

Met de SHIE naar de RAC-hallen

In de hallen van de Rijks Automobiel Centrale (RAC) worden door de Stichting Haags Industrieel Erfgoed (SHIE) tussen 11.00 en 14.30u rondleidingen gegeven.

De SHIE is al jaren actief in de Laakhavens en maakte vorig jaar een app over de geschiedenis van het industriegebied. Informatie over de app is ter plekke te verkrijgen. Digitale rondleiding Historisch Laakhavens: downloaden via IZI travel app, tour *De Laakhaven*.

Ook zijn de bekende SHIE-publicatie over onder meer *Hollands Spoor* en *Bewaard en bewonderd* hier te koop.

www.shie.nl



Vervoer

Binckboten

Salonboten uit de jaren '20. Begin en eindroute: Bierkade-Spui (bij steiger oude boot) en Petroleumhaven. 12 personen per boot, vanaf 11.00u.

www.binckboten.nl



Activiteiten

Rondleidingen Nieuwe Haagse School

In Laak Centraal worden vanaf 11.00 tot 14.00u elk uur rondleidingen gegeven langs de Nieuwe Haagse School. Startpunt de overkapping bij het Slachthuisplein.

www.nieuwehaagseeschool.nl



Haagse Stadswijngaard



www.haagsestadswijngaard.nl

Vanaf 11.00u is de Haagse Stadswijngaard geopend voor publiek. Bezoekers worden rondgeleid door de wijngaard en krijgen uitleg over de verschillende druivenrassen.

Luchtkussen

Bij de overkapping bij het Slachthuisplein is er een bemand luchtkussen vanaf 11.00u.



Den Haag

2019

OPEN MONU MENTEN DAG DEN HAAG

ZA ZO
14-15
SEPT



PLEKKEN VAN PLEZIER



Samenstelling
Gemeente Den Haag

Ontwerp
Meta Menkveld Ontwerp

Met dank aan
de SHIE en de Stichting
Nomadisch Paviljoen



Open Monumentendag Special Laak Den Haag

De gemeente Den Haag kocht het gebied dat nu Laak wordt genoemd, in 1844 van de gemeente Rijswijk. In dit poldergebied werd de spoorlijn Amsterdam–Den Haag–Rotterdam aangelegd, met een station op de plaats van het huidige station Hollands Spoor. Rond 1900 werden de havens gegraven, waaraan zich industrie vestigde. De woningbouwverenigingen en de gemeente realiseerden in de eerste helft van de vorige eeuw de woonwijk Laakkwartier volkswoningbouw deels naar een stedenbouwkundig ontwerp van architect H.P. Berlage. Laak heeft een oppervlakte van 4,27 km² en is daarmee het kleinste stadsdeel van Den Haag. Op zondag 15 september is er in Laak een Open Monumentendag Special.



Laak Centraal

Voor de woonwijk Laak Centraal had Berlage in zijn Algemeen Uitbreidingsplan van 1908 al woonbebouwing voorgesteld. De straataanleg en de bouw startte pas in 1925. De Molenwijk, tussen de Rijswijkseweg en de Trekvliet, was toen al tien jaar voltooid. Ook de andere zijde van de Rijswijkseweg was al bebouwd. Rond 1940 was de woonwijk grotendeels afgerond, waarmee de groene gemeentegrens met Rijswijk was bereikt.

Vanwege de oneconomische bouwterreinen is in de uiteindelijk stedenbouwkundige opzet van de wijk een aantal door Berlage voorgestelde diagonalen niet doorgezet. De hoofdopzet bleef intact en is nog steeds vrijwel ongewijzigd aanwezig. Het Laakkwartier is dan ook wat betreft zijn stedenbouwkundige opzet een van de meest cultuurhistorisch waardevolle wijken van Nederland.

De bebouwing vertoont de kenmerken van de Nieuwe Haagse School, wat goed te zien is aan de architectuur van de etagewoningen aan de De Genestetlaan en de Goeverneurlaan. Karakteristiek voor de wijk zijn de verhoogde torens op de twee pleinen die de één kilometer lange Goeverneurlaan in drie stukken verdelen. Bijzonder zijn de bewaard gebleven Berlage-lantaarnpalen in de openbare ruimte. Berlage heeft ook de witte lichtmasten met de rode uitleggers ontworpen die alleen terug te vinden zijn in de Paets van Troostwijkstraat, maar eerder in alle straten van de wijk waren neergezet.

