

**Bouw- en
cultuurhistorisch
onderzoek**

**voormalige
kunstboter-
fabriek
Laming & Sons**

Maaskade 125-126 te Rotterdam

**Bouw- en
cultuurhistorisch
onderzoek**

**voormalige
kunstboter-
fabriek
Laming & Sons**

Maaskade 125-126 te Rotterdam



Hulstkampgebouw, ca. 1925

Inhoud

008	Inleiding
012	Stedenbouwkundige context
032	Oeuvre J.P. Stok
047	Bouwgeschiedenis
072	Architectonische analyse
106	Waardstelling
114	Aanbevelingen
116	Bronnen



Nieuwe Maas

Maaskade

Burg. Hoffmanplein

Prins Hendrikkade

Koningshaven

Sleephellingstr.

Thobekkestr.

Hulstkampgebouw



500 m

(bron: Google Earth)

Inleiding

Crimson Architectural Historians is door V8 architecten gevraagd een Bouw- en cultuurhistorisch onderzoek te doen naar de voormalige margarine- en kaasfabriek van de firma J. Laming & Sons (in de volksmond beter bekend als het Hulstkampgebouw) aan de Maaskade in Rotterdam, en dan specifiek naar de extensie van het Hulstkampgebouw ten westen van het representatieve hoofdgebouw (Maaskade 125-126). Het neorenaissance pand is in 1888-1890 ontworpen door de Rotterdamse architect J.P. Stok en is vandaag de dag in gebruik als bedrijfsverzamelgebouw en eventruimte. In 2000 heeft het gebouw de status van rijksmonument gekregen.

Aanleiding voor dit onderzoek is de voorgenomen herontwikkeling van de genoemde extensie van het Hulstkampgebouwcomplex tot een 28-tal appartementen naar een ontwerp van V8 architecten. Het schetsplan bestaat uit de toevoeging van vier luxe appartementen aan de Maaskade en 24 kleinere appartementen aan de achterzijde van het bouwblok aan de Burgemeester Hoffmanstraat. Expliciet wordt gevraagd het onderzoek te focussen op de ontstaansgeschiedenis van dit deel van de Maaskade 125-126 en de daaruit voortvloeiende waarde van de onderbreking in de gevelwand, ('het gat in de wand') ter plekke van de extensie. Het hoofdgebouw en de bijbehorende woning (Maaskade 119-124) maken weliswaar geen deel uit van dit onderzoek, maar zijn logischerwijs wel uitvoerig bestudeerd om de extensie en de achterliggende ruimtes te kunnen begrijpen en te analyseren.

De resultaten van dit onderzoek vormen een toetsingskader voor de toekomstige ontwikkeling van dit deel van het rijksmonument. Met andere woorden: met dit onderzoek wordt de bandbreedte aangegeven waarbinnen toekomstige ruimtelijke wijzigingen in, aan en om het gebouw kunnen plaatsvinden en wordt inzichtelijk gemaakt in welke mate gebouwdelen beschermenswaardig zijn.

De rapportage is als volgt opgebouwd:

Stedenbouwkundige context

In het eerste deel wordt ingezoomd op het stedelijke ontwikkelingsproces van het Noordereiland eind 19^e eeuw en in het bijzonder de positie die het Hulstkampgebouw hierin innam. Deze analyse is bewerking van een eerder stedenbouwkundig onderzoek dat Crimson in 2013 in opdracht van vastgoedontwikkelaar COD deed naar de naastgelegen panden aan de Maaskade 113-115 (het voormalige Van Drielgebouw) en is aangevuld met een studie naar de Maaskade 125-126 en de achterzijde van het bouwblok, aan de Burgemeester Hoffmanstraat.

Oeuvre J.P. Stok

Het tweede deel van het onderzoek bevat een korte omschrijving van het oeuvre van de Rotterdamse architect J.P. Stok en wordt het Hulstkampgebouw geduid binnen dit oeuvre en tenslotte in een bredere algemene architectuurcontext geplaatst.

Bouwgeschiedenis

In het derde deel worden de bouwgeschiedenis van zowel het hoofdgebouw als de extensie aan de Maaskade 125-126 beschreven en geanalyseerd en wordt in kaart gebracht welke bouwkundige wijzigingen (op het niveau van gebouwdelen) zich hebben voorgedaan in, om en aan het gebouw sinds de bouw ervan en wat het effect hiervan is geweest op het object. Deze reconstructie wordt gevisualiseerd in diagrammen.

Architectonische analyse

In het vierde deel volgt een architectonische analyse van het gebouw en worden het representatieve hoofdgebouw en de extensie aan de Maaskade 125-126 tegen elkaar afgezet.

Waardestelling

In het vijfde deel volgt de waardering van het object. Basis voor de waardering vormen de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek (april 2009) opgesteld door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Aanbevelingen

Tenslotte mondt het onderzoek, de analyse en waardering van het gebouw uit in een reeks aanbevelingen in hoofdlijnen over hoe in de toekomst om te gaan met de eventuele bouwkundige wijzigingen in aan en om het gebouw. De aanbevelingen zijn algemeen van aard en gaan niet tot in detail in op specifieke situaties.

