

haagswelvaren.nl

DEN HAAG ALS KNOOPPUNT VAN VAARWEGEN



DEN HAAG ALS KNOOPPUNT VAN VAARWEGEN

Realisatie

2024

- **5-D Reconstructies**
- **Onderzoek**
- **Tentoonstellingen**
- **Routes**
- **Platform**
- **Lezingen**
- **Website**
- **Educatie**
- **Museale ambitie digitaal/fysiek**

PROJECT “DEN HAAG ALS KNOOPPUNT VAN VAARWEGEN”

Het gemeentelijke project “Den Haag als knooppunt van vaarwegen”, is mede mogelijk gemaakt door de provincie Zuid-Holland en de erfgoedlijn Trekvaarten. Het heeft als doel om nader onderzoek te doen naar waterverbindingen voor personenvervoer, uitgevoerd door het bureau Hofcultuur uit Den Haag en Stichting Verborgten Stad.

Het initiatief voor dit project komt van de gemeente Den Haag. In samenwerking met de afdeling monumentenzorg (eind 2022) en de Vereniging Regio Water. Daarnaast heeft de provincie Zuid-Holland een belangrijke rol gespeeld in de realisatie ervan. Gezien het thema van de Open Monumentendag in 2024, dat gericht is op routes, netwerken en verbindingen is er samenwerking met het Haagse OMD-comité. Deze dag valt samen met de Historische Trekvaartdag (14 september in Den Haag).

Het project is gestart binnen de HIP, het Historisch Informatie Punt, dat een samenwerkingsverband is van het Haags Gemeentearchief, het Haags Historisch Museum, de afdeling monumentenzorg Den Haag, de afdeling archeologie Den Haag en de Haagse Bibliotheek.

In 2024 is in Den Haag het platform voor de vaargeschiedenis van Den Haag van start gegaan. Verschillende organisaties bundelen hun krachten om het vaarverleden van de stad beter uit te dragen. Haagswelvaren.nl fungeert tevens als (digitaal) museum voor het vaarverleden van Den Haag en moedigt onderzoek naar dit verleden aan.



Onderwerpen

2024

- Onderzoek opstapplekken
- Verhalen van Boegbeelden
- Trekvaart Den Haag - Loosduinen, Honselersdijk - Westland
- Trekvaart Den Haag - Scheveningen
- Beurtvaartroute naar het Vredespaleis

Trekvaart: de intercity van de Gouden Eeuw!

Langgerekte, rugel en zeerde rijk zijn ook, maar al een maximaal verkeer van vervoersmiddelen. Wie is verantwoordelijk de geprojecteerde, belangrijke zaken van de kerk en van de stad?

Wat was de functie van de trekvaart?

De trekvaart was een belangrijk onderdeel van de infrastructuur van de Gouden Eeuw. Het werd gebruikt voor het vervoer van goederen en personen over lange afstanden. De trekvaart was een belangrijke manier om de economie te ondersteunen en de stad te verbinden met de rest van het land.

Waarom was de trekvaart zo belangrijk?

De trekvaart was een belangrijke manier om de economie te ondersteunen en de stad te verbinden met de rest van het land. Het werd gebruikt voor het vervoer van goederen en personen over lange afstanden.

Wat was de rol van de trekvaart in de Gouden Eeuw?

De trekvaart was een belangrijk onderdeel van de infrastructuur van de Gouden Eeuw. Het werd gebruikt voor het vervoer van goederen en personen over lange afstanden.

Wat was de functie van de trekvaart?

De trekvaart was een belangrijk onderdeel van de infrastructuur van de Gouden Eeuw. Het werd gebruikt voor het vervoer van goederen en personen over lange afstanden.

Waarom was de trekvaart zo belangrijk?

De trekvaart was een belangrijke manier om de economie te ondersteunen en de stad te verbinden met de rest van het land.

Wat was de rol van de trekvaart in de Gouden Eeuw?

De trekvaart was een belangrijk onderdeel van de infrastructuur van de Gouden Eeuw. Het werd gebruikt voor het vervoer van goederen en personen over lange afstanden.

TREKSCHUIT IN WOORD EN BEELD

auteur - Wimmie Hofstra

Den Haag was vanaf de Gouden Eeuw het centrum van macht en bestuur en een broedplaats voor kunst en wetenschap. Per capita waren hier meer kunstenaars werkzaam dan in Amsterdam. Het stadhoudelijk hof, burgers en regenten stimuleerden de bouwkunst en verzamelden talrijke schilderijen. Architecten gaven vorm aan statige gebouwen en pleinen, waarmee ze de identiteit van Den Haag bepaalden. Beroemde schilders brachten de schoonheid van ons land tot leven door middel van stadsgezichten en het Hollandse landschap, terwijl schrijvers en dichters de dorpen en steden in de literatuur roemden. Het beeld van de trekvaart werd gevormd door deze kunstenaars.

Het havenkwartier waar de trekschuiten naar Leiden en naar Delft vertrokken was van cruciaal belang voor transport en handel. We maken denkbeeldige wandeling door dit gebied van het Oude Centrum en verrijken deze route met diverse kunstvormen zoals gedichten, schilderijen, fotografie en architectuur van de kunstenaars die hier of verderop aan de trekvaart woonden. Zo volgen we de iconische sporen die de beroemde bewoners en hun tijd hebben achtergelaten. Aangezien de trekschuit meer dan twee eeuwen vanuit Den Haag vertrok, wordt dit beeld gekenmerkt door verschillende technieken, media en artistieke stromingen.

Het havenkwartier in het Oude Centrum

Het barokke gedicht over Den Haag van Jacob van der Does (1641-1680) geeft een levendige indruk van het gebied (1672).¹

..., soo sult gy op het Spuy belenden, Daer al het volck, hetgeen dat reyst voorby moet gaen, tZy 't uyt den Haegh vertreckt, of in den Haegh komt aen. Hier is 't vermaeckelijck en levendt: even buyten, Daer is het Delfsche Veer, daer leggen dertich schuyten; En yeder hallef uer met dat de klock maer slaet, Soo steecker een van Lant, van vroegh tot savonts laet: Daer sitmen warm

en droogh, des Winters noyt met regen, Of kou; des Somers noyt met heete Son verlegen; En die ten achten hier gaet uyt den Haegh van daen, Die sal ten negenen al binnen Delleft staen: Wat meer nae binnen toe daer is het veer op Leyden, Om soo de Schuyten van malkand'ren t'onderscheyden. Op dat den reyser geen verkeerden wech en nam, En hy verdwael', in plaats van Delft tot Leyden quam...

Spui - trekschuit naar Leiden

Vanaf het Spui vertrokken de trekschuiten naar Leiden. Tot 1648 moeten passagiers overstappen in Leidschendam. Daarna is hier een ruime sluis aangelegd. In Leidschendam bevonden zich diverse herbergen. Het bekendste schilderij van Leidschendam is van de hand van Paulus Constantijn la Fargue (1729-1782), 'De zwaikom in de trekvaart in Leidschendam' (3). La Fargue specialiseerde zich in de 18e eeuw in het genre van de stadsgezichten. Aan de hand van zijn schilderijen zou men een reis met de trekschuit door Holland kunnen maken.² De Hervormde Kerk, ontworpen door de architect Arent van 's Gravensande (1610-1662), valt op in het romantische dorpsgezicht. De kerk staat nog steeds, hoewel de koepel is vervangen door een achzijdige schuine kap.³

De schilder Jan van Goyen (1596-1656) schetst het landelijke leven in de opeenvolgende veenweidepolders tussen Leidschendam en Leiden bij het buitenhuis Oostbos (1).⁴ Hierop is te zien hoe boeren hun vee van de ene naar de andere kant van de Vliet brengen op een platbodem. Boeren vissen en sjouwen met emmers melk. De jager te paard trekt een lange lijn van het schuitje, dat met behulp van de boeren over een bruggetje naar een platbodem wordt geleid.





Zieken- trekschuit naar Delft

Bartholomeus van Hove (1790 -1880) was een van de belangrijkste schilders uit de Romantiek, een kunststroming met een sterke hang naar de Gouden Eeuw. Hij schilderde honderden stadsgezichten *'tussen fantasie en werkelijkheid'*.⁵

Op het schilderij *'Gezicht op het Oude Vrouwen- en Kinderhuis aan het Zieken'* (1830) zien we de haven aan het Zieken met de trekschuitdienst richting Delft (2). De trekschuit voer tussen steden en was van cruciaal belang voor het vervoer van goederen en passagiers. De haven aan de Bierkade lag langs de buitengrens van Den Haag. De trekschuit ligt aangemeerd voor de stadsherberg. De klok heeft net een half uur geslagen. Tijd om te vertrekken. Kruiers helpen met de handbagage, terwijl de schipper en zijn knecht ervoor zorgen dat de passagiers worden geholpen met het in- en uitstappen.

Leprozenhuis en 't Wachtje

De trekvaart vertrok en eindigde net voorbij het voormalige leprozenhuis, een ommuurd ziekenhuis voor leprapatiënten. Dergelijke ziekenhuizen boden verzorging en isolatie aan mensen die lepra hadden. In de 17e en 18e eeuw werd het gebouw herbestemd tot proveniershuis. Aan het begin van de 19e eeuw werd het afgebroken.

Zeger Reijers (1789-1857), de stadsarchitect van Den Haag, bouwt op het Rijswijkse Plein het Wachtje (4), een huisje waar ambtenaren invoerrechten en uitvoerrechten innen (1825-1827). Tijdens zijn studie in Parijs werd Reijers geïnspireerd door de muur van de Belastingpachters, een stadsomwalling rond Parijs met neoclassicistische tolhuizen van Claude Nicolas Ledoux (1736-1806).⁶

Constantijn Huygens

De trekschuit voer van stad naar stad. Rond 1670 bereikte het personenvervoer over water zijn hoogtepunt. Het trekvaartnetwerk werd snel uitgebreid, waardoor de belangrijkste steden in Holland, Friesland en Groningen bereikbaar werden per boot.⁷ De haltes lagen aan de rand van de stad. Vanaf de aanmeerplaats bij de Haagse Poort in Delft kon men vanaf 1655 de reis

vervolgen richting Overschie naar Schiedam, Rotterdam of Delftshaven. Passagiers doorkruisten de hele stad met hun bagage om bij de trekschuiten richting Overschie te komen. Er was een strikte dienstregeling en de trekschuit vertrok bij het luiden van de klok, zoals blijkt uit een lofdicht van de Haagse dichter en diplomaat Constantijn Huygens (1596 -1687)⁸:

Na Rotterdammer Hoofd, of uijtvaert van Delfshaven;

Sij sagens' haestigh volck half blindeling doordraven,

En Delft, langs eene Delft, voor eene straet, begaen;

De schuijt-klock doogde niet een omsien stille staen,

De passagiers vertrokken tegenover de Rotterdamse en Schiedamse Poort. Dat is goed te zien op het schilderij *'Gezicht op Delft'* (1660-1661) van Johannes Vermeer (1632-1675) in het Mauritshuis (5). Hier liggen vier trekschuiten voor de Rotterdamse Poort. Rechts vooraan is ook een trekschuit te zien.

De lichtval en het perspectief spelen een belangrijke rol bij de schilderijen van Vermeer, die met het Gezicht op Delft een waarheidsgetrouwe illusie creëert. Het beeld van het dagelijkse leven in de 17e eeuw is overtuigend. De Gouden Eeuw was een tijd van wetenschappelijke ontdekkingen. Vermeer heeft hoogstwaarschijnlijk de camera obscura gebruikt, een van de uitvindingen van die tijd, om het Gezicht op Delft te schilderen.

Lenzen

Met de camera obscura kon men een haarscherpe projectie verkrijgen door middel van lenzen in een soort kijkkastje. Zowel kunstenaars als wetenschappers maakten gebruik van optische instrumenten met holle en bolle lenzen. Zo bestudeerde Antoni van Leeuwenhoek (1632-1723) in Delft met zijn microscoop de miniatuurwereld, terwijl de uitvinder Christiaan Huygens (1629-1695), verderop in zijn tuin op Hofwijck met een zelfgemaakte telescoop ons zonnestelsel bestudeerde. Huygens vond ook de voorloper van de film- en diaprojector uit, de toverlantaarn.



3



5



4



6

Groenewegje

Het Groenewegje lag aan de buitenkant van de grachtengordel en maakte deel uit van de Bierkadehaven. Hier waren ligplaatsen voor diverse schepen. In 1865 werd een 3D-foto gemaakt van een trekschuit aan de kade (6). Deze zogenaamde stereofoto nam ons terug naar de tijd van Hendrik Willem Mesdag (1831-1915). Stereofoto's waren in die tijd erg populair. Veel mensen gebruikten een stereoscoop, een eenvoudige kijker, om diepte aan afbeeldingen te geven, waardoor ze een driedimensionaal effect leken te hebben.⁹

Bierkade

De haven aan de Bierkade lag langs de buitengrens van Den Haag. In 1616 werden de huizen hier gebouwd volgens voorschriften die het aanzien van Den Haag zouden verbeteren, zodat reizigers en bezoekers onder de indruk waren van de schoonheid van de stad. De huizen moesten minstens twee verdiepingen hoog zijn en gemetseld worden volgens een voorgeschreven patroon met wit metselwerk (speklagen)¹⁰. De binnenhaven werd gebruikt voor het laden en lossen van bier. Hier stonden pakhuizen en herbergen.

Jan van Goyen, landschapsschilder

De Bierkade is te zien op het schilderij van Goyen (1596 -1656) *'Gezicht op Den Haag vanuit het Zuidoosten'*, een ongekend groot werk van bijna vijf meter breed, dat als ode was aan het mooiste dorp van de Republiek voor het stadsbestuur is gemaakt (8). Met de Vrede van Münster (1648) is de definitieve erkenning van onze soevereiniteit een feit. Dit zorgt voor een revolutie in de schilderkunst. Een nieuw genre is geboren: het Hollandse landschap. Jan van Goyen brengt met trots het Hollandse landschap in beeld. Op het schilderij staat niet alleen een trekschuit afgebeeld, maar ook een schuit waarin waarschijnlijk het stadsbestuur zit, de opdrachtgever van dit schilderij en samen met de bestuurders uit Delft en Leiden de initiatiefnemer van de trekvaart. Van Goyen gaf niet precies weer hoe Den Haag er uitzag. De Vliet is

verlegd, paleis Noordeinde gedraaid en de huizen van hemzelf en zijn buurman op de Dunne Bierkade geeft hij een centrale rol.¹¹

Rembrandtfeesten

Een andere beroemde landschapsschilder uit de 17e eeuw is Rembrandt van Rijn (1606-1669). Hij schilderde vrij sombere landschappen in clair-obscur. Hij werd beroemd door zijn latere 'ruwe' pasteuze, onaffe manier van schilderen. Cornelis Springer (1817-1891) schildert samen met Kasper Karsen (1810-1896) het grote schilderij *'Gezicht op Den Haag in de 17de eeuw'* (200 x 340 cm) ter ere van de Rembrandtfeesten in 1852 (9).¹² Springer was gespecialiseerd in stadsgezichten en schilderde met een fijn penseel. Een uitzondering daarop is dit enorme schilderij, een ode aan Rembrandt. De 'skyline' van Den Haag klopt vrij goed met de 17de eeuwse situatie. Herkenbaar is de toren van de St. Jacobskerk en de ridderzaal. De wipmolens die zijn afgebeeld zijn echter pure fantasie.

Dunne Bierkade - Bouwmeester aan het water



Een blikvanger op de Dunne Bierkade is het woonhuis van de stadstimmerman Van Balckeneynde (1599/1600-1664). Het huis is in samenwerking met Pieter Post (1608-1669) in Hollands classicistische stijl gebouwd (7). Het huis getuigt van een zuivere maatvoering en harmonie. Achter het huis bevond zich de timmermanswerf. Bouwmaterialen werden via het water vervoerd. Ook de architect Post woont in het Oude Centrum.



8 zie voor grotere afbeelding achterkant



9 Zie voor grotere afbeelding voorkant



10

Baruch de Spinoza en Jan Steen

Baruch de Spinoza (1632-1677) is de bekendste filosoof van Nederland. Zijn denkbeelden over de vrijheid van meningsuiting, democratie en het spanningsveld tussen kerk en staat zijn nog steeds actueel. Zijn werk is vernieuwend en baanbrekend. Op 23-jarige leeftijd wordt hij verstoten uit de joodse gemeenschap. Hij vertrekt uit Amsterdam naar Rijnsburg en verhuist later naar Voorburg en daarna naar Den Haag. Hier aan de Paviljoensgracht schrijft hij zijn bekende filosofische tractaten. Zijn briefwisseling met bekende wetenschappers in Europa wordt door de trekschuitdienst mogelijk gemaakt.

Mogelijk heeft voor Baruch de Spinoza de schoonzoon van Jan van Goyen, Jan Steen in dit huis gewoond. Jan Steen werkt vijf jaar in Den Haag en geeft ons een beeld van het leven in dorpen en herbergen waar de trekschuit langs voer. Zo schilderde hij *'Dansende boeren voor een herberg'* (10) in zijn Haagse periode.

Stille Veerkade

Via de Paviljoensgracht komen we op de Stille Veerkade, een woongebied langs de gracht. Een van de bekende bewoners van dit gebied, zoals vermeld door Van der Does in zijn beschrijving van Den Haag, was de dichter-predikant Joannes Vollenhove (1631-1708). In de Gouden Eeuw was poëzie een populaire kunstvorm, waarbij de belerende gedichten van predikanten, vooral in de tweede helft van de 17e eeuw, tot de meest gelezen literatuur behoorden. Deze gedichten waren zelfs voor analfabeten gemakkelijk te onthouden.¹³ Vollenhove gebruikte poëzie om richtlijnen en adviezen voor een ideale levensstijl te geven, terwijl Jacob Cats (1577-1660), een staatsman, moraliserende gedichten schreef die tot in de 19e eeuw tot de meest gelezen boeken van Nederland behoorden, zoals "Houwelick".

Embleemgenre

Deze werken behoorden tot het zogenaamde embleemgenre, waarin woord en beeld samenkomen. Een embleem bestaat uit een afbeelding (pictura), een

opschrift (motto) en een onderschrift (scriptura). De afbeelding daagt de lezer uit om betekenis te vinden. Een van die afbeeldingen was een gravure van Adriaen van de Venne (1587/1584-1662) van *de trekschuit bij Den Haag* (11).

