. In elk geval groeide het bedrijf spectaculair: in 1931 werkten er in het pand Waldorpstraat 264 niet minder dan 200 arbeiders en tien personen op het kantoor. De produktomschrijving luidde toen: elektrische apparaten en onderdelen.¹²⁶ Een bedrijvenoverzicht van enkele jaren later vermeldt als bedrijfsnaam 'Waldorp Radio NV' met nagenoeg hetzelfde aantal werknemers.¹²⁷ Tot begin jaren vijftig heeft het bedrijf gefunctioneerd. In die laatste jaren produceerde men onder meer precisiewerk voor Holland Signaal en vuurgeleidingsapparatuur voor de marine. Daarnaast vervaardigde men stofzuigers, rijwielmotoren en kleine elektromotoren.¹²⁸ Eind 1953 werd het faillissement aangevraagd en begin van het volgende jaar was het bedrijf ter ziele.

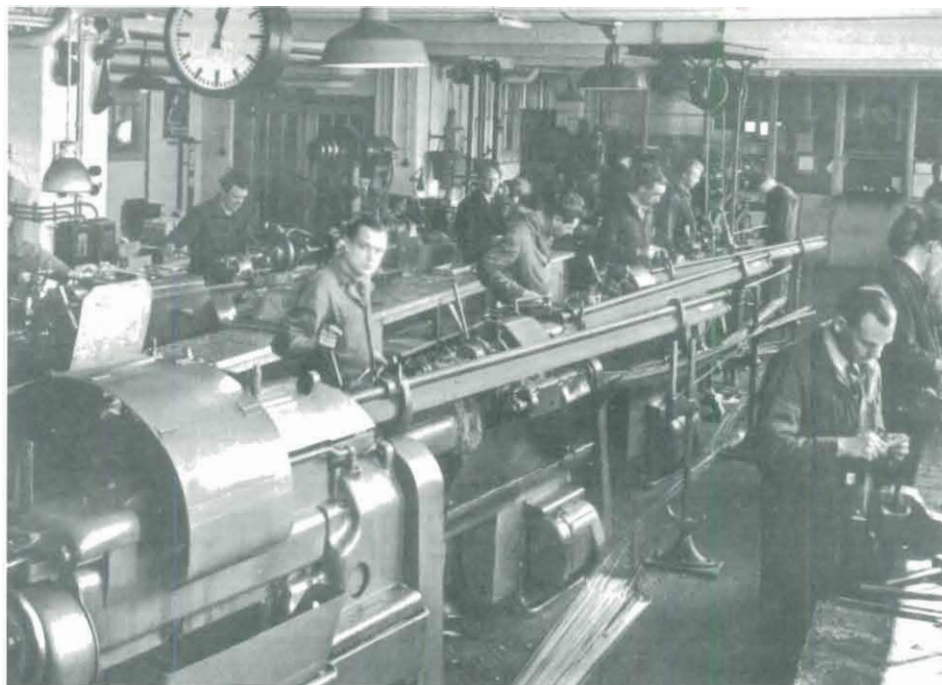
Eveneens aan de Waldorpstraat op nummer 38 was de NV Instrumenthandel voorheen J. Pohl gevestigd. Dit bedrijf was in de eerste helft van de negentiende eeuw als instrumentmakerij opgericht en had zich ontwikkeld tot een firma die naast de productie van instrumenten ook in de handel hiervan was gespecialiseerd.¹²⁹ In 1920 werd de oorspronkelijke firma Pohl aan het Buitenhof 45 omgevormd tot NV. De firma stond toen onder leiding van de in Den Haag bekende arts-apotheker J. Blomberg.¹³⁰ Hij leidde de verhuizing van het bedrijf naar de Waldorpstraat. In 1921 was de orthopedische fabriek daar reeds in bedrijf, getuige een enthousiaste beschrijving in het tijdschrift *Het Leven*.¹³¹ De firma werd hierin beschreven als één van de modernste bedrijven in zijn soort in Nederland. Het vernieuwende zat voornamelijk in het directe contact tussen behandelend arts en het bedrijf.



Voor die tijd werden orthopedische hulpstukken slechts op recept gemaakt. Naast kamers voor de directie en de administratie was er een wachtlokaal en een paskamer. Het fabrieksgedeelte bestond uit een bandageafdeling, een mechanische afdeling voor fijn werk en een smederij. De diverse soorten hulpstukken, zoals knieschijven, scharnieren, kunstbenen en de vermaarde 'platvoetsool' uit aluminium werden niet seriematig gemaakt, maar steeds afgestemd op de klant.¹³² In 1924 werd het bedrijf overgenomen door J. Franken uit Amsterdam en functioneerde tot 1938 als filiaal van deze firma.¹³³ In dat jaar werd het bedrijf aan de Waldorpstraat gesloten. De naam Pohl leeft nog in Den Haag voort als instrumentenhandel, maar het is onduidelijk wat nu precies de relatie is met de voormalige instrumentenfabriek.¹³⁴

Een aan de instrumentenbranche verwante sector is die van de elektro-technische apparaten. Den Haag kende in het begin van de eeuw, in de Scheldestraat 160-162, een

Montageband voor telefoon-
toestellen van Standard Electric
aan de 1e van der Kunstraat in
een reclameboekje uit 1950
(Haags Gemeentearchief).



Een gedeelte van de metaal-
draaijerij van Standard Electric
aan de 1e van der Kunstraat in
een reclameboekje uit 1950
(Haags Gemeentearchief).

bijkantoor van de Belgische Bell Telephone Manufacturing Company.¹³⁵ Het hoofdbedrijf, in 1925 door ITT overgenomen, leverde telefoons aan de PTT. Midden jaren dertig werd in Den Haag gestart met een eigen fabricageafdeling, die in 1940 werd voortgezet onder de naam: de Nederlandsche Standard Electric Mij NV. Zo rond die tijd moet de firma zich in de 1e van der Kunstraat hebben gevestigd. Nadat de PTT het alleenrecht van de telefoonfabricage had verworven, richtte Standard Electric zich op de productie van huis- en andere telefooninstallaties en het produceren en plaatsen van zwakstroominstallaties.¹³⁶ De productie bestond zowel uit éénmalige als seriematig vervaardigde produkten. Tot de clientèle van het bedrijf behoorden naast (semi-)over-

heidsdiensten ook ziekenhuizen, schouwburgen, stations, hotels, enzovoorts. In 1967 werd dit bedrijf een zelfstandige dochteronderneming van ITT.

Tot slot van deze metaalparagraaf nog enkele firma's, die ondanks de geringe documentatie, niet onvermeld mogen blijven. Zij completeren het beeld van de de metaalsector in het Laakhavengebied.

Een van de firma's is de NV Aluminium Capsulefabriek Dan aan het Leeghwaterplein, een van oorsprong Amsterdams bedrijf, dat zich in 1931 in Den Haag vestigde. De fabriek was de eerste in Nederland die aluminium flesafsluitingen produceerde. De melkflesafsluiting vond rond 1900 nog door middel van een beugel met dop plaats.



Luchtfoto van het bedrijven-complex van Standard Electric Maatschappij N.V. – ITT aan de 1e van der Kunststraat en 1e Lulofsdwarsstraat, 1967, in: 'U en de Nederlandse Standard Electric Maatschappij N.V. – ITT' (Haags Gemeentearchief).

Haardenfabriek 'Vulcana' aan de Waldorpstraat, 1952 (Haags Gemeentearchief, foto dienst REO).



Reclame van Jan Lavies voor de NV Nederlandsche Huistelefoon Mij., jaren veertig (Haags Gemeentearchief).

In de decennia daarna werd druk geëxperimenteerd met nieuwe afsluitmethodes. Dit resulteerde in de aluminium capsule. In de jaren vijftig verdween dit produkt grotendeels uit het assortiment van DAN, daar veel melkfabrieken de sluitingen zelf gingen produceren.¹³⁷

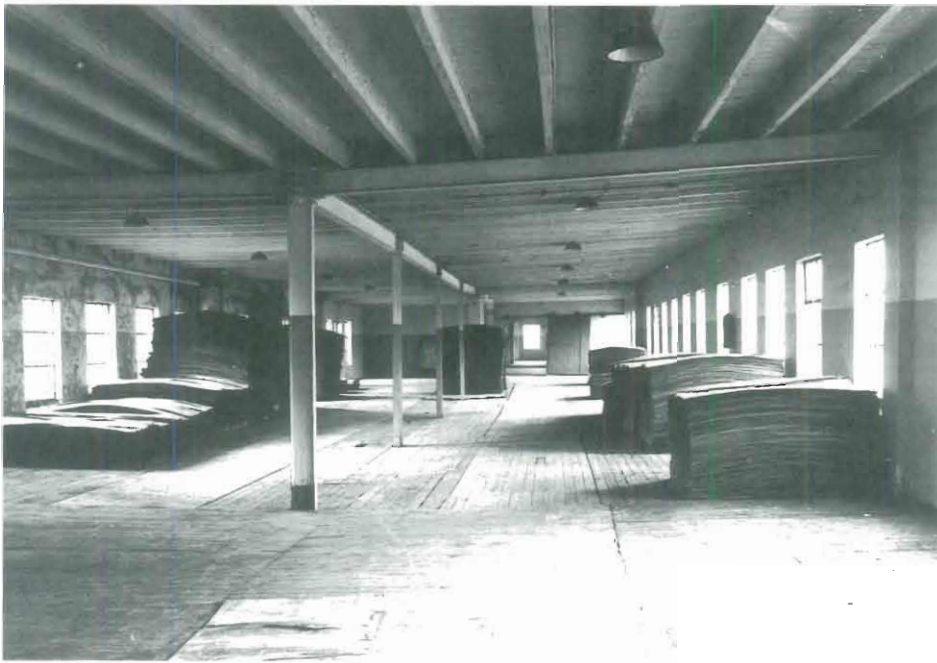
DAN legde zich voortaan toe op de fabricage van sluitingen voor farmaceutische produkten zoals penicilline en bloedplasma. Later vervaardigde het bedrijf ook wegwerp schaaltes e.d. uit aluminium.

Aan het Calandplein vestigden zich eind jaren tien, begin jaren twintig achtereenvolgens nog de Hollandsche Machine Maatschappij en de Nationale vliegtuigindustrie. Het eerste bedrijf vervaardigde voornamelijk sneldraai-banken.¹³⁸ De andere fabriek vervaardigde vliegtuigen, waarvoor een hout- en metaalbewerkinginrichting, een smederij en een autogeen las- en snijinrichting aanwezig waren.¹³⁹ De houtbewerking roept misschien enige vragen op, maar men moet zich realiseren dat de eerste vliegtuigen voor een groot deel uit hout bestonden. Deze firma liet een bedrijfshal van 21,5 bij 43 m. neerzetten, voorzien van een open glazen voorgevel en bovenop in de lengte een daklicht.

Aan de Waldorpstraat was eind jaren twintig of begin jaren dertig de haardenfabriek Vulcana gehuisvest. Oorspronkelijk was dit bedrijf gevestigd aan de Scheepmakersstraat. In 1931 werkten er twaalf werknemers.¹⁴⁰ Begin jaren zeventig, toen de firma naar Zoetermeer verhuisde, waren dit er circa 50.¹⁴¹

Hout- en meubelindustrie

Al in de negentiende eeuw was de hout- en meubelindustrie in Den Haag van groot belang. De namen Dekker, Horrix, Mutters en Pander waren tot ver buiten de stadsgrenzen vermaard. Ook in het Laakhavengebied vestigden zich enkele firma's uit deze sector, die zich hier



Interieur van de Atlas triplexfabriek aan de 3e van der Kunstraat, c. 1940 (Haags Gemeentearchief).



Gedenkplaat voor de eerste-steen-legging voor de meubelfabriek van Boes, 1922 (HWMBT).

De voormalige Atlas Triplex-fabriek, later Riva-garage, kort voor de sloop in 1990 (HWMBT).

in snel tempo zouden ontwikkelen. Het eerste bedrijf, dat zich in de Laakhaven vestigde was de firma N. Fros. De timmerfabriek werd opgericht zo rond het midden van de jaren tachtig van de vorige eeuw aan de Hoefkade.¹⁴² Het succesvolle bedrijf zocht en vond in 1912 ruimte voor uitbreiding in de Laakhaven. Op een terrein van 1000 m² aan de 2e Lulofsdwarsstraat zouden een opslagplaats voor hout, pakhuizen, loodsen en kantoren verrijzen. Een jaar later reeds diende het bedrijf bij de gemeente het verzoek in om over nog eens 440 m² grond te mogen beschikken.¹⁴³ Het bedrijf wordt in een publikatie uit circa 1917 omschreven als houthandel en stoomhoutzagerij en -schaverij.¹⁴⁴ Begin jaren dertig werkten er ongeveer 80 mensen.¹⁴⁵ Rond het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog ging de firma failliet en werd overgenomen door de firma G. Key.

De firma Key werd op haar beurt enkele jaren geleden overgenomen door Pont Meyer, die op deze plaats nog steeds aanwezig is.

De meubelindustrie in de Laakhaven werd vertegenwoordigd door de familie Boes. In 1913 deed de in Vlaardingse wonende firmant P.J. Boes een aanvraag voor grond in het Laakhavengebied.¹⁴⁶ Op circa 1400 m² grond verrees een meubelfabriek en een werkplaats voor machinale houtbewerking. Beide werden, in tegenstelling tot wat de firma naam NV Boes' Stoommeubelfabriek zou doen vermoeden, aangedreven door elektrische kracht. Waarschijnlijk had de bedrijfsnaam betrekking op de wijze van produceren: houten onderdelen voor diverse meubelen werden onder stoom gebogen. In 1914 draaide het bedrijf met veertien elektromotoren met een gezamenlijk vermogen van 56 PK.¹⁴⁷ Deze drevren onder meer een exhauster, een lintzaag, een langgatboor, een pennenbank, een freesbank, een schuurmachine, een cirkelzaag, een zwaluwstaartmachine en een slijpmachine aan. De machines stonden opgesteld op de begane grond waar zich de werkplaats voor houtbewerking bevond. Hier werkten tien personen en op de verdieping erboven werkten zo'n 20 meubelmakers. Volgens een brief van de firma uit die tijd bestond de



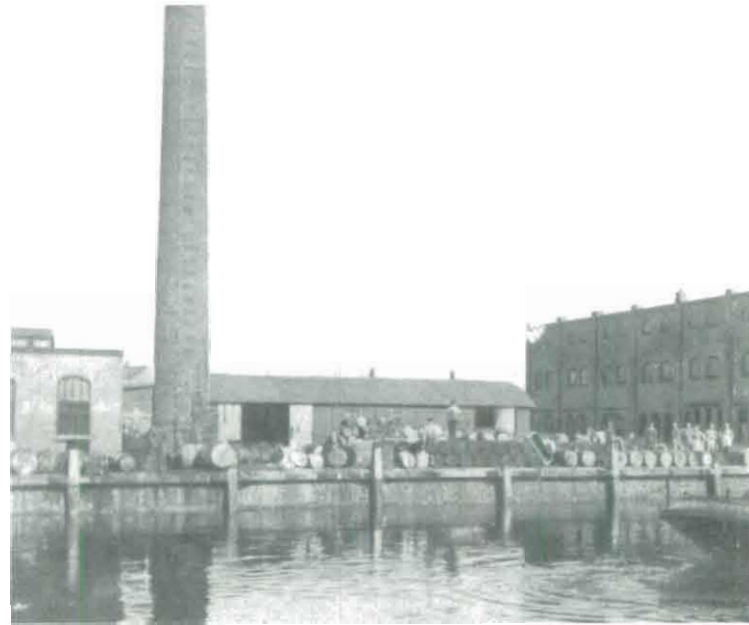
specialiteit van het bedrijf uit "fijne geschilderde, massief Pitch-pine, eiken- en notehout slaapkamermeubelen".¹⁴⁸ Al in 1916 volgde een uitbreiding van de fabriek met eenzelfde gebouw als er reeds stond.¹⁴⁹ Een tussengebouw aan de straatkant bracht de verbinding tussen de twee bouwblokken tot stand. Enkele jaren later, in 1923, werd tegenover deze fabriek een nieuw groot complex gebouwd ten behoeve van de fabricage van triplex.¹⁵⁰ In december 1922 werd door de dochter van de ondernemer, Joosje Boes, de eerste steen gelegd. Waarschijnlijk was deze fabriek een zelfstandig onderdeel van de firma Boes aangezien het de naam Atlas triplexfabriek meekreeg. In 1929 werd hieraan nog een tweede vleugel gebouwd, zodat een U-vormig complex ontstond met een binnenplaats, waar ook de schoorsteen stond. Dit fabrieksgebouw behoorde tot de grootsten in het Laakhavengebied. Dat de firma een grote vlucht had genomen blijkt wel uit het aantal arbeiders, dat hier werkte. In 1931 waren dat er al 250. Begin jaren vijftig trad er stagnatie op in de meubelbranche en moest het bedrijf inkrimpen.¹⁵¹ Uiteindelijk werd dit in 1955 gevolgd door de sluiting van beide fabrieken. De voormalige triplexfabriek deed de laatste jaren dienst als garage van de Riva; in 1990 werd dit zeer markante fabrieksgebouw gesloopt.

De verffabriek van den Doel & Fray aan de Laakhaven.
Afbeelding in: 'Het Leven',
19 april 1924, blz. 504 (Haags
Gemeentearchief).

Even verderop in de Laakhaven, in de Waldorpstraat, stond de fabriek van J.A. Boes Meubelenindustrie NV.¹⁵² Deze firma was gespecialiseerd in 'massameubelen' en had oorspronkelijk een fabriek of werkplaats in de Musschenbroekstraat. Over de geschiedenis van dit bedrijf is niet meer bekend, dan dat er in 1931 zo'n 125 arbeiders werkten.

Chemische industrie

De chemische industrie is in Den Haag altijd van betrekkelijk bescheiden omvang geweest en ook in de Laakhaven zijn slechts enkele fabrieken in deze categorie onder te brengen. De verffabriek Van den Doel en Fray (thans Doelfray) is er een van; het is één van de eerste firma's, die zich in de 3e van der Kunstraat vestigde. De firma was afkomstig van de Hoefkade waar ze sinds ongeveer 1912 een groothandel in verfgrondstoffen dreef en een beperkte verfproductie had.¹⁵³ De huisschilder maakte in die periode nog zelf zijn verf uit de grondstoffen: pigment, olie en eventueel siccatief. Met de overstap van de Hoefkade naar de Laakhaven veranderde de firma van handelsfirma naar verf- en vernisfabriek. Uiteraard bleef de handel, zij het vanaf die tijd in eigen merkartikelen. De firmanten Van den Doel en Fray lieten een modern fabrieksgebouw neerzetten met een betonconstructie en een bakstenen exterieur, dat vrij zakelijk en sober was uitgerust. In 1917 werd het complex in gebruik genomen. Het bestaat uit drie verdiepingen. Oorspronkelijk was op de begane grond een deel van de pakhuisruimte, de kantoren en een schaftlokaal. Op de eerste verdieping bevond zich de verfmalerij, met een aantal walsen, verfmolens, mengmachines en een stopverfmachine. Verder was hier plaats voor de afgewerkte materialen. De tweede verdieping was aanvankelijk een geheel open ruimte bestemd voor de opslag van voorraad. In het gebouw was een elektrische lift aanwezig. Hiervoor en voor de aandrijving van twee lieren waren drie elektromotoren en voor de verfinalerij vijf motoren geplaatst met een gezamenlijk vermogen van 35 PK.¹⁵⁴ In de eerste jaren werkten er slechts een beperkt aantal werknemers. In 1919 waren dit er negen. Twee jaar later was dit aantal opgelopen tot 24.¹⁵⁵ In die periode werd een vernisstokerij met vijf ketels en een bijbehorende schoorsteen vlak bij de fabriek gebouwd en in gebruik genomen. Zelfs werden er al plannen gemaakt om het fabrieksgebouw in dezelfde stijl met twee verdiepingen te verhogen.¹⁵⁶ Dit idee is echter nooit verwezenlijkt. Wel had de firma in enkele jaren tijd een redelijke bekendheid in Nederland weten op te bouwen, zoals blijkt uit een artikel uit 1924 in het tijdschrift *Het Leven*. In lovende woorden werd "een der