Crimson Architectural Historians, 22 april 2016

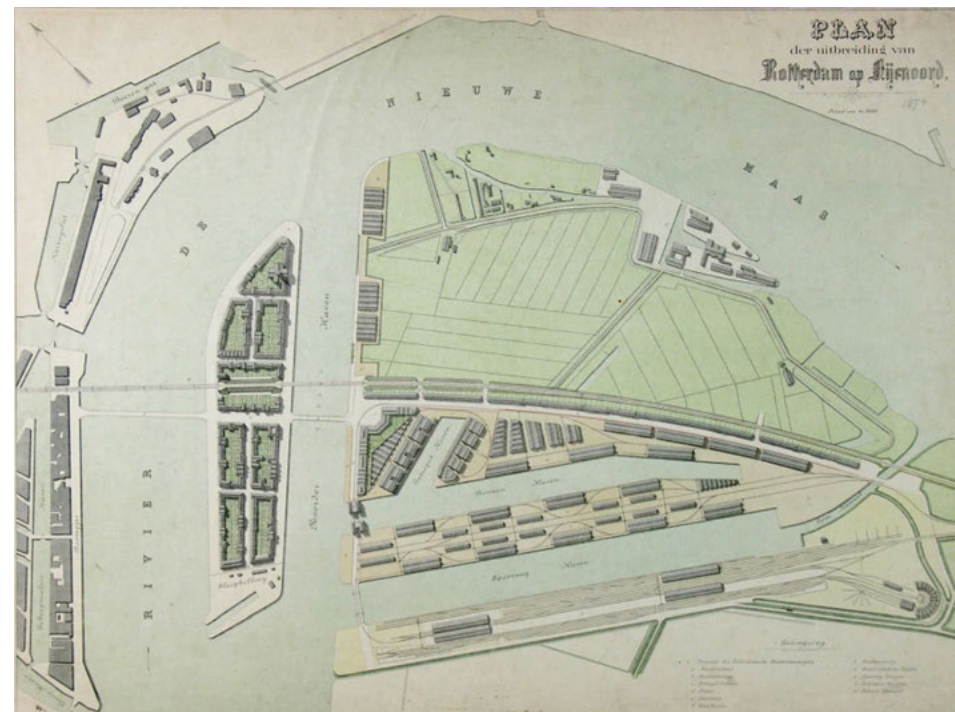


Stedenbouw- kundige context¹

Ontstaan en ontwikkeling van het Noordereiland

Het Noordereiland is aangelegd in een periode dat Rotterdam een spectaculaire groei doormaakte van een gemiddelde havenstad tot een belangrijke transitohaven waar goederen werden overgeslagen naar gebieden elders in Europa. Het graven van de Koningshaven (toen nog Noorderhaven geheten) vanaf 1868 deed het Noordereiland ontstaan. Deze kunstmatige ingreep was deel van een grootschalige operatie waarin nieuwe havenbekkens vorm gaven aan de nieuwe havenstad op Zuid. Na de eeuwwisseling kwam de economie tot een hoogtepunt, en het is niet toevallig dat juist in deze periode de eerste kantoren voor rederijen en handelsgebouwen werden gerealiseerd. Die vestigden zich bij voorkeur in de stadsdriehoek, het statige Scheepvaartkwartier, en op het Noordereiland.

De reeks lange bouwblokken met ritmisch aaneengesloten huizenrijen, incidenteel onderbroken door enkele uitzonderingen – het Hulstkampgebouw en het daarnaast gelegen scheepvaartkantoor van rederij Van Driel (1914) zijn verreweg de meest opvallende – is zeer karakteristiek voor de Maaskade. Dit beeld lijkt sterk op hetgeen de makers van het eerste stedenbouwkundig plan voor het Noordereiland voor ogen hadden toen zij in 1874 een gedetailleerd ontwerp maakten voor een nieuwe havenstad op Zuid. Dit plan bestond uit havenbekkens, een ommuurd handelsterrein (bestaande uit havens met kades, spoorlijnen en

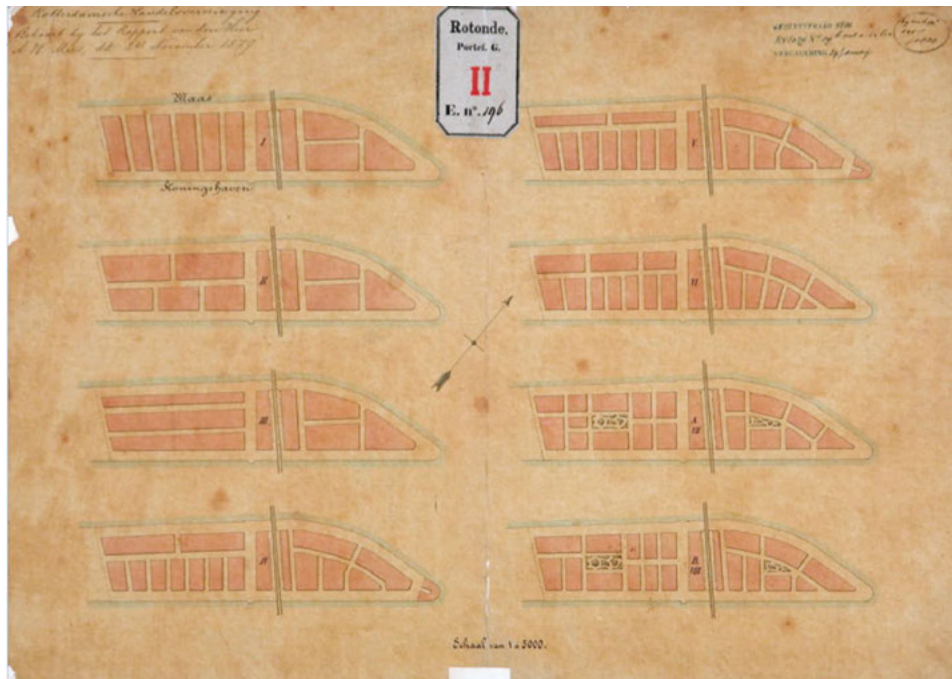


Plan der uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord in opdracht van de Rotterdamse Handels Vereniging, 1874

entrepots), en een woongebied: het Noordereiland. Dit gebeurde in opdracht van de Rotterdamse Handels Vereniging (RHV), met aan het hoofd zakenman Lodewijk Pincoffs. Het is aan hem te danken dat de stad eind 19^e eeuw de sprong over de Maas waagde, de eerste grote stadsuitbreiding die het begin markeert van een stormachtige ontwikkeling tot wereldhavenstad. Pincoffs stelde voor op de zuidelijke oever een gigantisch nieuw havencomplex te bouwen met de bedoeling deze ook, als particulier bedrijf, te exploiteren. Een overeenkomst met de gemeente werd gesloten in 1872. Daarin werd afgesproken dat de gemeente bouwterreinen op Feijenoord (waaronder ook het latere Noordereiland) afstond ten behoeve van ontwikkeling door de RHV. De gemeente zelf droeg zorg voor het aanleggen van brugverbindingen, riolering en bestrating.² Het stedenbouwkundig plan voor het Noordereiland, getekend door ingenieur Th.J. Stieltjes, kenmerkt zich door een eenvoudige symmetrische opzet, voornamelijk bestaande uit langgerekte

1) Dit hoofdstuk bestaat grotendeels uit een bewerkte tekst die eerder werd gepubliceerd in: Crimson Architectural Historians, **Maaskade 113-115. Cultuurhistorische Verkenning**, Januari 2013 (in opdracht van COD).

2) J.G. Wattjes en W.Th.H. ten Bosch, **Rotterdam en hoe het bouwde**, Leiden 1940.