Opmerkelijk is dat de afbeelding van Adriaen van de Venne ook is opgenomen in een privé-album dat juist in de afgelopen decennia steeds populairder is geworden. Het kostbare album (1626) is eigendom van het British Museum en bestaat uit meer dan honderd tekeningen in een gouache-techniek¹⁴. Het album is uniek in zijn soort en werd waarschijnlijk als huwelijksgeschenk aan Amalia van Solms en stadhouder Frederik Hendrik¹⁵ geschonken (12). Het album staat vol met humor uit de Gouden Eeuw, met tal van Oud-Hollandse gebruiken, activiteiten, gezegden en spreekwoorden

Amsterdamse Veerkade

In 1630 werd vastgesteld dat de markt- en veerscheperen uitsluitend op de Amsterdamse Veerkade mochten laden en lossen voor Delft, Rotterdam en Amsterdam. Architect Pieter Post woonde hier in de 17e eeuw, terwijl in de 19e eeuw het atelier van Johan Barthold Jongkind (1819-1891) zich op deze locatie bevond. Onderweg naar zijn moeder of zus in het Westland legde Jongkind met zwart krijt de landschappen van de trekvaart vast en werkte die later uit tot etsen (13). Op het gedeelte van Overschie naar Rotterdam stonden zo'n 20 industrie- en poldermolens.¹⁶ Het Hollandse landschap was bezaaid met molens. De trekvaart naar Rotterdam is grotendeels gedempt met puin door het bombardement van Rotterdam in 1940. De trekschuit verdween al eerder uit het Hollandse landschap. Waar de trekschuiten aanmeerden in Rotterdam staat nu het gebouw van de Delftse Poort aan het Weena, waar nu het Centraal Station van Rotterdam is gevestigd en de trein fungeert als intercity.

VROUWE.

15

Stelt wat ghy seggen wilt eens inden lichten dach,
Op dat een jonge vrou u sin beseffen mach.



Wie met een veerdich schip wil over water seylen,
Dient in ghelijcke maet de lading af te deylen ;
Want soo het over kant, of tyde-lastich helt,
De reyse dient ghestaect, of immers uytghestelt.

D d 4

Vraecht

11



12



13

ICONISCHE STADSGEZICHTEN VANAF HET WATER

Auteur - Wimmie Hofstra

Van Goyen laat zijn 17de eeuwse generatiegenoten opnieuw naar het Hollandse landschap kijken. Zoals wij tegenwoordig de schoonheid en schilderachtigheid daarvan zien, is de presentatie van het eigen Hollandse landschap in de schilderkunst in de Gouden Eeuw een nieuw gegeven.

Jan van Goyen

De Hollandse Meester Jan van Goyen (1596-1656) is één van de meest productieve schilders in de 17de eeuw. Hij schildert meer dan twaalfhonderd schilderijen en achthonderd tekeningen. Het oeuvre van Jan van Goyen kenmerkt zich door voortdurende artistieke vernieuwing. De markt bepaalt in de 17de eeuw grotendeels wat er geschilderd wordt en zelfs tot op bepaalde hoogte in welke stijl. De smaak is aan mode onderhevig. Marktwerving zorgt voor grote concurrentie onder de honderden kunstenaars, die in deze tijd werkzaam zijn. Dit werkt de innovativiteit en productiviteit van kunstenaars in de hand.

Het Haagse oeuvre van Van Goyen beslaat ruim twintig jaar en is over de hele wereld verspreid. Van Goyen geldt als één van de meest invloedrijke kunstenaars van de landschapskunst. Hij reist met de trekschuit over de kanalen en rivieren en komt via het water bij steden als Delft, Leiden, Rhenen, Nijmegen en Bad Bentheim. Hij maakt duinlandschappen, riviergezichten, panoramische vergezichten, 'open wateren' (marine), boomportretten, winterlandschappen en stadsgezichten.

Het is niet onder het grote publiek bekend dat hij in zijn woonhuis en atelier in Den Haag het grootste en belangrijkste deel van zijn vindingrijke oeuvre ontwikkelt. Hij doet dit op deze plek temidden van een groot aantal collega's en generatiegenoten¹.

Vernieuwingsdrift met blijvende invloed

De vernieuwingsdrift van het werk is een referentiepunt en inspiratiebron voor generaties kunstenaars, die verspreid over de eeuwen de weerklink van Jan van Goyen bij het publiek laten horen. Van Goyen's invloed tijdens en direct na zijn leven blijkt uit de vele schilderijen die onder de naam 'school van' Jan van Goyen in inventarissen terug te vinden zijn.

Na een periode waarin het werk van Jan van Goyen uit de belangstelling verdwijnt, wordt hij in de 19de eeuw herwaardeerd. Zijn invloed is tot op de dag van vandaag zichtbaar. Het handschrift van Jan van Goyen heeft dus de tand des tijds doorstaan. Zijn invloed doet zich gelden als inspiratiebron voor hedendaagse kunstenaars. Weliswaar is nu de presentatie en vaak ook het gebruikte medium anders.

Maar, wat is dan het idioom van deze kunstenaar en wat zorgt ervoor dat hij na al deze eeuwen nog steeds gezien wordt?

Monochrome schilderkunst

Het werk van Jan van Goyen breekt met de conventionele presentatie van kleur (1). Het gebruik van een beperkt palet dat enkel uit kleuren bestaat van waaruit het Nederlandse polderlandschap is opgebouwd is revolutionair. De kleuren zijn als het ware uit de Hollandse polder getrokken (2).

Het is een goedkoop kleurenschaal in bruine en gele tonen met veel grijs. In vaktermen heet het monochroom. Van Goyen laat zijn 17de eeuwse generatiegenoten opnieuw naar het Hollandse landschap kijken. Zoals wij tegenwoordig de schoonheid en schilderachtigheid daarvan zien, was de presentatie van het eigen Hollandse landschap in de schilderkunst van de Gouden Eeuw een nieuw gegeven. De landschapskunst was populair. In inventarissen uit de 17de eeuw komen schilderijen van landschappen verreweg het meeste voor.



1



2



3



4

Met de Vrede van Münster (1648) is de definitieve erkenning van de soevereiniteit van ons grondgebied een feit. Dit zorgt voor een revolutie in de schilderkunst. Met gezichten op rivieren, grachten, pleinen en belangrijke gebouwen wordt de status en schoonheid van de stad en land gevisualiseerd. Dit was een kolfje naar de hand van Van Goyen. Hij schildert zijn onderwerpen in een typisch Hollandse atmosfeer.

Vloeiende teken- en schilderstijl

Van Goyen heeft een vloeiende schildertrant, waarbij hij in smeüige olieverf kleuren door elkaar heen laat vloeien tot een harmonieus geheel. Deze manier van werken wordt door Vincent van Gogh (1853-1890) als *'verbazende techniek'* gekarakteriseerd. Van Gogh beschrijft het als volgt: *'...ik geloof in de meeste gevallen begonnen ze, vorderden ze, eindigden ze - met hun penseel. Zij - vulden niet in'.*

Van Goyen gebruikt bewegelijke verftoetsen, die er mede voor zorgen dat de blik van de kijker over zo'n typische Van Goyen heen glijdt, zoals ook de blik van de passagier van de trekschuit over de eindeloze vergezichten van het ruime polderlandschap gleeed tijdens zijn reis van stad naar stad. Het zijn schilderachtige beelden, waarbij de penseelstreek iets schetsmatig houdt. Deze manier van schilderen toont het handschrift van de kunstenaar. Dit idioom is zo vaak ook door anderen -al dan niet succesvol- ter hand genomen, dat er sprake is van een hele school van navolgers.

De tekeningen van Jan van Goyen zijn al net zo vloeiend. In één van zijn schetsboeken zien we een stad dichterbij komen alsof Van Goyen met zijn schetsboek op schoot door het raam van de trekschuit naar de stad kijkt. Typerend zijn tekeningen zoals *'Landschap met boten bij een oever'* in Museum Bredius in Den Haag (3). Hierop zien we een aantal boten, waaronder een trekschuit die door het waterrijke Hollandse landschap wordt voortgetrokken door een jager te paard.

De atmosferische werking

Een ander handelsmerk van Jan van Goyen zijn de schilderachtige luchten, die mogelijk gemaakt worden door een lage horizon. Van Goyen is beroemd vanwege de atmosferische sfeer van zijn werk. Vaak is het licht diffuus, gedempt en grijsig. Het bepaalt de kleur van het landschap. Daarmee is het licht en de relatie van het licht met de waterachtige weersgesteldheid, die ons klimaat kenmerkt, een onderwerp op zich. Licht en kleur zijn traditioneel de instrumenten van de schilder om tot een verbeelding van het landschap te komen en deze zijn bij Van Goyen typisch Hollands; we ontleen er onze identiteit aan.

Bij Jan van Goyen valt met name op dat de lucht letterlijk aan ruimte wint. De horizon wordt verlaagd. Driekwart van het doek of paneel is nu lucht. Net als bij Italiaanse schilderijen uit de renaissance wordt de toeschouwer als ware getuige van het geschilderde, in dit geval het landschap. We zitten er midden in en maken er deel van uit. Het is soms alsof je vanuit een boot kijkt naar het landschap van alledag. Lucht is vanuit dat standpunt waarschijnlijk één van de meest essentiële eigenschappen. En die luchten maken nog een groter deel uit van het oppervlakte van het doek als je gezichtsveld zich bevindt op de waterlijn. De waterlijn zal voor Jan van Goyen een niet ongebruikelijk gezichtspunt zijn geweest. Hij heeft, net als veel van zijn generatiegenoten in de boot van stad naar stad gereisd. Tekeningen zijn er getuige van.

Wolkenloze voorstudies

Op de schilderijen van Van Goyen drijven wolkenpartijen in inventieve vormen en maten voorbij. Het is een gefingeerde lucht, virtuoos neergezet en veelal onstuimig. De schilderijen ontstaan in het atelier. Kunstenaars als Jan van Goyen componeren hun eigen landschappen op basis van fantasie, schetsen die elders of ter plekke zijn gemaakt of met inspiratie van etsen of ander werk van collega's. Afbeeldingen van wolken zijn daar niet bij. Wel schetsen van het landschap of een stadsgezicht vanaf de waterlijn. Het gaat hem om een herkenbaar beeld, niet om een accurate weergave van de werkelijkheid.

Iconische stadsgezichten vanaf het water

In de 17de eeuw danken we onze rijkdom en macht aan de internationale handel en scheepvaart. Schepen vervoeren goederen van en naar markten in binnen- en buitenland. Binnenvaartschepen, pakschuiten en trekschuiten varen tussen talrijke steden en dorpen van de Republiek. De meeste reizigers benaderen de stad of het dorp vanaf het water met de trekschuit. Vanaf het midden van de 17de eeuw is het vervoer per trekschuit op zijn hoogtepunt. Met Jan van Goyen kijken we door de ogen van de 17de eeuwse passagier.

Stadsgezichten met een perspectief op de stad vanaf het water, zijn iconisch in de Nederlandse kunst. Van Goyen munt uit in dit genre. Het is een genre dat typisch in de 17de eeuw thuishoort. De verwevenheid van land en water, typerend voor ons land, is door niemand beter in verf uitgedrukt dan door Jan van Goyen. Tegenwoordig reizen we weliswaar vaker over land dan over water, maar de verwevenheid met het water blijft een belangrijk thema in onze dagelijkse realiteit en bij bestuurlijke beslissingen.

Culturele identiteit van de stad

Hoe deze typische schilderijen van Jan van Goyen nog altijd de culturele identiteit van steden bepalen, blijkt uit een grootschalige actie van het Dordrechts Museum. In 2006 is het museum gedwongen een bruikleen van een stadsgezicht van Jan van Goyen terug te geven aan de eigenaar (4). Hierop start het museum een grootschalige campagne om het voor de stad te behouden. Onder de noemer: 'Geef Dordrecht zijn gezicht terug' is binnen een half jaar het geld bijeen geworven om het schilderij aan te kopen. Het schilderij is misschien wel het bekendste kunstwerk uit de museale collectie en essentieel voor de culturele identiteit van de stad.

Wellicht temeer omdat juist bij Dordrecht de verbondenheid met het water blijvend van aard is en niets aan zichtbaarheid heeft verloren. Zelfs niet nadat de trekschuit uit de vaart werd genomen. Uit onderzoek naar het standpunt van waaruit Van Goyen dit schilderij schildert, blijkt dat dit midden in het water is

ter hoogte van de huidige tunnel. Hij maakt zijn voorstudies dus waarschijnlijk vanuit een boot⁴.

Meer dan tweehonderd jaar was de trekschuit verbonden met de Hollandse cultuur en het openbare leven. Toen in de loop van de 18de eeuw de economie achteruitging, nam ook het trekschuitvervoer steeds verder af om vervolgens door het openbaar vervoer over het spoor halverwege de 19de eeuw vrijwel volledig te verdwijnen, maar niet bij Dordrecht.

Bij Dordrecht is die breuk met het verleden niet aanwezig. Het gaat om een continuüm. Dordrecht was als eiland slechts via het water bereikbaar. Nu is het nog altijd één van de weinige steden die met het openbaar vervoer over het water te bereiken is.

Stadsgezicht van Den Haag

Niet vanaf het water, maar wel met een prominente rol voor de trekschuit en de Haagse Trekvluit is het schilderij dat Jan van Goyen in 1651 voltooit (5). Het is het bijna vijf meter brede Gezicht op Den Haag vanuit het Zuidoosten, één van de grootste stadsprofielen ooit geschilderd⁵. Het schilderij is een pretentieuze opdracht van het stadsbestuur van Den Haag en zit vol met verhalende elementen, zoals rustende boeren bij een hooischoof, spelende kinderen, vissers en de trekschuit op weg naar Den Haag (6). Het wordt ingeluid door het stadsbestuur, dat in het schuitje links zijn aanwezigheid blijvend in herinnering brengt⁶. Op het schuitje staat ook het monogram van Jan van Goyen.

De talrijke molens op het profiel verkondigen de macht van de mens over de waterrijke omgeving, de nieuwe glorie van de Republiek in het algemeen en Den Haag in het bijzonder. Dit is een tijd en plaats waar je moet zijn. Hier gebeurt het. Dat geldt voor het bestuur en de macht, maar ook voor de kunstenaars. Van Goyen was één van hen. De buurt waar hij woont wemelt van de creativiteit en nieuwe genres vinden hier hun geboortegrond.



5



6



7

Het schilderij is een prachtig tijdsdocument. Te zien is hoe Den Haag in vol ornaat in het Hollandse polderlandschap opdoemt. Er is een prominente plek gereserveerd voor het rijtje huizen van de Dunne Bierkade met het huis van Jan van Goyen op Dunne Bierkade.16.

Wedijver tussen collega's

Het oeuvre van Van Goyen ontwikkelt zich niet volledig autonoom. Het schilderij van Salomon van Ruysdael (1600-1603-1670) *'Rivierlandschap met zeilboten en een trekschuit'* is een hoogtepunt van het museum Galerij Prins Willem V (7). Van Ruysdael is de oom van de beroemde landschapsschilder Jacob van Ruisdael (1628 of 1629-1682). Met Jan van Goyen heeft hij een bijzondere band. De wedijver tussen de twee kunstenaars werkt inspirerend. Ze willen elkaar overtreffen (emulatie) en verwerken aspecten van elkaars werk (imitatie). Dit zorgt voor een interessante dialoog, die de landschapsschilderkunst vernieuwend maakt. Aan het eind van de jaren veertig wordt het palet van Jan van Goyen warmer, mogelijk door de invloed van Van Ruysdael die in een fijne en kleurige trant was gaan werken. Met beide kunstenaars ontdekken we het buitengewone in het alledaagse.

Atmosferische luchten sublimeren

Een van de vele kunstenaars die zich sinds Jan van Goyen de atmosferische lucht tot onderwerp heeft gekozen is William Turner (1775-1851). In zijn latere werk verwoordt hij het sublieme in de kunst. In veel van zijn werken voelen de emotie die het gevaar van de natuur met zich meebrengt in al zijn schoonheid. De meest uiteenlopende wolkenformaties en kleurrijke reflecties komen we tegen. Voordat zijn wolkenpartij als beweeglijk lijnenspel in een oranje-rode gloed tot een abstracte vormtaal wordt, schildert hij met een romantische inslag een stadsgezicht van Antwerpen vanaf het water met Jan van Goyen aan boord van één van de schepen (8 en 9). Terwijl het schip danst op de woelige golven, is Jan van Goyen op zoek was naar inspiratie voor zijn stadsgezicht.

De roem van de Hollandse Meesters had Turner al in Engeland bereikt en nadat hij bekend was geworden met het werk van de Hollandse Meester Albert Cuyp

(1620-1691) brengt hij een bezoek aan diens thuisstad Dordrecht (10). Hier reist hij met een veerboot naar Rotterdam. Het was een passend onderwerp voor een schilderij. Lucht en water spiegelen elkaar en smelten bijna samen. Niet het zilvergrijze Hollandse licht, maar het gouden licht van Italië vertelt het verhaal. Net als een Jan van Goyen is het een monochroom schilderij. Met een roeiboot worden de passagiers aan boord van het veerschip gebracht. Dit maal geen portret tussen de aanwezigen, geen Jan van Goyen en ook geen Albert Cuyp, maar wel een anekdotische scène met tal van passagiers en werklui die de klus klaren.

De Grije School

'duizende verschillende grijzen want er is haast geen kleur die niet een grijs is: roodgrijs, geelgrijs, groengrijs, blaauwgrijs. Daar komt de heele kleurmenging op neer.'

De vlotte techniek en de atmosferische wolkenpartijen van Jan van Goyen oogst veel bewondering bij de schilders van de Haagse School (1860-1900). Het realisme van de Haagse School is een geheel ander realisme als het schijnrealisme van de Barok, de stijlperiode van Jan van Goyen. Haagse Schoolschilders willen het moment vatten. Natuur wordt zonder idealisering weergegeven door observatie ter plekke in het hier en nu van de 2e helft van de 19de eeuw.

Buurtgenoten

Aangezien een aantal van de 19de eeuwse kunstenaars in Den Haag in dezelfde panden woonden en werkten aan de Dunne Bierkade, zullen zij ongetwijfeld de historie van de 17de eeuwse schilders gevoeld hebben. Op de Nieuwe Haven woont de kunstenaarsfamilie Van de Sande Bakhuyzen. Het is verre familie van de familie Van Gogh. Julius van de Sande Bakhuyzen (1835-1925) maakt een ets naar het beroemde schilderij van Jan van Goyen *'Gezicht op Den Haag vanuit het Zuidoosten'* (11). Van de Sande Bakhuyzen is één van die schilders van de Haagse School. Deze schilders combineerde het schilderen en schetsen buiten met werk in het atelier (12).