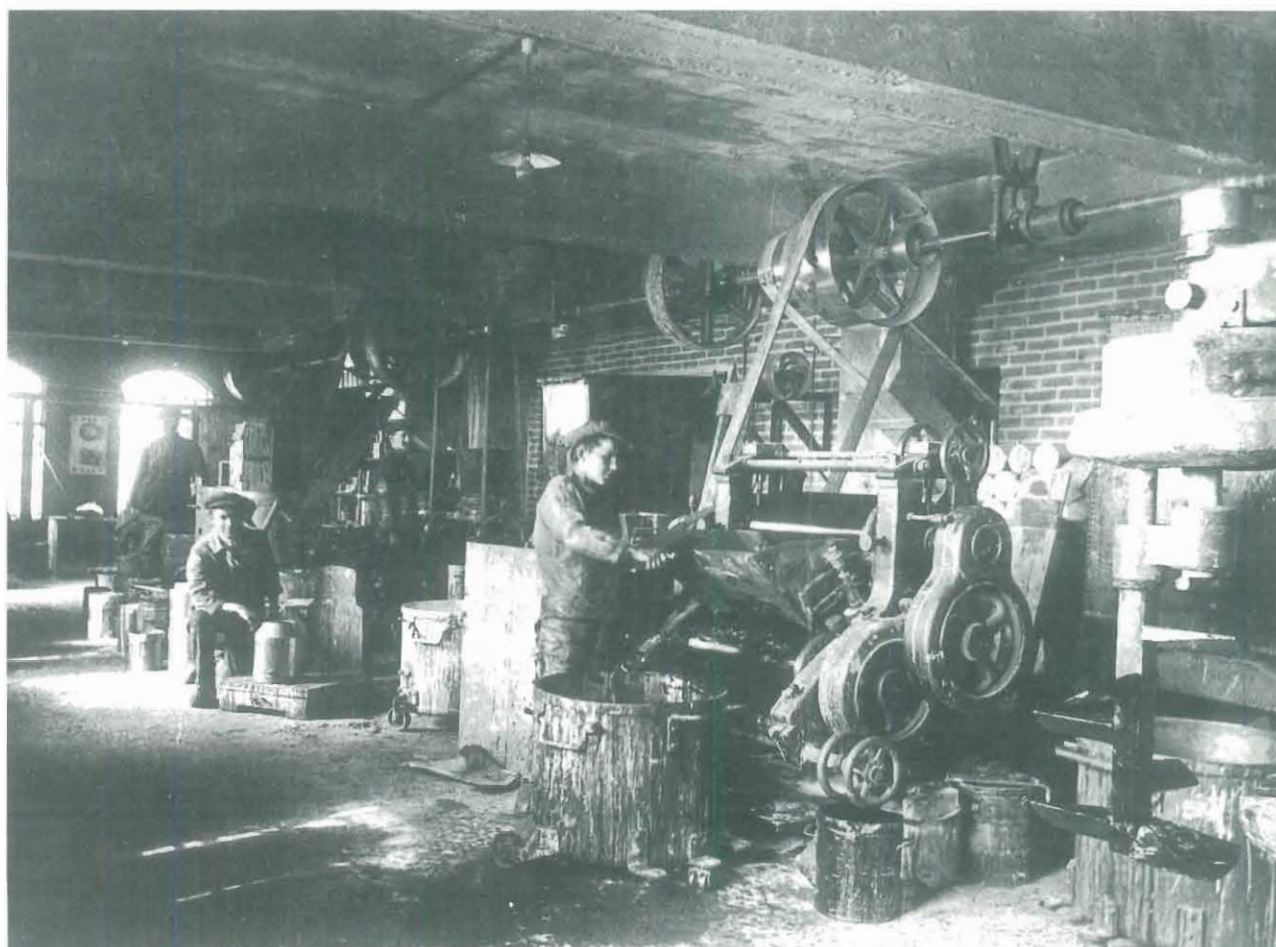
grootste verffabrieken van ons land" en haar producten beschreven. Vooral "een schlager is haar siccatief 'Dub-beldroog'" – een bijmengsel om de verf sneller te laten drogen – en ook de vernis viel goed in de smaak. Dit produkt werd nog volgens oude methode van bezinken en rijpen vervaardigd.¹⁵⁷ In die tijd werkten er 14 kantoorbedienden, 40 arbeiders en had men 9 handelsreizigers in Nederland in dienst. Men exporteerde over de hele wereld. In 1929 werd op de bovenste etage van de fabriek een eigen drukkerij ingericht.¹⁵⁸ Hier werd het reeds eerder door de firma uitgegeven Doelfray's Schildersblad gedrukt; een voor die dagen luxe vaktijdschrift voor de huisschilder met naast produktinformatie ruimte voor schilderkunst, historische steden en uiteraard voor de eigen reclame. Dit tijdschrift heeft tot in de jaren vijftig in wisselende gedaante voortbestaan. In de jaren dertig breidde het bedrijf uit door aankoop van een pand van een aardappelhandelaar aan de Lulofsstraat. Na de Tweede Wereldoorlog kocht Van den Doel en Fray ook het naastliggende pand. De firma draaide bijzonder goed en wist naam te maken met produkten als Standgroen Bremia, Standwit Fraja, de Japanlak 'De drie dollars' en Rono-plamuur.¹⁵⁹ Ondanks een grote brand in 1952, waarbij een standolieketel ontplofte en het gebouw aanzienlijke schade opliep, bleef het bedrijf produceren.¹⁶⁰ In die tijd waren er zo'n 150 werknemers en vertegenwoordigers in dienst. Waarschijnlijk vanaf de jaren dertig ontwikkelde de firma een opvallende nevenactiviteit in de vorm van een winkelnet van drogisterijen: de zgn. Salamanderwinkels.¹⁶¹ Hiervoor werd aan de 2e van der Kunstraat in 1935 een apart pakhuis gebouwd. In 1972 werd de firma Van den Doel en Fray omgezet in een BV met de naam Doelfray's lakfabrieken. Een decennium later werd de firma onderdeel van het veel grotere Engelse Hickson-concern, op dat moment notabene één van de grootste afnemers van de firma Doelfray. Doelfray zal spoedig de Haagse 3e Van der Kunstraat verruilen voor een onderkomen in Veenendaal (Utrecht), aangezien noch de nieuwe Laakhavenplannen noch de huidige milieunormen ruimte laten voor een dergelijke fabriek.



*Kantoorpersoneel van de
verffabriek van den Doel &
Fray aan de Laakhaven.
Afbeelding in: 'Het Leven',
19 april 1924, blz. 504 (Haags
Gemeentearchief).*



*Interieur van de verffabriek
Van den Doel & Fray, c. 1920.
(Haags Gemeentearchief).*





1e van der Kunstraat, GAZAN, 1952 (foto dienst REO).

Het Laakhavengebied heeft nog een andere verffabriek gekend en wel de NV Emaline fabrieken aan de Waldorpstraat.¹⁶² De firma heeft in elk geval bestaan tot in de jaren dertig, maar dat is dan ook alles wat bekend is over deze verffabriek.¹⁶³

Een eveneens tot de chemische industrie behorende firma was de NV Phytobie. Een internationale Nederlandse maatschappij tot verdelgng van dierlijke en plantaardige parasieten door Phytophiline en Vitiphiline, zoals de firma zichzelf omschreef in de erfpachtsaanvraag uit 1912.¹⁶⁴ Met het verdelgingsprodukt won het bedrijf verscheidene prijzen op internationale tentoonstellingen; het werd bovendien aanbevolen door onder meer landbouwkundige professoren en de Utrechtse hortus botanicus.¹⁶⁵ Er werd hoofdzakelijk geleverd aan de tuinbouw voor de bestrijding van luis, spint, rupsen en 't wit in fruitbomen. De fabriek was gevestigd aan de Waldorpstraat en het hoofdkantoor in de Molenstraat.¹⁶⁶

Kleding- en reinigingsindustrie

Eén van de grootste fabrieken in het Laakhavengebied wat betreft het aantal werknemers, was de confectiekledingfabriek van de firma Gazan; een van de weinige confectiekledingfabrieken in Den Haag. Van oorsprong was het een Amsterdamse firma. Het bedrijf liet in 1934 aan de Waldorpstraat een modern ogend bedrijfspand bouwen op de hoek van de 1e van der Kunstraat/Waldorpstraat/1e Lulofsdwarsstraat.¹⁶⁷ Het heeft een L-vormige plattegrond en een typisch door de Nieuwe Zakelijkheid beïnvloede bouwstijl met veel glas en een open structuur. Daardoor trad veel licht toe; een eerste vereiste bij een confectiefabriek. Kort na de start in 1937 waren er reeds 295 werknemers in dienst.¹⁶⁸ De algehele malaise in de Nederlandse textiel na de oorlog trof ook de firma Gazan. In 1957 vielen de eerste ontslagen, ruim 40 in totaal.¹⁶⁹ Tien jaar later volgde weer zo'n aantal ontslagen en daalde het personeelsbestand tot 190.¹⁷⁰ Het produktassortiment bestond in die jaren uit kamgaren kostuums, tweed colberts, pantalons en verschillende soorten jassen. Het Gazan-concern, dat toen vestigingen

De Coöperatieve Wasscherij in de Waldorpstraat in een reclamefolder uit 1934 (Haags Gemeentearchief).



had in Schiedam, Haarlem, Woerden, Utrecht en Antwerpen slaagde erin om door een ingrijpende wijziging van haar verkoopbeleid het hoofd boven water te houden.¹⁷¹ De fabriek in Schiedam werd gesloten. Ter plekke werd een verkoopcentrum geopend waar direct aan de consument werd verkocht. De introductie van deze verkoopmethode bracht een schok teweeg in heel het land. De fabriek werd immers concurrent van haar eigen (voormalige) afnemers. Ook de hoofdvestiging in Den Haag opende een dergelijke verkoopafdeling, overigens zonder de produktieafdeling op te heffen. De verkoopcentra werden een groot succes voor de firma. In 1975 bleek echter ook de nieuw ingeslagen weg een doodlopende weg. Alle produktie werd toen overgebracht naar het Belgische Lier en de Nederlandse filialen werden definitief winkelbedrijven.

Reclame voor de Coöperatieve Wasscherij uit 1934 (Haags Gemeentearchief).



Voor Den Haag betekende het weer een ontslaggolf van 57 werknemers.¹⁷² De neergaande ontwikkelingen zetten zich voort en vandaag de dag resteert slechts een beperkt winkelapparaat. Het complex aan de Waldorpstraat wordt nog slechts voor een deel door de Haagse vestiging van Gazan gebruikt.

De reinigingsindustrie vormde in Den Haag met haar vele vermogende inwoners lange tijd een belangrijke bedrijfstak. De meeste wasserijen en stomerijen waren gevestigd langs de Loosduinseweg en het verlengde hiervan, de Oude Haagweg. Ook daar ontbrak op een gegeven moment de ruimte voor uitbreiding en zo belandde de Coöperatieve Volkswasscherij die in 1906 was opgericht, in het Laakhavengebied.¹⁷³ Aan de Waldorpstraat werd rond 1920 een ruime wasserij gebouwd, aangedreven door een stoommachine van 80 PK, met veertien wasmachines, tien centrifuges, zes roterende droogmachines, vier cilindermangels, twee wringmachines, vier (gas)strijkmachines, twee pompen en drie stoomketels.¹⁷⁴ Deze fabriek zou werk moeten bieden aan 25 mannelijke en 50 vrouwelijke werknemers. Cijfers uit de jaren dertig laten zien dat dit aantal inderdaad bij benadering werd gehaald: in 1931 waren er 65 en in 1937 75 werknemers in dienst.¹⁷⁵

De firma vierde in 1956 nog haar vijftigjarig bestaan. Hoe en wanneer de firma ten onder is gegaan is onbekend. Het gebouw is na jarenlange leegstand inmiddels al weer geruime tijd in gebruik als winkel en kantoorpand. Het vormt het enige Haagse bedrijfscomplex in deze sector, dat nog geheel intact is, inclusief de schoorsteen.

Reclame voor de Coöperatieve
Wasscherij uit 1935 (Haags
Gemeentearchief).



Overige industriële bedrijven

In de voorgaande paragrafen hebben de belangrijkste bedrijfstakken en daarbinnen de meest interessante industrieën de revue gepasseerd. Misschien is het om het beeld van de grote diversiteit aan bedrijven in het Laakhavengebied te versterken goed om dit hoofdstuk te besluiten met enkele voorbeelden van firma's, die buiten de eerder behandelde categorieën vallen.

Een betrekkelijk klein en deels nog in de ambachtelijke sfeer werkzaam bedrijf is dat van C.P. Bakker aan de Waldorpstraat. In 1902 werd deze steenhouwerij opgericht en rond 1915 deed het bedrijf een aanvraag voor grond aan de Waldorpstraat.¹⁷⁶ Het aantal personeelsleden bestond toen uit acht steenhouders en twee polijsters. Het was na Guisse & Dehalle aan de Lulofsstraat de tweede steenhouwerij in het gebied. De firma Guisse & Dehalle verhuisde later naar de Binckhorstlaan waar zij nog steeds gevestigd is. De firma Bakker bleef in het Laakhavengebied en is een van de weinige nog bestaande bedrijven, die hier vanaf het begin is gevestigd. Met de reconstructie van de Laakhaventerreinen zal hier echter een eind aan komen.

Eén van de bedrijfstakken, die in Den Haag altijd van grote betekenis is geweest, is de grafische industrie. In het Laakhavengebied is deze sterk ondervertegenwoordigd; slechts een enkele drukkerij was hier gevestigd. De meeste drukkerijen bleven liever in het centrum, dicht in de buurt van hun opdrachtgevers (overheidsinstellingen, handelsondernemingen, verzekeringsbedrijven, banken enzovoort). In de Waldorpstraat bevond zich bij voorbeeld de drukkerij en kartonnagefabriek Boudier. Voor de firma was dit de eerste vestigingsplaats, waarvoor zij in 1913 een vergunning verwierf.¹⁷⁷ Deze boek- en steendrukkerij met kartonnagefabriek beschikte voor het aandrijven van de machines over elf elektromotoren met een gezamenlijk vermogen van twintig PK. In 1931 werkten er in het totaal 49 werknemers.¹⁷⁸ Van de producten van de firma is nauwelijks iets bekend. Een reclameaffiche uit 1928 voor een scheepvaartmaatschappij toont het vakmanschap van de steendrukkerij.¹⁷⁹ Tot wanneer dit bedrijf heeft voortbestaan is onbekend.

Tot slot van deze paragraaf moet nog de firma Haghefilm vermeld worden. Het was één van de oudste filmbedrijven in Nederland, opgericht door de bekende cineast Willy Mullens. In 1973 kreeg het bedrijf de nieuwe naam Color Film Center bv onder welke naam de firma tot enkele jaren geleden nog aan de Leeghwaterstraat gevestigd was.

Noten:

1. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), voormalig 'pakstuk' P 218, (bijl. bij brief aan GS, 1 juni 1923).
 2. J.N. Hanemaaijer en R. Grootveld, *Inventaris Gemeentelijke Dienst Haven- en Marktwezen 1904-1953*, bnr. 620.
 3. *Instructie voor de havenmeester*, vastgesteld 2 januari 1856, verzameling verordeningen, nr. 75.
 4. *Instructie voor onder andere de havenmeester*, vastgesteld 28 augustus 1931, verzameling verordeningen nr. 17.
 5. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 1355 (1899).
 6. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 701 (1900).
 7. *Bestekken Dienst Gemeentewerken 1900*, nr. 33.
 8. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 4228 (1904).
 9. Verslag omtrent den Gemeentelijke Havendienst over het dienstjaar 1918, *Gemeenteverslag 1918*, bijl. 16.
 10. *Gemeenteverslag 1921*, bijl. 16.
 11. H. Slechte en M. van der Mast, *75 jaar havens Den Haag Scheveningen*, Den Haag 1979.
 12. Overzicht van het aantal schepen per jaar langs het Laakhavenkantoor
- | | | | | | |
|------|--------|------|--------|--|--|
| | | | | | |
| 1918 | 30.225 | 1945 | 11.198 | | |
| 1922 | 38.502 | 1950 | 10.717 | | |
| 1925 | 39.811 | 1955 | 9.907 | | |
| 1930 | 34.818 | 1960 | 6.319 | | |
| 1935 | 13.925 | 1980 | 1.087 | | |
| 1941 | 11.727 | 1990 | 1.140 | | |
- Bron: *Gemeenteverslagen* + informatie Gemeentelijke Dienst Haven- en Marktwezen. De eerste jaren verspringen wat onlogisch, maar dit hangt samen met de afwezigheid van vergelijkbare cijfers in de reeks van vijf jaren.
13. Archief Gemeentelijke Dienst Haven- en Marktwezen (bnr.620), inv.nr. 529.
 14. Telefonische informatie van de afdeling voorlichting gemeente Den Haag, 5 april 1991.
 15. Telefonische informatie Laakhavenkantoor, 26 maart 1991.
 16. Interview door J.J. Havelaar met dhr.J. Taal op 21 maart 1991.
 17. Dr. J.M. Fuchs, *Beurt- en wagenveren*, Den Haag 1946.
 18. *Haagsche Courant*, 23 juli 1896 en *Het Vaderland*, 24 juli 1896.
 19. M. van Doorn, "Logeren aan het Spui", *Ons Den Haag*, 3, 1988, nr.10, p. 197-202.
 20. J.B. de Gou, "De Haagsche beurtschippers op de Amsterdamse Veeren", *Eigen Haard* 1915, p. 102.
 21. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 7704 (1904).
 22. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1906, bijl. 301.
 23. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1906, p. 200.
 24. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1910, bijl. 764 adres ondertekend door 21 beurtvaartondernemers. Nagenoeg allen kwamen uiteindelijk toch in het Laakhavengebied terecht.
 25. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1910, bijlagen 839, 847, 859, 863, 873, 902, 929, 958, 981, 1097, 1191, 1192, 1209, 1238, 1386 en 1387.
 26. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1910, bijl. 1436.

27. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1911, p. 17.
28. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1911, bijl. 1333.
29. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1912, bijl. 1238.
30. Archief gemeentelijke Dienst Haven- en Marktwezen (bnr.620), inv.nr. 251.
31. Archief gemeentelijke Dienst Haven- en Marktwezen (bnr.620), inv.nr. 250. Brieven, die handelen over een geschil tussen de firma Varekamp, die niet aan het water was gevestigd en de firma Blonk die dat wel was.
32. In de bibliotheek van het Haags gemeentearchief onder de titel: Stukken betreffende Van der Schuyt.
33. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3930: bedrijvenonderzoek 1931.
34. H. Slechte en M. van der Mast, *75 jaar havens Den Haag Scheveningen*, Den Haag 1979.
35. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3932.
36. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3934.
37. *Haagsch Effectenblad*, 1909, p. 101.
38. *Haagsch Effectenblad*, 1909, p. 101.
39. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 4477 (1913) en 968 (1914).
40. *Adresboek voor Den Haag en Scheveningen 1929/30*.
41. Reclame in bibliotheek Haags Gemeenterachief (40 I).
42. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3930.
43. *Nieuwe Haagsche Courant*, 13 januari 1968, p. 4.
44. Reclame in bibliotheek Haags Gemeenterachief (40 II).
45. *RAC, 1936-1986 vijftig jaar in beweging*, [Den Haag, 1986].
46. *Shell Nederland Nieuws*, augustus 1953, nr 8, p. II + III.
47. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 2042.
48. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1918, bijl. 468.
49. *Adresboek voor Den Haag en Scheveningen, 1926/27 en 1928/29*.
50. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3930.
51. *Adresboek voor Den Haag en Scheveningen, 1931/32* en een brief (8 juni 1939) van B&W inzake een vergunning om sporen aan te laten leggen op Calandkade en Slachthuisakade, in: archief Dienst Haven- en Marktwezen (bnr.620), inv.nr. 271.
52. *De ontwikkeling van het bedrijfsleven in het gebied van de Kamer van Koophandel en fabrieken voor 's-Gravenhage*, Deri Haag [1932].
53. Archief Dienst Haven- en Marktwezen (bnr.620), inv.nr. 271.
54. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 2773.
55. *Adresboek voor Den Haag en Scheveningen, 1906/7* genoemd bij Laakhaven (geen nader adres).
56. *Adresboek voor Den Haag en Scheveningen, 1913/14*.
57. *Adresboeken voor Den Haag en Scheveningen, 1925-1936* en reclamemateriaal in de bibliotheek van het gemeentearchief.
58. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3930.
59. H. Slechte en M. van der Mast, *75 jaar havens Den Haag Scheveningen*, Den Haag 1979, Herinneringen II interview met K. Jansen.
60. *Adresboeken voor Den Haag en Scheveningen, 1914-1930*.
61. BIM (Shell), American Petroleum Comp, Continental Petrol Comp., Société Franco Egyptienne, Sinclair Union Petroleum Comp. en de NV Maatschappij Purfina.