Ontwerpschetsen van G.J. de Jongh voor het Noordereiland, 1879

gesloten bouwblokken. Voor de invulling van de blokken (voornamelijk bestemd voor woningbouw) had Stieltjes naar alle waarschijnlijkheid een pandsgewijze maar homogene invulling voor ogen waarin hij her en der uitzonderingen toeliet: dit waren panden die er in maat en vorm, en waarschijnlijk ook qua functie, uitsprongen. Een spoorlijn werd aangelegd dwars over het eiland, tussen twee dwars geplaatste bouwblokken.

De RHV was geen lang leven beschoren. Het Noordereiland was nog maar net aangelegd (de verbindingen met de binnenstad en met de zuidoever waren voltooid in 1878) of het imperium van Pincoffs ging failliet (in 1879), waarna de ontwikkeling van de nieuwe havenstad enige jaren tot stilstand kwam. Een groot deel van de door de RHV aangelegde havens en handelsterreinen was nog onvoltooid. Na het faillissement van de RHV nam de gemeente de ontwikkeling en inrichting van het hele gebied weer in eigen beheer, in de persoon van directeur Gemeentewerken G.J. de Jongh. Als havenbouwer en stadsontwikkelaar zou De

Jongh (directeur Gemeentewerken van 1897-1910) Rotterdam verder uitbouwen tot doorvoerhaven, waarbij hij een geïntegreerde vorm van stadsontwikkeling toepaste, gekenmerkt door grootschalig technisch ingrijpen.³ De Jongh maakte in 1883 een uitbreidingsplan voor de zuidoever, op basis waarvan een belangrijk deel van het nu bekende Rotterdam Zuid is aangelegd (en nog altijd als zodanig herkenbaar). Het Noordereiland kwam vanaf dat moment grotendeels in ontwikkeling op basis van het door De Jongh aangepaste stratenplan, waarvoor het oorspronkelijk ontwerp van de RHV als uitgangspunt diende. Het voorheen symmetrische plan, voornamelijk bestaande uit langgerekte bouwblokken evenwijdig aan de kades, bewerkte De Jongh tot een plan met een pragmatischer inrichting, vermoedelijk ingegeven door (veelal technische) zaken als ontsluiting, riolering, hygiëne, systematische aan- en afvoer van goederen, maar ook groenaanleg, en met het oog op een mix van duurdere en goedkopere woningen. In zijn aangepaste plan behield hij de lange blokken aan de Maaskade, enerzijds om het eiland aan de Maaszijde door een gesloten schil van langgerekte bouwblokken tegen de wind te beschermen en anderzijds om een representatief beeld vanaf de Boompjes te scheppen; maar aan de Prins Hendrikkade werden de blokken korter, en als het ware dwars op de kade geplaatst (met meer zijstraten) om de betrokkenheid met de binnenvaartactiviteiten aan de Prins Hendrikkade te optimaliseren en een maximale bouwdichtheid mogelijk te maken.⁴

Aan de Maaskade verrees zo een beeld van een op het oog bijna gesloten straatwand van vier tot vijf bouwlagen met luxe bebouwing. Aan de andere kant van het eiland, de Prins Hendrikkade, ontstond (onder andere door de kortere bouwblokken) een gefragmenteerder beeld met eenvoudigere bakstenen etagewoningen. Uitkijkend op de nieuwe werkgebieden van Feijenoord (en vice versa) was een representatief ogende kade hier minder van belang en konden in het opgeschroefde aantal bouwblokken meer woningen worden ondergebracht. Een andere opvallende wijziging in het nieuwe stedenbouwkundig plan voor het Noordereiland, die De Jongh doorvoerde betrof een langgerekte park in het midden van het eiland: het Burgemeester Hoffmanplein op de westelijke zijde van het eiland en Prins Hendrikplein op de oostzijde van het eiland.

3) L. de Klerk, P. van de Laar, H. Moscoviter, G.J. de Jongh; havenbouwer en stadsontwikkelaar in Rotterdam, Bussum 2008.

4) Ernst van der Hoeven en Mariëtte Kamphuis, 'Het Noordereiland, in de branding van tumultueuze verandering', in: Jaarboek Monumentenzorg 1994. Monumenten van een nieuwe tijd. Architectuur en stedenbouw 1850-1940, Rotterdam 1994, p.166, via: http://www.dbnl.org/tekst/_jaa030199401_01/_jaa030199401_01_0016.php.