8



9



10



11

Nieuwe materialen en middelen geven kleur aan een grijs pallet. Zo maakt Jules van de Sande Bakhuyzen een aquarel in grijze tinten van de Trekvliet vlakbij zijn huis. Ook Vincent van Gogh (1853-1890) wil in deze periode zich bij de Haagse School aansluiten en past zijn kleurgebruik hierop aan: *'duizende verschillende grijzen want er is haast geen kleur die niet een grijs is: roodgrijs, geelgrijs, groengrijs, blaauwgrijs. Daar komt de heele kleurmenging op neer'*.⁸ Het is eenzelfde kleuren pallet dat veel schilderijen van Jan van Goyen kenmerkt.

Stedelijke atmosfeer

Nog altijd zijn de stadsgezichten van Jan van Goyen bron van inspiratie voor kunstenaars. De blijvende invloed van Jan van Goyen is te zien in het werk van Casper Faassen (1975) *'Gezicht op Den Haag'* (13). Dit eigentijdse kunstwerk bestaat uit een op glas afgedrukte foto die gedeeltelijk is beschilderd. Door een diepere laag aan te brengen met bladgoud is een extra dimensie toegevoegd. Door kunstmatig craquelé wordt enerzijds een directe verwijzing gegeven naar de 17de eeuwse schilderkunst en anderzijds worden minder gewenste elementen verdoezeld. Zo is Casper Faassen een vernieuwer van de kunsthistorische traditie. Zijn werk is een stedelijk landschap met veel architectonische elementen en vanuit een hoog standpunt in de stad, maar ook hier geven de kleuren en de atmosfeer de sfeer die Jan van Goyen als één van de eerste heeft opgeroepen en die wij nu als typisch Hollands ervaren.

Een skyspace in Kijkduin

In het kader van het werk van Jan van Goyen zijn er nog meer verschillende dwarsverbanden en thematische lijnen door de eeuwen heen te ontdekken. Een interessant voorbeeld hiervan is de 'skyspace' van James Turrell in de duinen van Kijkduin (14). Licht blijft het belangrijkste motief in de kunst, en James Turrell (1943) liet zich hier door Jan van Goyen inspireren. Door de ogen van Jan van Goyen ziet hij het Hollandse landschap in typisch Hollands licht.

Turrell heeft met zijn kunstwerken niet alleen nationale maar ook internationale bekendheid vergaard, waardoor zijn 'skyspaces' over de hele wereld te vinden zijn. Deze in Kijkduin is een 'typisch Hollands model'.

Hollandse hemel

Onder de titel 'Hemelse kluis' heeft Turrell in 1996 dit kunstwerk ontworpen. De 'meester van het licht' creëerde een kunstmatige krater in de duinen, waarbij hemels licht een hoofdrol speelt. Het kunstwerk is bedoeld als een hulpmiddel om naar licht en kleur te kijken. Turrell heeft een optische illusie gecreëerd van een koepelvormige lucht, die je als toeschouwer vanaf een stenen bank in het midden van de ruimte kunt bekijken. Deze bank doet sterk denken aan een altaar, waardoor het kijken een rituele betekenis krijgt.

Turrell: *"Ik werd gefascineerd door het prachtige grijze licht, dat als een mist de ruimte omsloot. Normaal gesproken werkt zo'n krater alleen als je hem op grote schaal uitvoert, maar door het grijze licht kan het ook op de kleine Nederlandse schaal..."* In Nederland lijkt de lucht heel dicht bij je. Het is een intieme hemel." Het is de Hollandse hemel met de lucht van Jan van Goyen. Zoals Jan van Goyen zijn generatiegenoten het Hollandse landschap laat herontdekken door er met zijn schilderijen de aandacht op te vestigen, zo kijken wij in de 'Hemelse Kluis' met Turrell opnieuw, maar anders, naar Hollandse luchten. Hij doet dit met Jan van Goyen in gedachten.



12



13



14

DE AANLEG VAN DE TREKVAART NAAR HET WESTEN

Auteur- Wimmie Hofstra

Pakschuiten en trekschuiten zorgen voor transport van goederen en passagiers tussen de vele steden en dorpen van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden (1588-1795). Het grondgebied wordt stap voor stap met elkaar verbonden door een samenhangend wegennetwerk. Het is een netwerk van waterwegen dat het begin vormt van onze vervoerseconomie. De aanleg van bevaarbare kanalen is dan ook van cruciaal belang voor de economische groei van een plaats als Den Haag. Dit artikel gaat over de aanleg van zo'n regionale waterweg.

Den Haag waterstad

Reizigers die Den Haag naderen, doen dat veelal over water met de trekschuit. Ze worden verwelkomd in een stad met grachten. De residentie is opgedeeld in vijf grachtenkwartieren. In het Westen ligt een kwartier met de Groenmarkt, nu bekend als de Grote Markt. Vanuit hier vertrekt een trekschuit richting Loosduinen, Honselersdijk en andere dorpen in het Westland. In dit gebied wordt groente en fruit voor steden als Den Haag verbouwd. Dit artikel werpt een fascinerende blik op de geschiedenis en het erfgoed van de trekvaart van Den Haag naar deze regio ten Westen van de stad. Het ontstaat van deze vaarroute laat zien hoe nauw Den Haag verbonden is met het huis Oranje-Nassau. Het vertelt over een tijd waarin de stadhouders en regenten een cruciale rol spelen in regionale machtsverhoudingen. Maar het vertelt ook over de uitdagingen waar Den Haag mee kampt om haar vervuilde grachten te doorspoelen. Water is de bron van zowel regionale kansen als conflicten. Daarmee gaat het verhaal van de vaart richting Loosduinen verder dan alleen een beschrijving van deze waterweg, als route voor de land- en tuinbouw, zoals deze in Den Haag bekend staat.

Den Haag is in de tijd van de Republiek een echte waterstad. Havenkwartieren met grachten en havens voor vracht- en beurtschepen maken er de dienst uit.¹ Feitelijk bestaat het gebied uit een aantal eilanden. In het Westen bestaat het havenkwartier uit de Groenmarkt (nu Grote Markt), Raamstraat, Raamsloot tot aan de Burggracht (Anthonisburgwal), de Warmoesstraat (nu Boekhorststraat), de Lutherse Burgwal en de Pavilloensgracht. Vanuit het Westen, waar groente en fruit wordt verbouwd is het rond 1600 ver omvaren naar dit havenkwartier waar de markt ligt. Er is namelijk geen rechtstreekse verbinding. Boten varen naar de markt via een beek ten zuidwesten van Den Haag, de Westerbeek waaraan een gelijknamige kasteel ligt² (hoek van de De la Reyweg en de Bothastraat) en komen via de Hoefwatering uiteindelijk via de Vliet in het Oude Centrum de stad binnen. Dat kan beter!

De zandvaart

De eerste stappen naar verbetering werden gezet in 1611 met de aanleg van een zandvaart, het begin van wat de Loosduinsevaart zou worden. Deze vaart werd in een rechte lijn aangelegd vanaf de valbrug bij het Westeinde. De nieuwe vaart had een lengte van ongeveer duizend roeden (een oude lengtemaat, ongeveer gelijk aan 3,5 kilometer).⁴

In bierstad Delft maken mensen zich zorgen over deze aan te leggen vaart, omdat ze bang zijn dat het water van Delft vervuild raakt. De bierindustrie heeft veel schoon water nodig. In het groeiende Den Haag dienen de grachten als riolering en vuilstortplaats, aangezien een afvalophaaldienst ontbreekt. De grachten zijn een bron van infecties en ziektes. Als het water in de omgeving van Delft vervuild raakt door de verbinding met de vuile grachten van Den Haag, zou dit een ernstige impact kunnen hebben op de kwaliteit en kwantiteit van de bierproductie. De zorgen van Delft zijn dus begrijpelijk. In 1621 worden concessies aan Delft gegeven. Als belangrijke voorwaarde wordt afgesproken dat elke verbinding met de de „nieuwe begonste zantvaert uuytet Westlant" moet worden opgeschort totdat een lopend geschil tussen Den Haag en Delft voor het Hof is opgelost.⁴



De vaart wordt gegraven naast de Loosduinse Weg door oud duingebied. Deze waterweg, die vanuit de belangrijkste toegangsweg vanuit het Westen van Den Haag, het Westeinde, richting Loosduinen loopt, begint bij de Westmolens. Zand is cruciaal voor het ophogen van de grond voor de bouw en kades. Vandaar dat het afgegraven zand op boten wordt geladen. De stad betaalt voor elke boot met vracht een vastgesteld bedrag. Zo wordt de Amsterdamse Veerkade aan de zuidkant van de stad aangelegd met zand uit deze vaart.³

De graafwerkzaamheden aan de Loosduinse vaart worden vanuit twee richtingen gestart: vanuit Den Haag en vanuit Loosduinen. In 1623 krijgen de inwoners van Oost Escamp toestemming om een sluis te bouwen, zodat de zandvaart door de polder kon gaan. De landmeter brengt het gebied in kaart en stelt een plan op voor de exacte route van de vaart en het jaagpad vast. Gedetailleerde kaarten zijn het resultaat. De percelen van de verschillende eigenaren zijn met naam en toenaam op de kaarten genoemd. De locaties van de bruggen zijn duidelijk aangegeven met een blokje, terwijl het jaagpad in rood is gemarkeerd.

In 1641 werd een nieuwe fase aangekondigd, waarbij de zandvaart wordt verbonden aan de tot dan toe gegraven Loosduinse vaart. Hiervoor moet de zandvaart de Lozerlaan doorkruisen. Deze ontwikkelingen laten zien dat in 1641 de zandvaart vanuit Den Haag was gevorderd tot halverwege Westerbeek en Leiweg, terwijl de Loosduinse vaart vanuit Loosduinen nog niet de Lozerlaan had bereikt. De ontbrekende verbinding werd snel daarna gemaakt. In 1642 schond Den Haag daarmee de garantie die in 1621 aan Delft was gegeven. Uiteindelijk duurt het meer dan 30 jaar om de vaart te voltooien.

Prinsegracht

Rond 1640 werd ondertussen in het verlengde van de Grote Markt richting Westland ook een nieuwe gracht gegraven, de Prinsegracht. Door de aanleg van de Prinsegracht kon de aanvoer van groenten uit het Westland tot aan de markt worden gebracht. Naast goederen konden ook passagiers via deze waterweg naar het Westen toe reizen of vanuit het Westen naar de stad met de

trekschuit. De gracht is vernoemd naar stadhouder Frederik Hendrik (1584-1647), de Prins van Oranje, vandaar de naam: Prinsegracht zonder 'n', dus enkelvoud. Voor de bereikbaarheid van zijn paleis in Honselersdijk en de aanvoer van mens en materieel werd de Prinsegracht gebruikt. Ook was de gracht belangrijk om de doorstroming van het Haagse water te bevorderen. De aanleg van de Prinsegracht is ongeveer gelijktijdig met de Loosduinsevaart in 1642 klaar.

Nieuwe Vaart

Nadat de waterverbinding tussen Den Haag en Loosduinen was voltooid, wenste stadhouder Frederik Hendrik deze uit te breiden tot aan zijn gerestaureerde paleis in Honselersdijk. Op 14 april 1643 werd er een contract gesloten tussen de Prins en het stadsbestuur van Den Haag. Dit contract voorzag in de verlenging van de Loosduinse vaart vanaf de korenmolen in Loosduinen tot aan de vaart aan de noordzijde van het landgoed Honselersdijk. Den Haag ging akkoord met het onderhoud van de Loosduinse vaart, inclusief bruggen en wegen. Ook verstrekke de stad een subsidie van 9000 gulden aan de Prins. Op zijn beurt verplichtte de Prins zich om de vaart tussen Loosduinen en Honselersdijk te realiseren en te onderhouden, inclusief den weg daarnaast, bruggen en andere kunstwerken. De kosten om de "Nieuwe Vaart" naar Honselersdijk aan te leggen en te onderhouden, inclusief de weg langs de vaart, bruggen en andere structuren zijn door de Raden van den Prins later op ruim 33.000 gulden geschat. Naast de subsidie van Den Haag gaven ook Monster en Naaldwijk een bedrag van 7600 gulden aan subsidie. Het aandeel van de Prins in de buit van de zilvervloot werd waarschijnlijk ook gebruikt voor dit project, net als voor de restauratie van Honselersdijk in het algemeen.⁴ Een kaart in het Oude Archief van Den Haag toont de geplande route van Loosduinen naar Honselersdijk, inclusief jaagpaden en stenen bruggetjes, gemaakt door landmeter P.F. van der Sallem. Kaarten geven inzicht in de werkzaamheden. De werkzaamheden beperken zich niet tot het gedeelte tussen Loosduinen en Honselersdijk. Ook de Loosduinse weg wordt verbreed.⁵

Op 14 november 1644 werd er een akkoord gesloten tussen Den Haag en Delft voor de Hoge Raad, waarbij de breedte van de vaart tussen Den Haag en Honselersdijk werd beperkt tot 36 voet en de breedte en hoogte van de bruggen werden vastgesteld op die van de brug bij het huis van Jacob van Berchem, lid van de Raad van State. Den Haag stemde ermee in om geen verdere uitbreiding van de vaart richting Honselersdijk te bevorderen, noch direct noch indirect, met geld of andere middelen.⁴

Cornelis Musch, een oranjegezindte regent

Het project wordt ondertussen razendsnel uitgevoerd. Het nieuwe kanaal genaamd "De Nieuwe Vaert" is al twee jaar na het initiatief een feit. De verbindingsweg met het paleis, gelegen tussen Poeldijk en Naaldwijk, is rond 1645 gerealiseerd. De stadhouder kreeg vrij vlot toestemming om de rivier de Gantel te doorkruisen om de waterweg door te trekken naar het paleis. Dit volgens de bronnen⁶ dankzij een Oranjegezinde regent. In 1643 was Cornelis Musch (1593-1650) benoemd bij het Hoogheemraadschap van Delfland. Musch, liet zijn steun aan het stadhouderschap blijken door de dijkdoorbraak tussen Poeldijk en Monster mogelijk te maken. In zijn carrière was hij eerder geholpen door het huis van Oranje-Nassau. In Poeldijk is de doorbraak van de Ganteldijk zelfs naar hem vernoemd, de "Musschenheul". Een heul is een dijkdoorbraak. Het feit dat prins Frederik Hendrik toestemming kreeg om de rivier de Gantel te doorkruisen voor de aanleg van het kanaal, kan duiden op de politieke en financiële macht van het stadhouderspaar. Er was decennialang gesteggel geweest tussen Den Haag en Delft over een doorbraak die het Delftse en Haagse water met elkaar in verbinding zou brengen, over waterbezwaar en over de kosten van onderhoud. Nu was er plotsklaps binnen een recordtijd de aanleg van een nieuwe vaart gerealiseerd, inclusief de doorbraak die door Delft zo gevreesd werd.

In gebruiksname

De vaarweg tussen Den Haag, Loosduinen en omliggende dorpen werd gebruikt als trekvaart, een openbaar vervoersverbinding waarbij een schuit voortgetrokken werd door een paard. Er was een geregelde dienstregeling, maar het aantal vaarten was veel geringer dan op de vaarten naar Delft en

Leiden, waarbij minstens acht vaarten per dag vertrokken. Het betrof hier dan ook een regionale verbinding. De eigenaren van de buitenhuizen zullen niet de voornaamste klanten zijn geweest van de trekvaart, maar eerder bezoekers van de buitens, dorpsbewoners, handelaren en mogelijk zelfs mensen die van zee afkwamen en zo naar Den Haag wilden reizen. Zoals we gezien hebben vereiste de trekvaartdienst een uitgebreide infrastructuur. Dit omvatte onder andere verharde jaagpaden, bruggetjes, tolhekken, maar ook de bouw van trekschuiten en personeelskosten zoals de aanstelling van een schipper. Om de kosten te dekken werd er tol geheven op de weg naar Loosduinen, waarvoor tolhekken werden geplaatst.⁶

Verzoek van de schipper

In het Haags Gemeentearchief is een verzoek van Pieter Huijbertsen van Meurs om als schipper te mogen varen op de veerschuit van Den Haag op Loosduinen en omliggende dorpen (1670). Hij richt zich tot de schout, burgmeesters en regeerders van Den Haag. Pieter Huijbersen van Meurs vraagt in een formeel verzoek aan de autoriteiten van Den Haag om toestemming om als reguliere veerschipper te varen tussen Den Haag, Loosduinen, Poeldijk, Honselersdijk en Naaldwijk. Hij stelt voor om op bepaalde uren heen en weer te varen, afhankelijk van het seizoen, en biedt ook een tariefsysteem aan voor passagiers en vracht. Als er echter te weinig passagiers zijn om een minimale vracht op te leveren, stelt hij voor dat de passagiers een hoger tarief betalen of wachten tot er meer passagiers zijn.⁷

Zo zal het regionale lijntje naar het Westland jarenlang zijn geëxploiteerd. Terwijl aan de andere kant van de stad de trekschuit naar Delft en Leiden druk bezocht was en mensen als haringen in een ton zaten, was de trekschuitdienst naar het Westland beperkt in afvaarten en was zelfs bagage toegestaan.

Op maandag en vrijdag

Op maandag en vrijdag voer de trekschuit zo'n twee eeuwenlang naar 's-Gravenzande, Naaldwijk, Poeldijk en Monster vanaf de Prinsegracht. Volgens de almanak van 1843 voeren er dat jaar alleen nog maar marktschuiten op dezelfde dagen, dus op maandag en vrijdag. Op vrijwel geen ander traject was het vervoer over water van zo'n grote betekenis als hier. Pas in de jaren dertig van de vorige eeuw toen de eerste verharde wegen een feit waren en het gemotoriseerde vervoer het Westland ontsloot kwam het vervoer over water in het slop.



TREK-SCHUYTEN.
VAN 's GRAVENHAGE.

Op Leyden 'smorg. ten 1, 7, 9 en half 11 uren, 'nam ten half 1, half 3, half 5 en half 7 uren: de Marktschuyt 's midd. ten half 2 uren.

Op Haarlem Vrydags 'smorgens ten half 9 uren met Goederen en Passagiers, by het Armhuis.

Op Amsterdam alle dagen 'nam. ten half 4 uren van de Veerkaay.

Op Utrecht Dond. en Saturd. 'nam. ten half 4 uren een Marktschuyt van 't Voorspuy.

Op Gouda Dingsd. 's morg. ten half 9 uren een Marktschuyt van 't Voorspuy en 's Winters om Van

(TOT)

Van 's Gravenhage op Schiedam s' Maand. 'smidd. ten 3 uren een Marktschuyt van de Paviljoensgragt. Als ook een Vryd. 'smorg. ten 5 uren van de Veerkaay, die ook Goederen op Delft meede neemt.

Op Delft, van den 1 April tot den 30 Sept. 's morgens ten half 6, half 7, half 8, half 9, half 10 half 11 en half 12 uren; 's namidd. ten half 1, half 2, half 3 half 4 ten 4 uren; half 5, half 6, half 7 en 7 uren; van den 1 Octob. tot den 31 Maart 's morgens een uur later tot 's avonds ten 7 uren. De Marktschuyt alle dagen 'smorg. ten 9 uren van de Veerkaay.