- Bron: Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 1997.
62. Archief Dienst Haven- en Marktwezen (bnr.620), inv.nr. 203.
 63. Interview J.J. Havelaar met de voormalig havengaarder J. Taal, 21 maart 1991.
 64. Archief Dienst Gemeentewerken (bnr. 484), doos 539.
 65. *Adresboeken voor Den Haag en Scheveningen, 1921-1928.*
 66. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3930.
 67. Archief Dienst Gemeentewerken (bnr. 484), doos 148.
 68. Archief Dienst Haven- en Marktwezen (bnr. 620), inv.nr. 271.
 69. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3930.
 70. Bron: diverse agendastukken uit het archief van het gemeentebestuur (bnr. 353) en *het Handelsadresboek van Nederland, Rotterdam* [1920].
 71. P. Bakker Schut, *Terreinen voor handel en industrie*, Den Haag c. 1938.
 72. Archief Dienst Gemeentewerken (bnr. 484), doos 639 "Den Haag als woon- en industriestad", p. 3.
 73. P. Bakker Schut, *Terreinen voor handel en industrie*, Den Haag c. 1938, p. 9.
 74. W.J. Dijk, *De Laakhaven*, Den Haag [c.1934], p. 27. Uitgave gemeente Den Haag, afdeling onderwijs.
 75. *Fenige grondslagen voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van 's-Gravenhage*, Den Haag 1948 (hoofdstuk 5).
 76. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3933.
 77. *De Hofstad*, 12 juli 1902, p. 4.
 78. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nrs. 3132 en 5638 (1908).
 79. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 2738a (1913).
 80. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 5750 (1920).
 81. Interview J.J. Havelaar met dhr. J.J. van Lomwel, oud-werknemer Hus (1950-1988), 4 december 1990.
 82. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1913, bijl. 1348 en kontrakt bijl. 1532. Archief Dienst Bouw- en Woningtoezicht (bnr.666), inv.nr. 1396 en Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 4861 (1914).
 83. *Neerlands Welvaart* afl.58-59, "Meel- en broodfabrieken 'De Zeeuw', B. Hus, 's-Gravenhage", W.C. van Meurs [october 1919] en interview J.J. Havelaar met dhr.J.J. van Lomwel, oud-werknemer HUS, 4 december 1990.
 84. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 24254 (1917).
 85. J. Berghoef, "Het slachthuis 1911-1986", *Ons Den Haag* 3, 1988, nr.1, p. 3-6.
 86. A.A. Schadee en N.A. Smits, "Openbaar Gemeentelijk Slachthuis te 's-Gravenhage", *De Ingenieur* 26 augustus 1911, nr.34.
 87. S. Aldewereld jr., *Geïllustreerd boekwerk Gemeentewerken van 's-Gravenhage*, Den Haag 1933.
 88. *Stedenbouwkundig ontwerp slachthuisterrein Den Haag*, Aldo Rossi met Umberto Barbieri, Max Schreure, Robert Schütte, Milaan/Den Haag 1988.
 89. Interview J.J. Havelaar met dhr. Van Veen op 11 december 1990.
 90. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3930.
 91. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 3023 (1918).
 92. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nrs. 5229, 5624 en 6808 (1918).
 93. Archief dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3933.
 94. *De geschiedenis ener melkinrichting. Een eeuw consumptiemelk 1879-1979*, Amsterdam 1979.
 95. *De Haagsche Toerist*, december 1937, februari 1938 en maart 1938.
 96. *Jaarverslagen De Sierkan/NMU 1960-61 en 1961-62.*
 97. *Adresboeken voor Den Haag en Scheveningen, 1923/24.*
 98. Archief dienst Gemeentewerken (bnr.484), doos 127, E 2/2-4/10.
 99. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1917, bijl. 1358. idem 1918, bijl. 347.
 100. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nrs. 7130, 8684 en 10480 (1920).
 101. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 21148 (1922).
 102. *Haagsche Courant*, 3 juli 1971, p. 5; *Het Binnenhof*, 6 juli 1971, p. 3; *Haagsche Courant*, 29 september 1971, p. 33.
 103. Archief dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3933.
 104. "Stukje geschiedenis van het deel van de huidige Neherkade, dat vroeger bekend was als Slachthuisgade, nrs. 1 t/m 12", J.P.C. van Beek (manuscript Haags Gemeentearchief), juli 1989.
 105. Archief dienst Haven- en Marktwezen (bnr.620), inv.nr. 213.
 106. Interview J.J. Havelaar met H.P. Verseveldt, 8 februari 1991.
 107. G. van Hooff, "De ijzergieterij en machinefabriek 'De Prins van Oranje' te 's-Gravenhage", *Industriële Archeologie* nr.35, 1990, p. 50-57 en J.J. Havelaar, "De firma L.I. Enthoven & Co 'fabriekanten te 's Hage' een schets van haar 'Haagse' jaren", in K. Havelaar/B. Koopmans (red), *Monumenten van bedrijf en techniek in Den Haag*, Den Haag 1988, p. 23-32.
 108. Dr. H. Hermans, *Van smederij tot industrie*, Den Haag, z.j..
 109. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1911, p. 61 en bijl. 75.
 110. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1912, p. 865 en 874, bijl. 1462.
 111. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 20366 (1912).
 112. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 13803a (1914).
 113. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1916, bijl. 1527 en Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nrs. 5027 en 7741 (1917).
 114. *Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken*, 1917.
 115. *Veha-pers* 1961 en 1962, beide februari-nummer.
 116. *Hoe maakt men...?*, deci 2, Den Haag, z.j., p. 47-52.
 117. "Affaire Van Heijst. De man in België", *Elseviers weekblad* 23, 7 oktober 1967, p. 11-13. M. van Amerongen, "J.P.J. van Heijst: 'mijn fout was, dat ik m'n arbeiders te veel heb laten verdienen'", *Vrij Nederland* 28, nr.6, 7 oktober 1967, p. 3-4. Directeur Van Heijst bezat onder meer:
– vier flats in Antwerpen, Genève, Keulen en Den Haag, die alle vier identiek waren ingericht door de firma Pander.
– een woonboot van f 382.000.–
– een Mercedes Benz (f 50.000.–) + een Cadillac (f 70.000.–).
 118. Drs. M.J. Cok-Escher, "Metaalbedrijf Escher in Den Haag, 1925-1988", *Industriële Archeologie*, 35, 1990, p. 58-68.
 119. Archief dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr.487), inv.nr. 3930.
 120. *Het Vaderland*, 23 september 1965, p. 9.
 121. *Haagsche Courant*, 14 maart 1956, p. 13.

122. *Haagsche Courant*, 20 juni 1957, p. 13.
123. *Het Vaderland*, 23 september 1965, p. 9.
124. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1915, bijl. 1224.
125. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 9182a (1918).
126. Archief dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3930.
127. Archief dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3933.
128. *Haagsche Courant*, 21 oktober 1953, p. 3.
129. Dr. J. Mooij, *Instrumenten, wetenschap en samenleving. Geschiedenis van de instrumentenfabricage en -handel in Nederland 1840-1940*, Soest 1988, p. 129-130.
130. *Bijvoegsel Nederlandse Staatscourant*, 17 juli 1920, nr. 130.
131. *Het Leven*, 1921, nr.5, p. 151.
132. *Het Vaderland*, 21 oktober 1922.
133. Dr. J. Mooij, p. 130.
134. *Het adresboek voor Den Haag en Scheveningen* vermeldt in 1929 voor het eerst de firma F. Pohl aan de Schuytstraat 27 als instrumentmaker. Het bedrijf is daar nu nog gevestigd als instrumenthandel, maar is niet meer zelfstandig werkzaam. In 1979 werd de firma overgenomen door Den Bruul en is sinds die tijd een filiaal van Medivak Pohl, dat als hoofdvestiging Sint-Michiëlsgestel heeft.
Bron: Dhr. Soesman, senior-adviseur van het bedrijf in Den Haag.
135. *U en de Nederlandse Standaard Electric Maatschappij NV*, z.j., z.p.
136. Reclame Nederlandsche Huistelefoon Maatschappij.
137. *Haagsche Courant*, 18 juni 1959.
138. F. Begeman, *Zuid-Holland's nijverheid in beeld*, [1919], z.p.
139. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nrs. 12674 (1923) en 29623 (1924).
140. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3930.
141. *Nieuwe Haagsche Courant*, 23 februari 1971, p. 3.
142. Archief Inspecteur van de bouwpolitie (bnr.666), inv.nr. 1032.
143. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1912, bijl. 958, idem 1913, bijl. 1533.
144. F. Begeman, *Zuid-Holland's nijverheid in beeld*, Haarlem [1919], z.p.
145. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3930.
146. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1913, bijl. 815, 1026, 1305, 1410 en 1685.
147. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 3852 (1914).
148. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 3889 (1914).
149. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nrs. 7546 en 16161 (1917).
150. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 14788 (1922).
151. *Haagsch Dagblad*, 9 februari 1953, p. 6 en *Trouw*, 4 maart 1953, p. 6.
152. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3930.
153. *Doelfray's vliegende ooievaars post*, 1983, nr.4.
154. *Verslag Kamer van Koophandel en Fabrieken*, 1916, bijlage hinderwetvergunningen.
155. *Verslag Kamer van Koophandel en Fabrieken*, 1919, bijlage I 'Nominatief overzicht der nijverheidsinrichtingen', in *Gemeenteverslag*. idem 1921.
156. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nrs. 24106 en 31628 (1919).
157. *Het Leven*, 1924, p. 504-505.
158. *Doelfray's vliegende ooievaars post*, 1983, nr.4.
159. *Doelfray's vliegende ooievaars post*, 1983, nr.5.
160. *Haagsche Courant*, 3 september 1952, p. 5.
161. *Doelfray's vliegende ooievaars post*, 1983, nr.5.
162. *Verslag Kamer van Koophandel en Fabrieken* 1918 in: Gemeenteverslag.
163. *Adresboek voor Den Haag en Scheveningen*, 1930/1.
164. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1912, bijl. 785.
165. *Het Leven*, 6 januari 1914, p. 30-31.
166. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 20222 (1912).
167. *Zo werkt Den Haag. De ontwikkeling gedurende de eerste helft van de twintigste eeuw*, Den Haag 1958, p. 46.
168. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr.487), inv.nr. 3933.
169. *Haagsch Dagblad*, 11 december 1957.
170. *Haagsche Courant*, 3 mei 1967.
171. *Het Vaderland*, 1 november 1967.
172. *Haagsche Courant*, 6 september 1975.
173. *Het Leven*, 11 augustus 1906, p. 314.
174. Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nr. 20414 (1920).
175. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3930 en 3933.
176. *Haagsche Courant*, 20 augustus 1952 en Archief gemeentebestuur Den Haag (bnr. 353), ag.nrs. 8680 (1915) en 21369 (1916).
177. Archief Dienst Bouw- en Woningtoezicht (bnr. 666), inv.nr. 1396.
178. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 3930.
179. T. de Boer, e.a., *Schip & Affiche. Honderd jaar rederijreclame in Nederland*, Rotterdam, 1987, p. 144.

Wonen in het Laakhavengebied

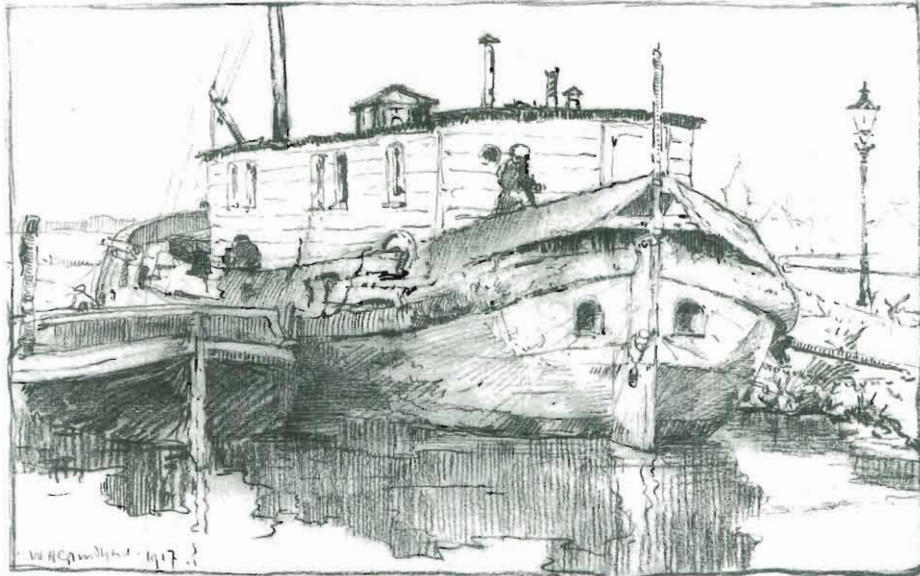
Het Laakhavengebied is tijdens de ontwerpfase altijd gezien als een handels- en industrieterrein, waar eigenlijk geen plaats was voor uitgebreide woningbouw. De weinige woningen die hier zouden mogen verrijzen moesten nauw verbonden zijn met de bedrijven. Dus in de eerste plaats waren het bedrijfswoningen die zo her en der bij fabrieken of handelsfirma's werden gebouwd. Rond de beurtvaarthaven bevonden zich vanaf het begin de meeste woningen. Beurtschippers waren gewend om vlak bij of boven hun bedrijf te wonen. Door de kleinschaligheid van de bedrijven lag de combinatie van bedrijfs- met woonruimten voor de hand.

Bij de grotere bedrijven en industrieën kwam het ook wel voor, dat men op het eigen terrein een dienstwoning liet bouwen. Over het algemeen was deze bestemd voor de portier van de firma, maar soms woonde de ondernemer zelf ook direkt bij het bedrijf, zoals ir. Escher, die lange tijd in de woning aan de Waldorpstraat boven zijn eigen fabriekscomplex woonde. Op diverse plaatsen in het gebied treft men de veelal onopvallende bedrijfswoningen nog wel aan.

Behalve bedrijfswoningen verzezen in het Laakhavengebied ook volkswoningen. Uit ontevredenheid over de inrichting van het gebied rond de Calandstraat besloot de gemeente twee stroken grond aldaar te bestemmen voor woningbouw.¹ De Calandstraat zou een verkeersweg moeten worden met een heldere rooilijn, waarbij elke

Woningen aan de Calandstraat, 1991 (foto dienst REO).





Woonschip in de Laakhaven,
tekening van W.A. Grondhout
(1878-1934) uit 1917
(Haags Gemeentearchief).

onregelmatigheid in het silhouet voorkomen diende te worden. Kennelijk vond men het toen niet bezwaarlijk om woningen in een industriegebied neer te zetten.

Gezichtsbepalend voor de Laakhaven waren en zijn de woonboten. Al betrekkelijk vroeg hadden de woonboten beslag gelegd op 'kostbare' kaderuimte. In het jaarverslag van de gemeentelijke havendienst uit 1922 worden de woonboten voor het eerst als probleem opgevoerd.² Nadat B&W in 1923 besloten hadden om de Laakhaven als nieuwe ligplaats voor woonschepen aan te wijzen, nam hun aantal gestaag toe.³ In dat jaar waren het er al 45. Veel van de schepen lagen behoorlijk in de weg wanneer er ter plekke geladen of gelost moest worden. Over het algemeen werden de woonboten dan verhaald, d.w.z. tijdelijk verplaatst, en kon men aan de slag. Uiteraard leverde dit nog wel eens problemen op met onwillige bewoners. Regelmatig zonken er ook woonboten, die daardoor de vaarweg voor de vrachtaandere blokkeerden. Door de aanleg van het Laakkanaal verminderde het aantal woonboten in de Laakhaven.⁴ Het aantal kwam toen rond de twintig te liggen; eind jaren dertig nam het weer toe tot boven de 40. Na de oorlog groeide het aantal woonboten explosief; het totale aantal woonboten in de stad (dus niet alleen in de Laakhaven) liep op tot 300.⁵ De belangrijkste plaatsen waar men de schepen aantrof waren de Laakhaven, het Laakkanaal, de Binckhorsthaven, de Conradkade, de Loosduinsekade, de Haringkade en Noordwal/Veenkade. Het verschil met de vooroorlogse periode was, dat de bewoners niet langer 'kermisreizigers, scharenslijpers, stoelenmatters, e.d.' waren, maar uit 'alle staanden' kwamen. Dit hing uiteraard nauw samen met de grote woningnood die toen heerste. De staat van de schepen was niet altijd even best, hetgeen de directeur van de gemeentelijk Havendienst deed verzuchten: "Ik ben van de overtuiging dat er vele zeer deugdelijke woonschepen in deze gemeente, maar ook zeer vele 'drijvende doodskisten' zijn".⁶ Het aantal woonschepen in de Laakhaven daalde geleidelijk tot twaalf. Ook nu liggen nog steeds langs de Fijnje- en Leeghwaterkade en het Leeghwaterplein diverse woonschepen aangemeerd.

Om het beeld van het wonen in het Laakhavengebied compleet te maken, mag het zigeunerkamp aan de rand van het Slachthuisterrein – aan de kade – niet onvermeld blijven. Met een korte onderbreking tijdens de oorlogsjaren, toen het kamp ontruimd is geweest, stond een aantal woonwagens jarenlang ingeklemd tussen de bouwvallen van de brandstoffenhandelaars en de latere politiepост op de hoek van de Slachthuislaan. Inmiddels is het kamp opgeheven.

Hoewel de Laakhaven een echte industriewijk is, hebben er steeds gemiddeld tussen de 100 en 200 huisgezinnen gewoond.

Noten:

1. Archief Dienst Wederopbouw en Stadsontwikkeling (bnr.509), inv.nr. 35, diverse lezingen met als onderwerp 'de stedebouwkundige verzorging van de industrie' met name het stuk van Ir. J. P. van der Ploeg.
2. Gemeenteverslag 1922, bijl. 16.
3. Gemeenteverslag 1923, bijl. 15.
4. Gemeenteverslag 1930, bijl. 31.
5. Archief Dienst Haven- en Marktwezen (bnr. 620), inv.nr. 371.
6. Archief Dienst Haven- en Marktwezen (bnr. 620), inv.nr. 371.

fabrieken van chemische produkten, twee wasserijen en een confectiefabriek. De terreinen in het Laakhavengebied, die samen 37,75 ha besloegen, waren voor een groot deel in gebruik; slechts twee hectare was nog beschikbaar. Rond 1938-39 waren circa 250 ondernemingen in deze nieuwe industriewijk gevestigd.² Ondanks de wereldwijde economische crisis was het de Laakhaven goed vergaan.

De oorlogsjaren vormden voor veel bedrijven uiteraard een moeilijke periode. De metaalbedrijven werden gedwongen voor de bezetter te werken en de voedingsmiddelenfabrieken moesten het laatste oorlogsjaar hun poorten sluiten wegens gebrek aan grondstoffen. Daarbij kwam dan nog eens, dat veel arbeiders naar Duitsland werden gevoerd, hetgeen het extra moeilijk maakte om een bedrijf draaiende te houden. Sommige bedrijven leverden een actief aandeel in het verzet tegen de Duitsers. Van een aantal is bekend (Escher, Felix), dat in de fabriek onderduikers waren ondergebracht.³ Tijdens de oorlog heeft het gebied betrekkelijk weinig materiële schade opgelopen. Daardoor konden de bedrijven na 1945 al snel weer enige produktie maken. De omstandigheden waren echter wel moeilijk. Er was materiaal-schaarste en voor sommige grondstoffen bestond een strikt distributiesysteem. De financiële steun uit Amerika, bekend onder de naam 'Marshall-hulp', bracht uiteindelijk uitkomst. Ook de Haagse economie krabbelde weer op en vanaf die tijd maakte het Laakhavengebied een snelle ontwikkeling ten goede door. Voor diverse bedrijven, in het bijzonder de metaal- en bouwbedrijven, waren de jaren vijftig (de wederopbouwjaren) topjaren.

De industrie stond in de jaren vijftig bij de gemeente duidelijk in de belangstelling. Men besepte maar al te goed, dat men deze nodig had om de stad weer nieuw leven in te blazen. Deze opvatting komt duidelijk naar voren in de publikatie *Zo werkt den Haag* uit 1958, waarin de ontwikkeling van de Haagse nijverheid in de eerste helft van de eeuw wordt beschreven.⁴ In het voorwoord schrijft burgemeester Kolschoten: "Er zijn steden, die met een enkel woord getypeerd kunnen worden. Men noemt ze havenstad, koopmanstad, universiteitsstad, toeristenstad, industriestad. Mer Den Haag is dat niet het geval. Wie haar een ambtenarenstad noemt, doet haar onrecht, want slechts een beperkt percentage Hagenaars werkt voor rijksoverheid, provinciaal of stedelijk bestuur..."⁵ Dit laatste blijkt overduidelijk uit de cijfers aangaande de samenstelling van de beroepsbevolking in de jaren 1947 en 1960. Hoewel het aandeel van de nijverheid in deze jaren percentsgewijs terugloopt, is het deze sector, die aan de meeste Hagenaars werk biedt.⁶

Samenstelling beroepsbevolking naar bedrijfsklasse

	1947	%	1960	%
Landbouw + visserij	4.971	2	4.818	2
Industrie + nijverheid	55.066	28	59.208	26
Openbare Nutsbedrijven	2.739	1	3.065	1
Handel	30.960	16	38.017	17
Banken en verzekeringen	7.603	3	12.253	5
Verkeer	14.053	7	20.040	9
Overheid	29.697	15	33.036	14
Onderwijs	6.147	3	8.278	4
Dienstverlening	44.548	23	48.248	21
Onbekend	1.295	1	2.914	1
Totale beroepsbevolking	197.119	100	229.877	100

Het Laakhavengebied speelde daarin een belangrijke rol, maar ook de ontwikkeling van de industriegebieden Fruitweg en de Binckhorst leverden wat dat betreft hun aandeel.

Slechts op enkele plaatsen in het Laakhavengebied was nog ruimte voor bedrijfsbebouwing. Aangezien de oppervlakte beperkt was, zocht men naar een nieuwe manier om kleine en middelgrote bedrijven onder te brengen. Men vond een oplossing daarvoor in de hoogbouw: de zogenaamde industrie flats.⁷ Aanvankelijk dacht men hierbij aan flats van zo'n drie etages, voorzien van een kelder en een kapverdieping. Het ontwerp van deze bedrijfsverzamelgebouwen zou moeten worden geleverd door een particulier architect. Ir. W.S. van de Erve kreeg in 1947 de opdracht op de kruising Waldorpstraat en Calandstraat twee van dergelijke industrie flats te ontwerpen. Het architectenbureau ontwierp diverse varianten, zowel hoog- als laagbouw (!). De laagbouw achtte de dienst Stadsontwikkeling echter 'stedebouwkundig en esthetisch gezien minder fraai'. De hoogbouw bestond uit blokken van twaalf verdiepingen met vijf eenheden per etage. Later werd de hoogte bijgesteld tot tien verdiepingen. Dit initiatief van de gemeente werd een succes en men raakte de bedrijfsruimte snel kwijt aan diverse ondernemingen. Hiermee was het Laakhavengebied definitief volgebouwd.