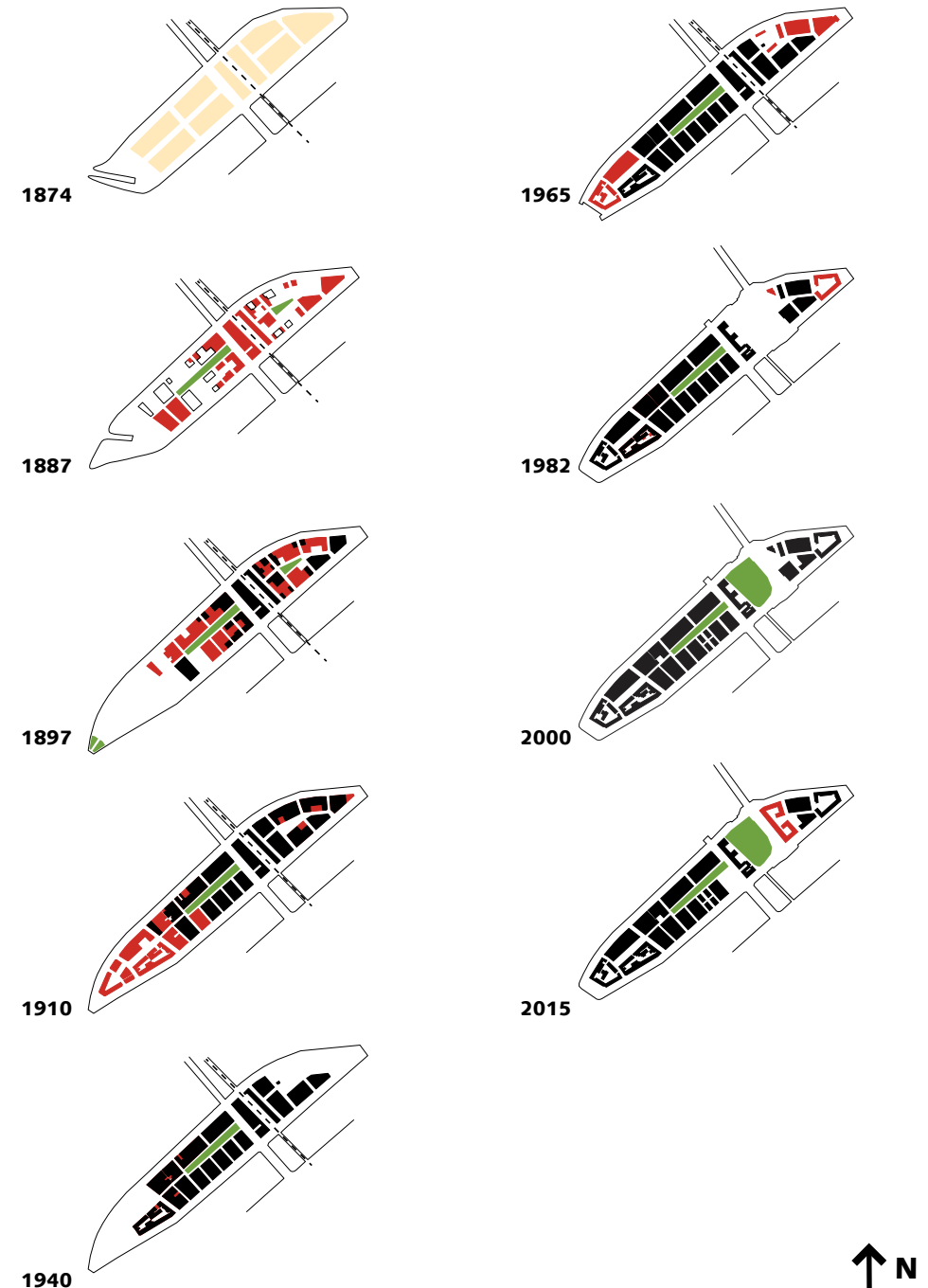
Het Noordereiland kwam als woongebied in ontwikkeling na 1884, het moment waarop er een tramverbinding kwam met het centrum. Voor hun voorzieningen waren de bewoners in eerste instantie namelijk aangewezen op de binnenstad, later verrezen er voorzieningen voor dagelijkse levensbehoeften zoals winkels, kappers en koffiehuisen. De meeste woningen die op het Noordereiland (en Feijenoord in brede zin) in die eerste decennia werden gebouwd, volgden de voorschriften van de Bouwverordeningen van 1860 en 1870. Een veelvoorkomend type in Rotterdam was toen de alkoofwoning, een woningtype bestaande uit meerdere woonverdiepingen waarop telkens een voor- en achterwoning was bestemd voor twee afzonderlijke gezinnen.⁵ De stedenbouwkundige regels die aan de bouw werden gesteld zorgden voor continuïteit van het straatbeeld van de nieuwe uitleggebieden. De belangrijkste voorschriften betreft de envelop van de woningen waren: een minimale straatbreedte van 10 meter, een maximale bouwhoogte van 1,5 maal de straatbreedte, aan de achterzijde een binnenplaats of tuin met een diepte van minimaal 3 meter uit de gevel. Bovendien werd, in het belang van het verkeer, afschuining of afronding van de straathoeken geëist.⁶ Logischerwijs kwamen daarmee, grotendeels om esthetische redenen, ook de hoekgevels in aanmerking voor afschuining danwel afronding. Dit resulteerde op de meeste plekken in afgeschuinde gevels, op sommige plekken treffen we hoekerkers aan als functionele en esthetische afronding van de blokken.

Aanvankelijk groeide het eiland uit tot een woonbuurt waarvan de bevolking uitsluitend binding had met de binnenvaart of de zeescheepvaart. Naast woningen verrezen ook verschillende scheepvaart- en bevrachtingskantoren, werven en fabrieken, waaronder in 1888 ook de margarine- en kaasfabriek van Laming & Sons dat één van de vroegste commerciële gebouwen van het Noordereiland was. Reders, bevrachters en leidinggevend personeel vestigden zich hoofdzakelijk aan de westzijde van het eiland, in de meeste gevallen in de blokken rondom het Burgemeester Hoffmanplein, en in herenhuizen aan de Maaskade.⁷ Vanaf 1882 verrezen hier luxe etagewoningen en kantoren, meestal met eclectische of neorenaissancegevels, bestemd voor de meest vooraanstaande burgers. In de

5) L.J.C.J. van Ravesteijn, *Rotterdam in de achttiende en negentiende eeuw*, Schiedam 1974, p.263.

6) J. Berkhout, *De bruggen naar heden en verleden: honderd jaar Feijenoord/Noordereiland*, Bewonersorganisatie Feijenoord/Noordereiland, Rotterdam 1985 en L.J.C.J. van Ravesteijn, *Rotterdam in de achttiende en negentiende eeuw*, Schiedam 1974.

7) Rein Wolters, *Noordereiland; sigaar in de Nieuwe Maas*, serie Rotterdam in Voorbije Dagen deel 7, Rotterdam 1999, p.105.





Maaskade, situatie 1910

overige straten, vooral de zijstraten (zoals die uitkomend op de Prins Hendrikkade), vestigden zich de minder draagkrachtigen.⁸ In 1900 is het eiland nog niet geheel volgebouwd. Temidden van de bouwblokken bevinden zich her en der nog wat lege kavels en ook de oostpunt van het eiland bleef lange tijd onbebouwd (werd gebruikt als opslagterrein).⁹ In de jaren '10 en '20 is het eiland zo goed als volgebouwd en, afgaande op archiefphoto's, een bedrijvige buurt waar wordt gewoond, gewerkt, kortom geleefd, waar volop boten en schepen aanmeren om te worden geladen.

Bij het bombardement in mei 1940 werd het Noordereiland getroffen door bommen die op de twee punten van het eiland terechtkwamen. Daarbij gingen meer dan 600 woningen verloren. Het Basisplan Herbouw Binnenstad Rotterdam (1946) voorzag in vervangende nieuwbouw van de verwoeste bouwblokken, binnen het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan. Deze bouwblokken zijn

8) Gerrit Vermeer, Ben Rebel, *Historische Gids van Rotterdam; 14 wandelingen door de oude en nieuwe stad*, 1994, p.261-263.

9) Als opslagterrein voor geïmporteerd timmerhout. Uit: J. Berkhout, *De bruggen naar heden en verleden: honderd jaar Feijenoord/Noordereiland*, Bewonersorganisatie Feijenoord/Noordereiland, Rotterdam 1985.