Op Rotterdam 's nam. ten half 2 uren een Marktschuyt van de Veerkaay.

Op 's Gravenzand, Naaldyk, Poeldyk, Monster enz. 's Maand. en Vryd. voorn. van de Prinsegracht.



1861

Tolltarief voor de straatwegen van 's Gravenhage naar Loosduinen en van Loosduinen naar Monster.

Bij de passage van den tolboom zal worden betaald:

Voor elk paard, gespannen voor een rijtuig, hoe ook genaamd, met 4 wielen, boerenwagens uitgezonderd	/ 0.10
Voor elk paard, gespannen voor een rijtuig met 2 wielen, een chais en boerenwagen uitgezonderd	" 0.06
Voor een paard, gespannen voor een chais	" 0.10
Voor elk paard, gespannen voor een boerenwagen met 4 wielen, met producten van den landbouw beladen	" 0.07½
Voor elk paard, gespannen voor een boerenkar met 2 wielen	" 0.05
Voor elk paard, gespannen voor een arde- of vrachtslede	" 0.05
Voor een paard, gezadeld of los, de jagerspaarden der trekschuiten uitgezonderd	" 0.07½
Voor elk jaagpaard voor de trekschuiten	" 0.05

DE ROUTE NAAR LOOSDUINEN EN HONSELERSDIJK

Auteur- Wimmie Hofstra

Als je met een trekschuit vanaf de Grote Markt in Den Haag naar het landelijke Loosduinen en het paleis van de stadhouder in Honselersdijk zou varen, wat kom je dan tegen? Ga je mee op deze reis? Langs deze trekvaartroute zijn nog altijd historische objecten te vinden die herinneren aan vroeger. Sommige delen van de vaarweg zijn inmiddels gedempt, terwijl andere delen juist veel breder zijn dan in de tijd dat de trekschuit hier voer. Hoewel veel van het landschap is veranderd en oude boerderijen, herbergen, molens en buitenhuizen vrijwel allemaal zijn verdwenen, is er nog genoeg dat de tand des tijds heeft doorstaan en zeker genoeg voor dit historische verhaal.

Ambitieuze stadsuitbreiding en handelscentrum

We beginnen onze tocht op de Grote Markt, de markt voor groente en fruit. Dit westelijke deel van de stad is eeuwenlang een bruisend handelscentrum geweest voor landbouwproducten, waaronder bier, groenten, fruit, graan, varkens en boter. Onze tocht begint bij de Boterwaag op de Grote Markt. Terwijl we over de Prinsegracht varen, komen we langs de Korenbeurs, de Varkensmarkt en de Brouwersgracht. De Prinsegracht is een zeer ambitieuze 17e-eeuwse stadsuitbreiding. De planners hadden een luxueuze woonwijk voor ogen. De huizen moesten voldoen aan allerlei welstandseisen, zoals schoonheid, uniformiteit, statigheid en voorgeschreven hoogte en breedte. Nog altijd staan er een aantal chique panden, zoals Huis Dedel, een rijksmonument gebouwd in 1642 in de stijl van het Hollands Classicisme. In dezelfde stijl is het Hofje van Nieuwkoop gebouwd, dat aan het einde van deze gracht ligt. Het doel van de Prinsegracht als chique gracht waar welgestelden wonen, wordt echter niet bereikt. Haagse notabelen geven de voorkeur aan wonen elders in het centrum.

Buitenplaatsen

Aan het einde van de Prinsegracht varen we een stukje over de singelgracht en passeren we een van de ophaalbruggen bij het Westeinde. Hier gaan we linksaf het centrum uit. Aan de rand van de stad staan hier een aantal hoge molens. De trekschuit vaart van Den Haag naar Loosduinen langs tal van buitenhuizen: 't Huis te Westerbeek, Westcamp, Valkenbos, Leijenburg, Oud Eik En Duinen, Oud Rosenberg en Rusthoek (nu bij de Buitentuinen). Het rustieke Oud Rosenberg maakt nu deel uit van Parnassia. De aanleg van de trekvaart speelt een rol in de opkomst van buitenhuizen. Rijke stadsbewoners laten luxe buitenplaatsen aanleggen buiten de stad, vaak langs het water of in de binnenduinrand, waar men kan genieten van schoon drinkwater en frisse lucht. Welgestelde burgers ontvluchten in de zomer de stinkende stad en kiezen voor de strandwal als toevluchtsoord. De buitenhuizen hebben aan de kant van de trekvaart een lange opvaart als toegang voor de boot. De lusttuinen van deze buitenhuizen zijn indrukwekkend en dienen als statussymbool, met tuinmanswoningen, theekoepeltjes, oranjerieën, koetshuizen en vijvers. De meeste buitenplaatsen zijn inmiddels verdwenen, opgeslokt door de grote stad, maar hun namen leven vaak voort in straatnamen.

Herberg Vinkenburg - Vink

In het landelijke gebied tussen Den Haag en Loosduinen stonden enkele boerderijen en huizen. Op de hoek van de Beeklaan en de Loosduinseweg bevond zich oorspronkelijk een herberg genaamd Vinkenburg, later bekend als De Vink. Deze herberg speelt een belangrijke rol in de regio. Vanuit hier wordt de administratie verzorgd voor zowel de trekschuit als voor de diligence tussen Den Haag, Loosduinen, Naaldwijk, Poeldijk, Honselersdijk en later zelfs Monster en 's-Gravenzande. Dit was in de 19de eeuw ook het gebied van de Loosduinse School, kunstenaars van de Haagse School die in dit gebied werkten en woonden en zich aangetrokken voelden door de ongerepte natuur.





Ockenburgh: Een Toevluchtsoord van Welgestelden

De voormalige buitenplaatsen langs de Loosduinse Vaart geven nauwelijks meer een beeld van het verleden, maar gelukkig kunnen we dankzij honderden vrijwilligers nog steeds het landgoed Ockenburgh in Loosduinen bezoeken. Dit landgoed, oorspronkelijk gesticht door Jacob Westerbaen (1599-1670), groeit uit tot een monumentaal landhuis omringd door een prachtig park.

Westerbaen, een arts en dichter, beschrijft zijn 'kleyn paleis' poëtisch in 'Arctoa Tempe'. Hij wordt beschouwd als de grondlegger van de fruitteelt en tuinbouw in de regio. Langs de weg bij Ockenburgh wordt tol geheven op de Oorberlaan en de Beeklaan. Deze wegen waren ooit voet- en karrensporen, gemarkeerd met 'hinderpalen' in uitgestrekt duingebied.

Korenmolen, abdij en abdijkerk

We vervolgen onze reis aan boord van de trekschuit die via de Nieuwe Vaart naar Paleis Honselersdijk vaart. Het paleis bevindt zich tussen Poeldijk en Naaldwijk. In Loosduinen begint de Nieuwe Vaart bij het molenaarshuis en de korenmolen aan de Margaretha van Hennebergweg, vlakbij de eeuwenoude Abdijkerk van Loosduinen. De trekvaart maakt een bocht en volgt de grens van twee polders. Het jaagpad wordt aan de andere kant van de vaart verlegd. Aan de overkant van de Lozerlaan vinden we tegenwoordig de vaart weer terug richting Poeldijk als de zeer brede Nieuwe Vaart naast de Nieuweweg, de N211. Ter hoogte van het oude Veilinghuis maakt de weg een knik, en bij het buurtschap Rolpaal, een verwijzing naar een paal of balk die werd gebruikt om de touwen van de trekschuiten te geleiden zodat de schuit niet het land op werd getrokken bij de bocht, bevindt zich de N213. Nu komen we al snel bij het gebied dat landmeter Van der Sallem markeert als 'Zijn Hoochheijt', het grondgebied van stadhouder Frederik Hendrik. Hier ligt Paleis Honselersdijk.

Honselersdijk

Paleis Honselersdijk is het meest indrukwekkende paleis uit de 17de eeuw. Dat is goed te zien op de prent van tekenaar Abraham Begeyn (1637-1697). De prent is gemaakt tijdens het bewind van Willem III (1650 tot 1702). Willem III is

stadhouder van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden van 1672 tot 1702 en regeert samen met zijn vrouw, Mary II, als koning en koningin van Engeland, Schotland en Ierland van 1689 tot aan zijn dood. Boven dit panorama zweven twee putti met een gekroond wapen in een lauwerkrans met de tekst "honi soit qui mal y pense". Prins Willem III (1650-1702) voert dit wapen vóór hij in 1689 koning van Engeland wordt. We vinden het ook terug op het raadhuis van Naaldwijk.

Paleis Honselersdijk wordt omringd door symmetrisch aangelegde tuinen en bijgebouwen, waaronder stallen, parterres de broderie (perken met laag gehouden buxusslingers), een bloementuin, een fazanterie, een hertenweide, een boswachtershuis en een volière. Op de prent is te zien dat het paleis in de omgeving ligt van de duinen en de Noordzee. Aan de oostzijde zie je de trekvaart liggen. Het paleis wordt omringd door grote tuinen. Deze zijn ontworpen door de Franse tuinarchitect André Mollet. Exotische planten en de talloze bomen zijn via de Prinsegracht, de Loosduinse Vaart en de Nieuwe Vaart hierheen vervoerd. Honselersdijk dient zowel als buitenverblijf als kunstgalerie, waarbij de kunstcollectie met vele Hollandse Meesters de status van Frederik Hendrik als vorst onderstreept. Naast het hoofdgebouw zijn twee grote bijgebouwen, waaronder een gastenkwartier. Tegenwoordig bestaat een deel hiervan nog, namelijk de Nederhof. Hier is een kleinschalige zorgorganisatie gevestigd die een koffiehuis runt.

De roerige 17de eeuw

Het Paleis werd gebruikt voor regeringszaken en diplomatieke missies. In 1638 bezocht koningin-moeder Maria de' Medici de Republiek der Verenigde Nederlanden, waar ze gastvrijheid genoot op Paleis Honselersdijk van stadhouder Frederik Hendrik. De Haagse schrijfster Bosboom-Toussaint schreef een historische novelle over deze periode, waarin ze feiten combineerde met fictieve verhalen. Maria de' Medici's bezoek aan de Republiek betekende een erkenning van ons land als autonoom grondgebied, nog vóór het Verdrag van Münster op 15 mei 1648 officieel de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden als soevereine staat erkende in het vredesverdrag met Spanje.



9,10, 11 en 12

Tien jaar eerder, in 1653, vond voor de kust van Zuid-Holland de Slag bij Ter Heijde plaats tussen de Nederlandse en Engelse vloot tijdens de Eerste Engels-Nederlandse Oorlog. De Nederlandse marine leed een zware nederlaag, met twintig verloren schepen en de dood van admiraal Maarten Tromp. Deze gebeurtenis vond plaats nabij de duinen, waar toeschouwers, zoals de inwoners van Den Haag, de strijd volgden.

Herberg Lands Welvaren

Bij Paleis Honselersdijk hoort ook Herberg "Lands Welvaren" (1660). Het ligt schuin tegenover de Nederhof. Ooit was het eigendom van koning Frederik I van Pruisen en later van Anna van Hannover, moeder van prins Willem V. Het wordt dan omgedoopt tot "Het Wapen van Oranje".

Naaldwijk, 's-Gravenzande en Monster

Al snel komen we langs Broekvliet, gelegen aan Dijkweg 76. Het is eigendom van Abraham Douglas, Baljuw van Honselersdijk en rentmeester van Prins Willem V (1748-1806). Het omvat het landgoed een buitenplaats, boerderij, 43 morgen weiland, hooiland en akkerland, een tuin en een koepel in de Vlietpolder.

Niet ver daarvandaan in Naaldwijk ligt Patijnenburg, aanvankelijk een boerderij die in 1652 werd omgevormd tot een buitenplaats. Het landgoed was in handen van de Amsterdamse familie Pauw. Later is het in handen van Simon van Slingelandt (1664-1736), raadpensionaris van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden.

Aanmeren kan in Naaldwijk. Hier zijn nog enkele oude monumenten te vinden, waaronder het Oude Raadhuis en het Heilige Geesthofje. Het Oude Raadhuis, met een Hollandse renaissancegevel uit 1688 werd vernieuwd in opdracht van koning-stadhouder Willem III, herbergt een waag en vierschaar. De wapens van diverse leden van het huis van Oranje-Nassau sieren de gevel. Het laat zien hoe Naaldwijk verbonden is met het huis Oranje-Nassau.

De trekvaart gaat verder na Naaldwijk, wanneer ook 's-Gravenzande en Monster aan de dienstregeling worden toegevoegd. Langs de vaarroute bevindt zich bij 's-Gravenzande de Oranjesluis (1676), oorspronkelijk bedoeld als zoetwaterinlaat voor tuinen, maar later vooral gebruikt voor afwatering. Dit is een prachtige afsluiting die de veelzijdige rol van water in dit gebied symboliseert: de trekvaart als levensader voor transport, de buitenhuizen waar de tuinen een statussymbool vormen voor de eigenaar, het water als essentiële bron voor groenten en fruit, en de kanalen die het vuile water uit de stad afvoeren en voor verfrissing zorgen. Het water weerspiegelt hier niet alleen de geschiedenis, maar ook de dynamiek en diversiteit van dit bijzondere landschap.



13, 14, 15 en 16



17, 18, 19 en 20



TREKVAART NAAR SCHEVENINGEN

Auteur- Wimmie Hofstra

In de rijke maritieme geschiedenis van de Hofstad is er één vervoersmiddel dat een bijzondere rol heeft gespeeld in het verbinden van Den Haag met de populaire badplaats: de gondel. Terugblikkend op de 19e eeuw, ontvouwt zich een verhaal van charmante boottochten, trekpaarden langs het kanaal, en een unieke reis over het water die badgasten naar de zonnige kust bracht. Dit artikel neemt u mee op een reis door de tijd, van de hoogtijdagen van de gondel tot de latere pogingen om de waterverbinding van de stad naar Scheveningen nieuw leven in te blazen. We verkennen deze trekvaart naar Scheveningen in de context van zijn tijd en werpen een blik op de impact ervan op het toerisme naar Scheveningen van weleer.

Paxhaven

Den Haag richt zijn aandacht op de grachten, waar waterwegen worden opgeknapt, verbreed, voorzien van steigers of opnieuw uitgegraven. Toeristisch Den Haag vaart er wel bij. Een opmerkelijk voorbeeld van zo'n infrastructureel project is de Paxhaven, gelegen nabij het Centraal Station. Als onderdeel van de vernieuwde Koekamp, de groene stadsentree van Den Haag, werd het haventje in 2023 officieel geopend. Het fungeert als aanleg- en opstapplaats voor kleine boten en kano's, waardoor bijvoorbeeld een uitstapje naar Scheveningen voor een dagje strand mogelijk is.

Sinds 2015 was het al mogelijk om vanaf hier, de Prinsessegracht, naar Scheveningen te varen, nadat de Dr. Kuypersdam tussen deze gracht en de Koninginnegracht werd vervangen door de Dr. Kuypersbrug. Voor die tijd kon men alleen vanaf een steiger na de Dierentuinbrug via het kanaal naar Scheveningen varen. Lokale rederijen zoals de Willemsvaart en De Ooievaart bieden sindsdien tijdens het strandseizoen regelmatige vaarten naar Scheveningen aan. Een voorbeeld hiervan was de Madurodam Express, een dienst naar Scheveningen met verschillende haltes, waaronder het attractiepark Madurodam. Deze werd gelanceerd na de doorbraak van de dam

en uitgevoerd met een klein duwbootje dat een ander bootje voortduwde, volledig elektrisch, maar met de uitstraling van een stoombootje als knipoog naar het verleden. De doelgroep bestond uit gezinnen die een dagje naar Madurodam wilden of badgasten die vanaf de stadsentree naar Scheveningen wilden varen.¹ Alles stond in het teken van vermaak, en het werd bedacht met dezelfde denkwijze als de gondelvaart waar dit artikel over gaat.

Singelgracht

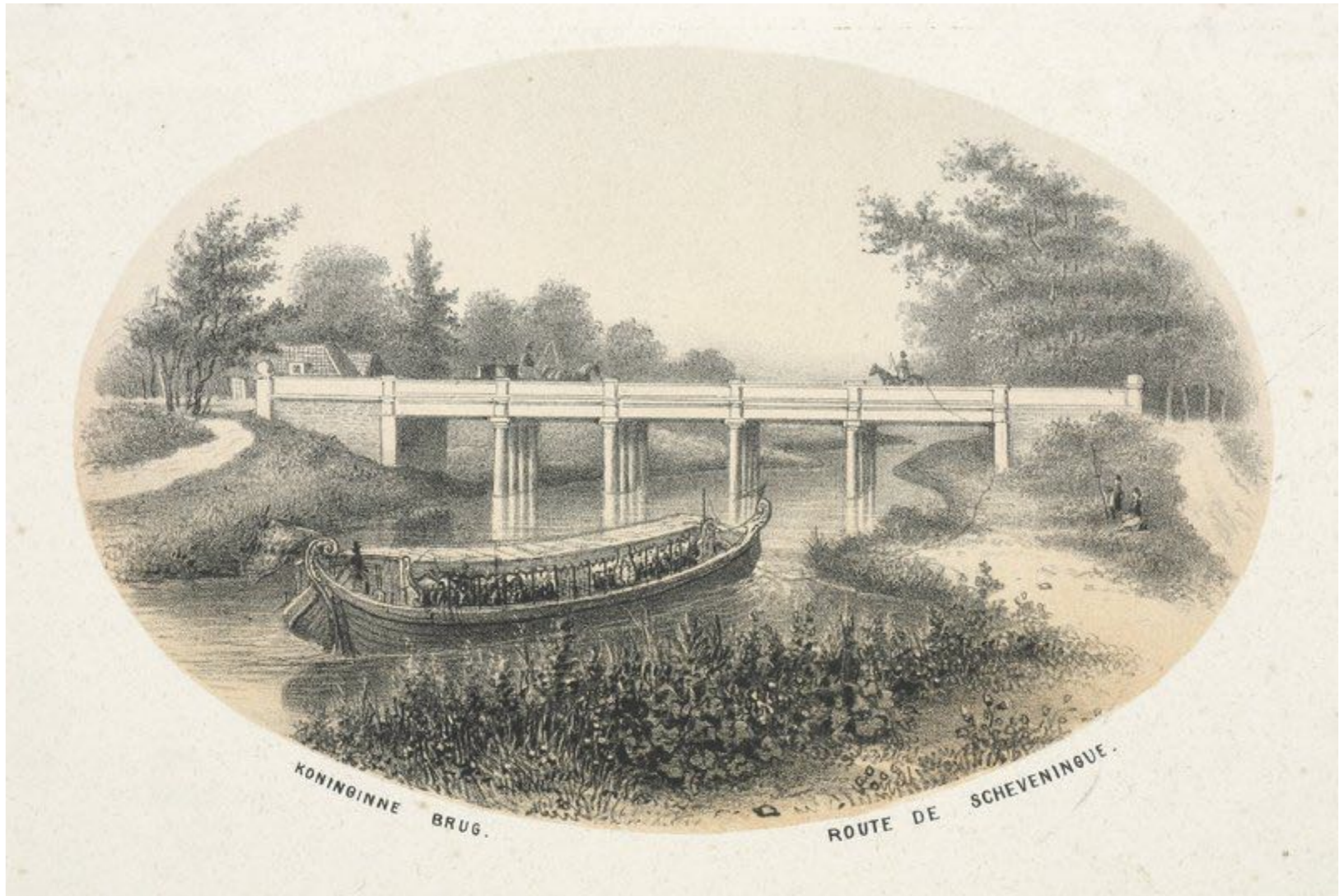
De Prinsessegracht maakt deel uit van de Singelgracht rond Den Haag, die in 1613 is aangelegd als buitengrens van 's-Gravenhage. Op de Herengracht/Prinsessebrug bevindt zich een kunstwerk dat verwijst naar het ontstaan van deze singel zo'n 400 jaar geleden. Het kunstwerk draagt de spreuk '1613 - Door burgers daad op Maurits raad, deez cingel ontstaat - 1619'. Het toont hoe de grachten met de hand zijn gegraven. Een hele groep gravers, uitgerust met schoppen, heeft zich achter prins Maurits geschaard, die het initiatief nam voor de verdedigingsgordel in de tachtigjarige oorlog.