De Laakhaven gezien vanaf de Leeghwaterbrug, 1991; van scheepvaart is nauwelijks meer sprake (foto dienst REO).

Veranderingen op til

In de jaren zestig werden in de Laakhaven de eerste sporen van verandering zichtbaar. Het scheepvaarttijdperk liep definitief ten einde. In 1966 verliet het laatste beurtvaartschip de haven; een eeuwenoude bedrijfstak hield daarmee op te bestaan.⁸ De beurtvaarthaven verloor haar oorspronkelijke functie, ook al bleven veel transportbedrijven nog aan de kades gevestigd.

In 1967 werd de vaart op Scheveningen (via het verversingskanaal) gestaakt en in 1973 de vaart vanuit Den Haag richting Westland. Alleen het scheepstransport van zand, grint en andere bouwmaterialen ging gewoon door, zij het dat het aantal schepen en de hoeveelheid aangeleverde grondstoffen natuurlijk sterk daalden.

De Laakhaven begon steeds meer van haar oude glorie te verliezen. Slechts een romanticus kon er nog iets van zijn gading vinden, zoals blijkt uit een artikel in de Nieuwe Haagsche Courant uit 1964:

"De haven van Den Haag koestert zich in een vroege lauwe zon als een oude man. De haven, eens bevolkt door beurt- en vrachtschippers met hun schuiten, de Fijnjekade eens bedrijvig door de vrachtwagens, kranen, paard en wagens, is als een bejaarde; hier en daar nog karweitjes verrichtend maar levend in rust, uitgewerkt. Hij kon niet meer mee. Waar eens de geluiden van ploffende en tjoekende scheeps- motoren klonken, heerst nu de stilte af en toe onderbroken door geschreeuw van jongens, die verstop- pertje spelen in de geheimzinnige wereld van roestige kombotjes en lege ruimten. Een kraan staat zwart van verrichte arbeid tegen een nevelig silhouet van masten. Tussen de naden van de straatklinkers op de kade zitten nog meelresten, hier en daar steekt onkruid zijn kop op; langs de trottoirband liggen haverschillen, gretig voedsel voor mussen. Slaperig ligt de haven van Den Haag in het zonnetje te wachten. Te wachten, ja, maar waarom..."

Bron: Nieuwe Haagsche Courant 28 maart 1964

De teloorgang van de Laakhaven werd in niet onbelangrijke mate veroorzaakt doordat de waterwegen naar de haven te ondiep waren geworden voor de in omvang sterk toegenomen schepen. Net als in de negentiende eeuw werd de belemmering van de scheepvaart een knelpunt op de agenda van provinciale en gemeentelijke bestuurders. Op diverse punten werd de Laakhaven aangepast en een aantal bruggen werd verbreed. De Leeghwaterbrug werd



als eerste in 1966 vervangen en verbreed, gevolgd in 1970 door de Laakbrug en in 1973 door de Calandbrug. Daarmee moest de Laakhaven weer een tijd vooruit kunnen.

Behalve dat de scheepvaart in de Laakhaven minder belangrijk werd, veranderde ook het bedrijvenpark in deze jaren. Diverse industrieën hielden op te bestaan en de leegstand van bedrijfspanden nam toe. Slechts een klein deel van deze gebouwen werd hergebruikt door nieuwe bedrijven. Onder de nieuwe bedrijven bevonden zich vooral kleine en middelgrote firma's, die elders in de stad niet meer gewenst waren. Met name in de jaren zeventig werden tal van bedrijven in het kader van de stadsvernieuwing uit de woonwijken verdreven. In het relatief goedkope Laakhavengebied was voor hen genoeg ruimte te vinden. Het gebied werd meer en meer een 'transitional zone', aldus een rapport van de Kamer van Koophandel over de periode 1970-73.⁹ De belangrijkste economische activiteiten begin jaren zeventig waren (gemeten naar het aantal bedrijven): 27% groothandel, 25% productie en 17% transport. Het overige percentage bestond uit bedrijven die zich bezighielden met reparatie, installatie, in- en export, administratie, management en research. Opvallend is de sterke toename van de detailhandel, met name langs de Waldorpstraat. Diverse grote meubel-, electronica, doe-het-zelfzaken en ook een supermarkt vonden hier hun domein.

In 1975 deed ook de gemeente een – nogal globaal – onderzoek naar de diverse industriegebieden in Den Haag.¹⁰ Wat betreft de Laakhaven constateerde de gemeente dat er zich op dat moment 279 bedrijfsvestigingen bevonden met in totaal 6480 werknemers. Een duidelijke toekomstvisie op de Laakhaven, bij voorbeeld tot uitdrukking komend in een bestemmingsplan, had de gemeente niet.

Het was eerder zo, dat de gemeente geleidelijk elke belangstelling voor het gebied verloor, met alle nare gevolgen vandien. De Laakhaven was nog slechts goed genoeg om uit te plaatsen bedrijven uit andere delen van de stad op te vangen. Van een gezonde bedrijfsstructuur was al lang geen sprake meer. Onzekerheid over de toekomst van de terreinen weerhield de bedrijven van grote investeringen en het onderhoud aan de bedrijfspanden holde achteruit.



De Fijnjekade gezien vanaf de Neherkade, 1991 (foto dienst REO).

De gemeente liet het gebied verpauperen in de wetenschap dat vanaf 1987/88 de erfpachtcontracten afliepen en er dan schoon schip kon worden gemaakt. De Laakhaven werd in de ogen van velen een onaantrekkelijk, duister en troosteloos gebied.

De laatste dagen zijn geteld

De herstructurering van de industriegebieden Laakhaven en Binckhorst kwam eerst eind jaren zeventig ter sprake; in 1980 werden bestuurlijke initiatieven genomen om de 'op handen zijnde' herstructurering gestalte te geven. De tijd begon enigszins te dringen, daar de eerste erfpachtcontracten binnen tien jaren zouden aflopen. Grote terreinen zouden dan vrijkomen, waarvoor de gemeente een nieuwe bestemming moest zien te vinden.

In 1980 werd voor het eerste gebied – het Beurtgat en directe omgeving – een ontwerp-bestemmingsplan door de gemeenteraad vastgesteld, om "een betere beheersing mogelijk te maken van de vestiging van detailhandelsbedrijven" en sommige bedrijven (met name kantoorvestigingen) uit het gebied te kunnen weren.¹¹ Na de vaststelling door de raad van dit bestemmingsplan werden er verdere plannen voor het gebied uitgewerkt. In januari 1982 resulteerde dit in een globaal 'advies ten aanzien van de herstructurering van oude industriegebieden'.

De rapporteurs constateerden dat er te weinig industrie-ruimte aanwezig was en dachten dit onder meer te kunnen oplossen door de demping van beide insteekhavens in de Laakhaven.

Na deze verkennende fase werd op 22 oktober 1985 een plangroep Laakhaven en Binckhorst ingesteld, die als taak meekreeg een nota van aanpak samen te stellen, beleids-



De Leeghwaterkade gezien vanaf het Leegwaterplein, 1991 (foto dienst REO).

De Laakhaven gezien vanaf de Calandbrug, 1991 (foto dienst REO).



De Neherkade gezien vanaf de Calandbrug, rechts 'de Lamel' van Aldo Rossi op het voormalig slachthuisterrein, 1991 (foto dienst REO).



De Neherkade, met hijskraan, gezien vanaf de Calandkade, 1991 (foto dienst REO).



plannen voor beide gebieden voor te bereiden en de coördinatie van hiervoor benodigd onderzoek te verrichten.¹² In december van dat jaar werd reeds de nota van aanpak gepresenteerd en in februari 1986 ging de raadscommissies van Ruimtelijke Ontwikkeling en Volkshuisvesting en Economische Zaken in grote lijnen accoord met het daarin vervatte voorstel. De nota ging uit van een herontwikkeling van beide gebieden, waarbij in en bij de Laakhaven veel ruimte werd gereserveerd voor woningbouw. Twee gebieden werden daarvoor nadrukkelijk bestemd: het slachthuisterrein aan de Laakhaven en het gebied van de voormalige tweede gemeentelijke gasfabriek aan het Trekvlietplein. Vooral deze laatste lokatie is opmerkelijk, vanwege de grote kans op bodemvervuiling. In die tijd waren al diverse voorbeelden bekend van ernstige grondvervuiling op voormalige gasfabrieksterreinen elders in het land. In 1987 werd dit idee dan ook losgelaten.

De beurtvaarthaven kreeg een geheel nieuwe bestemming. Hier zouden een informatica-universiteit (met naar verwachting 5000 studenten) en de Haagse Hogere Beroepsopleidingen (met zo'n 10.000 studenten) worden geconcentreerd. Een en ander werd nader uitgewerkt in de ideeën schets 'Study & Work Park Laakhaven', waarbij men de veronderstelling koesterde, dat de informatica-universiteit informatica-bedrijven zou aantrekken. Helaas voor de plannenmakers werd Den Haag niet als vestigingsplaats van de universiteit aangewezen. De keuze voor het beurtvaartgebied werd overigens ingegeven door de goede bereikbaarheid – vlak bij het station Hollandse Spoor – en de afloop van de erfpachtrechten op korte termijn. De rest van het Laakhavengebied zou zijn oorspronkelijk functie als industrieterrein behouden, maar dan wel in een aangepaste vorm. Her en der zouden straten worden opgeheven, waardoor de te behouden percelen groter en



Situatiekaartje van de Haagse Hogeschool, Sijthoff Pers.

Het dempen van een havenarm, 1990 (foto dienst REO).

thus aantrekkelijker zouden worden. De tweede insteekhaven zou moeten worden gedempt met het oog op ruime winst.

Volgens het preadvies van B&W aan de raad van juni 1987 zou het gebied ten zuiden van het hoofdkanaal in de Laakhaven overwegend een woonbestemming krijgen; het gebied tussen het station, de Rijswijkseweg en het Leegwaterplein zou dan worden bestemd voor onder meer de HBO-cluster (Haagse Hogeschool); ten oosten hiervan werd een gebied gereserveerd voor de industrie; over het gebied rond de petroleumhaven was nog geen beslissing genomen.

Inmiddels is de herontwikkeling van het Laakhavengebied in volle gang. Zoals het er nu naar uitziet zullen de meeste oude bedrijfspanden worden gesloopt en zullen één of meerdere havenarmen worden gedempt. Dat zo de structuur van dit unieke industrielandchap geweld wordt aangedaan spreekt voor zich. Voor de zoveelste keer tonen de planologen een volstrekt gebrek aan respect en belangstelling voor de historische context van een plek. Tot hun verdediging kan worden gezegd, dat het planologisch bedrijf nu eenmaal weinig ruimte laat voor reflectie.¹³ "Planologen zijn door de aard van hun werk vaak gedwongen om haastwerk te leveren. Ongeduldige bestuurders willen snel adviezen, de selectie van relevante informatie vergt veel tijd, prognoses zijn omgeven met grote onzekerheid, er spelen belangentegenstellingen en de effecten van een bepaalde keuze op toekomstige beslissingen zijn lang niet altijd duidelijk".¹⁴

De kaart van het Laakhavengebied wordt grotendeels schoongeveegd en opnieuw ingevuld; een even simpele als traditionele oplossing, die ten onrechte voorbijgaat aan de historisch bepaalde eigen structuur van het gebied.



Noten:

1. "vestigt uw bedrijf en kiest uw woonplaats te 's-Gravenhage", o.a. verschenen in *Nederlandsch Fabrikaat*, 22, 10 maart 1936, p. 117-120.
2. P. Bakker Schut, *Terreinen voor handel en industrie*, Den Haag, [c.1938], p. 4.
3. H. Slechte en M. van der Mast, *75 jaar havens Den Haag Scheveningen*, Den Haag 1979 en interview J.J. Havelaar met H.P. Verseveldt, 8 februari 1991.
4. *Zo werkt Den Haag. De ontwikkeling gedurende de eerste helft van de twintigste eeuw*, Den Haag 1958.
5. *Zo werkt Den Haag*, Den Haag 1958, p. 1.
6. J.W. Koelmans, *'Nauwe grenzen'. De ontwikkeling van industrie en nijverheid te 's-Gravenhage, 1947-1960*, Leiden, 1989.
7. Archief Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting (bnr. 487), inv.nr. 2050.
8. H. Slechte en M. van der Mast, *75 jaar havens Den Haag Scheveningen*, Den Haag 1979.
9. *Industriegebied 'De Laakhaven'. Een onderzoek naar: productiestructuur, productie milieu, productie milieuaanpak, migratie der bedrijven in één van de oudere industriegebieden in Den Haag*, z.p., z.j.
10. *Inventarisatie Haagse industriegebieden 1975*, Den Haag, 1977.
11. Diverse raads- en commissiestukken, aanbiedingsnota B&W, 11 september 1980.
12. *Handelingen van de gemeenteraad*, 1987, raadsvoorstel 306, 19 juni 1987.
13. Arnold van der Valk, 'Amsterdam in aanleg. Een proeve van toegepaste geschiedenis in de sfeer van de planologie'. In: *Holland*, 23e jaargang nummer 2, april 1991, p. 94.
14. Arnold van der Valk, p. 94.

De inventarisatie

Naast de stedenbouwkundige kwaliteit van de Laakhaven is ook de architectonische en industrieel-archeologische waarde van de individuele panden van belang. In het Laakhavengebied zijn nog maar enkele gebouwen die herinneren aan een indrukwekkend industrieel verleden.

De eerste fabrieken die hier werden gebouwd hadden conform de opvattingen van die tijd een zakelijk karakter. De plattegrond van een fabriekscomplex was doorgaans strak, rechthoekig, met slechts een uitbouw voor de machinekamer en het ketelhuis. Ook als de fabriek over meerdere verdiepingen beschikte, was de gevelopbouw streng symmetrisch opgebouwd uit rijen gelijkvormige ramen. Bedrijfsgebouwen van dit type werden tot ver in de twintigste eeuw gebouwd.

De introductie van gewapend beton rond 1900 maakte het door het sterk dragend vermogen van dit materiaal mogelijk om glasgevels en open ruimtes met slechts ranke steunpunten te realiseren. Zo konden grote fabriekshallen worden gebouwd. Decoratieve elementen, ontleend aan het neo-classicisme, de neo-renaissance of het neo-romaans, werden spaarzaam toegepast in detailleringen van gevels of torens. Meer mogelijkheden tot decoratie of monumentaliteit boden de ingangspartijen of directeurswoningen.

Het meest bekende type fabrieksgebouw, dat met de sheddaken (zaaganddaken), komt in de Laakhaven ook wel voor, zij het, dat de daken veelal verborgen zijn achter bakstenen gevels.

Tot de eeuwwisseling bestond bij architecten nauwelijks interesse voor het fabrieksgebouw. De ontwerpen werden voor het merendeel gemaakt door een aannemer, die het vervolgens door de eigen werknemers liet uitvoeren. De toenmalige bouwkundige opleiding aan de Polytechnische school in Delft besteedde nauwelijks aandacht aan deze 'minderwaardige' bouw.

Rond de eeuwwisseling bepleitte de Delftse architect en hoogleraar J.F. Klinkhamer een eigen esthetiek van het fabrieksgebouw. Hij verzette zich sterk tegen het klakkeloos toepassen van allerlei stijlmiddelen uit het verleden. Langzamerhand kwam het fabrieksgebouw uit de sfeer van het negentiende-eeuwse ingenieurswerk en kreeg het een volwaardige status binnen de bouwkunst.

Zoals in de voorgaande hoofdstukken uiteen werd gezet, was het Laakhavengebied in grote lijnen opgedeeld in een aantal sectoren. Iedere sector had daarbij zijn specifieke bedrijfsgebouwen. Aan de Goudriaankade en het Beurttgat treft men de typische beurtvaartpanden aan. Deze bedrijfsgebouwen van merendeels twee verdiepingen zijn in wezen een voortzetting van het oude pakhuis, dat voorheen in het centrum van de stad werd gebouwd. Ook in de wijze van constructie wijken ze hiervan niet veel af: hout, soms met enkele metalen steunelementen en baksteen. Naast pakhuisruimte kenden deze panden een paardestal, een wagenremise en een kantoor. Op de verdieping bevonden zich de woningen van de beurtschippers en ander personeel. Aan de voorgevel prijkte meestal de naam van de firma en op een of andere manier – vaak door middel van stadswapens – werd de beurtvaartbestemming zichtbaar gemaakt. Voor de andere transportbedrijven werden soortgelijke gebouwen neergezet. De bouwbedrijven en brandstoffenhandel kenden eveneens een dergelijk type bedrijfsgebouw, meestal voorzien van een ruim terrein voor opslag van materialen in de open lucht. In de meer industriële gebieden zijn de grote bedrijfspannen te vinden. Over het algemeen bezitten zij enkele verdiepingen en is de constructie van beton met daaraan een bakstenen schil. De plattegrond is betrekkelijk eenvoudig, waarbij de rechthoek de voorkeur genoot.

Door de betonnen constructie ontstonden open ruimten, die flexibel ingedeeld konden worden. Het exterieur is voornamelijk sober gehouden. Zo her en der, en dan meestal rond de ingangspartij, is een accent gegeven om de strenge gevel te doorbreken door middel van een boog, soms met een tegeltableau of een uitbouw. Slechts bij een enkel complex werden een of meer torentjes gebouwd, die dienst konden doen als klokketoren of een waterreservoir bevatten voor de sprinkler-installatie.

Over de architecten van de bedrijfsgebouwen in het gebied is betrekkelijk weinig bekend. Gerenommeerde namen komt men er niet tegen. In het oog springend is slechts de naam van de (vermoedelijk) Haagse architect J. van der Heyde. Hij ontwierp onder meer de Hus meelfabriek, een deel van rundvetsmelterij Minos, de Atlas triplex-fabriek en het complex van de Nationale Vliegtuig-industrie.

Van diverse panden is zelfs de ontwerper geheel onbekend. Waarschijnlijk werden deze complexen door aannemers ontworpen.

Inventarisatieoverzicht

Het navolgende inventarisatieoverzicht van bedrijfspanden (en een enkel viaduct) in de Laakhaven is gebaseerd op gegevens die de Haagse Werkgroep voor Monumenten van Bedrijf en Techniek tussen 1985 en 1990 voor de afdeling Monumentenzorg van de gemeente heeft verzameld, aangevuld met recente onderzoekgegevens. Het is zeker niet de bedoeling een volledig beeld te geven van wat er in de Laakhaven aan bedrijfsbebouwing is geweest, wel wordt getracht een goede indruk te geven van de rijke bedrijfsarchitectuur in dit havengebied.

Bij de inventarisatie dienden de volgende criteria als uitgangspunt:

1. de architectonische waarde,
2. de representativiteit van een gebouw voor een bepaalde bedrijfstak,
3. de uniciteit van een gebouw.

De gebouwen zijn alfabetisch op straatnaam gerangschikt en per complex wordt een aantal standaardgegevens op een rij gezet: de bedrijfsnaam (zo mogelijk het oorspronkelijke bedrijf waarvoor het complex is gebouwd), de bedrijfssector, diverse belangrijke data en een korte beschrijving. Van elk object is minimaal een afbeelding geplaatst.

N.B. De meeste hierna beschreven panden zijn – of worden binnen afzienbare tijd – gesloopt.



CALANDKADE 152

Bedrijf: Verhulst & zonen

Bedrijfssector: handel in bouwmaterialen

Datering: circa 1920

Beschrijving:

De firma Verhulst vestigde zich rond 1920 aan de Calandkade en liet daar enkele onopvallende hallen bouwen met aan de straatzijde op de verdieping bedrijfswoningen. Het bedrijf bestaat nog steeds en maakt gebruik van de oude, inmiddels sterk verwaarloosde bedrijfspanden aan de Calandkade.

CALANDPLEIN 1

Bedrijf: Nationale Vliegtuigindustrie

Bedrijfssector: metaalindustrie

Datering: 1923-1925

Beschrijving:

Het complex bevatte een open hal van 21,5 m. breed. De voorgevel aan het plein had een paddestoel-vorm en bestond voor een groot deel uit glas. Achter de gevel lagen vermoedelijk meerdere sheddaken verborgen. De restanten van deze fabriek laten de eerste lichtkap nog duidelijk zien. De muren werden voor het merendeel in ijzeren vakwerkconstructie uitgevoerd. Het fabriekspand van deze firma werd ontworpen door de architect J. van der Heyde. Naast de montagehal voor de vliegtuigen stond een minder opvallend gebouw waar de diverse onderdelen werden gefabriceerd.



Het Calandplein anno 1952, met links het bedrijfspannd van de voormalige Nationale Vliegtuigindustrie (foto dienst REO).



Het viaduct aan de Calandstraat/Parallelweg, 1991 (foto dienst REO).

CALANDSTRAAT ONGEN.

Bedrijf: n.v.t.