Maaskade, situatie 1918

gerealiseerd in een typerend wederopbouwidiom, maar voegen zich qua vorm, materiaalvoering en bouwhoogte binnen de bestaande bebouwing en het vroegere verkavelingspatroon.¹⁰ Het middendeel van het Noordereiland, dat wil zeggen de blokken rondom het Burgemeester Hoffmanplein – waaronder ook de monumentale panden van Van Driel en het Hulstkampgebouw – bleef gespaard.¹¹

Gedurende de decennia na de Tweede Wereldoorlog veranderde het Noordereiland grotendeels in een naoorlogse arbeidersbuurt. Met name aan de oostkant en ook rondom het Burgemeester Hoffmanplein kwamen ongeschoolde arbeiders te wonen. Het uiterste westpuntje (dat later werd afgegraven voor de aanleg van de Maastunnel) en de Maaskade golden als 'gouden' randjes. Vanaf de jaren '70 treedt, zoals op veel plekken in de stad, verval in. Inwonersaantallen lopen terug, het woningbestand verloedert. Verpaupering en afbraak zijn op veel plekken het gevolg, de oostzijde van het Noordereiland is bijna helemaal

10) Bestemmingsplan Noordereiland, p.16.

11) J.P. Stok ontwierp naast het Hulstkamp ook een pand voor de Badische Actien Gesellschaft fur Rheinschiffahrt und Seetransport aan de Maaskade. In mei 1940 is dit gebouw verwoest. Voor de aanleg van de metro is dit deel van het Noordereiland naderhand afgegraven. P. Ratsma, *Rotterdam-Zuid in oude ansichten*, Zaltbommel 2009.



Maaskade met onder meer het Hulstkampgebouw en het scheepvaartkantoor van rederij Van Driel, situatie 1951

kaal. Onder leiding van wethouder Van der Ploeg wordt de stadsvernieuwing ter hand genomen. Op diverse kavels op het Noordereiland worden nieuwe sociale woningbouwcomplexen gebouwd, voornamelijk aan de punten, de tijdens de oorlog verwoeste delen waar terreinen lange tijd braak lagen. Inmiddels wijzigde ook de sociale structuur. Op de plekken van vertrekkende wijkbewoners en grote havenbedrijven kwamen buitenlandse werknemers en later hun gezinnen, veelal in nieuw gerealiseerde sociale woningbouw.¹² Het heeft vandaag de dag geleid tot een woonbuurt met een interessante mengeling van statige panden die herinneren aan scheepvaart, loodsen die getuigen van de daarbij behorende bevrachtingswerkzaamheden, sociale woningbouw en nieuwe bedrijvigheid (garages, cafés, kleine kantoren). Zowel het pand voor Van Driel als het Hulstkampgebouw vormen hierbinnen beeldbepalende herinnering aan het functioneren van het Noordereiland als een *hotspot* voor handel en scheepvaart, in die eerste bloeiende decennia van de 20^e eeuw.

12) J. Berkhout, *De bruggen naar heden en verleden: honderd jaar Feijenoord/Noordereiland*, Bewonersorganisatie Feijenoord/Noordereiland, Rotterdam 1985.

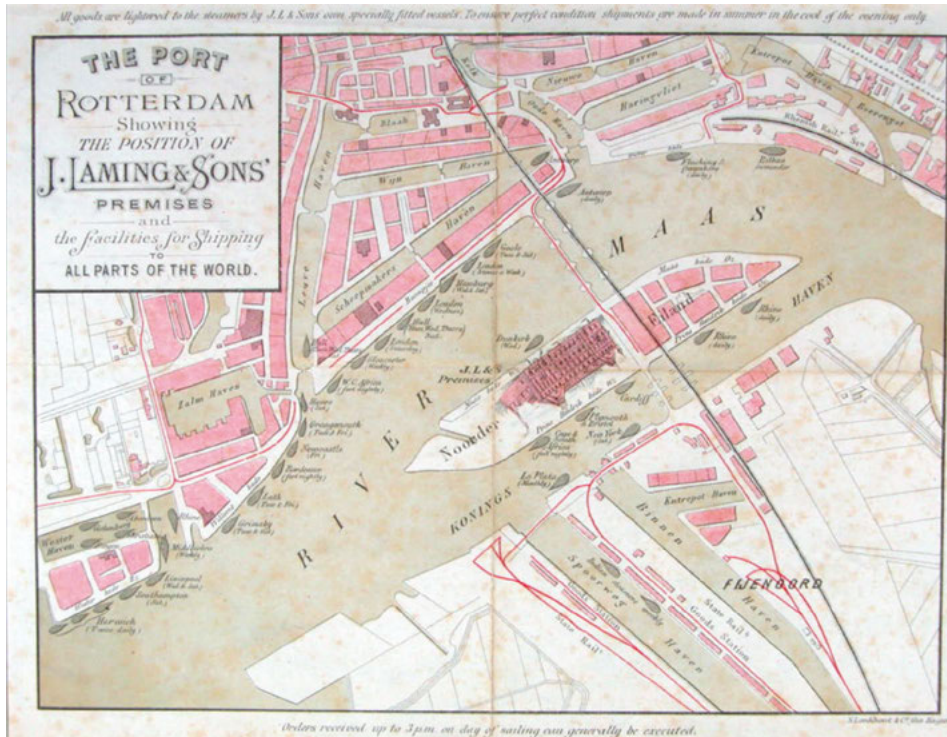


Zicht op het Noordereiland vanaf de Boompjes (foto: Topaas)

De stedenbouwkundige positie van Laming & Sons (Hulstkampgebouw)

De margarine- en kaasfabriek van de firma Laming & Zonen werd goed en wel gerealiseerd voordat de meeste bebouwing op het Noordereiland tot stand kwam. Het pand werd in de periode 1888-1890 gebouwd in opdracht van de Rotterdamse firma Laming & Zonen, een producent en exporteur van onder andere Edam en Gouda kaas en margarine, naar een uitvinding van de Fransman M. Mouriès die in 1869 een kunstboterproduct wist te realiseren door melk met rundervet te mengen.¹³ Het gebouw was bestemd als hoofdkwartier van het bedrijf en deed eveneens dienst als woonhuis voor de eigenaar J. Laming. De export van de kunstboter en kazen vond wereldwijd plaats, de firma beschikte over op maat gemaakte schepen die bestemd waren voor de internationale export van de zuivelproducten. Door de locatie op het Noordereiland profiteerde het bedrijf van de excellente handelsroutes over water richting Duitsland en Engeland

13) Erik Nijhoff, *Industrieel Erfgoed. Nederlandse monumenten van industrie en techniek*, Utrecht 1996, p. 69.