Kanaal naar Scheveningen (1825-1863)

In het verlengde van deze Prinsessegracht is in de 19e eeuw het kanaal naar Scheveningen gerealiseerd (1825-1863). Initiatiefnemer Burgemeester Copes van Cattenburch (1779-1854) wilde het kanaal gebruiken om een goede verbinding te maken met het recent gebouwde Badhuis in Scheveningen en zag de potentie om Scheveningen als zeehaven op de kaart te zetten. Het idee om een kanaal aan te leggen is omarmd door kanalenkoning Willem I (1772-1843). Er waren nog meer argumenten om de waterweg aan te leggen. Het zou goed zijn voor de handel, vooral de handel in vis. Bovendien bood een kanaal een mogelijkheid om het vuile water uit de Haagse grachten te spoelen. Dat was nodig omdat de grachten in die tijd nog steeds dienden als riolering en de stad zich sterk uitbreidde.

Langdurig project

Het aanleggen van het kanaal duurde buitengewoon lang. In 1830 ging de



KONINGINNE BRUG.

ROUTE DE SCHEVENINGUE.

eerste spade de grond in. Ondanks bedenkingen van Scheveningse vissers over vervuiling, geldproblemen en technische uitdagingen, is het project doorgezet, financieel gedekt door zandwinning voor nieuwbouwwijken. Er zijn zijkanalen gegraven voor die zandwinning, waaronder naar de Waterpartij en door het Westbroekpark. Een andere zijtak leidde naar de oude afzanderij van Klein Zwitserland. Uiteindelijk was het in 1863 klaar. Het kanaal eindigde vlak voor de kust. De Seinpostduin is niet afgegraven. Veel van de oorspronkelijke doelstellingen zijn losgelaten; geen zeehaven, geen doorspoeling. Aan het einde van het kanaal is wel een binnenhaven aangelegd voor lokale bedrijvigheid, industrie en handel. Deze binnenhaven is in 1971 gedempt. Als vaarverbinding met de badplaats is het door toeristen maar enkele decennia optimaal gebruikt, waaronder door de zogenaamde Gondel. Herinneringen aan dit stukje geschiedenis leven voort in straatnamen zoals de Havenkade en Gondelstraat. De gondel meerde aan op de Havenkade ter hoogte van de Gondelstraat.

De Gondel naar Scheveningen

Op weg naar Scheveningen konden badgasten in het strandseizoen bij de Dierentuin (waar nu het Provinciehuis is) dit opvallende vervoersmiddel kiezen, de Gondel. Deze trekschuit, voortgetrokken door een paard, gaf een speelse knipoog naar de Venetiaanse gondels, die een positieve associatie hadden bij de 19e-eeuwse toerist. De boot was wat smaller dan de trekschuit die van Den Haag naar Leiden of Delft voer; mogelijk werd het daarom een Gondel genoemd. Met deze boot werd een simpele vaartocht een ware belevenis, waarbij de badplaats Scheveningen, op zichzelf al een attractie, met de toevoeging van de Gondel een extra aantrekkelijke bestemming werd. Voor de vaart werden nieuwe boten gebouwd, zoals 'De Burgemeester Copes van Cattenburch' en 'De Batavier'. Het 'volkschuitenveer' begon met deze Gondel in 1859 een regelmatige verbinding tussen Den Haag en Scheveningen. In de krant wordt een verslag gepubliceerd van de raadszitting van dinsdag 26 oktober 1858.²

'In de overtuiging, dat door de oprigting van het bedoelde veer, aan een groot aantal ingezetenen eene wezenlijke dienst zal worden bewezen, wordt alzoo

door Burgemeester en Wethouders, overeenkomstig het advies der genoemde commissie, voorgesteld, om aan de gezamenlijke veerschippers van 's Gravenhage op Delft, voor de jaren 1859, 1860 en 1861 concessie te verleen tot een volksschnitenvaar, onder de navolgende voorwaarden:

- 1. Dat de dienst zal moeten worden waargenomen met twee vaartuigen, ingerigt overeenkomstig bijgaande teekening; terwijl des Zondags en bij drukte, hulpschuiten zullen moeten varen, waartoe echter de gewone Delftsche veerschuiten kunnen worden gebezigd;*
- 2. Dat de overtocht geregeld in een halfuur tijds zal moeten geschieden, op verbeurte eener boete van f8, telken male wanneer daartoe meer dan een half uur tijds zal worden besteed;*
- 3. Dat de prijzen zullen bedragen, per persoon, 15 cents voor de 1ste klasse en 10 cents voor de 2de klasse;*
- 4. Dat de tijd van aanvangen en eindigen der dienst, even als de vertrekuren, door Burgemeester en Wethouders zullen worden geregeld;*
- 5. Dat de dienst in allen opzichte naar genorgen van Burgemeester en Wethouders zal behooren te worden geregeld en nagegaan;*
- 6. Dat de verhouding tusschen de veerschippers en den commissaris, later door Burgemeester en Wethouders zal worden vastgesteld.'*

In de Rotterdamse Courant van 20-04-1859 staat meer over de bijzondere boot die ingezet gaat worden. *'Ten dienste van dat veer hebben de Haagsche schippers voor eigen rekening doen bouwen eene schuit, welke in sierlijkheid en doelmatigheid alle tot nu toe bestaande verre overtreft. Volgens het plan van den scheepsbouwmeester C. van Eyk, te Delft, op zijne werf gebouwd. is die schuit van eene hier te Lande nog niet bekende constructie, in den vorm van eene gondel, ter lengte van 70 voet en voorzien van twee roeren, zoodat zij niet behoeft te keeren'.³*



Nadagen van de trekschuit

Het zijn inmiddels de nadagen van de trekvaart. De trekschuit heeft een zeer slecht imago, getuige ook het 19e-eeuwse gezegde 'Die is met de trekschuit gekomen', over mensen die traag waren en niet met de tijd megingen. Een slimme marketingcampagne werd opgezet om de verbinding voor het voetlicht te brengen. In advertenties in de krant lees je over de 'snelvarende Gondel'.⁴ Slim bedacht, want als je de doorsnee burger in die tijd zou vragen wat hij van de trekschuit dacht, was de eerste associatie waarschijnlijk 'tergend langzaam'.

'De Gondel, een trekschuit met paard, voer met een gemiddelde snelheid van 7 kilometer per uur en was ongetwijfeld langzamer dan een stoomboot, een stoomtram of een elektrische tram. Het is de tijd van de vernieuwing en de trekschuit hoort daar eigenlijk niet meer bij. Maar voor het regionale kanaal van Den Haag naar Scheveningen was het een prima vervoersmiddel. *'Verbeeld u een geïdealiseerde trekschuit, ruimer en luchtiger dan het klassieke vervoermiddel onzer voorvaderen, waar allen in het ruim zaten, zoodat er de grootste gelijkheid heerschte. Die Gondels voeren af van den Dierentuin en brachten den passagier tot aan het eindpunt van 't kanaal, zoodat men nog ongeveer een tiental minuten wandelens had tot aan het toenmalige Groot Stedelijk Badhuis. Buitengewoon vlug ging het evenmin, want het jagerspaard stapte kalmweg en haast werd bij het varend publiek niet verondersteld. Doch wat nood! Men zat gezellig en rustig in de ruime Gondel voor den geringen prijs van 10 cents..., had men hier een kalm, lichtig vervoermiddel. Waren al de plaatsen in roef, ruim en stuurstoel ingenomen, dan was er bovenop gelegenheid om zich neer te vleien...'*⁵

Volksschuitenveer

Om de infrastructuur van de geplande volksschuitenveer te versterken, dient de ondernemer C. Franchimon een verzoek in om een veerhuis nabij de aanlegplaats te vestigen in 1859.⁶ Of dat er is gekomen is de vraag. Jaren later, in 1868, wordt er in de krant geklaagd dat er zelfs geen bankjes zijn bij de opstapplaatsen tegenover de Dierentuin en in Scheveningen.⁷ Desalniettemin

zit de vaart in de lift. Opnieuw wordt een vergunning verleend voor drie jaar, lezen we in het Dagblad van Zuidholland en 's Gravenhage van 14-09-1861; *'Missive van de gezamenlijke schippers in het volksschuitenveer van 's Gravenhage op Delft, houdende dankbetuiging wegens de verleende vergunning⁸, om gedurende 1862/1863 en 1864 ook tussen 's Gravenhage en Scheveningen te mogen blijven varen'*.⁸

De populariteit van de Gondel groeide snel. Zowel doordeweeks als in het weekend waren er vaarten tijdens het badseizoen. In het begin waren er van 15 september tot en met sluiting van het Badseizoen dagelijks twee afvaarten in de ochtend en een in de middag, en op zondag twee in de ochtend en vier in de middag vanaf Den Haag en vanaf Scheveningen twee keer in de ochtend en vier keer in de middag. Op zondagen en tijdens speciale dagen, zoals Pinksteren, waren er extra vaarten. Kaartjes zijn te koop bij de heer Hoek op het Zieken en op het Veer.⁹

Instabiel:

De constructie van de boot als smalle schuit kon voor problemen zorgen. In 1682 nam de burgemeester dan ook maatregelen en vroeg de politie om in te grijpen als de boot werd overladen met passagiers. In de krant staat een artikel van ooggetuigen, waarbij het bijna mis ging: *"De gondel genaamd de Batavier, die op een zondagmiddag om 6 uur naar Scheveningen vertrok, was zo volgestopt dat de stuurman elk ogenblik de op het dek zich bevindende heren moest uitnodigen zich nu eens naar deze, dan weder naar gene zijde te wenden, ten einde daardoor het vaartuig in evenwicht te houden, dat elk ogenblik dreigde te zinken. Het gevaar nam aanzienlijk toe toen, gelukkig niet ver van de plaats van bestemming, het water aan één zijde van de schuit begon binnen te stromen."*¹⁰



4, 5 en 6



Dat het ook wel eens echt mis ging, blijkt uit een fragment van Johan Gram: "Doch dit moest met omzichtigheid geschieden, want de gondel liep door bovenlast gevaar topzwaar te worden en om te slaan. Meermalen kon men na een vuurwerk of feest te Scheveningen een zoodanige overrompeling van de vertrekkende gondels bijwonen. Het kon er dan erg spannen, en de schipper moest al zijne autoriteit doen gelden, om den waaghalzen te beletten, het leven der passagiers op het spel te zetten. Het publiek verdrong zich dan op het bovendek, zoodat de schuit topzwaar werd en de schipper met geweld het onbesuisd publiek naar beneden moest jagen, wilde de gondel niet in 't donkere en vuile kanaal omduikelen."¹¹

Einde en een nieuw begin:

'Langs het kanaal, waar vroeger de gondel bedaard en rustig voer en nu de elektrische tram vliegt en snort, is het verkeer, vooral in de zomer, druk en levendig'. Het einde van de gondel kwam niet door de concurrentie met de stoomboot, maar met de opkomst van de stoomtram, elektrische tram, paardentram en omnibus. Vanaf 1882 voer de gondel niet meer uit. Dat terwijl er in 1870 nog drie gondels voeren.¹²

De Scheveningseweg was al vanaf de 17de eeuw de belangrijkste verbindingsweg tussen de stad en het strand. De paardentram, een koets getrokken door een paard op rails, was een veelgebruikte vorm van vervoer over deze weg. Jaarlijks maakten meer dan 30.000 mensen gebruik van deze tramlijn, waaronder Van Gogh, die in 1881-1883 in Den Haag als beginnend kunstenaar zijn weg vond. Van Gogh voorzag zichzelf van tramkaartjes om naar Scheveningen te kunnen reizen.¹³

Concurrentie van de tram:

De paardentram kreeg in deze tijd ook concurrentie van de stoomtram. In 1882 begon de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij met de aanleg van rails voor een stoomtramlijn die ook Scheveningen met het centrum van Den Haag zou verbinden.

Panorama Mesdag:

In deze tijd werd ook Panorama Mesdag geschilderd door Hendrik Willem Mesdag. Op 1 augustus 1881 werd het Panorama geopend, waarbij ook Van Gogh aanwezig was. Het is als het ware een tijdscapsule. Vandaag de dag nemen we, door middel van dit schilderij, een kijkje op de Seinpostduin en turen we over het kanaal. Helaas, geen gondel meer te zien. Panorama Mesdag stamt uit een periode waarin vele panorama's in Europa verschenen. Het was volksvermaak in de 19e eeuw, net als een dagje naar de dierentuin of een dagje naar Scheveningen.

Nieuwe Poging:

In 1902 werd een nieuwe poging ondernomen om de verbinding nieuw leven in te blazen. Een ondernemer wilde een Motordienst Den Haag-Scheveningen opstarten en vroeg hiervoor een vergunning aan bij burgemeester en wethouders van Den Haag. Het krantenverslag luidde als volgt: *'Gistermiddag werd door enkele heren, waaronder de hoofdcommissaris van politie, de heer Versteeg en de havenmeester, de heer Van der Velde, een proefvaart gemaakt... Het plan is om een aanzienlijk aantal boten in te zetten om een regelmatige dienst te kunnen garanderen, terwijl de tarieven zeer betaalbaar zullen zijn. De route begint vanaf het Bezuidenhout, met diverse tussenstops onderweg, en eindigt bij de Havenkade in Scheveningen, vlakbij Seinpost. Elke boot zal plaats bieden aan 50 personen, en de dienst zal actief zijn van april tot oktober. Veel Hagenaars herinneren zich waarschijnlijk nog de ouderwetse gondel die dezelfde route naar Scheveningen nam. Met deze moderne onderneming wordt die dienst in een eigentijdse vorm nieuw leven ingeblazen'.¹⁴*

De tijd staat niet stil, en hoewel de gondel uit de vaart is genomen en ook deze motordienst niet meer vaart, wordt er momenteel wel weer gevaren op het kanaal, soms zelfs net als vroeger: op een klimaatneutrale wijze.

Wil u deze route zelf fietsen of wandelen? Dat kan. Op de website www.haagswelvaren.nl is de route per locatie te volgen.





ZEILEND VRACHTVERKEER

auteur – Wimmie Hofstra

In het hart van Den Haag, in de historische binnenhaven van de Bierkade, ligt een schip dat een verhaal vertelt van de tijd van de industrialisatie. De Hendrina Johanna, gebouwd in 1905, is meer dan alleen een oud zeilschip; het is een levend monument van het maritieme verleden van Den Haag. Tien jaar geleden kreeg dit schip de monumentenstatus. Als je langs de Wagenbrug loopt, kun je niet om de Hendrina Johanna heen. Dit historische zeilschip is niet alleen een bezienswaardigheid; het is een tastbare herinnering aan een tijdperk waarin schepen als deze de nauwe waterwegen van Den Haag bevoeren, beladen met bouwmaterialen voor de uitbreiding van de stad. In dit artikel duiken we dieper in de geschiedenis van het schip en verkennen we haar rol bij bouwprojecten. Het schip is nu een varend monument en museum, waar bezoekers de herinneringen aan vervlogen tijden kunnen ervaren.

Provenance

Hendrina Johanna werd in 1905 in Doesburg gebouwd voor de steenfabrikant Jan van Sadelhoff te Loo, gemeente Duiven. Het schip is oorspronkelijk een ijzeren zeilschip met een geschatte tonnage van rond de 80 ton. De huidige afmetingen zijn 21,54 meter lang, 4,12 meter breed en 1,54 meter diep. In 1919 werd het schip verkocht door Hendrina van Megen, weduwe van Johannes Visser, en Johannes Albertus Wanders. Jan Boer verwierf het schip in 1930 en doopte het om tot Di-jo. In datzelfde jaar werd het schip gemarkeerd met het brandmerk onder nummer: 127B Arnhem. De Hendrina Johanna wisselde nog tweemaal van eigenaar, in 1986 en 1990. Uiteindelijk werd het omgebouwd tot woonboot. Op 16 september 2005 vond de overdracht plaats aan de Stichting de Ooievaart in Den Haag.¹

Fundering van de stad

Vrachtschepen voerden bouwmaterialen aan voor de bouw van de vele wijken die in de late 19e eeuw en de eerste helft van de 20e eeuw uit de grond zijn

gestampt. Tijdens deze periode vond er een aanzienlijke stadsuitbreiding plaats. Die ongekende bouwlust was nodig omdat het inwonertal van Den Haag explosief groeide. In 1870 telde de stad 100.000 inwoners. In korte tijd was dit aantal verdrievoudigd. De landbouwcrisis en de ingebruikname van de stoommachine en de daarmee gepaard gaande industrialisatie zorgden voor een enorme toeloop van goedkope arbeidskrachten. Er was een sterke bouwperiode na 1871 die resulteerde in wijken zoals de Zeeheldenkwartier, de Indische buurt en de Schilderswijk. Schepen zoals Hendrina Johanna zijn daarvoor ingezet. Al vanaf de bouw van de piramides in Egypte maakt men gebruik van speciaal gegraven kanalen om de bouwmaterialen zo dicht mogelijk bij het bouwterrein te brengen. In Den Haag was dat niet anders. Hendrina Johanna voer zo niet alleen over de nog bestaande singelgracht rond het centrum, maar ook over kanalen die nu deels zijn gedempt.