Bedrijfssector: transport (viaduct)

Datering: circa 1923

Beschrijving:

In de beginperiode van de Laakhaven vormde deze spoorwegovergang een hinderlijk obstakel voor het (goederen)verkeer. Na veel aandringen werd uiteindelijk besloten dit viaduct aan te leggen. Het metaalwerk, dat een zakelijke en vrij logge uitstraling heeft, werd vervaardigd door de Gorinchemse metaalfabriek De Vries Robbé. De verdeling onder het viaduct bestaat uit een tweebaans verkeersweg en aan beide zijden hiervan een eenbaans weg voor afslaand en langzaam verkeer. Halverwege de hoogte ligt het voetpad, dat op de hoek door middel van een trap verlaten kan worden of ver om de hoeken uitloopt op het trottoir. De bakstenen ombouwing draagt het karakter van een moderne stadspoort. Veel bakstenen accenten, waaronder een seinhuis, zijn de laatste decennia verwijderd. De vormgeving van het viaduct heeft daardoor duidelijk aan kracht verloren.

CRUQUIUSSTRAAT

Bedrijf: Gebrs. J.B. van Heijst, CV-radiatoren en stalen ramen

Bedrijfssector: metaalindustrie

Datering: 1918 en later

Beschrijving:

De firma Van Heijst vestigde zich rond 1912 in de Laakhaven in enige provisorische bedrijfshallen. In 1918 liet de firma een groot fabriekspannd bouwen naar ontwerp van de architect M. Kuijper. Aan de hoofdstroom van de Laakhaven verrees een L-vormig gebouw van vier verdiepingen. Midden in de gevel aan de waterkant bevond zich de entree. Dit gedeelte is duidelijk geaccentueerd door een aan beide zijden uitstekend trappenhuis, waartussen een gevel die de lijn van een segmentboog volgt. Op de snijpunten van deze lijn en de twee torenelementen bevinden zich erkers, die over twee verdiepingen lopen. Iets naar achteren bevindt zich tussen beide uitstekende elementen de liftschacht, die verder uitgebouwd is tot een soort klokketoren. Lange tijd was dit het symbool van de firma en werd het als beeldmerk gehanteerd voor het



Consumentenbond, 1990 (foto dienst REO).

Leegwaterplein 24a, hallen van de firma Van Heijst, 1991 (foto dienst REO).





Leegwaterplein 24a, interieur van één van de hallen van de firma Van Heijst, 1991 (foto dienst REO).

bedrijfskrantje. De gevel is geheel in baksteen opgetrokken, waarbij de raampartijen over de volle hoogte iets verdiept zijn. Een decoratieve daklijst verbindt het geheel. De constructie is uit gewapend beton en levert een geheel open interieur op, dat naar believen kan worden ingedeeld. Van het oorspronkelijk uitgevoerde ontwerp staat het grootste deel nog overeind. De ongeveer een jaar later gebouwde hal, iets verderop aan het water, vormt eveneens een markante verschijning. De hal is opgetrokken in ijzeren vakwerkconstructie en bestaat uit een hoog middengedeelte met lichtkap en twee lagere zijdelen. De aangrenzende hallen zijn van veel latere datum. Hier bestaat de constructie geheel uit gewapend beton. De restanten van dit immense bedrijfscomplex zijn steeds in gebruik gebleven en vormen een tastbare herinnering aan de Haagse metaalindustrie.

Fijnjekade 15-16, detail, 1990 (foto dienst REO).

Fijnjekade 15-16, voormalig bedrijfspand van NV Varekamps Motorbootdiensten, 1990 (foto dienst REO).



FIJNJEKADE 15-16

Bedrijf: NV Varekamps Motorbootdiensten

Bedrijfssector: beurtvaart

Datering: 1914

Beschrijving:

Dit pand, dat door zijn ligging de beurtvaarthaven domineert werd ontworpen door de Delftse architect C.H. Schwagerman. De gevel bestaat op de begane grond uit vijf dubbele toegangsdeuren, die in een boog zijn geplaatst. De twee uiterste traveeën hebben op de verdieping een erker. Deze verdieping heeft door middel van de ramen dezelfde ritmering als de begane grond. In de bovenrand langs het platte dak bevonden zich twee stadswapens (bovenin de erkers) en waarschijnlijk de naam van de firma (op het middengedeelte).

Links bevond zich de paardestal, in het midden de wagenremise en rechts waren het schaftlokaal, een bergplaats en een kantoor. Op de verdieping was aan de achterzijde een hooiopslagplaats en de rest van de verdieping was een luxeuze woning met badkamer, salon, logeerkamer e.d. Mogelijk is dit de directeurswoning geweest. Opvallend ten opzichte van andere beurtvaartpanden is niet alleen de luxeuze woning, maar ook het feit, dat er geen groot pakhuis aanwezig was.





Fijnjekade 17-21, voormalig bedrijfspand van rederij Van der Schuyt, 1990 (foto dienst REO).

FIJNJEKADE 17-21

Bedrijf: J. & A. van der Schuyt

Bedrijfssector: beurtvaart

Datering: circa 1922

Beschrijving:

Aan beide uiteinden van de gevel bevindt zich een punt, waarachter een zadeldak verborgen gaat. Tussen deze twee omhoogstrevende elementen is een lager verbindend gedeelte van twee verdiepingen met middenin een smalle travee, die iets naar voren komt. In het tussengedeelte waren oorspronkelijk brede pakhuisdeuren, die in een grote boog waren gevat. De verdieping was voornamelijk ingericht voor woningen. Alleen het linker deel diende als pakhuis of hooizolder, waarvoor pakhuisdeuren en een hijsbalk in de gevel waren aangebracht. Bovenlangs het middengedeelte was de firma naam "Rederij van der Schuyt" in daarvoor gereserveerde vlakken geschilderd.



Fijnjekade 17-21, detail, 1990 (foto dienst REO).

FIJNJEKADE 25-29

Bedrijf: Dagelijkse Stoom-, Sleep-, Pakschuitdienst op Amsterdam

Bedrijfssector: beurtvaart

Datering: circa 1914

Beschrijving:

Dit beurtvaartpand bestond uit twee verdiepingen, waarvan de bovenste aan beide uiteinden plaats bood aan een woning; de ruimte tussen de woningen werd gebruikt voor opslag. Op de begane grond waren stallen, een remise en pakhuisruimte aanwezig. Midden in de langgerekte gevel was de hoofdingang, die behalve een geprotonceerde deurpartij ook een tegeltableau met de wapens van Den Haag en Amsterdam en waarschijnlijk de firma naam bezat. Links en rechts van deze representatieve entree bevonden zich ramen, met daarachter vermoedelijk het kantoor en de wachtruimte. Daarnaast waren dubbele pakhuisdeuren.

Op de dakrand stonden iets van de hoeken af twee decoratieve elementen, die de monotonie van de lange horizontale lijn doorbraken.



De Fijnjekade met de 's-Gravenhaagsche Stoom-, Sleep- en Pakschuitdienst op Amsterdam, 1915 (foto dienst REO).



Goudriaankade 13-18, bedrijfspand van de voormalige beurtvaartonderneming Stigter, 1990 (HWMBT).

GOUDRIAANKADE 13-18

Bedrijf: C.A. Stigter

Bedrijfssector: beurtvaart

Datering: 1914 + 1916

Beschrijving:

Het pand is drie verdiepingen hoog, waarbij de twee bovenverdiepingen voor woningen bestemd waren. Ernaast werd twee jaar later een apart pakhuis voor de firma gebouwd.

Het oudste pand heeft aan beide zijken een verhoging; de rechterkant een zadeldak en de linker een koepelbekroning. De benedenverdieping bevatte de bedrijfsruimten. Het ernaast gelegen pand is op iedere verdieping voorzien van pakhuisdeuren en in de top prijkt een hijsbalk.

De begane grond was onder meer bestemd als paardestal voor 5 paarden.

De bakstenen gevel van het complex is verlevendigd door gele banden en accentueringen boven de ramen en deuren. Het rechter pand heeft op de eerste verdieping erkers met erboven balkons.

Dit bedrijfspand binnen de beurtvaartsector is het enige dat mogelijk behouden blijft. De reconstructie van de Laakhaven zal deze kade waarschijnlijk niet verder aantasten. Kort geleden is het pand gerenoveerd.



Het gemeentelijk havenkantoor aan de Goudriaankade, 1997 (foto dienst REO).

GOUDRIAANKADE 90

Bedrijf: Laakhavenkantoor

Bedrijfssector: Gemeentelijke dienst Havenwezen

Datering: 1990

Beschrijving:

Dit gemeentelijk bouwwerk op de hoek van de Goudriaankade en de huidige Bontekoekade werd ontworpen door de gemeentearchitect A.A. Schadee. Het havenkantoor, dat uit twee verdiepingen bestaat, heeft een veelhoekige plattegrond, waaraan een rechthoekig deel is geschakeld. In dit laatste bouwonderdeel bevinden zich de toiletten, het trappenhuis en kleine bergruimten.

De overige ruimten zijn de kantoren, die zo'n vier bij vier meter meten en boven elkaar zijn gelegen. Door het gebruik van veel glas heeft het havenpersoneel goed zicht op de haven en het in- en uitgaande scheepvaartverkeer.

De ingang is precies op de hoek van de kantoorruimte geplaatst en springt iets uit het gevelvlak. Boven de ingang ontspringt een torentje met in de bakstenen gevel enkele natuurstenen elementen: de inscriptie 'Havenkantoor', tweemaal het Haagse wapen en een boeg van een schip. Het rechthoekige bouwblok steekt ver boven het platte dak van het kantoorgedeelte uit. Het dak is afgezet met een borstwering met kantelen. Al deze elementen samen geven het havenkantoor een kasteelachtig uiterlijk.

De vormgeving is typerend voor de tijd rond de eeuwwisseling; deels nog historisch van inslag, maar wel met nieuwe functionele vormen en oplossingen.



1E VAN DER KUNSTRAAT 102-108

Bedrijf: Warffemius & Co

Bedrijfssector: bouw

Datering: circa 1915

Beschrijving:

Deze aannemer liet in vergelijking met andere firma's in deze sector een opvallend vormgegeven pand voor zijn bedrijf bouwen. Het bedrijfspand bestaat uit drie verdiepingen. De begane grond is het bedrijfsgedeelte.

Hier geven drie brede deuren toegang tot de werkplaats en opslagruimte. De bovenverdiepingen bieden ruimte aan een woning en aan een kantoor. Het gehele complex valt in vormgeving uiteen in drie delen. Aan beide uiteinden zijn de volle drie verdiepingen gebruikt met als afsluiting een zadeldak. Op de eerste verdieping is een driehoekige erker uit baksteen aangebracht. Tussen deze hoge bouwelementen bevindt zich het lagere deel, dat eveneens een pannendak heeft, maar dit is haaks op beide andere geplaatst. Hier bovenop stond op de daken oorspronkelijk de firma-naam.

De decoratieve elementen, die onder meer in baksteen werden uitgevoerd vertonen de invloed van de Amsterdamse School.

1e van der Kunststraat 110-112, voormalig bedrijfspand van De Sierkan, 1990 (foto dienst MEC).

1e van der Kunststraat 102-108, het bedrijfspand van het voormalige aannemersbedrijf Warffemius, 1991 (HWMBT).

Bouwbedrijf Warffemius & Co en melkinrichting De Sierkan in de 1e van der Kunststraat, 1915 (foto dienst REO).



1E VAN DER KUNSTRAAT 110-112

Bedrijf: Melkinrichting De Sierkan

Bedrijfssector: voedingsmiddelenindustrie

Datering: circa 1915

Beschrijving:

Oorspronkelijk was dit bedrijfspand een zeer gesloten huwblok met een opmerkelijk hoge dakkap. Twee deuren op de begane grond en hooggeplaatste kleine ramen doorbraken de vlakke gevel. De vorm van het pand deed sterk denken aan een boerderij of grote stal. Mogelijk hing dit samen met de functie van dit gebouw. Het is gebouwd als paardestel en wagenremise van de firma. Het hoge dak zal dan ongetwijfeld als hooizolder hebben gediend. Ook de pakhuisdeuren op de etage, inspringend in de kap, wijzen hierop.

Door allerlei wijzigingen is de oorspronkelijke situatie thans alleen nog herkenbaar in de dakpartij.





De fabriek van Felix Kattenbrood in de 1e van der Kunstraat, 1952 (foto dienst REO).



1e van der Kunstraat 112-118, voormalige fabriek van Felix Kattenbrood, 1991 (foto dienst REO).

1E VAN DER KUNSTRAAT 114-116

Bedrijf: Felix kattenbroodfabriek
 Bedrijfssector: voedingsmiddelenindustrie
 Datering: 1931
 Beschrijving:

De fabriek bevindt zich vlak bij de kruising van twee straten. Hierdoor heeft het gebouw een merkwaardige plattegrond: vanaf de 1e van der Kunstraat steekt het pand eerst recht naar achter en knikt vervolgens onder een hoek van c. 60° richting Lulofsstraat. Het heeft drie verdiepingen, waarvan de bovenste twee een vrij gesloten karakter hebben met kleine ramen. De begane grond heeft aan beide zijden brede ingangdeuren. De breedte aan de 1e van der Kunstraat is vier traveeën en aan de andere straat twee. Aan de kant van het binnenterrein waren op de verdiepingen op diverse plaatsen pakhuisdeuren. Aan de gevels ontbreekt elk spoor van decoratie; het is een strak bakstenen vlak met doorboringen. Alleen bij de ingang aan de 1e van der Kunstraat bevindt zich onderaan in één van de deurposten een eerste steen met de namen van de twee oudste kinderen van directeur Verseveldt.

Door de betonconstructie was er een grote openheid in het interieur van de fabriek, waar slechts betonpijlers en diverse scheidingswanden de indeling bepaalden.

Op het dak stond een metalen constructie met in grote letters de naam van de firma.

De architect was de Hagenaar J.A. van Heijningen, die ook de Valkenboskerk aan de Zuiderparklaan ontwierp.

1E VAN DER KUNSTRAAT 282

Bedrijf: Rijks Automobiel Centrale (RAC)
 Bedrijfssector: transport
 Datering: circa 1937
 Beschrijving:

De hallen van de RAC behoorden tot één van de grootste complexen die in het Laakhavengebied zijn gerealiseerd. Het zijn twee enorm brede, oorspronkelijk open hallen, die samen het grootste deel aan het eind van de 1e van der Kunstraat tussen de twee zijstraten beslaan. Het exterieur van de hallen heeft grote overeenkomsten. De hallen verschillen voornamelijk wat betreft de vormgeving van de gevels: de ene gevel heeft de vorm van een brede driehoek en de andere van een halve boog. Beide hallen kennen globaal dezelfde gevelindeling: uiterst links en rechts een



1e van der Kunstraat 282, bedrijfshal van de RAC met driehoekige gevel, 1991 (foto dienst REO).

vierkant raam waarnaast een brede toegangspoort, omlijst door een betonnen kozijn, ertussen enkele vierkante kleine doorboringen en midden hierboven langgerekte ramen (twee minder dan op de begane grond). Midden op de daken staat een glazen lichtkap, waardoor vermoedelijk het meeste licht naar binnen treedt. Oorspronkelijk had de driehoekige hal ook aan de onderzijde van de daken een glazen rand.

Beide gebouwen steken door tot de erachter liggende straat. Hier is de indeling niet veel anders, zij het, dat de ronde hal hier aan de rechterkant in plaats van een inrijdeur een reeks ramen heeft. Hier zal ongetwijfeld een kantoorruimte zijn geweest.



*1e van der Kunstraat 282,
bedrijfshal van de RAC met
halfronde gevel, 1991
(foto dienst REO).*

De indeling van de hallen is in de loop der jaren drastisch gewijzigd door het aanbrengen van een verdiepingsvloer. Hierdoor is het ruimtelijke effect van de hallen totaal verloren gegaan en hebben ze een bedompt en somber interieur gekregen.

Aan de kant van de ronde hal bevindt zich een toegangsloge en aan de kant van de driehoekige hal staat het kantoorgebouw van drie verdiepingen met een plat dak.

In tegenstelling tot de hallen heeft dit pand een opvallend exterieur met een veelheid aan ramen.

Het complex doet nog steeds dienst als garage voor het wagenpark van de RAC.

1E VAN DER KUNSTRAAT 345

Bedrijf: Rijks Autmobiel Centrale (RAC)

Bedrijfssector: transport

Datering: circa 1937

Beschrijving:

Aan de overkant van het hierboven beschreven complex staat het gebouw dat dienst doet als werkplaats van de RAC. Ook dit pand heeft een opvallend exterieur.

De gevel op de begane grond wordt gevormd door een grote reeks smalle, hoge ramen afgewisseld met bakstenen stroken, slechts onderbroken door toegangsdeuren en een centrale entree, die aan beide zijden geflankeerd wordt door grote ronde vensters. Bovenop deze verdieping staat een glaswand, die aan de bovenzijde door een brede stenen band wordt afgesloten. Links van deze langgerekte gevel staat een iets uitstekend gesloten bakstenen gebouw. Op het achterliggende terrein bevindt zich een vergelijkbaar pand.

Het interieur van het voorgebouw is wijds en was voor de tijd waarin dit complex gebouwd werd zeer modern.

De diverse werkplaatsen zijn rondom geheel betegeld.



*1e van der Kunstraat 345,
bedrijfspand van de RAC, 1991
(foto dienst REO).*

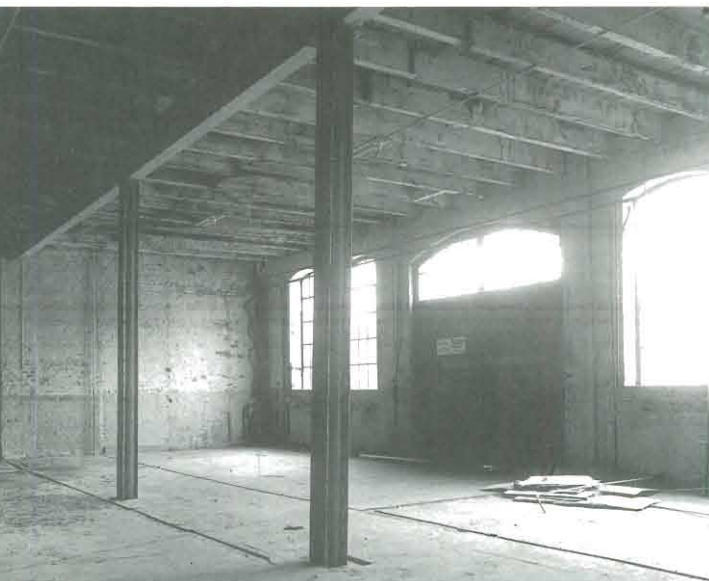


3e van der Kunstraat 4a-6, voormalig bedrijfspand van de meubelfabriek van P.J. Boes, 1990 (foto dienst REO).

3e van der Kunstraat 4a-6, detail, 1990 (foto dienst REO).



Achterkant 3e van der Kunstraat 4a-6, 1990 (foto dienst REO).



3e van der Kunstraat 4a-6, binnenplaats, 1990 (foto dienst REO).

Achterkant 3e van der
Kunstraat 10-12,
Hus Broodfabriek, 1990
(foto dienst REO)

3E VAN DER KUNSTRAAT 4B-6

Bedrijf: P.J. Boes' Stoommeubelenfabriek

Bedrijfssector: meubelindustrie

Datering: 1914 + 1917

Beschrijving:

Dit fabriekscomplex bestaat uit een U-vormige bebouwing van drie verdiepingen vlak aan de havenkant. Het werd ontworpen door de Rotterdamse architect J. van Gelderen. In eerste instantie werd één van de beide fabriekshallen gebouwd. Enkele jaren later gevolgd door het verbindende middenstuk en de tweede helf. De lange zijgevels zijn aan de buitenkant geheel gesloten. Alleen aan de zijde van de binnenplaats is een reeks metalen ramen geplaatst. Ook aan de waterkant is de reeks ramen in hetzelfde ritme voortgezet. Naast de vele metalen ramen hebben beide fabriekshallen aan de straatzijde een decoratieve boog met onder de top van het puntdak een rond venster.

Het midden gedeelte heeft een grote dakkapel eveneens met puntdak. In dit deel bevindt zich de poort naar het binnenterrein. Op de eerste verdieping zijn bij de hallen brede pakhuisdeuren aangebracht met erboven een hijsbalk. Aan de rechterzijde op de begane grond werd later een kantoorruimte ingebouwd met rechte ramen. Dit in tegenstelling tot de overige metalen ramen met segmentboog afsluiting.

Het interieur van de fabriek had een open karakter.

Het complex vormt een goed voorbeeld van een meubelfabriek in Den Haag.

3E VAN DER KUNSTRAAT 10-12

Bedrijf: B. Hus, Meelfabriek De Zeeuw

Bedrijfssector: voedingsmiddelenindustrie

Datering: 1914 + 1916

Beschrijving:

De architect van dit fabriekscomplex was waarschijnlijk J. van der Heijde. De Hus-meelfabriek werd direct aan de Laakhaven gebouwd, zodat het graan gemakkelijk vanaf de schepen in de silo's kon worden gezogen. De fabriek bestond oorspronkelijk uit een vijf verdiepingen hoog gedeelte met kapverdieping waarin zich de silo's bevonden. Daarnaast was een lager gedeelte, waar de graanmaalders was gehuisvest. Enkele jaren na de oprichting werd dit deel reeds verhoogd met twee verdiepingen. Op het voorterrein aan de straat bevonden zich machinekamer, stalling en remise en een bedrijfswoning. Deze laatste bouwelementen zijn in de loop van de tijd verdwenen. Aan de waterkant bevindt zich nog steeds het hoogste gedeelte van de fabriek. Naar de straatzijde toe versprong de bebouwing, zodat hier een plein ontstond. Op de hoek



3e van der Kunstraat 10-12,
Hus Broodfabriek, 1990
(foto dienst REO).

van dit plein stond de woning. Het exterieur van het pand is zeer sober in baksteen uitgevoerd. Alleen de pilasters en decoratieve dakrand geven enige verlevendiging in de vlakke gevelwand. Verder zijn er smalle ramen toegepast, die bij het fabrieksgedeelte per drie en in het silogedeelte per vier zijn gerangschikt.