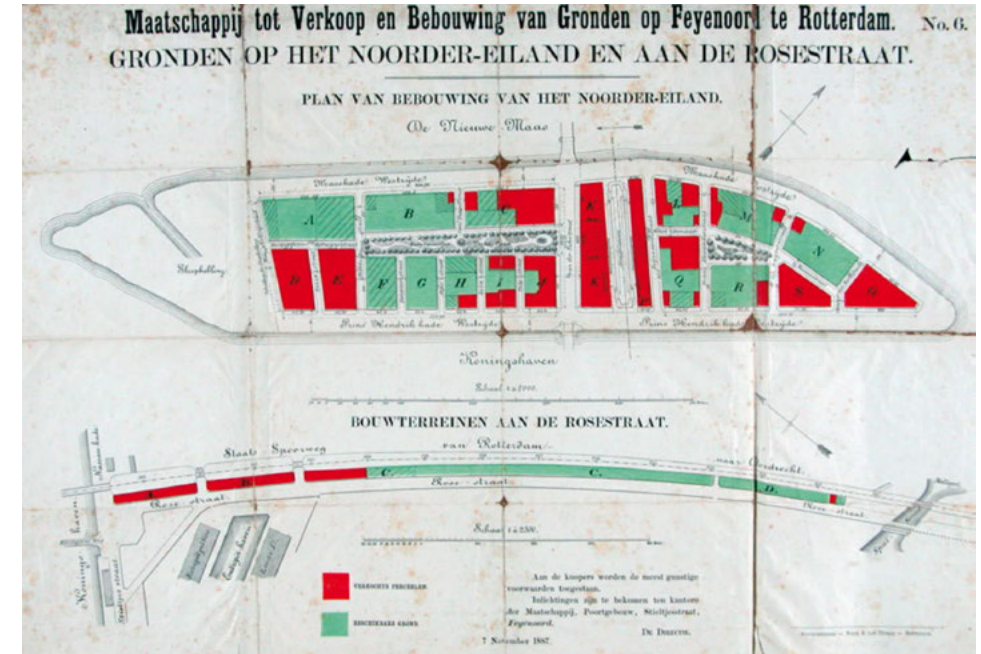


Kaart van de haven van Rotterdam, uitgegeven door Laming & Sons met hierin geprojecteerd het nieuwe hoofdkwartier aan de Maaskade en de verschillende internationale scheepvaartroutes. (ca. 1890)

en vanuit daar naar de rest van de wereld, zoals blijkt uit een promotiekaartje uit 1885 van Laming & Sons met daarop geprojecteerd het dan nog te bouwen hoofdkantoor en productiecentrum.

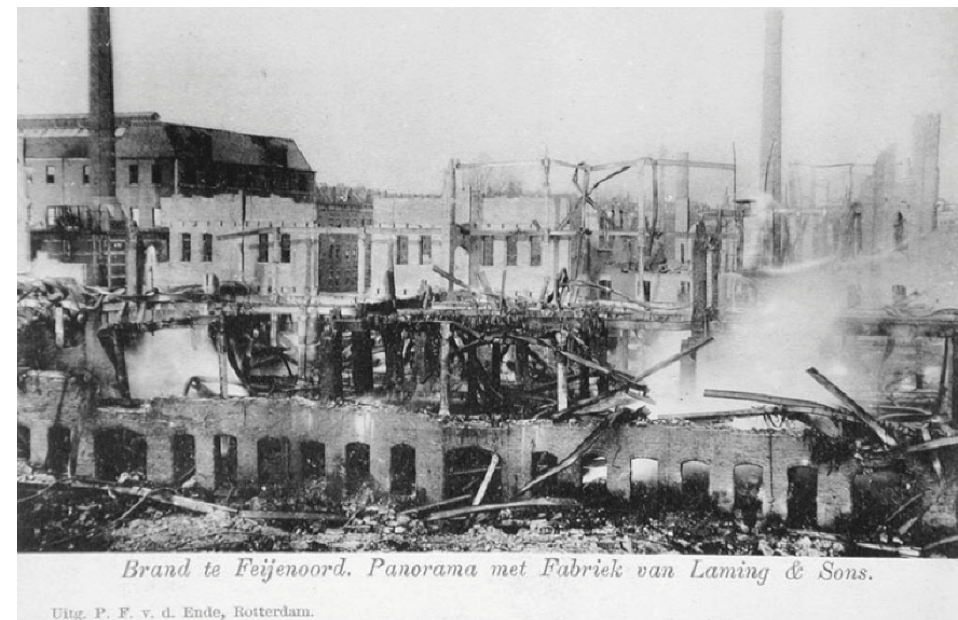


De zuivelfabriek en bergplaats van Laming was centraal op het Noordereiland gesitueerd en kwam in fases tot stand op een terrein dat in 1887 al was uitgegeven aan de firma. Het representatieve deel van het gebouw werd volgens de voorschriften van het stedenbouwkundige plan van De Jongh geprojecteerd aan de Maaskade, van waaruit het gebouw over de gehele diepte en breedte van het bouwblok naar



'Gronden op het Noorder-eiland', 1887

achter doorliep langs de Thorbeckestraat naar de achterzijde dat werd begrensd door de Burgemeester Hoffmanstraat. De uitgifte van dit enorme oppervlakte was voor het Noordereiland een unieke situatie, onder meer vanuit luchtfoto's kan men opmaken dat er geen andere bouwblokken op het eiland waren die vergelijkbare oppervlakte besloegen. Bovendien was er op het eiland altijd sprake van gesloten bouwblokken die binnentuinen omsloten, hetgeen hier niet het geval was. Achter het representatieve kantoorgebouw bevonden zich de industriële ruimtes, hier vond de fabricatie en opslag van de producten plaats in het pakhuis. Aan de achterzijde was het gebouwencomplex, conform de overige bebouwing buiten de Maaskade, veel minder representatief, het betrof immers eenvoudige utilitaire ruimtes, bijvoorbeeld bestemd voor de opslag van grondstoffen zoals olie en vetten die nodig waren voor de fabricatie van de zuivelproducten. Zoals bij de Maaskade leverde dit aan de Burgemeester Hoffmanstraat eveneens een gesloten gevelwand op, met als uitzondering de 30 meter hoge bakstenen schoorsteenpijp van de fabriek die dat beeld doorbrak.