Vredespaleis

Schepen zoals de Hendrina Johanna hebben ruim een eeuw geleden de bouwstenen voor het Vredespaleis naar Den Haag vervoerd en daarmee bijgedragen aan het fundament van Den Haag als internationale stad van Vrede en Recht.

Illustratie van vervlogen tijden

Stichting de Ooievaart heeft het schip met vrijwilligers teruggebracht in originele staat. *“De Hendrina Johanna is als museumschip een goede illustratie van een afgesloten, bijzondere periode van zeilend vrachtvervoer van en naar Den Haag. Het schip laat aan bezoekers zien hoe in de periode van 1905 tot aan de Tweede Wereldoorlog het schippersleven was, in al zijn facetten en soms ontberingen,”* aldus Pim Oltheten, die jarenlang als projectleider en leermeester bij de restauratie de drijvende kracht was.

Varend monument

Op 12 september 2014 is de monumentenstatus aan de Hagenaar Hendrina

Johanna (1905) verleend. Een schip kan een varend monument worden als het ouder is dan vijftig jaar en een Nederlandse ligplaats heeft of onder Nederlandse vlag vaart. Een eis is dat het meer dan vijftig jaar geleden beeldbepalend is geweest voor de Nederlandse wateren of typerend is voor de ontwikkeling van de Nederlandse scheepsbouw. Hendrina Johanna is gerestaureerd naar de maatstaven van het Havenmuseum in Rotterdam.

Varende monumenten zijn herkenbaar aan de speciale wimpel. Men leent de wimpel uit aan eigenaren van schepen die zijn ingeschreven als Varend Monument® in het Nationaal Register Varende Monumenten. De Hagenaar behoort nu tot deze vloot. Op de website van de Stichting Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen staat de lijst van varende monumenten, waar zij aan toegevoegd is.

Wagenbrug

Hendrina Johanna is een Wagenbrugger. Het scheepstype is ontstaan rond 1880. De eerste Wagenbruggers zijn gebouwd als houten rivierzeilschepen. Later zijn deze schepen van ijzer gemaakt (1905-1925). Vanaf 1925 stopte de productie. De vrachtwagen en trein namen het over. Het schip is van ijzer en in 1905 gebouwd op de werf in Doesburg, een dorpje aan de uitmonding van de Gelderse IJssel in de Oude IJssel. De opdrachtgever was de steenfabrikant Jan van Sadelhoff uit de gemeente Duiven. Scheepswerven langs grote rivieren in Gelderse dorpen zoals Dodewaard, Wamel en Doesburg bouwden dergelijk schepen voor de vrachtvaart op Holland. Gelderse schippers gebruikten Wagenbruggers en laadden ze vol met steenkolen, turf, bakstenen of andere bouwmaterialen. Schepen die speciaal voor Den Haag werden gebouwd werden ook wel Hagenaars genoemd. De ligplaats aan de Wagenbrug draagt bij aan het levend houden van oude tijden. Het schip is een bepalend element in het stadsgezicht en ligt voor de Wagenbrug precies op de juiste plek. Het scheepstype is niet voor niets naar deze brug vernoemd. De afmetingen van het schip zijn bepaald door de Wagenbrug, een vaste brug in het centrum van Den Haag. Deze brug was voor het scheepsverkeer het moeilijkste obstakel voor het bereiken van het centrum met zijn ondiepe water en smalle en lage bruggen en krappe haakse bochten. Het schip had beperkte afmetingen en

een maximaal laadvermogen van 80 tot 100 ton. Daarnaast waren er ook nog onderdelen die je kon verwijderen, zoals de zwaarden of delen die je tijdelijk kon omklappen, zoals de bovenkant van het ankerlier. Noodzakelijk, wilde je de Wagenbrug halen. Als het schip vervolgens onbeladen terugvoer en Den Haag weer wilde verlaten, pompte men water in het ruim of vroeg men aan omstanders om als ballast mee te varen, zodat het schip wat lager kwam te liggen en alsnog onder de brug door kon varen.²

Bouwer van het schip

De bouwer van het schip is de familie Van Sadelhoff. Het is een familie van steenfabrikanten. In de Loowaard, een gebied langs de Rijn bij Loo in Gelderland, bleek de klei in de uiterwaarden uitstekend geschikt te zijn voor het maken van bakstenen. Het verhaal begint met het verlenen van de vergunning voor de bouw van de fabriek in de Loowaard. Er worden bepaalde voorwaarden aan gesteld, zoals het voorkomen van obstakels die de rivierstroom zouden kunnen belemmeren en het gebruik van houten stellingen en planken voor het laden en lossen van schepen. Dit alles om te voorkomen dat de rivierdijken gevaar zouden lopen. Jan Steven van Sadelhoff richtte hier in 1836 een steenoven op, met Antonius Johannes Corma. Drie van Van Sadelhoff's zonen worden tevens steenfabrikant. Het is een echt familiebedrijf. In 1876 vermeldt men een oven van Van Sadelhoff op de Middelwaard onder Huissen, waar 45 arbeiders werkten. De oven gaat over naar zijn zoon, die eerst als schipper werkt. In 1877 controleert men de voorwaarden van de oude concessie, waarbij men vaststelt dat een tweede oven te dicht bij de eerste staat en er andere werken zijn uitgevoerd die gevaar kunnen opleveren voor de afvoer van hoog water en ijs. Niet veel later dalen door de economische crisis de verkoopprijzen dusdanig dat de fabriek moet sluiten. In 1879 opent een nieuwe steenfabriek. De productie hiervan is aanzienlijk. In 1881 werken er op de Middelwaard 27 mannen, 9 vrouwen, 10 jongens en 4 meisjes. De seizoensproductie in dat jaar bedroeg 2.800.000 hand vormstenen. die aan drie vormtafels waren gemaakt. De productie verloopt oorspronkelijk ambachtelijk, maar mechanisatie en automatisering verandert dit aan het einde van de 19de eeuw. De familie Van Sadelhoff gaat dus met de tijd mee en zal de fabriek uiteindelijk tot 1978 runnen, bijna anderhalve eeuw dus (1836-1978).³



2, 3, 4 en 5

Bakstenen

Van de nazaten van Jan van Sadelhoff heeft Stichting de Ooievaart een mal gekregen uit de eigen steenfabriek. De bakstenen zijn gemaakt van rivierklei uit de uiterwaarden. Met de mal zijn de bakstenen in vorm gedrukt. In het oostelijk deel van ons land stonden aan de rivieren veel steenfabrieken. De eigenaren van de vrachtschepen kwamen dan ook vaak uit dit gebied.

Kinderarbeid

Het maken van baksteen was zware handarbeid. Men drukte rivierklei in een vorm en bakten deze vervolgens in de oven. Tot ver in de 19de eeuw was 40% van de arbeiders vrouw of kind. Kinderen van acht jaar of jonger werkten in de zomer soms 16 uur per dag. Vierjarigen stapelden stenen op en vrouwen verplaatsten kruiwagens met tot 80 kilo aan steen. Het is zwaar en eentonig werk. Het schilderij van de Nederlandse kunstschilder Anton van Rappard (1858-1892), toont het werk op een vergelijkbare steenbakkerij (8). Op het schilderij zijn twee groepen arbeiders te zien, voornamelijk kinderen, die betrokken zijn bij het vormen van klei tot steen. Eén groep kneedt de klei en plaatst deze op de vormtafel, terwijl een andere groep de stenen droogt. Per dag produceert één vormgroep zo'n 10.000 tot 13.000 stenen. Dit betekent dat afdragers, vaak kinderen, duizenden keren per dag zware stenen moeten verplaatsen en de vormen moeten uitkloppen.⁴

Nederlandse baksteenindustrie

De Nederlandse baksteenindustrie produceert sinds het midden van de 19de eeuw tot aan het einde van de Wederopbouw honderdzevenmiljard bakstenen, met honderdzestig miljoen kubieke meter klei. Bakstenen zijn en blijven een kenmerk aan de Nederlandse architectuur.⁵

Bouwen in Den Haag, de stad van veen en zand

Terug naar Den Haag, de stad van veen en zand. De groei van de stad in de 19de eeuw leidde tot een explosieve toename van de bevolking. Terwijl

richting Scheveningen welvarende wijken met belangrijke gebouwen verrezen op het gezonde zand, ontstonden aan de andere kant van de stad arbeiderswijken op het veen, gekenmerkt door eentonige straten en slechte huisvesting. De gemeente liet de stadsuitbreiding over aan bouwmaatschappijen, waardoor een sterke scheiding tussen zand- en veengebieden ontstond.

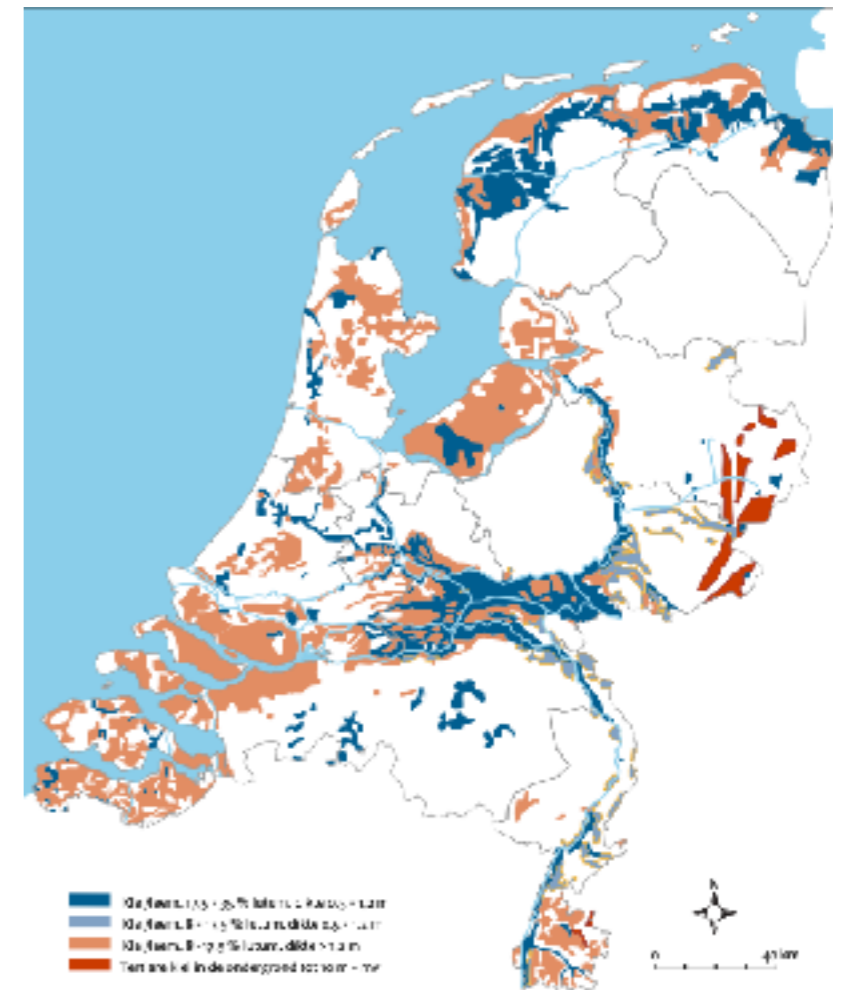
Bouwrijp en bouwen

De veenachtige bodem moet met zand worden opgehoogd om de grond bouwrijp te maken. Diverse aannemers leggen zich toe op de zandwinning van duinzand van de Scheveningse duinen en op de strandwal bij de Waldeck Pymontkade. Soms gaat het om grote bedrijven waar meer dan 100 arbeiders werken. Ze graven nieuwe kanalen voor de afzanderij, zoals bij Dekkersduin (omgeving Vredespaleis). Schepen met duinzand varen uit dit gebied naar de Singelgracht. Op dezelfde kanalen vaart Hendrina Johanna met bouwmaterialen voor de bouw van omliggende wijken en het Vredespaleis tussen 1907 en 1913.

Route

De route die de Hagenaar naar het Vredespaleis volgt is nog goed in het hedendaagse Den Haag te zien. Vanaf de 17e eeuwse Singelsgracht bij de Westermolens ging de Wagenbrugger ter hoogte van de Veenkade over het kanaal van de Waldeck Pymontkade, dat sinds 1959 gedeeltelijk ondergronds loopt. Net voorbij de Groot Hertoginnelaan maakt de waterweg een scherpe bocht. Bij de Andries Bickerweg is een draaikom te zien, die de schepen gebruikten om te keren. Verderop, net achter het Vredespaleis is nog zo'n draaikom te zien, nu een fraaie vijver met fontein.

Op het schilderij 'Gezicht op Den Haag vanuit het Noordwesten' uit 1843 door Bartholomeus Johannes van Hove (1790-1880) zijn de waterstructuren en de afzanderij in dit gebied goed te zien. Dit stadsgezicht is ruim 60 jaar voor de bouw van het Vredespaleis geschilderd. Uit de slootjes zijn uiteindelijk de grachten en de zwaaikommen ontstaan die bij de bouw van het Vredespaleis



in gebruik waren.

Zandafgraverij Van Gogh

Het duingebied begon ter hoogte van het Vredespaleis. De kust was twee kilometer verderop. Op het Dekkersduin, het duin ten westen van het Vredespaleis (nu Duinoord) waren regelmatig schilders uit de Haagse School te vinden, die uitgerust met schilderskist, kwasten en verftubes, in de buitenlucht tekenden en schilderden. Het duingebied verdween door de afgraving, de afzanderij. Iets verderop meerden later de schepen aan met bouwmaterialen voor de naastgelegen wijken en het Vredespaleis. De draaicirkel die de schepen maakten om weer terug te kunnen varen is nog zichtbaar in de cirkelvormige vijver met fontein. Ook Van Gogh was hier te vinden. Hij tekende de 'duinmannetjes' die de zandgrond afgroeven. *'Ik was met v.d. Weele in Dekkersduin en we kwamen daar aan die zandgraving...Het zijn kerels met kruiwagens en spittertjes.' 'Ik ben voornemens ook eenige grotere composities op touw te zetten en daarvan heb ik reeds op touw...'*⁶

Vredespaleis

Nadat de Carnegiëstichting in 1905 het ontwerp van de Franse architect Louis Marie Cordonnier (1854-1940) als winnaar van de ontwerpwedstrijd had gekozen, legde men in 1907 de eerste steen voor het Vredespaleis, een bakstenen paleis op een plint van Belgisch natuursteen in de behoudende neorenaissancistische stijl. Vanaf die tijd tot de ingebruikname van het gebouw in 1913 waren ondernemers als Van Sadelhoff constant bakstenen en andere bouwmaterialen aan het aanvoeren. Deze werden vervolgens in kruiwagens overgeladen en het bouwterrein opgereden door de vele arbeiders en de schippersfamilies. Mogelijk is er zelfs een direct verband tussen de bouw van het schip en de opdracht tot levering van de bouwmaterialen van de familie Van Sadelhoff aan de aannemers van het Vredespaleis. De Carnegiëstichting had voor de inrichting ook veel Haagse firma's gecontracteerd. De plateelbakkerij Rozenburg heeft tegeltableaus en Vredesvazen geleverd, terwijl de Koninklijke Meubelfabriek van H.P. Mutters en meubelproducent Pander betrokken waren bij de inrichting. Deze fabrieken stonden langs de

Singelsgrachten van Den Haag. Ook voor de vervoer van dit Haags trots zullen schepen ingezet worden om de goederen naar het Vredespaleis te transporteren.

Vandaag speelt het Vredespaleis een cruciale rol in een internationale wereld waarin de onderlinge tegenstellingen steeds scherper worden en de Vrede steeds vaker bedreigd. Zo blijft het Vredespaleis, met zijn rijke geschiedenis en voortdurende betrokkenheid bij internationale vredesinspanningen, een baken van hoop te midden van de uitdagingen van de moderne tijd en die geschiedenis is ook deels een vaargeschiedenis.

Wil u deze route zelf fietsen of wandelen? Dat kan. Op de website www.haagswelvaren.nl is de route per locatie te volgen.



10, 11, 12, 13 en 14

VAREN OP HET KRUISPUNT VAN OUD EN NIEUW

auteur - Wimmie Hofstra

Als we de route van het beurtschip de Hendrina Johanna (1905) volgen, reizen we door de geschiedenis van Den Haag tijdens de industrialisatie. In deze route varen we naar het Vredespaleis, waar het schip lost en zand laadt in Dekkersduin. We beginnen op de Bierkade waar het schip ligt. Hieronder volgt een beschrijving van deze route.

Vertrek vanaf de Bierkade

Floris Arntzenius, een Nederlandse schilder van de Haagse School, schildert het leven in Den Haag rond 1900. Hij legde de Veerkades, de Bierkade en de Spuistraat vast. Wat opvalt is dat het een tijd van verandering is. Houten schepen worden vervangen door stalen schepen, stoompijpjes op de schepen wijzen erop dat de motorschepen hun intrede hebben gemaakt, terwijl er nog altijd zandschuiten worden voortgeboomd en het in het Westland nog niet was toegestaan om met een motor te varen. De schepen worden ook steeds groter.

Beurtschippers in het Oude Centrum

Als we de Wagenbrug genomen hebben, varen we de Dunne Bierkade op. Dit gebied kent een rijke geschiedenis van beurtschippers en vrachtvervoer. Beurtschippers vervoerden vracht en passagiers en hadden vaste vertrektijden en routes. De beurtschippers worden in de tijd van de industrialisatie uit het Oude Centrum verplaatst naar de nieuw aangelegde Laakhaven.

Riool en drinkwatervoorziening

In de tweede helft van de 19e eeuw groeide de bevolking van Den Haag aanzienlijk, wat resulteerde in veel bouwactiviteit, maar voorzieningen bleven

achter. De grachten dienden als riool en drinkwatervoorziening, wat leidde tot epidemieën. Tussen 1901 en 1921 werden verschillende grachten gedempt als onderdeel van stadsplanning en infrastructurele veranderingen.

Chique winkelstraat en Stoomdistilleerderij

Het schip passeert een draaibrug tussen de Koningstraat en de Boekhorststraat, de winkelstraat uit deze tijd. Het vaart langs een groot weeshuis en de Lange Beestenmarkt waar het enige overgebleven jeneverhuis uit de tijd van de industrialisatie zich bevindt, Van Kleef, een stoomdistilleerderij.

Van Gogh in het ziekenhuis

Hier is ook het ziekenhuis. Vincent van Gogh werd in 1882 behandeld voor gonorrhoe in het Burger Gasthuis aan de Zuidwal, en beschreef zijn uitzicht op de vaarwegen vanuit zijn ziekenhuiskamer.