Het complex is één van de laatste restanten van de firma Hus in Den Haag en daardoor uit industrieel-archeologisch standpunt extra interessant.

3E VAN DER KUNSTRAAT 13

Bedrijf: Ir. Escher's constructiewerkplaatsen en machinefabriek nv

Bedrijfssector: metaalindustrie

Datering: circa 1940

Beschrijving:

Op het terrein van de firma, dat zich uitstrekte van de 2e naar de 3e van der Kunstraat, werd begin jaren veertig een nieuwe montagehal in gebruik genomen. Deze circa 6 tot 8 meter hoge hal is strak van vormgeving; de verticale en horizontale banden in de gevel leverden een geometrisch lijnenspel op. Daarmee was dit gebouw een voorbeeld van een moderne visie op industrieel bouwen. Brede ingangdeuren (voor grote constructie-elementen) en twee hoge



Bedrijf van ir. Escher in de 3e van der Kunstraat, 1951 (foto dienst REO).

glasvlakken completeren het beeld. Het interieur van de hal was één grote open ruimte. De constructie voor dit bouwwerk werd uiteraard in eigen bedrijf vervaardigd. Links op de voorgevel prijkte met grote witte letters de firma naam.

De hal werd gebouwd naast een aantal oudere, aan elkaar geschakelde lage fabriekshallen, die waren voorzien van puntdaken met deels lichtvensters.

De totale Escherfabriek verdween vermoedelijk in de jaren zeventig achter (toen modieuze) golfplaten in wit en blauw, waardoor de sprekende vorm van de montagehal verloren ging.

3E VAN DER KUNSTRAAT 26

Bedrijf: Van den Doel & Fray (Doelfray), verf- en vernisfabriek

Bedrijfssector: chemische industrie

Datering: 1917 + 1920

Achterkant van de verffabriek Van den Doel & Fray, 1990 (foto dienst REO).

3e van der Kunstraat 26, tegeltableau Van den Doel & Fray, 1990 (foto dienst REO)



Beschrijving:

Het hoofdgebouw van de firma heeft een rechthoekige plattegrond en telt drie verdiepingen en een kelder. De voor- en achterzijde vormden enigszins het 'gezicht' van de firma. Deze gevels bestaan uit drie traveeën, gescheiden door pilasters, die door de daklijst heensteken. Het geheel is uitgevoerd in baksteen. De middentravee heeft op iedere etage pakhuisdeuren, die naar boven toe in breedte afnemen. Boven dit gedeelte prijkt een tegeltableau met de firma naam, dat met een segmentboog wordt afgesloten. De deuren worden aan beide zijden geflankeerd door twee boogvormige ramen. Aan de onderzijde van de daklijst is een gemetseld decoratief fries. De achterzijde werd na een brand in 1957 opnieuw opgebouwd en wijkt hierdoor af van de oorspronkelijke opzet. De lange zijden zijn vrij sober en hebben per travee twee boogvormige ramen.

Het gebouw heeft een betonconstructie en daardoor een open structuur. Per verdieping zijn er twee rijen van zes steunpunten.

Het terrein wordt aan de straatzijde afgesloten door een muur, die dezelfde vormgeving heeft als het hoofdgebouw. Naast de fabriek werd in 1920 een vernisstokerij met schoorsteen gebouwd. Zowel de stokerij als de schoorsteen zijn nog aanwezig. Tot op heden is de oorspronkelijke firma in dit fabriekspand gevestigd, hetgeen in het Laakhavengebied nogal uitzonderlijk is.

LEEGHWATERKADE 4-6

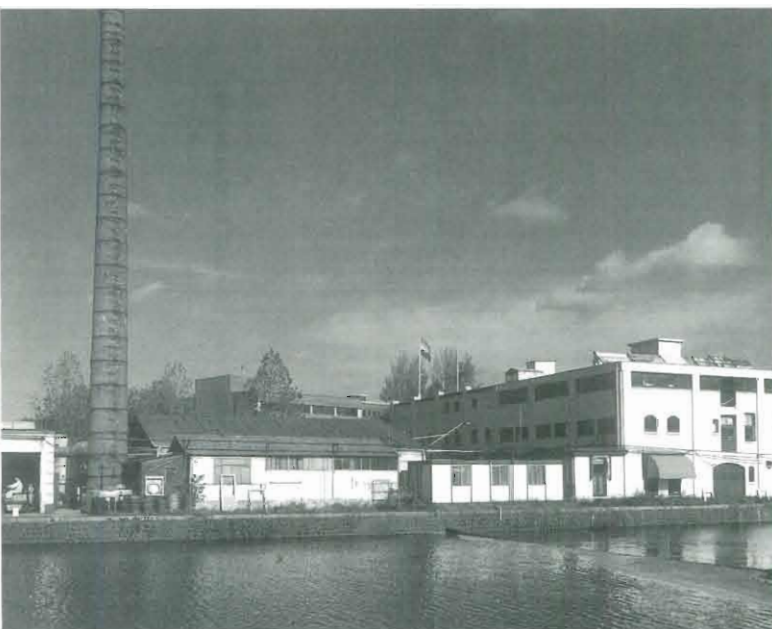
Bedrijf: G.J. Hoogenraad

Bedrijfssector: beurtvaart

Datering: circa 1917

Beschrijving:

Dit bedrijfspan is betrekkelijk hoog in vergelijking met de andere beurtvaartgebouwen. Het beschikt niet alleen over drie verdiepingen, maar ook nog eens over een hoge kapverdieping met twee grote daklichten. De verdiepingen zijn vanaf het begin in gebruik geweest als woningen. Alleen de begane grond deel dienst als bedrijfszonderko-





Plaquette van de motorbootdienst Delft Schiedam Vlaardingen (Hoogenraad) aan de Leeghwaterkade, 1991 (foto dienst REO).

Leeghwaterkade 4-6, voormalig bedrijfspand van de beurtvaartonderneming G.J. Hoogenraad, met daarachter op nr. 8-12 het oude bedrijfspand van de firma Frijlink & Van Putten, 1990 (foto dienst REO).



men van de beurtvaartfirma. Links bevond zich het kantoor en rechts de wagenremise met aan de achterzijde deuren naar de binnenplaats en het achterliggende pand (grenzend aan de Leeghwaterstraat) waar de stallen voor 8 paarden en een hooizolder waren gelegen. De Leeghwaterstraat zijde vertoont een vrij gesloten gevelvlak. Zowel kantoor als wagenremise worden in de gevel gemarkeerd door een grote boog met aan beide zijden een smal vlak waarin links een deur naar de woningen en rechts een raam. Tussen de twee bogen is een hardstenen plaat gemetseld, waarop de bestemmingen van de firma zijn aangegeven: Delft, Schiedam en Vlaardingen. Het complex werd ontworpen door de Delftse architect W. Dreeg.

rechts het wapen van Rotterdam, de belangrijkste bestemmingen van de firma symboliserend. Tussen beide uitstekende elementen stond oorspronkelijk een metalen hekwerk, dat ook over de rest van de dakrand doorliep, met daarop de firma naam. Rechts van de poort was het kantoorgedeelte en de wachtruimte voor de passagiers, links was het pakhuis gesitueerd. De verschillende functies zijn aangegeven in de sluitsteen boven de bogen die de gevel verdelen.

Leeghwaterkade 8-12, gevelstenen van de firma Frijlink & Van Putten, 1990 (foto dienst REO).

LEEGHWATERKADE 8-12

Bedrijf: Frijlink & Van Putten

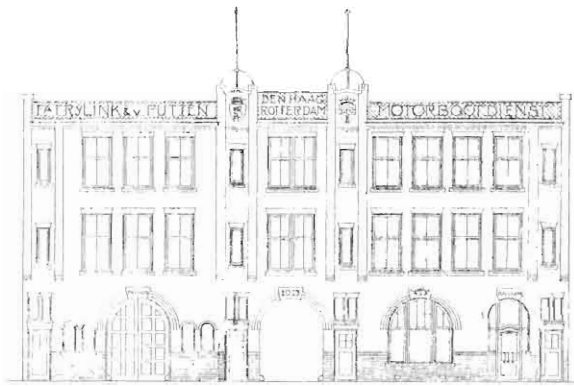
Bedrijfssector: beurtvaart

Datering: 1913

Beschrijving:

Het complex heeft drie verdiepingen met een plat dak, een binnenplaats en daaraan grenzend een twee verdiepingen tellend gebouw waar de stallen, een kleine bergplaats en de hooizolder waren ondergebracht. Het gebouw aan de Leeghwaterkade heeft een nagenoeg symmetrische opbouw. De nadruk ligt op de middenpartij. Hier bevond zich de poort naar het binnenterrein, die links en rechts geflankeerd wordt door twee omhoog strevende geveldelen die door de daklijst steken. In de top hiervan – in natuursteen uitgevoerd – links het wapen van Den Haag en





Geveltekening van de firma Frijlink & Van Putten, 1913 (Haags Gemeentearchief).

Aan de achterzijde was eveneens een poort, zodat aan- en afvoerlijnen elkaar niet hoefden te snijden. De gevel aan de Leeghwaterstraat is sober met enkele boogramen en geeft een vrij gesloten indruk.

In een latere periode zijn links vier ruimten bijgebouwd in eenzelfde vormgeving als de rest (met bogen en dubbele deuren). Boven de deuren bevinden zich sluitstenen met de opschriften: "remise", "geadmitt. ruimte" en "pakhuis". Op het eerste gedeelte is een verdieping gebouwd voorzien van pakhuisdeuren.

LEEGHWATERKADE 28-29

Bedrijf: Hoogenraad & Wesselo

Bedrijfssector: beurtvaart

Datering: 1913

Beschrijving:

De bedrijfsbebouwing van deze firma is betrekkelijk eenvoudig van vormgeving. Naast een twee verdiepingen tellend hoofdgebouw met zadeldak staat een gebouw van eenzelfde hoogte met plat dak. Het linkergedeelte met het platte dak was het pakhuis. Daarnaast lag de paardestal. Aan de voorzijde grenzend aan het pakhuisgedeelte lagen twee kantoren en een tuigkamer en schaftlokaal. Op de verdieping van het hoge deel was een woning met daarboven de hooizolder. Ook dit pand stak door tot aan de

Leeghwaterkade 28, voormalig bedrijfspand van de beurtvaartonderneming Hoogenraad & Wesselo, 1990 (foto dienst REO).



Leeghwaterstraat, overigens zonder binnenplaats ertussen. Het exterieur verschilt aan deze zijde niet zoveel van de voorkant. Hier bevinden zich wel meer pakhuisdeuren, ook op de verdieping, hetgeen er op wijst, dat de goederen vanaf de achterkant werden gedistribueerd. Opvallend in de vormgeving is de sterke ritnering door middel van de ramen.

Leeghwaterplein 11, interieur, 1990 (foto dienst REO).



LEEGHWATERPLEIN 11

Bedrijf: DAN, aluminiumcapsule fabriek

Bedrijfssector: metaalindustrie

Datering: circa 1931

Beschrijving:

Deze fabriekshal is een goed voorbeeld van een eenvoudig en zakelijk bedrijfsgebouw. De hal wordt gevormd door een circa vijf meter hoger midden gedeelte, dat aan beide zijden geflankeerd wordt door lagere zijbeuken. Aan de rechter zijkant bevindt zich het kantoorgedeelte. De muurruimte tussen het hoogste hellende dak en het lagere platte dak wordt voor een groot deel ingenomen door ramen. Ook de voorgevel bezit twee grote ramen en een dubbele deur met glas. Op het lege vlak hierboven is in metalen letters de fabrieksnaam aangebracht. Het interieur bestaat uit een grote open ruimte waarin de diverse machines staan opgesteld. Op het achtergelegen terrein is later een uitbreiding tegen de hal gebouwd.



Leegwaterplein 11, DAN fabriek voor aluminium verpakkingen, 1990 (foto dienst REO).

Rundvetsmelterij Minos aan het Leegwaterplein, gefotografeerd door P. van der Ham, 1947 (Haags Gemeentearchief).

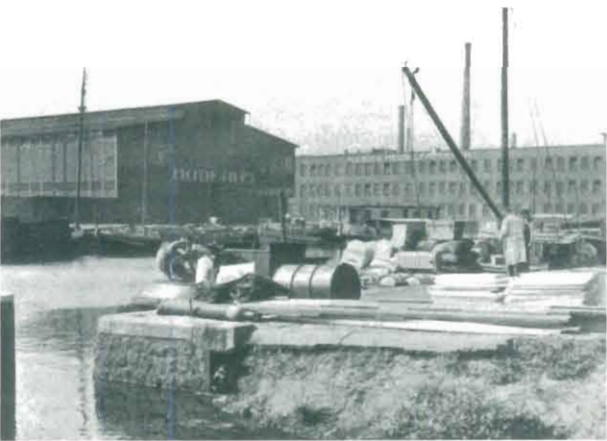


LEEGHWATERPLEIN 27

Bedrijf: Buderus
 Bedrijfssector: metaalhandelsmaatschappij
 Datering: ca. 1925
 Beschrijving:

Deze handelsmaatschappij beschikte over een grote open hal, opgebouwd in een vakwerkconstructie. Het middengedeelte van de kap was iets verhoogd, zodat meer licht kon toetreden. De hal was ruim voorzien van glas, waardoor deze een open indruk gaf. In de vormgeving is duidelijk de invloed van de ideeën van het Nieuwe Bouwen te constateren: een functioneel gebouw, zeer strak vormgegeven met veel open vlakken. Nadere gegevens over de indeling van de hal en de architect ontbreken helaas. Het complex werd begin jaren tachtig gesloopt.

Leegwaterplein 27, Buderus (Haags Gemeentearchief).



3e van der Kunstraat hoek Leegwaterplein, detail rundvetsmelterij Minos, 1990 (foto dienst REO).

LEEGHWATERPLEIN 21-23

Bedrijf: Goosens's Rundvetsmelterij Minos
 Bedrijfssector: voedingsmiddelenindustrie
 Datering: 1917 - 1918 + 1922
 Beschrijving:

Het eerste gedeelte van het complex, het pakhuys aan het water, werd in 1917 gebouwd. Door de oorlogsomstandig-

heden bleef de bouw van de rest naar ontwerp van de architect J. Kooijman wat achter. Hiervoor werd de eerste steen in december 1917 gelegd. In de gevelwand aan het Leegwaterplein is deze nog terug te vinden. Het pand staat op de hoek met de 3e van der Kunstraat en heeft daardoor een merkwaardige plattegrond met een knik. Het telt drie verdiepingen, waarbij de etages aan het plein voor bewoning werden gereserveerd. Om de hoek



Leeghwaterplein 21-23, detail
Goosen's Rundvetmelterij
Minos, 1990 (foto dienst REO).

kregen deze een pakhuisfunctie. In de hoofdgevel aan het Leeghwaterplein bevinden zich vier grote poorten, die een nadrukkelijke vormgeving hebben gekregen.

Deze poorten geven toegang tot het achterterrein, de remise en de stallen. Zowel de eerste als de tweede verdieping waren in gebruik voor een deel van de vetmelterij.

Ook in dit bedrijfsgebouw zijn de pakhuis- en fabrieksruimte open van structuur. Het opmerkelijkste van dit pand is het exterieur. De gevel is uitgevoerd in een donkere kleur baksteen met veel oog voor detail. Her en der zijn bakstenen decoratieve elementen ingevoegd en op de eerste verdieping op de hoek is op expressieve wijze een erker uitgekraagd. In 1922 werd aan de achterzijde een aanbouw geplaatst waarin ruimte was voor een machinekamer, een zouterij en een ketelruimte.

LEEGHWATERPLEIN 15

Bedrijf: Atlas Triplexfabriek (later Riva)
Bedrijfssector: meubelindustrie
Datering: 1922 + 1929

*De Rivagarage aan het
Leeghwaterplein, 1987
(foto dienst REO).*



Beschrijving:

Het complex had een U-vormige plattegrond en besloeg in totaal circa 7400 m² bedrijfsruimte. Oorspronkelijk voorzag het ontwerp van de architect J. van der Heijde in een twee verdiepingen hoog gebouw; uiteindelijk zijn dat er drie geworden. De betonstructuur, die bij de sloop overigens zeer degelijk bleek, zorgde voor een vrije indeling van de ruimte. Het exterieur vormde een en al soberheid: een lange ononderbroken rij ramen per zijde achtereenvolgens 38, 33 en 34 vensters, die de gevel in een regelmatig patroon verdeelden. Op beide hoeken werd een gesloten torenachtig element geplaatst, hetgeen het uiterlijk iets verlevendigde.

Aan de 3e van de Kunstraat bevond zich op de etage een woning. Naast de ingangdeur zat de eerste steen, die door het dochtertje Joosje van de firmant Böes werd geplaatst.

De triplexfabriek vormde tot de sloop in 1990 één van de grootste bedrijfspanden in het Laakhavengebied, maar ook in het algemeen voor Haagse begrippen was het gebouw fors uitgevallen. Aan het Leeghwaterplein nam het met zijn langgerekte gevel een dominante plaats in.

1E LULOFSDWARSSTRAAT/CALANDPLEIN 2

Bedrijf: Auto Haag (huidige firma)
Bedrijfssector: garagebedrijf
Datering: circa 1920-25

Beschrijving:

De huidige schakeling van het woninggedeelte met op de begane grond werkplaatsen aan de Calandstraat en de achterliggende hallen is waarschijnlijk van recentere datum. Oorspronkelijk zullen deze twee complexen van elkaar gescheiden zijn geweest. Het oudste gedeelte ligt aan de 1e Lulofsdwarsstraat en bestaat uit twee grote hallen, die een zware betongevel als front hebben. Op de begane grond is de gevel verdeeld in vijf traveeën met middenin de deurpartij, die geflankeerd wordt door twee ramen. Boven dit vlak zijn in de punt van de gevel twee smalle ramen en één hoog raam aangebracht. De zijvlakken zijn binnen het metalen frame opgevuld met baksteen. De hallen zijn voorzien van lichtkappen. De daklijn heeft een onregelmatig verloop, en klimt langzaam naar een punt van 90°. Aan de onderrand en in de top zijn de kappen voorzien van glas. Iets ingesprongen op de gevellijn van de hallen staat aan de Calandstraat het blok woningen van drie verdiepingen hoog. Behalve de wat zwaardere aanzet op de beide hoeken is het een monotoon vormgegeven bouwlichaam. Het behoort samen met de woningen aan de overkant van de straat tot een van de weinige wooncomplexen in het Laakhavengebied.

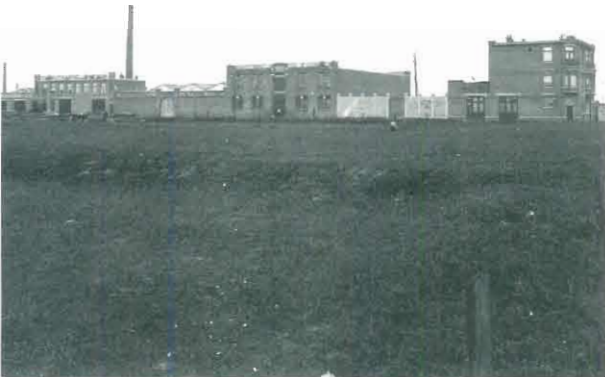


1e Lulofsdwarsstraat,
Calandplein 2, Auto Haag
(huidige firma), 1991 (foto
dienst REO).

LULOFSTRAAT 26-30

Bedrijf: Melkinrichting De Sierkan
Bedrijfssector: voedingsmiddelenindustrie
Datering: circa 1922 + circa 1937
Beschrijving:

Het oudste gedeelte van dit voormalige Sierkan-complex bestond uit een fabrieksgedeelte en een remise met bovenwoningen. Een langgerekt hoog blok stond aan het water. Hier midden voor stond een kubusvorm, waaraan links een lager blok was geschakeld. Links achter op het terrein stond de fabrieksschoorsteen. De gevels waren vlak en werden door pilasters in gelijke vakken verdeeld, waarin kleine ramen waren aangebracht. De fabriek werd vermoedelijk in de jaren zestig of zeventig – evenals dat bij veel andere bedrijfspanden het geval was – 'verpakt' in golfplaten. Bij de sloop van een deel van het Sierkan-complex werd het oude fabrieksgedeelte weer enige tijd zichtbaar. Het interieur kende door de mogelijkheden die de betonconstructie bood een geheel open ruimte. Links van de fabriek was de wagenremise. Dit pand, dat op het moment nog bestaat, heeft een iets levendiger gevel. De begane grond wordt gevormd door middenin twee maal twee dubbele deuren, daarnaast aan beide



2e Lulofsdwarsstraat met
onder meer houthandel Fros,
c. 1915 (foto dienst REO).