Het riviertje de Laak vormt de grens tussen Laak Centraal en Laakhavens.



Laakhavens

Vanaf ongeveer 1870 groeide Den Haag sterk als centrum van industrie en handel. Veel handelswaar werd toen aangevoerd via de waterwegen. Op de Trekvliet was het een drukte van belang van schepen en bootjes. Deze drukte leidde ertoe dat men besloot een nieuwe binnenhaven te maken voor het laden en lossen van schepen. Een haven werd ook dringend nodig gevonden om de grachten in de binnenstad te kunnen dempen. Deze grachten waren een groot hygiënisch probleem, omdat ze ook als riool gebruikt werden. In 1899 werd begonnen met het graven van een haven vanuit de Trekvliet, naar ontwerp van Isaac Anne Lindo, ingenieur bij de gemeente Den Haag. Rond de haven ontstond vervolgens een industriewijk met fabrieken en opslaghallen. In 1924 werd het Laakkanaal aangelegd als verbinding tussen de Laakhavens en de Loosduinsevaart.

Doordat veel waterverbindingen in en bij Den Haag ondiep waren, moesten goederen van en naar Den Haag worden over geladen en ontstond de beurtvaart. Dit is een aan vergunningen gebonden vrachtvaart met een vaste dienstregeling tussen vaste havens. Nadat het in 1911 voor beurtvaarders verboden werd elders in de stad een ligplaats te hebben, verhuisden ze naar de Laakhavens. Tot 1960 was er veel bedrijvigheid in de Laakhavens. Daarna werd dit minder, omdat de beurtvaart de concurrentie met de vrachtwagen niet aankon. In 1966 verliet het laatste beurtvaartschip de Laakhavens. Midden jaren '80 begon de metamorfose van de oude Laakhavens. De centrale ligging, goede bereikbaarheid en de aanwezigheid van cultureel erfgoed (havens), groen en water bieden aanknopingspunten voor vernieuwing. In de herontwikkeling draait het om drie functies: wonen, onderwijs en werken.



Havenkranen

In de Laakhavens stonden ooit tien tot vijftien havenkranen, voor de overslag van stukgoed, kolen en ander massagoed. Op dit moment staan er nog maar twee, waarvan die van bouwmaterialenhandel Verhulst aan de Calandkade het langst in gebruik is geweest. De andere kraan die aan de overkant staat, was jarenlang in gebruik bij de betoncentrale van Fabriton. De twee havenkranen werden in 1968 door Conrad Stork in Haarlem gebouwd en waren bestemd voor een kunstmestbedrijf in Rotterdam: de Albatros Superfosfaatfabriek bij Kralingseveer. Hier hebben ze slechts een viertal jaren dienst gedaan alvorens ze doorverkocht zijn aan de Haagse firma's Herweijer en Verhulst. In onderdelen zijn ze met dekschuiten naar Den Haag vervoerd en aan de Laakhavens weer in elkaar gezet.

Kraan nr 2199 Calandkade en kraan nr 2198, aan de Neherkade
Portaalkranen worden gebruikt om zware lasten te verplaatsen, wat met dit type hijskranen zowel over de breedte als over de lengte van het werkveld mogelijk is. De kranen staan hoog op de poten, waardoor andere transportmiddelen, zoals rijdende betonmolens, onder de kranen door kunnen rijden. De portaalkraan aan de Calandkade is gebruikt om materialen voor de bouwmaterialenhandel Verhulst te lossen. Die aan de Neherkade is jarenlang gebruikt om zand en grind voor de betoncentrale Fabriton te lossen. De kranen zijn aangewezen tot gemeentelijk monument vanwege hun architectuurhistorische waarde als voorbeeld van industrieel erfgoed uit de jaren zestig. Ze hebben cultuurhistorische waarde als verwijzing naar de havengebonden activiteiten van de Petroleumhaven. Als de twee laatste oorspronkelijke kranen aan de Laakhavens, hebben zij tevens zeldzaamheidswaarde.

Het hefvermogen was 3,5 ton en een maximale vlucht van de giek van 17 meter. De last kon 20 meter de hoogte in worden gehesen en de hefsnelheid bedroeg 60 meter per minuut. De kranen stonden op 30 meter lange rails. De spoorwijdte was 4 meter en het hijsen, zwenken, toppen en rijden gebeurde vanuit een hoge cabine.