Hofje van Om en Bij

Het historische Hofje Om en Bij in de Schilderswijk bood in de 19e eeuw sociale huisvesting aan arme gezinnen. Deze initiatieven begonnen in Den Haag als reactie op de groeiende stedelijke armoede.

Houthandel en Pander Meubelen

'De Houthandelaar', een bronzen beeld op de brug bij de Houtzagerssingel en de Brouwersgracht, is een eerbetoon aan Coen Dekker, een houthandelaar in de late 19e eeuw, een van de vele bedrijven aan de kades waar schepen het transport voor deden. Het gebouw 'HOLLANDIA' aan de Zuid-Westsingelgracht werd oorspronkelijk gebruikt als meelfabriek en later door de Firma Pander voor meubelproductie.



1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 en 9



Openbare Voorzieningen

Verderop komen we langs het Duinwaterleidinggebouw, dat ook in deze periode is gebouwd (1908-1909). Het illustreert de betrokkenheid van de overheid bij waterbeheer.

Halve wezen, tijd van Art Nouveau

Het Huis van Barmhartigheid, gebouwd in 1874, bood opvang voor "halve" wezen tot aan de Tweede Wereldoorlog. Bij de Brouwersmolen is een haakse bocht. Het schip is een maatschip, speciaal voor Den Haag gebouwd en erop berekend dat het deze haakse bochten kan nemen. We komen langs de fabriek van Rozenburg. Het aardewerk is revolutionair, gemaakt in de Art Nouveau-stijl, de stijl van deze periode.

Initiatief voor arbeiders

Links komen we langs de Jacobastraatjes, tijdens het industriële tijdperk een initiatief om arbeiders een goed bestaan op te laten bouwen.

's Gravenhaagsche Machinefabriek en de gasfabriek, Loosduinse Vaart

Allerlei bedrijvigheid bevindt zich langs de kant, zoals de 's Gravenhaagsche Machinefabriek en de gasfabriek. Het is een drukte van belang bij de Loosduinse Vaart, een vaart die naar het Westland gaat. 12.000 boten maken jaarlijks gebruik van deze vaart om steden als Den Haag, waar de bevolking in deze tijd verdrievoudigd is, te voorzien van groente en fruit.

Bouw wijken

Ook afval wordt per schip vervoerd. Het schip zal hier bij de gasfabriek ongetwijfeld veel boten met afval zijn tegengekomen. Verderop komen we door wijken in aanbouw, zoals het Regentessekwartier, Duinoord en het Zeeheldenkwartier.

Muurreclames, Hogere Burger Schoolgebouw

Oude muurreclames en tegeltableaus getuigen van de commerciële kant van bedrijven zoals het zuivelbedrijf De Haagse Schenkkan. In het Zeeheldenkwartier is het kanaal inmiddels gedeeltelijk gedempt. Hier komen we langs het voormalige Hogere Burger Schoolgebouw, op dit moment in aanbouw (1907), geen Art-Nouveau maar in neo-rennaissance stijl.

Aanmeren bij het Vredespaleis

Uiteindelijk meert het schip aan bij het Vredespaleis, gebouwd tussen 1907 en 1913. Hier lost het de lading. De draaicirkel waar het schip gebruik van maakt is nu een vijver met fontein.

Met kruiwagens worden de bakstenen uit het ruim gehaald.

Zandwinning

Het duingebied rond het Vredespaleis was een inspiratiebron voor schilders zoals de Gebroeders Maris. Het verdween grotendeels door afgraving voor zandwinning. Iets verderop halen we een lading zand.

Groothandel in groente, fruit, aardappels en kolen

We varen terug naar Den Haag langs de grachten en passeren het voormalige handelscentrum voor groente, fruit, aardappels en kolen aan de Veenkade-Noordwal, dat plaats moest maken voor de opkomst van de Laakhaven. Er was geen doorkomen aan met al die boten die tegen elkaar aan lagen.

Hemsterhuisbrug en J. Hoogeveen & Co.

De Hemsterhuisbrug draait open. Het is een mooie gietijzeren brug gemaakt in 1885 door de Haagse ijzergieterij L.I. Enthoven, recentelijk gerestaureerd als onderdeel van het Meerjarenprogramma Kunstwerken van de gemeente. Ook het brugwachtershuisje staat weer op zijn oorspronkelijke plek. Ook hier komen we langs allerlei bedrijvigheid, zoals het bedrijf J. Hoogeveen & Co.,



10, 11, 12, 13, 14 en 15



dat op dit moment nog maar een paar jaar bestaat (1895) en als groothandel in diverse bouwmaterialen een belangrijke rol in de handel in Den Haag. Het pand van Hoogeveen, met een origineel interieur en geïnspireerd op de Oostenrijkse Art Nouveau, is nog altijd in bedrijf.

Koninklijk gedeelte van de stad

Het schip vaart het koninklijke deel van de stad, passeert de Paleistuinen, de Koninklijke Stallen bij het Piet Heinplein en komt uiteindelijk bij het Willemspark uit. We draaien vervolgens het centrum in met weer een haakse bocht. Deze haakse bochten bepaalden de lengte van het schip.

Electriciteit en stromend water

We passeren een prachtige villa van de meestersmid en een pand dat voorzien is van alle moderne snufjes, zoals elektriciteit en stromend water van de bouwmeester J.P.J. Lorrie.

Gietijzeren voetgangersbrug en de fabriek van Enthoven

Als we het centrum uitvaren en onder een gietijzeren voetgangersbrug uit 1861 doorkomen, realiseren we ons dat deze gebouwd is in de tijd dat bruggen er nog op bedacht waren dat scheepvaart eronderdoor kon varen. De brug is gemaakt door de fabriek die we vervolgens passeren, Enthoven. Het is een knap staaltje techniek.

Inentingen op het Rijswijkse Plein, de Haagsche Stoomboot Maatschappij

We maken weer een haakse bocht en varen via de Haagse Trekvlief het centrum uit 'Het Wachtje' op het Rijswijkseplein. Dit gebouwtje werd gebruikt tijdens een kinderpokkenepidemie in 1870 en 1871 als locatie voor koepokinenting. De gezondheidszorg boekte dankzij investeringen en solidariteit. Op het Rijswijkse Plein vertrok De Haagsche Stoomboot Maatschappij met een lijndienst voor passagiersvervoer over water op te

zetten (1896). Het was geen lang leven beschoren. De komst van trein, tram en bus verving uiteindelijk het passagiersvervoer over water.

Havenkantoor in de Laak

De industrialisatie bracht ook veranderingen in het grachtenstelsel van Den Haag met zich mee. De oude binnenhavens werden gedempt en de Laakhaven werd aangelegd, waardoor Den Haag zijn eerste industriehaven kreeg. Het Havenkantoor, gebouwd in 1900, diende als centrum voor het innen van haven- en liggelden en werd een herkenbaar symbool aan het water.

Buithuizen voor industrie en fabrieken langs de kades

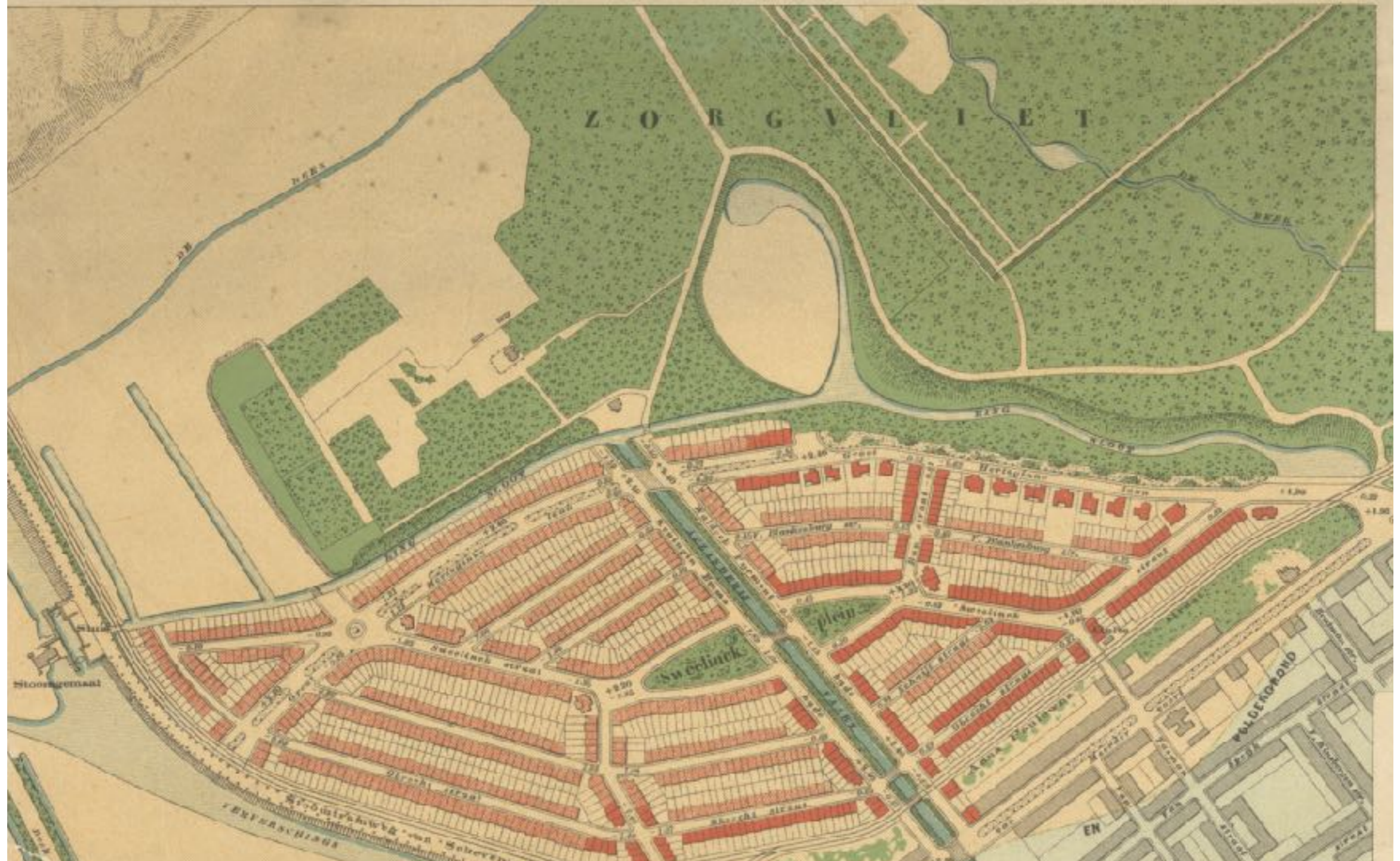
De route liep langs verschillende bruggen en bedrijven langs de kade. Bij Drievliet kwamen drie waterwegen samen en stond vroeger het buithuis Burchvliet, later gebruikt voor industriële doeleinden. De Haagse Trekvlief werd verbreed, zodat grotere schepen een betere doorvaart hadden en de bocht goed konden nemen. Zo konden grotere schepen makkelijk manoeuvreren. De Nieuwe Tolbrug, bekend als het 'Kippenbruggetje', verving de oude brug.

Veel van de geschiedenis ligt nog voor het oprapen. Oude gebouwen en gebieden krijgen een nieuwe functie. We eindigen bij het Molenvlietpark bij Drievliet. Het is een groene omgeving met speelplekken en een heemtuin. Een deel van het park dient als waterberging om te reageren op klimaatverandering. Dit innovatieve systeem omvat met elkaar verbonden vijvers en een kade die functionele ondersteuning biedt voor waterbeheer en tevens dienst doet als wandelpad voor parkbezoekers. Met de herinneringen aan het rijke verleden van deze vaarroute heeft het gebied ook een veelbelovende toekomst in gedachten.

Wil u deze route zelf fietsen of wandelen? Dat kan. Op de website www.haagswelvaren.nl is de route per locatie te volgen.

BOUWPLAN DER HAAGSCHE BOUWGRONDMAATSCHAPPIJ „DUINOORD“

SCHAAL 1 Å 5000.



Afbeeldingen bij het artikel De trekschuit in woord en beeld

1. afbeelding: schilderij Jan van Goyen, Gezicht op de Vliet bij Voorschoten met huis Oostbos, 1642, Lakenhal, Leiden 2. schilderij Paulus Constantijn la Fargue, De zwaikom in de trekvaart in Leidschendam, 1756, Rijksmuseum, Amsterdam 3. schilderij Bartholomeus van Hove, Gezicht op het Oude Vrouwen- en Kinderhuis aan het Zieken, 1830, Haags Historisch Museum, Den Haag 4. Wachtje architect Reijers (1825-1827) foto Rijswijkseplein 5. schilderij Johannes Vermeer, Gezicht op Delft, c. 1660 – 1661, Mauritshuis, Den Haag 6. stereofoto Groenwegje, 1865, collectie Haags Gemeentearchief 7. Van Balckeneynde Huis, architecten Van Balckeneynde en Post (foto) 8. schilderij Jan van Goyen, Gezicht op Den Haag vanuit het Zuidoosten, 1651, Haags Historisch Museum, Den Haag 9. schilderij Cornelis Springer en Kasper Karsen, Gezicht op Den Haag in de 17de eeuw, 1852, Rijksmuseum, Amsterdam 10. schilderij Jan Havicksz. Steen, Dansende boeren voor een herberg, ca.1653, The Toledo Museum of Art, Verenigde Staten 11. Adriaen van de Venne, figuren in een trekschuit (1625-1635), gravure uit: Jacob Cats Houwelick, Rijksmuseum, Amsterdam 12. gouache tekening Adriaen van de Venne, Album, British Museum, Londen 13. Jongkind, Rijksmuseum, Amsterdam, RP-P-1902-A-22807

Noten bij het artikel De trekschuit in woord en beeld

1. Jacob van der Does, *'s Gravenhage, met de voornaemste Plaetsen en Vermaecklijckheden*, 1668, p. 64-71.
2. John Sillevs, *Door Holland met de trekschuit, een tocht langs Hollandse steden en dorpen met de 18de eeuwse kunstenaarsfamilie La Fargue*, 1976.
3. Arent van 's Gravesande bouwde als stadsarchitect van Leiden het Commissarishuis aan de Hofweg. Hij werkte veel samen met architect Claesz. van Balckeneynde, bijvoorbeeld aan de Sint Sebastiaansdoelen. Op het Magistratenportret (1636) in het Haagse Historisch Museum (J.A. van Ravesteyn) staan zij samen afgebeeld met de leden van het stadsbestuur, terwijl zij overleg plegen over de bouw van de Sint Sebastiaansdoelen.
4. In: Leids Jaarboek 2015, Piet van der Plas en Martine van der Wielen-de Goede, *Roucoop of Oostbos? Gezicht op de Vliet door Jan van Goyen*, p. 119-133
5. Tiny de Liefde-van Brakel, Michiel van der Mast, *Tussen fantasie en werkelijkheid, de stadsgezichten van B.J. van Hove (1790-1880)*, 2012.
6. In Saline Royale d'Arc-et-Senans (Fr.) krijgt men een goed idee van de stedenbouwkundige projecten van architect Ledoux via plattegronden en maquettes. Verspreid over Parijs zijn nog 4 tolhuizen overgebleven. Reijers bouwde ook aan de andere kant van Den Haag een tolhuis aan de Koningskade. Het maakte plaats voor de verbreding van de Koningskade.
7. Jan de Vries, *Barges and capitalism, passenger transportatie in the Dutch Economy (1632-1839)*, 1981, p.30-35.
8. Constantijn Huygens, *Gedichten. Deel 8: 1671-1687*, (ed. J.A. Worp). J.B. Wolters, Groningen, 1898, p.162.
9. Op de permanente tentoonstelling in Panorama Mesdag is de werking van de stereoscopie te beleven. Ook Mesdag experimenteert met perspectief. Panorama Mesdag is zowel het grootste schilderij van Nederland als het oudste panorama ter wereld. Het historische vergezicht biedt een unieke kijk op het Scheveningen van 1881. U staat er middenin en ervaart de magische illusie om vanaf de Seinpostduin uit te kijken op het vissersdorpje met de vuurtoren, het strand met de vissersboten, de badplaats met de luxe hotels en het vergezicht op de stad Den Haag.
10. Arie de Klerk, *Bouwen aan de Hofstad*, 1998, p.65.
11. Herman Rosenberg, Jan van Goyen, Portrettist van Den Haag, 2010, p.28-29.
12. Bulletin van het Rijksmuseum 1992, *Over Springer en Karsen, over een groot en klein Gezicht op Den Haag, over een aankoop en een geschenk*, p. 246-253. Het Rijksmuseum bezit ook een olieverfschets die ter voorbereiding is gemaakt.
13. In: Literatuur jaargang 16: Els Stronks, *'Elk wordt gesticht, door de gesangen die ik dicht' Grootspraak van de predikant-dichters?*, 1999, p 159-163.