2E LULOFSDWARSTRAAAT 22-34

Bedrijf: N. Fros houthandel
Bedrijfssector: houtindustrie
Datering: circa 1914
Beschrijving:

Het complex van deze 'stoomhoutzagerij en houthandel' bestond uit diverse bouwkundige onderdelen. Aan de straatzijde stond een twee verdiepingen hoog centraal blok. Op de begane grond bevond zich waarschijnlijk de administratie, alsmede twee poorten naar het binnenterrein. Op de verdiepingen waren twee woningen. Links en rechts van dit bouwblok bevonden zich lagere muren, die het terrein afsloten van de straat. Hierin bevonden zich aan beide zijden poorten. Op het binnenterrein waren rechts enkele houtopslagloodsen en links de eigenlijke houtzagerij, die voorzien was van een sheddak. Vlak hierbij stond de schoorsteen. De vormgeving van de gebouwen was zeer eenvoudig. Decoratieve elementen ontbraken in het geheel. Alleen de reclame op de dakrand en op beide muren bracht enige verlevendiging. In de huidige bebouwing is nog met moeite iets van de oorspronkelijke opzet van deze belangrijke houtzagerij te ontdekken.

Lulofsstraat 26-30, voormalig
bedrijfspand van De Sierkan,
1991 (foto dienst REO).





Lulofsstraat 26-30, interieur,
1991 (foto dienst REO).

zijden twee huisdeuren en vervolgens weer dubbele deuren. Boven de huisdeuren bevindt zich een decoratief vlak, dat in verticale stroken is verdeeld, die trapsgewijs door de daklijst steken. Binnen deze uitkraging werd het vlak oorspronkelijk gevuld met de firmanaam. Midden jaren dertig volgde een nieuwe uitbreiding aan de Lulofsstraat, waardoor de fabriek meer inrij-mogelijkheden kreeg voor de melkvrachtwagens. Ook deze uitbreiding werd streng symmetrisch vormgegeven. De middenpartij met trappenhuis en vermoedelijk enige kantoorruimte vormde een nogal gesloten blok. Aan de gevel, ter hoogte van het trappenhuis, stak een vlak door de dakrand, dat nog eens geaccentueerd werd door de plaatsing van een vlaggestok. Hieronder liep een smalle strook glas naar de ingangspartij. Links en rechts van dit middengedeelte waren twee rechthoekige blokken met op de begane grond drie poorten. Op de verdieping bevonden zich op gelijke hoogte drie ramen. Tussen de verdiepingen in was een smalle glasstrook, die de monotonie van het gevelbeeld enigszins doorbrak. De laatste decennia werd de markante bakstenen gevel voorzien van een witte sauslaag. Dit Sierkancomplex vormde tot aan de sloop één van de weinige restanten van deze eens zo befaamde melkinrichting in Den Haag.

Lulofsstraat 26-30, voormalig
bedrijfspand van De Sierkan,
1991 (foto dienst REO).



LULOFSSTRAAT 81-93

Bedrijf: Aardappelhandelaar
Bedrijfssector: voedingsmiddelenindustrie
Datering: circa 1922
Beschrijving:

Dit complex bestaat voor een groot deel uit woningen. De rest wordt gevormd door een pakhuis en vrije ruimte op het binnenterrein. Aan het water staat een rechthoekig nagenoeg gesloten bouwblok van ruim acht à negen meter



Lulofsstraat 81-93, aardappel-
pakhuis met woningen, 1991
(foto dienst REO).

hoog. Aan de straatzijde bevond zich oorspronkelijk een rij ramen. De rest van de gevels is metselwerk, dat door een aantal lisenen in diverse vlakken wordt verdeeld. Dit pand is de voormalige opslagplaats van de firma geweest. Aan de Lulofsstraat zijn aan weerszijden van de toegangspoort huizenblokken gebouwd van twee verdiepingen hoog. Het is een typisch voorbeeld van de baksteenbouwstijl uit het begin van de jaren twintig; zo hier en daar verlevendigd door een uitkraging en decoratieve toepassingen van andere steensoorten. Per blok is naast het portiek in de muur een plaat in keramiek aangebracht met de namen Bommelerwaard en Hoeksche waard; hier kwamen de aardappelen vandaan.

NEHERKADE (VOORHEEN SLACHTHUISKADE)

Bedrijf: Rademaker
Bedrijfssector: voedings- en genotmiddelenindustrie
Datering: circa 1920-22



Fabriek van Rademaker aan de Slachthuisgade, z.d. (Haag: Gemeentearchief, bnr. 826).

Slachthuislaan, inmiddels gesloopte bedrijfswoningen van het openbaar slachthuis, 1990 (HWMBT).

Beschrijving:

Deze fabriek vormde lange tijd een van de grootste complexen in het havengebied. Met zijn circa 12.000 m² grondoppervlakte besloeg de fabriek een groot deel van de Slachthuisgade tussen de Laakbrug en de Leeghwaterbrug. De langgerekte, twee verdiepingen hoge gevel vornde een dominante verschijning aan het water. Het gebouw werd ontworpen door de architect H.J. Dammerman jr.

Het fabrieksgedeelte bestond uit een lang rechthoekig blok tussen de Slachthuisgade en de achterliggende Laakweg. In het midden bevond zich een smalle open strook, voor de rest was het complex geheel gesloten. De gevels werden door een grote reeks van regelmatig ingedeeld. Door bezuinigingen tijdens de ontwerpfase werden veel van de decoratieve elementen geschrapt. Daardoor kreeg vooral het fabrieksgedeelte een monotoon karakter. De constructie van het gebouw was van metaal. Los van de fabriek stond in de richting van het slachthuis een garage met bovenwoning. Hier schuin achter stond de grote fabrieksschoorsteen.

SLACHTHUISLAAN

Bedrijf: Bedrijfswoningen openbaar gemeentelijk slachthuis

Bedrijfssector: voedingsmiddelenindustrie

Datering: 1911

Beschrijving:

Aan de rand van het slachthuissterrein waren vier dienstwoningen gesitueerd. Zij maakten deel uit van het totale ontwerp van de architect A.A. Schadee voor het openbaar slachthuis.

Het woningencomplex was twee verdiepingen hoog en stond met de rug naar het slachthuissterrein. Het geheel was streng symmetrisch ingedeeld en bevatte zes traveeën. De middelste twee bevatten twee maal twee ramen, daarnaast een paar deuren, die afzonderlijk in een boog waren geplaatst. Deze worden aan beide zijden geflankeerd door een tweetal ramen. De bovenverdieping had



voor iedere travee twee ramen, waarbij die boven de deuren iets verder van elkaar waren geplaatst. De deurpartijen waren in het houtwerk zorgvuldig vormgegeven en volgden de stenen bogen. De boog zelf was in hel-oranje en de vulling ervan in geel baksteen uitgevoerd. Over de gevel en bij de bovenlichten liepen diverse decoratieve – respectievelijk oranje en gele – bakstenen banden.

SLACHTHUISPLEIN 1

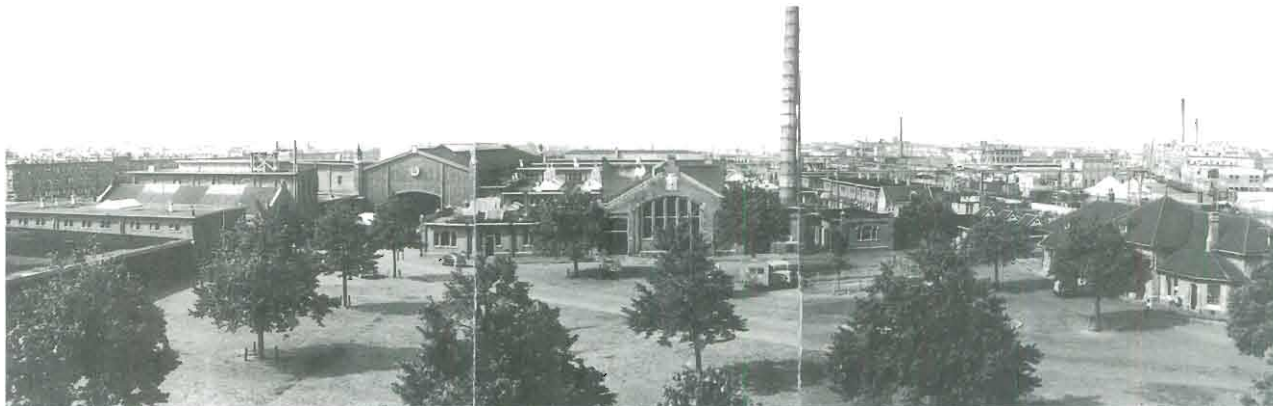
Bedrijf: openbaar gemeentelijk slachthuis

Bedrijfssector: voedingsmiddelenindustrie

Datering: 1911

Beschrijving:

Het slachthuiscomplex was één van de grootste bouwprojecten die de gemeente in 1911 in eigen beheer liet bouwen. Op het ruim 7,5 hectare grote terrein verrees een



Panorama van het openbaar slachthuis, z.d. (Haags Gemeentearchief, bnr. 516, inv.nr. 1105).

Nieuwbouw op het voormalig slachthuisterrein; alleen de schoorsteen herinnert nog aan het bedrijfsverleden, 1991 (HWMBT).

veelheid aan gebouwen. Het slachthuis kende meer dan 50 verschillende soorten bedrijfsruimten.

De hoofdingang ligt aan de zijde van de Leeghwaterbrug en wordt geflankeerd door twee bedrijfswoningen, die in een chalet-achtige bouwstijl uit gele baksteen zijn opgetrokken. Ter hoogte hiervan bevond zich achter het hek de portiersloge, waarachter zich een groot plein uitstrecte. Langs dit plein lagen links de directeurswoning, het kantoorgebouw, de kantine en vervolgens de wagenremise. Tegenover de ingang bevonden zich de machinekamer, het ketelhuis met de schoorsteen en de vetsmelterij. Aan de rechterzijde van het plein was het gebouw met het keurlokaal en kantoorruimte voor de belastingambtenaren.

Achter het ketelhuis bevonden zich een aantal slachthallen voor varkens, kleinvee en runderen. Deze waren in laagbouw uitgevoerd en voorzien van lichtkappen. De dakconstructie werd door ijzeren kolommen gedragen. Tussmuren ontbraken, zodat grote, lichte hallen ontstonden. Evenals alle andere gebouwen op het terrein waren de hallen uitgevoerd in baksteen. In het interieur waren de wanden tot circa anderhalve meter hoogte voorzien van verglaasde, kleurige stenen met daarboven witte stenen. De ruimten hadden een vloer van rode zandstenen tegels. Grenzend aan deze hallen was een verbindingskap naar het aan de overzijde van een doorgaande straat gelegen diepvries- en koelhuis. Deze kap was geheel uit metaal opgetrokken en was een produkt, zoals meer van het ijzerwerk, van de voormalige Haagse firma Enthoven. In het verlengde van het koelhuis bevonden zich de paardenslachthal, de paardestal en een stal voor ziek en 'verdacht' vee. Aan de overzijde was een open terrein, dat in de jaren dertig pas een bestemming kreeg. Hier verrees een hal voor de handel in vlees. De afmeting van deze hal waren 80 bij 64 m. met daarin 80 cellen van 4 bij 4 m., voor iedere grossier één. Langs de hal waren verder 40 grossierskantoren. Opvallend was de dakconstructie, die bestond uit holle betonplaten en sheddaken die diagonaal over het dak werden geplaatst waardoor het zonlicht buiten de hal kon worden gehouden. Om deze 'minder esthetische' dakconstructie aan het oog te onttrekken werden de buitenmuren hoog opgetrokken.

Aan de andere rand van het terrein bevonden zich opslagplaatsen, de overige stallen, een mestlokaal en de darmen-



wasserij. Deze gebouwen werden eveneens door een straat gescheiden van de slachthallen.

Het complex werd ontworpen door de gemeentearchitect A.A. Schadee in samenwerking met de werktuigbouwkundig-ingenieur N.A. Smits. De vormgeving werd gekenmerkt door een overgangsstijl tussen een historiserende en een nieuwere bouwstijl, die onder meer door Berlage rond 1900 was ingezet. De bebouwing was sober in baksteen uitgevoerd met her en der natuurstenen elementen. Soms waren andere kleuren baksteen toegepast. Vooral bij de woningen, kantoorgedeelten e.d. was meer gedaan om de vorm te verlevendigen. Dit kwam onder meer tot uiting in de vorm van de daken en de toevoeging van torenelementen. Het complex vormde een uniek staaltje van vroeg twintigste-eeuwse bouwkunst. Helaas zal weinig van dit zowel bouwhistorisch als industrieel-archeologisch interessante geheel overblijven. Mogelijk blijven de ingangswoningen, de verbindingshal en de schoorsteen, die overigens niet oorspronkelijk is, behouden.



WALDORPSTRAAT 10-22

Bedrijf: Bakkerij Zaat/Hus
 Bedrijfssector: voedingsmiddelenindustrie
 Datering: circa 1890-1900
 Beschrijving:

Deze fabriek is één van de oudste in het Laakhavengebied. Reeds voordat de plannen voor een definitieve invulling van het gebied klaar waren, waren aan het eerste gedeelte van de Waldorpstraat bedrijven gevestigd.

De bedrijfsbebouwing bestaat uit een serie negentiende-eeuwse lijstgevels van twee verdiepingen hoog met schilddak. Op de begane grond bevond zich achter de pakhuisdeuren de bedrijfsruimte en op de verdieping waren enkele woningen. Van enige verfraaiing van dit bedrijfspand is geen sprake. Op de voorgevel prijkte alleen een muurreclame: 'Zuid-Hollandse brood- en beschuit-fabriek'. Later werden aan de blinde zijmuur door Hus enkele muurreclames aangebracht.

Achter de bebouwing aan de straat werden in de loop van de tijd diverse ruimten gebouwd. Hierdoor ontstond van lieverlede een middelgrote bakkerij, waarvan de fabrieksruimte een open karakter had.

WALDORPSTRAAT 28

Bedrijf: Bierbrouwerij en koelijfsfabriek d'Oranjeboom
 Bedrijfssector: voedingsmiddelenindustrie
 Datering: 1897
 Beschrijving:

Dit distributiebedrijfsgebouw bestaat uit een twee verdiepingen hoog gebouw met plat dak. Op de begane grond is een opslagruimte met pakhuisdeuren die in een boogvorm zijn geplaatst. Ernaast een deur, die vermoedelijk toegang verschafte tot een kantoor. Links hiervan bevindt zich de deur voor de bovenverdieping, die ongetwijfeld als woning dienst deed.

Op de eerste etage is een gevelsteen met de oprichtingsdatum ingemetseld.

De vormgeving van het pand is sober te noemen. Zo heren der wordt de donkere baksteen verlevendigd door natuurstenen accenten, bij ramen en deuren.

Waldorpstraat 10-22, voormalig fabriekspand van de bakkerij Zaat/Hus, 1991 (foto dienst REO).

Waldorpstraat 28, bedrijfspand van d'Oranjeboom, 1991 (foto dienst REO).



WALDORPSTRAAT 34-34 A

Bedrijf: Steenhouwerij C.P. Bakker
 Bedrijfssector: bouwmaterialen
 Datering: circa 1916
 Beschrijving:

Dit opvallende pand met een natuurstenen gevel telt drie verdiepingen. De gevel eindigt in een frontonvorm, die verder niet is uitgewerkt. Op de verdiepingen bevindt zich het woongedeelte en op de begane grond de bedrijfsruimte. Middenin is een ronde boog met deuren die toegang geven tot de werkplaats. Links hiervan is een raam van het kantoor en rechts de deur naar de woning. De lijst boven dit gedeelte is opgevuld met een reliëf, met uiterst links en rechts een afbeelding met als onderwerp het steenhouwen en er tussenin de bedrijfsnaam.

Ook het eraanstiggende sobere bakstenen pand van twee verdiepingen, voorzien van een afgeknotte dakkap, wordt door de firma Bakker gebruikt. De begane grond vormt hier eveneens de bedrijfsruimte en de verdieping bevat een woning.

Op het achterterrein is de open opslagplaats voor natuursteen, die is voorzien van een hijsinrichting.

Waldorpstraat 34a, steenhouwerij Bakker, 1990 (foto dienst REO).



Waldorpstraat 34a, opslag-
plaats steenhouwerij Bakker,
1990 (foto dienst REO).

Waldorpstraat 36b,
Ford Auto service, 1952
(foto dienst REO).

Waldorpstraat 34-34a,
steenhouwerij Bakker, 1990
(HWMBT).



midden een werkruimte annex benzinstation voorzien van veel glas. Aan beide zijden hiervan sprong de benedengevel iets naar binnen en langs de straat stonden ronde pijlers, waardoor een arcade ontstond. Boven de werkruimte bevond zich op de verdieping een kantoorruimte achter een breed raamfront met een betonnen omlijsting. Aan beide zijden werd de gevel in baksteen voortgezet met op regelmatige afstanden in totaal drie metalen ramen. De totale indruk van dit complex geeft een strenge, zakelijke stijl met duidelijk vormelementen uit de jaren vijftig. De garage is één van de weinige bouwwerken uit dit tijdperk in het Laakhavengebied.

WALDORPSTRAAT 68

Bedrijf: Van Straaten & Boon/ Rademaker
Bedrijfssector: papier- en grafische industrie/voedings- en genotmiddelenindustrie
Datering: circa 1938
Beschrijving:

Dit drie verdiepingen tellende brede fabriekscomplex strekt zich uit van de Waldorpstraat tot aan de Leeghwaterstraat. De voorgevel is streng symmetrisch opgebouwd met in het midden de ingangspartij, die op de verdiepin-

Waldorpstraat 68, voormalig
bedrijfspand van Rademaker,
1990 (HWMBT).

WALDORPSTRAAT 36 B-36 T

Bedrijf: Ford garage
Bedrijfssector: garagebedrijf
Datering: circa 1952
Beschrijving:

Oorspronkelijk (1914) stond op deze plaats de garage van de taximaatschappij HATO. Deze bestond uit vijf gekoppelde hallen, die geheel uit ijzer waren opgetrokken. Begin jaren vijftig werd dit complex omgebouwd om er een Ford-garage te vestigen. Behalve de hallen, die zich uitstrekten tot aan de Leeghwaterstraat, was er een opvallende gevel aan de Waldorpstraat. De begane grond gaf toegang tot de achterliggende hallen, met in het



gen geaccentueerd wordt door een over twee etages gebouwde erker. Op de begane grond zijn aan beide zijden van de ingang vijf brede bogen, die door de baksteen omlijsting zwaar zijn aangezet. Aan de onderzijde is een natuurstenen plint, die tevens het kozijn vormt voor de ramen die in de bogen zijn geplaatst. Met dezelfde ritmering als beneden wordt op de etages door paarsgewijze geplaatste ramen het gevelbeeld bepaald. Enkele natuurstenen banden verlevendigen het geheel. Langs de dakrand is door de baksteen met witte steentjes af te wisselen een decoratieve band ontstaan. De totale indruk van het gebouw is zwaar en somber. De zijkanten van het complex zijn nog strakker uitgevoerd. Hier ontbreken ook de bogen. Aan de Leeghwaterstraat zijn deze wel toegepast, maar heeft de rest van de gevel geen decoratieve banden en door het ontbreken van een erker is het exterieur ook geheel vlak.

Waldorpstraat 78, voormalig fabriekspand van ir. Escher met bovenwoning voor de directeur, 1990 (foto dienst REO).



WALDORPSTRAAT 78 e.v.

Bedrijf: Ir. Escher's constructiewerkplaatsen en machinefabriek nv

Bedrijfssector: metaalindustrie

Datering: circa 1935-1945

Beschrijving:

Van de straatkant oogt het pand als een gewoon woonhuis van twee verdiepingen met zadeldak, waarin een derde woonverdieping is ondergebracht. Oorspronkelijk was middenin een ingang naar de achterliggende fabriek. Deze wordt benadrukt door de erboven aangebrachte erker.

Achter dit pand bevindt zich de fabriekshal, die is voorzien van vier sheddaken met de korte kant naar de Waldorpstraat gekeerd. Vanaf de Leeghwaterstraat is de samenhang van dit fabriekskomplex duidelijk te zien. Op één van de zijkanten, te zien van het Leeghwaterplein, prijkt nog de firmanaam.

WALDORPSTRAAT 158-164

Bedrijf: ATAM

Bedrijfssector: garagebedrijf

Datering: circa 1928

Beschrijving:

Hoe het oorspronkelijke interieur van het complex van dit taxibedrijf aan de Waldorpstraat er uit heeft gezien is onbekend. In de jaren vijftig werd deze zijde namelijk verbouwd tot showroom voor auto's. Wel is de gevel intact gebleven, die met een opvallende ronde hoek de zijstraat inloopt. Achter dit gedeelte ligt aan de Leeghwaterstraat de garagehal. Aan het exterieur is nagenoeg niets gewijzigd. De hal staat met de lange zijde aan de straat. De kopse kant aan de 2e Waldorpdwarsstraat is op vijf vensters na dicht gelaten. De kap van de hal is voor een groot deel van glas voorzien en de constructie is vervaardigd uit metaal. De gevel aan de straat bestaat slechts uit smalle betonnen steunpunten met ertussen metalen deuren, die van veel glas waren voorzien. Het interieur bestond uit een grote open ruimte. Inmiddels is deze geheel volgebouwd met stalen magazijnstellingen. Op het eraanstaande gelegen hogere bakstenen pand is aan beide zijden de muurreclame van de ATAM nog te lezen. Waarschijnlijk deed dit pand dienst als kantoor en bedrijfswoning.

Waldorpstraat 158-164, voormalige garage van de ATAM, 1990 (foto dienst REO).