Brand op het Noordereiland met op de achtergrond de schoorsteenpijp van Laming & Sons, 1902

Ondanks de hoge groeiverwachting die uit de bouw van de enorme fabriek bleek, het gebouw besloeg immers een groot deel van het gehele bouwblok en was daarmee een van de grootste gebouwen van het Noordereiland, had Laming & Zonen slechts een bescheiden positie in de margarinewereld. Het ondervond in de dagelijkse praktijk flinke concurrentie van de twee grootste margarinefirma's die Nederland op dat moment kende, namelijk Van den Bergh Margarine gevestigd aan de Nassaukade aan de andere zijde van de Koningshaven op Feyenoord en de firma Anton Jurgens Margarinefabriek NV uit Oss.¹⁴ Laming kon in die periode, net als vele andere kleinere spelers in het veld, de concurrentie met de grote bedrijven al vrij snel niet meer aan en moest uiteindelijk faillissement aanvragen. Mogelijk speelde de desastreuze brand die in 1902 op het Noordereiland plaatsvond en die een groot deel van de achterzijde van het gebouw beschadigde en daarmee ongetwijfeld een verslechterde financiële positie van het bedrijf als gevolg had, daar een rol in.

14) In 1927 verenigden de concurrenten zich tot de Margarine Unie en in 1930 fuseerde de Margarine Unie met Lever Brothers Ltd en werd Unilever opgericht. Erik Nijhoff, *Industrieel Erfgoed. Nederlandse monumenten van industrie en techniek*, Utrecht 1996, p.66-69.



Achterzijde van de fabriek van Laming & Sons aan de Burgemeester Hoffmanstraat, 1978 (bron: Stadsarchief Rotterdam) en 2016



Gravure van de firma Hulstkamp & Molijn & Zoon, 1930

Na het vertrek van Laming & Zonen uit het gebouw nam in 1919 de firma Hulstkamp & Zoon & Molijn haar intrek in het gebouw, die daar decennialang een bloeiende likeurstokerij en distilleerderij zou runnen. De Rotterdamse firma was al sinds 1883 gevestigd in het hart van de stad aan de Coolvest maar moest in die periode plaatsmaken voor de bouw van een gloednieuw Beursgebouw aan de nieuw gedempte Coolsingel. De decennialange aanwezigheid van de firma Hulstkamp is dan ook de reden waarom het gebouw in de volksmond bekend staat als Hulstkampgebouw, mede dankzij de naam van de firma die tot op de dag van vandaag op het gebouw zichtbaar is. Hulstkamp ontplooid tot aan 1978 haar activiteiten in het gebouwencomplex aan de Maaskade, in dat jaar werd het bedrijf overgenomen door de Amsterdamse concurrent Bols. Vanaf dat moment kreeg het gebouw in verschillende fases langzaam haar huidige bestemming. In 1979 werd het gebouw aangekocht door een Rotterdamse ontwikkelaar Tom Westermeijer met het doel er een gecombineerd kantoren- en congrescentrum in te bouwen. Gedurende die periode is een deel van de achtergevel grenzend aan de Burgemeester Hoffmanstraat (inclusief de schoorsteenpijp) gesloopt met waarschijnlijk het doel er nieuwbouw te realiseren. Het faillissement van de ondernemer heeft er zeer waarschijnlijk toe geleid dat deze plannen nooit doorgang hebben gevonden waardoor er vanaf dat moment aan de achterzijde van het gebouw een flinke opening in de gevelwand ontstond en er sindsdien een kaal geasfalteerd binnenterrein resteerde. Dit vormt een flinke breuk met het stedenbouwkundige beeld van de aaneengesloten gevelrij die Gemeentewerken directeur G.J. De Jongh destijds voor ogen had.



Luchtfoto van het Noordereiland, situatie 1985

Uitzonderingen aan de Maaskade en het 'gat in de wand'

Kijkend naar de stedenbouwkundige structuur van het Noordereiland valt zoals gezegd op dat het gaat om een systeem van gesloten bouwblokken. De ruimtelijke karakteristiek is typisch 19^e-eeuws en wordt gekenmerkt door een aaneenschakeling van lange en korte gesloten bouwblokken met meestal vier lagen. De bouwblokken aan de Maaskade hebben een andere maat en vorm dan die aan de Koningshaven: groter en langgerechter. De Prins Hendrikkade kent vooral korte bouwblokken die met hun korte zijden aan het water zijn gesitueerd. Het resultaat is een op het oog aaneengesloten gevelwand aan de Noordzijde van het eiland (Maaskade), te zien vanuit het centrum van de stad, ten opzichte van gefragmenteerde, meer gedifferentieerde aan de zuidzijde (Prins Hendrikkade), te zien vanuit de Kop van Zuid. Omdat de beide punten van het eiland in 1940 zijn verwoest, zijn vooral in het middendeel van het eiland deze karakteristieken het meest herkenbaar als 'oorspronkelijk gepland' stadssilhouet.

Binnen deze twee blokken vormen het Hulstkampgebouw en het naastgelegen pand van Van Driel aan de Maaskade 113 twee zeer opvallende uitzonderingen. Ze vallen op door hun afwijkende maat, vormgeving en functie: beide met een aanmerkelijk hogere en bredere afmeting, en in het geval van Hulstkamp ook nog eens een veel diepere maat. Hoewel het stedenbouwkundig plan van Stieltjes nooit werd uitgevoerd, is het goed herkenbaar in het aangepast gemeentelijk plan van De Jongh (1883) dat uiteindelijk leidend was voor de inrichting van het Noordereiland. Opvallend is bovendien dat, ondanks het bombardement dat de punten van het eiland trof, de stedenbouwkundige structuur grotendeels is gehandhaafd, dat wil zeggen de kavels zijn nadien binnen de oorspronkelijke rooilijnen herbouwd.

Over de formele uitzonderingen, zoals Stieltjes die letterlijk tekende, wordt noch in de plannen van de RHV, noch in die van De Jongh specifieke uitspraken gedaan, maar het is goed voorstelbaar dat de afwijkende individuele invullingen, zoals Van Driel's kantoorgebouw en het Hulstkampgebouw, mogelijk waren doordat De Jongh het oorspronkelijk geschetste beeld van Stieltjes in zijn achterhoofd had. Deze voorgeschiedenis zou kunnen verklaren waarom een uitzonderlijke diepe maat en hoog dak van het oorspronkelijke Laming & Sons (en dat van Van Driel) werd toegelaten. Misschien zegt het ook iets over de status en ambitie van beide bedrijven, waarvan ook de gemeente – zo is voorstelbaar – de waarde inzag voor de stad. Met die gedachte is het mogelijk dat ze het extravagante ontwerp oogluikend toeliet.