14. Martin Royalton-Kisch, *Adriaen van de Venne's Album in the Department of Prints and Drawings in the British Museum*, 1988, p.270-271.
15. Nadine Akkerman, *Rivalen aan het Haagse Hof, Elizabeth Stuart 1596-1666 & Amalia von Solms 1602-1675*, 2014.
16. Een met molens bezaaide oever laat ook de trekvaart tussen Den Haag en Delft zien voordat de Vliet in 1891 werd verbreed, zie de prenten in: Johan Gram, *De trekvaart tusschen Den Haag en Delft vóór de vaartverbreding*, met A.L. Koster (1882)

Afbeeldingen bij het artikel Iconische Stadsgezichten vanaf het Water

1. 1652, Jan van Goyen, gezicht op Den Haag, Museum Medeiros e Almeida, Lissabon, Portugal. Met name in de derde periode van zijn oeuvre zijn veel monochrome schilderijen ontstaan, zoals die schilderij waarop te zien is hoe een trekschuit Den Haag nadert. 2. 1644, Polderlandschap, Jan van Goyen, olieverf op paneel, h 22cm x b 33,2cm, Rijksmuseum Amsterdam. Kenmerkend voor het Nederlandse landschap is het uitgestrekte laagland, zoals hier door Jan van Goyen geschilderd. Een groot deel van het land bestaat uit polders. Binnen deze met dijken omgeven gebieden wordt de waterstand geregeld met behulp van molen 3. 1651, Jan van Goyen, Landschap met boten bij een oever, zwart krijt op papier, Museum Bredius, Den Haag 4. 1651, Jan van Goyen, Gezicht op Dordrecht, Dordrechts Museum, DM/008/886 5. 1651, Jan van Goyen, Gezicht op Den Haag vanuit het Zuidoosten, Haags Historisch Museum, Den Haag 6. Detail trekschuit, 1651, Jan van Goyen, Gezicht op Den Haag vanuit het Zuidoosten, Haags Historisch Museum, Den Haag 7. Salomon van Ruysdael, Rivierlandschap met zeilboten en een trekschuit, 1660, Mauritshuis Den Haag, Galerij Prins Willem V 8. 1833, Joseph Mallord William Turner, Van Goyen looking out for a subject, The Frick Collection, New York. Het stadsprofiel van Antwerpen is zichtbaar. 9. Detail hiervan 10. 1818, Joseph Mallord William Turner, Dort of Dordrecht: De Dortse pakketboot van Rotterdam bij windstille (Yale Center for British Art, Paul Mellon Collectie 11. Julius van de Sande Bakhuyzen ets naar 1651, Jan van Goyen, Gezicht op Den Haag vanuit het Zuidoosten, Rijksmuseum Amsterdam 12. 1872, Julius van de Sande Bakhuyzen, Haags Historisch Museum 13. Casper Faassen (1975), Stadsgezicht van Den Haag. Faassen maakte zijn versie van Gezicht op Den Haag (2,70 x 1,70 meter) voor het Haags Historisch museum, waar het in 2017 naast het stadsprofiel van Jan van Goyen te zien was. 14. Turrell Hemels Gewelf Kijkduin

Noten bij het artikel Iconische Stadsgezichten vanaf het Water

1. Dit gebeurde door het Buitensmuseum, Schilderrijk Den Haag. De Vincent van Gogh Experience, het Heilige Geesthofje, het Spinozahuis en de huizen van de 17de en 19de eeuwse schilders (panden van de Fundatie Voorhoeve e.a.) waren in dit initiatief samen gebracht. De schrijver Wimmie Hofstra richtte het museum samen met Catharina Abels en Michiel Voorhoeve op en was directeur (2017-2022).
2. Brief 539 Vincent van Gogh naar Theo van Gogh. Nuenen, op of rond zaterdag 7 november 1885.
3. Beschrijving van het schilderij Rijksmuseum Amsterdam, objectnummer SK-A-3249.
4. Het Gezicht op Dordrecht speelde een hoofdrol in een documentaire, die Theo Uittenbogaard in 1975 maakte voor de VPRO-televisieserie *Zorgvlied* onder de titel *Het Geheim van de Dordtse Kil*. Niet alleen het standpunt van waaruit Van Goyen het schilderij had geschilderd werd gevonden met behulp van een schip van Rijkswaterstaat (en wel: midden in het water ter hoogte van de huidige tunnel), maar ook de tijd van het jaar, en zelfs het tijdstip, dat Van Goyen vastlegde, werd door de KNMI-meteoroloog Derk-Michael van der Woude uitgerekend (eind juli, rond 17:30 uur).
5. Het schilderij wordt uitgebreid besproken in: Herman Rosenberg, Jan van Goyen, Portrettist van Den Haag, 2010.
6. Deze conclusie trekt de auteur.
7. Jan van Goyen, Christiaan Vogelaar, catalogus bij een tentoonstelling van het werk van de zeventiende-eeuwse Nederlandse landschapschilder (1596-1656)
8. Brief 251 Vincent van Gogh naar Theo van Gogh, Den Haag, 26 juli 1882

Afbeeldingen bij het artikel De aanleg van de trekvaart naar het westen

1. Plattegrond, getiteld: "Caerte van de Loosduynse vaert en wegt beginnende aan de vier westermolens tot Loosduynen door Pieter Floris van der Sallem, 1644". gekl. z. gr. form, 32 x 164. Deze plattegrond bevindt zich nu in de atlas van het Haags Gemeentearchief, collectie kaarten en plattegronden, nummer z.gr. 1296. 2. Plattegrond, getiteld: "Een dito caerte van de vier westermolens tot aan de Leijwegt met getalle aangeweesen de langte en breete van de vaert, door Pieter Florisz. 1645". gekl. z. gr. form. 31 x 161. Deze plattegrond bevindt zich nu in de atlas van het Haags Gemeentearchief, collectie kaarten en plattegronden, nummer z.gr. 1298. 3. Plattegrond getiteld: "Kaart om een vaert aan te leggen met een weg van Loosduynen langs de boomwatering tot aan de Honsholredijck door Pieter Floris van der Sallem, 1643". Gekleurde kaart. Formaat 42 x 156. Deze plattegrond bevindt zich nu in de atlas van het Haags Gemeentearchief, collectie kaarten en plattegronden, nummer z.gr. 1837. 4. Verzoek van de schipper Meurs, Haags Gemeentearchief. 0350-01 Oud-archief van de gemeente 's-Gravenhage 1313-1815, 5113, Stukken betreffende het veer van Den Haag op Loosduinen, (1670) 5. De Nieuwe Princelyke Haagsche Almanach 1769 6. Plattegrond getiteld: "Kaart van het Westkwartier van Den Haag met zes molens gelegen aan de Prinsegracht, te maken door Pieter Floris van der Sallem, 1642". Gekleurde kaart. Formaat 80,5 x 92. Deze plattegrond bevindt zich nu in de atlas van het Haags Gemeentearchief, collectie kaarten en plattegronden, nummer z.gr. 0943 7. Haagse Almanak 1861 Toltarief voor de straatwegen van 's Gravenhage naar Loosduinen en van Loosduinen naar Monster

Noten bij het artikel De aanleg van de trekvaart naar het westen

1. Op de diverse kaarten in het gemeentearchief is de loop van deze waterweg te volgen. Bijvoorbeeld in Stal, K., Den Haag in kaart gebracht: 750 jaar groei in plattegronden uit het Gemeentearchief.
2. Alle locaties zijn afzonderlijk te vinden op haagwelvaren.nl.
3. De Klerk, A. Bouwen aan de Hofstad, p. 82-83. Talloze strategieën om het water te verversen worden in de loop der tijd ondernomen, zoals het doortrekken van de Loosduinsevaart tot in de nieuwe Maas. Desondanks moet Den Haag het vooral gehad hebben van een stevige regenbui.
4. Dolk, Th. F.J.A., Geschiedenis van het hoogheemraadschap Delfland, 1939, p. 555-558
5. De kaarten met de oude nummers 33, 34 en 35 van het Gemeentearchief van Den Haag belichten verschillende aspecten van de ontwikkeling van de Loosduinse weg en de bijbehorende waterwegen in de zeventiende eeuw. Oud nr. 33 toont een geplande verbreding van de Loosduinse weg, vastgelegd door landmeter Pieter Floris van der Sallem in 1644. Dit wijst op stedelijke infrastructuurplanning en -verbetering in die tijd. Oud nr. 34 biedt inzicht in de uitvoering van deze plannen, waarbij de kaart de landen aangeeft die zullen worden aangetast door de uitbreiding en de taxatie van het verlies dat elke eigenaar zal lijden als gevolg van de veranderingen aan de waterweg. Oud nr. 35 vult deze informatie aan door de daadwerkelijke afmetingen van de waterweg weer te geven, vanaf de vier westermolens tot aan de Leiweg. Deze kaarten samen bieden een historisch perspectief op de infrastructurele ontwikkelingen en watermanagement in het Loosduinse gebied.
6. Willemsen, H. Het Hof thoe Honslaersdyck en zijn prinselijke beschermheren, Wat was het geheim van Honslaersdyck? p.34
7. 0350-01 Oud-archief van de gemeente 's-Gravenhage 1313-1815, 5113, Stukken betreffende het veer van Den Haag op Loosduinen, (1670)

Met dank aan Kees Stal

Afbeeldingen bij De reis naar Loosduinen en Honselersdijk

1. Paulus Constantijn La Fargue, De Grote Markt, 1760, The National Gallery, Londen
2. Atlas de Wit, pagina 49, stadsuitleg Prinsegracht, KB 3. Tekening G. van Giessen, rond 1729, toont het Korenhuis aan de Prinsegracht, gelegen tussen de Varkenmarkt aan de linkerkant en de Korte Beestenmarkt aan de rechterkant. In het midden bovenaan cartouche: Haagse ooievaar en 1666, gr. A 100

4. Het Hofje van Nieuwkoop aan de Prinsegracht en is een ontwerp voor Jacob de Riemers Beschrijving van 's-Gravenhage. Het maakt deel uit van de prentencollectie met identificatienummer "A3-13" en is gemaakt door G. van Giessen rond het jaar 1729. 5. Op Prinsegracht 15 zit het Design Museum Dedel 6. 't Huis te Westerbeek.' 'G.v. Giessen del. / J.C. Philips fec. direx. R. Boitet Excud. Cum Privil'. Op de vaert wordt een schuitje voortgetrokken. 7. De afbeelding toont een gezicht op de Loosduinse brug, met aan de linkerkant de Heerenmolen, ookbekend als de Heertjesmolen. Deze prent, een gravure vervaardigd door F. Wit en gepubliceerd door uitgever G.B. Probst, Haags Gemeentearchief collectie prenten, gr. B 1366. 8. Detail Nieuwe kaart van 's-Gravenhage met de omliggende Dorpen en Buitenplaatsen, 1838. S.W. van der Noordaa, Haags Gemeentearchief z.gr. 0605. 9. Buitenplaats Oud Rosenberg 10. Buitenplaats Ockenburgh 11. Gezicht naar het dorp Loosduinen. Prenten A3-18 Giessen, G. van ca. 1729 penseel in grijs, HGA004300757 12. Vaart ano 2024 met de Korenmolen, historische schuiten, het molenaarshuis en de abdijkerk 13. Dit panorama toont Paleis Honselersdijk met symmetrisch aangelegde tuinen en bijgebouwen, gebouwd als jachtslot voor prins Frederik Hendrik, met een gekroond wapen van prins Willem III, vervaardigd door Abraham Begeyn en Abraham Bloteling circa 1684 14. Nederhof met beeld stadhouder Prins Frederik Hendrik 15. De herberg langs de vaert schuin voor de Nederhof (Honselersdijk) 2024 16. Foto Broekvlief 17. Willem van de Velde I, slag bij Terheijde, Rijksmuseum, 1657, SK-A-1365 18. Foto Raadhuis Naaldwijk 19. Rechter zijgevel van Patijnenburg in Naaldwijk, door Aart Schouman in 1755. 20. Foto Oranjesluis 's-Gravenzande

Afbeeldingen bij het artikel Trekvaart naar Scheveningen

1. Blad erna - Kaart van het Hoogheemraadschap van Delfland 2. 'T Hooge Heemraedschap van Delftlant / T Hooge Heemraedschap van Delftlant met alle deselfs deelen, op voetmaet in zyn geheel; en in de volgende vyfentwintich stucken naukeuriger in kaart gebracht ao: MDCCXII. Dus verhelderd ao. 1750 (titel op object), RP-P-AO-11-6-13. De Koninginnebrug, later de Wittebrug genaamd, over het Kanaal met op de voorgrond een passagiersgondel, kl. B 797, ca. 1873, lithografie. 4. Plattegrond van 's-Gravenhage en Scheveningen, Maker: G. Vormer & C. Bredée, Identificatienummer: z.gr. 0061 Haags Gemeentearchief, publicatie 1906 5. Aquarel Floris Arntzenius, vanaf de brug bij de Nieuwe Duinweg, met links de loswal in aanleg aan de Haringkade, een hoge villa aan het Seinpostduin en rechts het gebouw van Seinpost, ca. 1894, Kl. A 248 Gemeentearchief Den Haag 6. George Hendrik Breitner – Jager van een trekschuit aan de lijn 7. Panorama Mesdag 1881-1882

Noten bij het artikel Trekvaart naar Scheveningen

1. Ondergetekende organiseerde in samenwerking met Madurodam de opening van deze vaartocht.
2. Dagblad van Zuidholland en 's Gravenhage 29-10-1858
3. Rotterdamse Courant van 20-04-1859
4. advertentie in de krant van de gondel Dagblad van Zuidholland en 's Gravenhage 01-06-1859, 1861 en advertentie in de krant van de gondel 1862
5. s- Gravenhage voorheen en thans – Johan Gram 1905, p.131
6. Dagblad van Zuidholland en 's Gravenhage 06-07-1859
7. Dagblad van Zuidholland en 's Gravenhage 02-08-1868
8. Dagblad van Zuidholland en 's Gravenhage van 14-09-1861
9. Dagblad van Zuidholland en 's Gravenhage 14-07-1859
10. Nieuw dagblad van 's Gravenhage 16-07-1863
11. 's- Gravenhage voorheen en thans – Johan Gram 1905, p.131
12. Het vaderland 11-05-1871
13. Zie voor het volledige verhaal over Vincent van Gogh in Den Haag en Scheveningen het boek 'De Haagse streken van Vincent van Gogh' van Wimmie Hofstra, uitgeverij Hofcultuur
14. Dagblad van Zuidholland en 's Gravenhage 1902

Met dank aan Eeke Crabbendam.

Afbeeldingen bij het artikel Zeilend vrachtverkeer

1. Prentbriefkaart van Bierkade, hoek Wagenstraat, Den Haag, rond 1913, toont hotel-restaurant 'De Adelaar' bij Wagenbrug, uitgegeven door H.S. Speelma, Prentbriefkaart van Bierkade, hoek Wagenstraat, Den Haag, rond 1913 2. Sponsordag op Hendrina Johanna 3. Restauratie roer met Pim Oltheten die het roer in plaatst, foto Roel Wijnants 4. Bierkade, gezien naar het Spui, met een groot aantal schuiten, gemeentearchief 6.03853 ca. 1900 5. Wagenbrug foto Gemeentearchief Den Haag 6. Bierkade ansichtkaart Gemeentearchief Den Haag 7. Kaart van Nederland door het Nederland Instituut voor Toegepaste Geowetenschappen (TNO-NITG) (bron www.natuurinformatie.nl klei en leem). 8. De steenfabriek 'Ruimzicht' aan de Vaartse Rijn 1885, Anthon van Rappard (1858-1892), 9. Arntzenius, bouwmaterialen op kar, kunstwerk gefotografeerd tijdens tentoonstelling in Gouda, 10. Vredespaleis collectie The Hague Marketing 11. Gezicht op Den Haag vanuit het Noordoosten, Bartholomeus van Hove, Haags Historisch Museum, 12. 1883, meegezonden schets met brief 348 Zandgroeve in Dekkersduin, Van Gogh Museum, Amsterdam (Vincent van Gogh Stichting) F1028, JH367, 13. Kaartje van de waterlopen in Duinoord Google Maps 14. Kruiwagen gebruikt bij de afzanderijvaart Nuenen.

Noten bij het artikel Zeilend vrachtverkeer

1. Meegeleverde formulieren van de familie Sadelhoff bij de koop door Stichting De Ooievaart
2. <https://shie.nl/haagvaarder-50-de-hendrina-johanna-hagenaar-wagenbrugger-haagvaarder/>
3. Driepas, historische kring Duiven Groessen Loo, jaargang 4, nummer 1, april 1987 en <https://www.liemersverleden.nl/streekarchivariaat-de-liemers-en-doesburg/duiven/historie-duiven/abc-duiven/steenfabriek-in-de-loowaard/> zie daarnaast <https://www.gelderseilandverhaalt.nl/>
4. <https://www.centraalmuseum.nl/nl/tentoonstellingen/een-schilderij-centraal-5-arbeiders-op-de-steenbakkerij-ruimzicht> en www.natuurinformatie.nl klei en leem en <https://www.canonvannederland.nl/nl/utrecht/zuidwest/fabrieken-en-arbeiders>
5. Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800-1890 Deel III (1993)–M.S.C. Bakker, E. Homburg, Dick van Lente, H.W. Lintsen, J.W. Schot, G.P.J. Verbong
6. meegezonden schets met brief 348 Zandgroeve in Dekkersduin, Van Gogh Museum, Amsterdam (Vincent van Gogh Stichting) F1028, JH367

Afbeeldingen bij het artikel Varen op het kruispunt van oud en nieuw

1. Arntzenius, Bierkade met regenachtig weer Bierkade 2. Zuidwal, ca. 1895, Haags Gemeentearchief HGA001-084805, 3. C. Köffler, Een panoramisch beeld van het Diaconie-weeshuis der Nederduitse Hervormde Gemeente aan de Hoofskade, hoek Koningstraat, gezien vanuit het noorden ; op de voorgrond paardetram nr. 37 komende over de brug naar de Boekhorststraat. N.B. Het weeshuis is geopend in 1867. kl. B 784 4. De foto, gemaakt door Arnoldus Francken rond 1899, met identificatienummer 0.42614 Haags Gemeentearchief, toont de stoomdistilleerderij Van Kleef & Zoon aan de Lange Beestenmarkt in Den Haag 5. Op deze historische zwart-witfoto, daterend uit circa 1890, zien we de Jacobastraat in Den Haag. Aan de rechterkant bevindt zich de winkel van B.H. Keemink, Haags Gemeentearchief 0.30979 6. De houthandelaar, een bronzen beeld op een stenen sokkel, gemaakt door kunstenaar Gerard Brouwer in 1986 7. Constant Rebecqueplein 8. foto met het identificatienummer 7.00201, 0.53484 Haags Gemeentearchief, circa 1907 en betreft de Oude Haagweg op de hoek van de Leyweg, bij de Loosduinse Groenteveiling. 9. Werkzaamheden bij Hemsterhuisbrug 2024. 10. Noordwal (rechts) en Veenkade, met een groot aantal schuiten. De eerste zijstraat van de Veenkade is de Da Costastraat. Rechts de Zuid-Hollandse Bierbrouwerij (ZHB), HGA001519116, zwart-wit foto 1914 11. Firma Hoogeveen Veenkade 2024 12. Stoommeelfabriek voorheen; Nicola Koechlin & Co. Haags gemeentearchief kl. B 6051, ca. 1895, lithografie 13. Wachtje Rijswijkse Plein 14. Laakhaven, Gemeentearchief Den Haag 0.40833, prentbriefkaart ca. 1925 15. Pletterijkade, (pletterij, Fabriek van

Enthoven), met de kraan op de Trekweg. Kruiwagen staat linksvoor., gemeentearchief 0.57126 ca. 1900 16. Posterpresentaties 17. Kaart van het geplande bouwgebied rond het Sweelinckplein in Duinoord. Het maakt deel uit van de collectie kaarten van het Gemeentearchief Den Haag met identificatienummer kl. 1122. De kaart is vervaardigd door J. Wind Jr. en heeft een schaal van 1:5.000, lithografie in kleur. De titel van de kaart is "Bouwplan der Haagsche Bouwgrondmaatschappij 'Duinoord'", en de ontwerper is J. Wind Jr. De uitgeveplaats is Den Haag.

Achterzijde - De Bierkade (l.) en het Groenewegje (r.) naar het Spui toe gezien; in het m. het Oude Vrouwen- en Kinderhuis, Gemeentearchief kl. B 135, Last, C.C.A. (1808-1876) naar een foto door Hille, M., ca. 1860, lithografie in kleur

Het project is mede mogelijk gemaakt en uitgevoerd door