Waldorpstraat 268-274,
voormalige instrumenten-
fabriek Waldorp, 1990
(foto dienst REO).

Het gehele complex mag dan misschien qua vormgeving minder opvallend zijn, de samenstelling van het totaal laat een interessante ontwikkeling van de groei van een industriële firma zien: van kleinschalig tot middelgrote fabriek, daarbij gebruik makend van de bestaande bebouwing.



WALDORPSTRAAT 276

Bedrijf: Coöperatieve Wasscherij
Bedrijfssector: kleding- en reinigingsindustrie
Datering: circa 1922
Beschrijving:

Deze voormalige wasserij is het enige complex in Den Haag, dat uit het tijdperk van 'doe de was de deur uit' zo gaaf bewaard is gebleven. Het werd vermoedelijk ontworpen door J. Greve, één van de gemeentearchitecten. De opbouw van het complex is opvallend. Aan de voorzijde lopen de bouwlichamen trapsgewijs op naar de entree. De diverse bouwonderdelen zijn blokvormig. De entreepartij bestaat uit drie verdiepingen. De ingang is iets verdiept aangebracht en erboven is een erker. Boven de sokkel, die over het hele gebouw met decoratieve baksteen banden doorloopt, wordt het gevelvlak ingedeeld door bakstenen pilasters met als bekroning een brede band. Hierin was oorspronkelijk de naam van de firma aangebracht. Aan beide zijden van de ingangspartij staat een blok, dat een etage lager is. Op de begane grond bevinden zich twee brede poorten waardoor nauwelijks een muurvlak over blijft. Op de verdieping is dezelfde indeling met

WALDORPSTRAAT 268-274

Bedrijf: Instrumentenfabriek Waldorp (vH Boudier en Phytobie)
Bedrijfssector: metaalindustrie
Datering: vanaf 1913
Beschrijving:
Dit fabriekscomplex bestaat uit twee verschillende bedrijfsgebouwen uit de jaren 1913-1914. Het hoekpand met dubbele bovenwoning was oorspronkelijk het kantoorgebouw van de chemische fabriek Phytobie. Daarnaast lag de bescheiden fabrieksruimte van twee verdiepingen hoog. Het geheel is in een sobere bouwstijl ontworpen en heeft behalve enige decoratie in het woonhuisgedeelte een strenge, zakelijke vormgeving. Dit onderdeel van de latere instrumentenfabriek is nog goed te herkennen. Naast Phytobie lag de drukkerij Boudier. Dit bedrijfspan sloot wat bouwhoogte hier direct op aan. Ook dit gebouw heeft een sobere vormgeving. De gevel van dit gebouw is later doorgetrokken en er is een volledige etage bovenop gebouwd. Aansluitend aan dit gedeelte werd in de loop der jaren een fabriekshal gerealiseerd van slechts een verdieping hoog. Vanaf de straat zijn hier de sheddaken te zien, die naar achteren door lopen. Aan de straatzijde zijn twee bakstenen bouwelementen, die omhoog rijzen en deze gevel begrenzen. Achter de gevel aan de Waldorpstraat staat aansluitend een hoger fabrieksgebouw, dat uit een nog latere periode dateert.

Leeghwatersstraat, achterkant
van de Coöperatieve Wassche-
rij, 1991 (foto dienst REO).





Waldorpstraat 276, gebouw van de vroegere Coöperatieve Wasscherij, 1991 (foto dienst REO).



Waldorpstraat 276, bedrijfspand van de voormalige Coöperatieve Wasscherij, c. 1989 (HWMBT).

de ramen gevolgd. Ook hier sluit een brede vlakke band het blok af. Naast deze blokken staan iets lagere meer rechthoekige bouwlichamen, die voorzien zijn van smalle rijen kleine ramen. Aan de kant van de Leeghwaterstraat is een breed blok van ongeveer twee verdiepingen hoog tegen dit geheel gesitueerd. Van de hoekblokken zijn de gevels vrij gesloten; alleen bovenlangs onder de afsluitende rand is een rij ramen tussen twee horizontale betonnen banden geplaatst. Het middengedeelte is iets lager en heeft twee rijen smalle ramen. De betonnen banden lopen hier door en vormen de bekroning van dit gedeelte. Op het aangrenzende terrein staat de oorspronkelijke schoorsteen van de fabriek, al is deze wel iets afgeknut. De entreepartij herbergt een groot trappenhuis, dat voorzien is van decoratief tegelwerk en fraaie metalen hekwerken. Rondom de trap bevonden zich de kantoren en aansluitend de expeditieruimte en het ontvangstlokaal. De meer gesloten onderdelen waren de werkelijke fabrieksruimten met aan de achterzijde achtereenvolgens het mangellokaal, de droog- en strijkruirote, de wasserij en het ketelhuis. Dit laatste is het enige van het complex dat is gesloopt. Deze wasserij is niet alleen in historisch opzicht uniek te noemen, maar vormt zeker ook uit architectonisch oogpunt een waardevol overblijfsel van fabrieksbouw uit de jaren twintig van deze eeuw.

WALDORPSTRAAT 488

Bedrijf: Gazan

Bedrijfssector: kledingindustrie

Datering: 1934

Beschrijving:

Deze confectiefabriek is één van de weinige voorbeelden in het Laakhavengebied van het Nieuwe Bouwen.

Het complex heeft een L-vormige plattegrond en telt drie etages. Iedere verdieping wordt gevormd door een bakstenen borstwering met erboven een glaswand. Op de hoeken en de kruising van de twee bouwdelen is een groter bakstenen vlak. Hierin bevinden zich de deuren en erachter de trappen. De kopse gevel aan de 1e van der Kunstraat bestaat voor een groot deel uit glas. In dit bouwwerk wordt duidelijk getoond, dat de gevels geen dragende functie hebben. De dragende constructie van gewapend beton is van buitenaf niet zichtbaar.

Dit uiterst zakelijke en strak vormgegeven fabriekscomplex uit de jaren dertig bood onderdak aan één van de laatste grote confectieindustrieën van Den Haag en is daarom ook in industrieel-archeologisch opzicht van groot belang.



Confectiefabriek Gazan in de Waldorpstraat, 1939 (Haags Gemeentearchief).

Index persoons- en bedrijfsnamen

De vetgedrukte cijfers verwijzen naar de bijschriften bij de illustraties.

- aardappelmarkt, 24
American Petroleum Company, 62
AMCR, 55
Ammerlaan, 72
Amstel, 77
Angenot, L.H.J., 13
Asta-Taxi, 54
ATAM, 54, **54**, **55**, **63**, 125, **125**
Atlas triplexfabriek, 55, **87**, **87**, 104, 118, **118**
Auto Haag, 118, **118**
Auto Service, NV, **53**
Bakker, C.P., 91, 123, **123**, **124**
Ballering, A., **73**
Bataafsche Import Maatschappij, 62
Baumeister, R., 11, 12
Beek, van, 57
Bell Telephone Manufacturing Company, 85
Berlage, H.P., 12, 28
Beurtgat, 28, 38, **49**, **50**, 50-53, 100, 101, 103
beurtvaart, 16, 35, 40, 43, 45, 47, **48**, **49**, 49-51, **51**, 53, 99, 103, 106, 108, 114-116
bierbrouwerij en koelijsfabriek d'Oranjeboom, 75, 123, **123**
Blomberg, J., 84
Boelhouwer en Kruijswijk, 53
Boes, J., 87, 118
Boes Meubelenindustrie NV, J.A., 88
Boes, P.J., 87
Boes stoommeubelenfabrieken, NV. P.J., 55, **65**, 66, 87, 87, **112**, 113
Bonzo, 78
Borst, De, 68
Boudier, Drukkerij en kartonnagefabriek, 91, 126, **126**
bouwmaterialenhandel, 38, 43, 45, 47, 57, 64, 103
Bovag, 57
BPM, 83
Braat, 64
Braber & Van Gurp, 59, **61**
brandstoffenhandel, 35, 38, 45, 58, 59, **59-61**, 62, 103
Bronsgest's Haagsche transportgids, **51**, 53
brugwachter, 45, **46**, 46
Buderus, 64, 117, 117
Buick, 55
Centra, 72
Chevrolet, 55
Citroëndealer, 55
CMC/Melkunie, 75, 119, 120
Color Film Center bv, 91
Conrad, J.F.W., 24
Continental Petroleum Company, 62
Coöperatieve Volkswasserij, 65, **90**, 91, 91, 126, 127, **126**, 127
Dagelijksche Stoom-, Sleep- en Pakschuitdienst op Amsterdam, 51, 107, **107**
Dammerman jr., H.J., 77, 121
DAN, NV Aluminium Capsulefabriek, 85, 86, 116, **116**, **117**
De drie dollars, 88
Dekker, 45, 86
DES, 79
Doel & Fray, Van den, **9**, 65, 88, **88**, **89**, 114, **114**
Doelfray, 88
Doelfray's Schildersblad, 88
Doorman, J., 24
Dormits, 72
Douma, 72
Droog, W., 115
Drostefabrieken NV, De Koninklijke, 79
Dubbeldroog, 88
Dijk, W.J., **16**, **45**, **57**, **66**
Elshout, J. van der, 28
Emaline fabrieken, NV, 90
Enthoven, L.I., 17, 79, 122
ENTOS, 39
entreporthaven, 27, 35, 37, 57
Erve, W.S. van de, 98
Escher, A., 81, 95
Escher, M.C., 81, **82**
Escher Klok, **82**
Escher's Constructiewerkplaatsen en Machinefabriek, NV.Ir., 81, **82**, 83, 98, 113, 114, **114**, 125, **125**
Escher's Ovenbouw, 81
expeditiebedrijven, 43, 47, 49
Felix kattenbroodfabriek, **78**, 79, 98, 110, **110**
Fenix, 77
Fock, 17
Ford-garage, 54, 124, **124**
Franken, J., 84
Fros, N., 65, 87, 119, **119**
fruitmarkt, 24, 38
Frijlink & Van Putten, 51, 115, **115**, 116
Garnier, T., 13
gasfabriek, 50, 101
Gazan, **90**, 91, 127, **127**
GEB, 62, 83
Geldens, 39
Gelderen, J. van, 113
Gelia, NV Technisch Bureau, 64
Goosen, W., 74
Goosen's rundvetsmelterij Minos, **40**, 65, 74, **74**, 104, 117, **117**, 118, **118**
's-Gravenhaagsche stoombootdienst, 49
Greve, J., 126
Grondhout, W.A., **96**
Guisse & Dehalle, 91
Haagsche Hopje, 77, 79
Haagsche Steenkolen Maatschappij, v/h J.Kemps, 62

Haagsche Veem, 57, **57**
 Haagse Hogeschool, 101, 102, **102**
 Haagse informatica-universiteit, 101
 Haagse werkgroep voor Monumenten van Bedrijf en Techniek (HWMBT), 3, **56, 78, 87**, 104, **108, 109, 121, 122, 124, 127**
 Haagvaarder, 15, **16**
 Haas, De, 72
 Haga, 77
 Hagenaar, 15, **16**
 Haghefilm, 91
 Ham, P. van der, 117
 HATO, 54, 124
 Haussmann, G., 11
 havenbedrijf, 43
 Havenbedrijf 's-Gravenhage, NV, 57
 Havendienst, 43, 44, 51, 64, 108
 havengaarder, 15, 43, 46
 havenkantoor, 15, 44, **44**, 46, 47, 108, **108**
 havenmeester, 15, 24, 43, 44, 46, 49
 Heemst, J. van, 62
 Hegt, J. van der, 18
 Heineken, 77
 Henrici, 12
 Herweijer, Gebrs. C.A., **63**, 64
 Heijde, J. van der, 104, 113, 118
 Heijdra & Zonen, J.A., **58**
 Heijningen, J.A. van, 110
 Heijst, H.M. van, 80
 Heijst, Gebrs. J.B. van, 39, **40**, 65, 79, 80, **80**, 81, **81**, 83, 105, **105**, 106, **106**
 Hickson-concern, 88
 Hofstad, De, 66, **67**
 Hollandsche Machine Maatschappij, 86
 Hollandse Spoor, 17, 25, 39, 101, 102
 Holland Signaal, 84
 Hoogenraad, G.J., 51, 114, 115, **115**
 Hoogenraad & Wesselo, 51, 53, 116, **116**
 Horrix, 86
 Hozee, C., **72**
 Hus, B., **65, 65**, **66-68**, **67**, 79, 81, 104, 113, **113**, **123**, **123**
 HIJSM, 30
 Ingenieur, De, **23**, **23**
 Instrumentenfabriek Waldorp, **65**, **126**, **126**
 Instrumentenhandel voorheen J.Pohl, NV, 84
 ITT, **85**, **86**
 Jansen, 46, 62
 Jongh, G.J. de, 24, 35, 37, 38
 kalkovens, **64**
 Kamer van Koophandel, 15-19, 23, 35, 50, 57, 99
 Kempen, Gebrs. van, **47**
 Kempenaar, P.J., **51**
 Kemps, J., 62
 keuringsdienst voor vee en vlees, 73
 Key, G., 87
 Kips, 17
 Klerck, G.J.G., 18
 Klinkhamer, J.F., 103
 Kolenmijn, NV De, 62
 Kolfschoten, H.A.M.T., 83, 98
 Kooijman, J., 74, 117
 Kuijper, M., 80, 105
 Laakmolen, 46, 62
 Landauettes, 54
 Lavies, J., **86**
 Leemans, W.F., 24
 Lely, C., 24
 Lemafa, **33**
 Lens Aandewiel en Dijk, **60-62**, 62
 Leven, Het, 84, 88, **88**, **89**
 Lindo, I.A., 7, 21-25, **21**, **25**, **26**, 27, 28, **29**, 30, 35, 37-39, 66
 Lint, NV A.N. de, 64
 Malsen, F.H. van, 18, 19, 22
 Marshall-hulp, 98
 Masereel, F., **11**
 Meco, 77
 Meneba, 68
 Minderman, W., **8**
 Montan, 57, **58**
 Mouton, J.Th., 17, 18, 22
 Mullens, W., 91
 Mutters, 86
 Nachenius, H.W., 12
 Napoleon III, 11
 Nationale vliegtuigindustrie, 86, 104, **105**
 Nederlandsche Huistelefoon Mij., NV., **86**
 Nederlandsche Standard Electric Mij, 84, 85, **85**, **86**
 Nederlandse Instrumentenfabriek Waldorp, 83, **83**
 Nederlandse Kolen Groothandel, **60**
 Nederlandse Spoorwegen, 83
 Neissen, J., 21
 Nieuwe Courant, 39
 Nieuwe Haagsche Courant, 99
 Oldsmobile, 55
 Olie, **56**
 onderhavenmeester, 15, 43, 45, 46
 Onland van de Kastelee, F., 83
 Ooijevaar, molen De, 18
 Opel, 55
 Palthe, G.J., **34**, **36**, **37**
 Pandter, 45, 86
 Paré's stoomfabriek van drops en dessertwerken, NV, **28**, 65, 77, 79
 Perquin & Zn, J.Th., 62
 petroleumhaven, 27, 28, 30, **31**, **35**, **58**, **62**, **64**, **102**
 Phytobie, NV, 90, **126**, **126**

Planije & Blansert, 51
 Pohl, J., **84**
 Pont Meyer, 87
 Prins van Oranje, 79
 Pronk, J., 46
 PTT, 55, 85
 Purfina, **63**
 Quacker Oats, 79
 RAC, 55, 56, 110, **111**, **111**
 Rademaker's Cacao- en Chocoladefabriek, **28**, **65**, **76**, 77, 80, 120, 121, **121**, 124, **124**, 125
 Raymakers, 79
 Reinders, B., 17-19, 21
 Residentie Slachthuis BV, 73
 Reijer, de, 46
 Riel, T. van, **54**
 RIC, 46
 Rietstap, 22
 RIVA, 54, 87, 118, **118**
 Rono-plamuur, 88
 Rossi, A., **73**, **101**
 Rouppe van der Voort, 64
 Salamanderwinkels, 88
 Sant' Elia, 13, **13**
 Santen & Co, C.R. van, **60**, **61**, 62
 Schadee, A.A., 44, 68, 108, 121, 122
 Schroeder van der Kolk, J., 24
 Schroot, W.A., 18
 Schuyt, J. & A. van der, 52, **52**, 53, 107, **107**
 Schwagerman, C.H., 106
 Shell, 55, **56**, 62, 64
 Sierkan, De, **54**, 65, 66, 74, 75, **75**, 79, 109, **109**, 119, **119**, 120, **120**
 Sillevius, 53
 Singels, J., 17
 Sitte, C., 12
 slachthuis, 22, 30, 35, 37, 38, **45**, **47**, **59**, **68-73**, 68, 72, 73, 96, 101, **101**, 121, **121**, 122, **122**
 Smits, N.A., 68, 122
 Speelman, H.S., **16**
 Spits, 46
 Spoelder & Zoon, Th.J., **33**
 Staatsmijnen, 83
 Staats Spoorwegen, 21
 Städtebau, der, 12
 Standgroen Bremia, 88
 Standwit Fraja, 88
 Stieltjes, E.H., 23
 Stigter, C.A. en I., 51, 108, **108**
 Stoop, 72
 Straten en Boon, Van, 77, 124, **124**
 Sijthoff Pers, **102**
 Taal, J., 46
 Taverne, M.A.J., 44
 Tetenburg, W.H., 51
 Touw, P. van der, 72
 Town-planning, 12
 Transportbedrijven, 43, 57, 103
 Tsjernikov, J., **12**
 Unie, 's-Gravenhaagsche bouwmaterialenhandel, De, 64
 Vaderland, Het, 38
 Valckenier Kips, J.H., 12
 Varekamp, J., 51
 Varekamps Motorbootdiensten, NV, 106, **106**
 veem, 57, 58
 Veen, van, 72
 Vereeniging tot behartiging van de belangen der Haagsche beurtschippers, 50
 Vereeniging tot verbetering van de vaart tusschen de Maas & 's-Gravenhage, 16, 17
 Vereniging tot vaartverbetering in het Westland, 31
 Vereniging voor Handel en Nijverheid, 18, 31
 Verhulst & Zonen, 64, 104, **104**
 Verkoren, L.L., 51
 Vermeulen, C.J.L., **27**
 Verseveldt, J.P., 79, 110
 Verseveldt, N., 79, 110
 Verseveldt, P.H., 79
 Vervoermaatschappij Bommerlerwaard, 58, 120, **120**
 Verwoerd, 72
 visafslag, 46
 Visser, W., **62**
 Volkers, M., **64**
 Vries, De, **17**
 Vries Robbe, De, 105
 Vries, R.P. de, **33**
 Vulcana, **86**
 Waldörp radio, NV, **84**
 Warffemius & Co, 64, 109, **109**
 Wellink, 72
 IJssel, NV reederij, J. den, 51
 Zaat, G.H., 66, 123, **123**
 ZHESM, 39
 Zuid-Hollandse brood- en beschootfabriek, **67**
 Zuid Hollandse Bierbrouwerij, 45
 Zuid Hollandse Cementhandel, NV, 64

Met dank aan: Ernst Molenaar en Rien Wols, Gemeentearchief

uitgave Gemeente Den Haag
Dienst Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling

productie afdeling Monumentenzorg
vormgeving Koring Grafische Vormgeving bv
omslagfoto Ernst Molenaar, Photo Graphics
lithografie Illustratia Grafisch Reproductiebedrijf
druk Drukkerij Enroprint B.V.
afwerking Jansenbinders

1991. 2000

Nog verkrijgbaar in de VOM-reeks (november 1991):

- 1985 nr. 1 Landarbeiders en leerbewerkers in de late
middeleeuwen
Opgravingen in 's-Gravenhage
- 1986 nr. 1 Putten uit het verleden
Opgravingen in Loosduinen, Kazernestraat
en Mauritshuis
- 1987 nr.1 Monumenten in het Hart van Den Haag
- 1988 nr. 3 De Laakmolen
De restauratie en nieuwbouw van de
Laakmolen te 's-Gravenhage
- 1988 nr. 4 De vergeten verzamelingen van
Ockenburgh
Romeinse vondsten uit 's-Gravenhage
- 1989 nr. 2 Franken aan de Frankenslag
Een vroeg-middeleeuwse nederzetting in
's-Gravenhage
- 1989 nr. 3 Terracottabeeldjes van de Scheveningseweg
Romeinse vondsten uit 's-Gravenhage II
- 1989 nr. 5 Het verleden in de toekomst
Het gemeentelijk archeologisch beleid 1990-1995
- 1990 nr. 1 Haagse winkelpuizen
Een inventarisatie in de binnenstad
- 1990 nr. 2 De watertoren aan de Pompstationsweg
Een monument van bedrijf en techniek
- 1991 nr. 1 Sprekende muren die verstommen
De geschilderde muurreclames in Den Haag
- 1991 nr. 2 De archeologie van Den Haag
Deel 1: de prehistorie
- 1991 nr. 3 Het Kabinet der Koningin
Geschiedenis van het instituut en het huis
aan de Korte Vijverberg
- 1991 nr. 4 Een beeld van een vondst
Haagse archeologische vondsten
in particulier bezit

Exemplaren van de boekjes zijn o.a. verkrijgbaar bij:

- Gemeentelijk Informatiecentrum,
Groenmarkt 1, Den Haag
- Haags Historisch Museum,
Korte Vijverberg 7, Den Haag