Naast het feit dat het Hulstkampgebouw door haar hoogte, breedte en diepte een incidentele uitzondering vormt in de verder uniforme en vrij homogene gevelwand aan de Maaskade is er sprake van een andere opmerkelijke uitzondering in dit beeld. Aan de westzijde gaat het opvallend rijk gedecoreerde gebouw van Laming & Sons over in een relatief eenvoudig enkel laag volume (nu Maaskade 125-126), waarmee een onderbreking ontstond in de verder volledig doorlopende gevelwand. Nergens anders aan de Maaskade is een dergelijke gevelonderbreking terug te vinden. De verklaring voor deze uitsparing is niet onomstotelijk te vast te stellen, er zijn geen originele tekeningen die bewijzen dat het gat ooit ook expliciet zo bedoeld was. Gezien de strikte voorschriften die hij hanteerde met betrekking tot stedenbouwkundige ingrepen aan de Maaskade is het lastig voor te stellen dat G.J. De Jongh destijds akkoord was gegaan met deze onregelmatigheid.

Waarschijnlijk was het de bedoeling dat op het terrein van Laming & Sons op een later moment een nieuw voorgebouw zou worden gebouwd dat er voor zorgde dat de gevelwand uiteindelijk toch gesloten zou worden. Aannemelijker is het dan ook dat het enkel laagse geveltje en de daarachter liggende garages en werkruimtes een latere uitbreiding van het bedrijfsgebouw betreft die onder de nieuwe eigenaar, de firma Hulstkamp & Zoon & Molijn tot stand is gekomen met het doel de daarachter liggende uitbreiding van de distilleerderij en likeurstokerij te verhullen. De Jongh eindigde zijn werkzaamheden als directeur Gemeentewerken in 1910, negen jaar voordat Hulstkamp in het gebouw zou betrekken en dat zou mogelijk een verklaring zijn dat hij geen controle had over deze afwijking van in zijn stedenbouwkundige plan.



Zicht op het Hulstkampgebouw en het kantoorpand van Van Driel ('Ooms panden')



Extensie van het Hulstkampgebouw ter hoogte van de Maaskade 125-126



DeLotto

QMS

HULSTKAM

kpn

M

GARAGE

Maaskade, 2016

Oeuvre Jacobus Pieter Stok (1862-1943)

Jacobus Pieter Stok werd in 1862 geboren in Rotterdam en groeide op in een architectenfamilie, zowel zijn vader Willem Stok als zijn broer Willem Stok junior beoefenden hetzelfde vak. Hij volgde in de periode tussen 1876 en 1884 diverse architectuuropleidingen, onder meer aan de Academie van Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen in Rotterdam, de Koninklijke Academie in Brussel en in 1884 in Delft aan de Polytechnische School. In 1886 startte hij, na zijn deelname aan een aantal prijsvragen, zijn eigen bureau in Rotterdam dat jarenlang succesvol was met een uitgebreide lijst van uitgevoerde gebouwen als resultaat. Het imposante oeuvre kenmerkt zich grotendeels door een grote hoeveelheid kantoorgebouwen, fabrieken, pakhuizen en andere handelsgebouwen die op een enkele uitzondering na allemaal gesitueerd waren in de stad Rotterdam. Daarnaast bouwde hij in Rotterdam eveneens een aantal herenhuizen en villa's. Het ontwerp voor de firma Laming & Sons was in 1888 zijn eerste grote zelfstandige



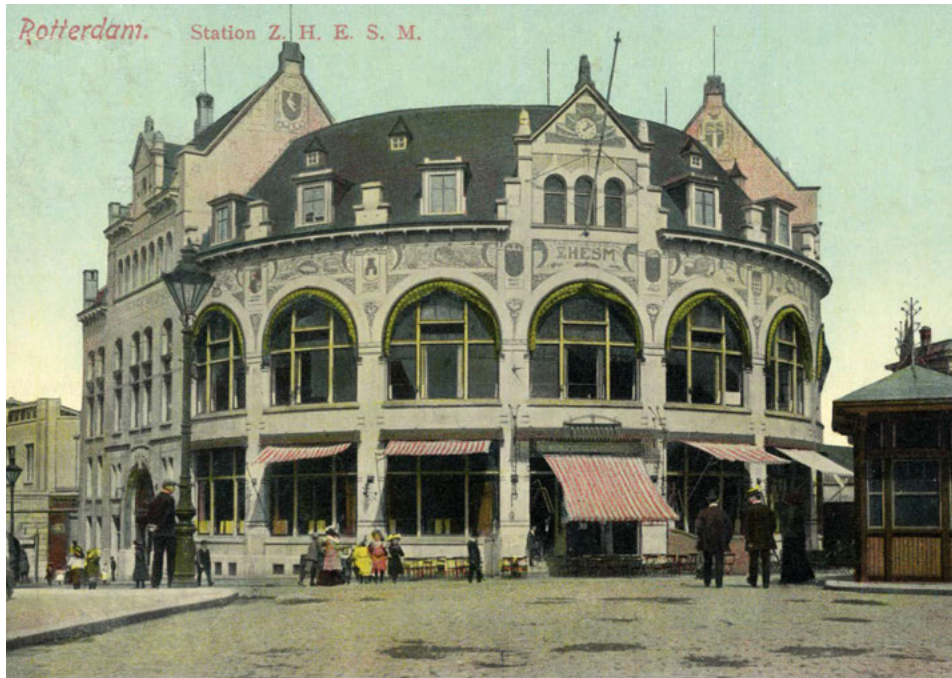
Jacobus Pieter Stok, datum onbekend

werk. Het was een complexe opdracht voor een kantoor en woonhuis, geïntegreerd met grootschalige productie- en opslagruimten, bestemd voor de kaas- en margarineproductie en export. Het gebouw is uiteindelijk een van de meest bekende en beeldbepalende gebouwen in Rotterdam uit de vooroorlogse periode gebleken, voor eenieder zichtbaar vanwege de prominente ligging aan de Maaskade op het Noordereiland.

Met name de ontwerpen uit het vroege begin van het oeuvre van J.P. Stok worden gekenmerkt door een combinatie van architectuurstijlen, waarbij elementen uit het classicisme, de gotiek en de renaissance werden toegepast. In zijn ontwerp voor het hoofdkwartier van Laming & Sons, waarover later uitgebreider zal worden uitgeweid, grijpt Stok hoofdzakelijk terug op de elementen uit de renaissancebouwkunst. Vanaf 1895 was er in zijn werk een stijlverandering merkbaar, waarbij de architect zijn vaak toegepaste neorenaissance architectuur losliet en meer en meer experimenteerde met de toepassing van florale en andere natuurlijke motieven, duidelijk geïnspireerd door de internationale stijlbeweging Jugendstil. Voorbeelden hiervan zijn onder meer zichtbaar in zijn ontwerp voor een woonhuis aan de Vollenhovenstraat (1896) en een verzamelgebouw voor firma C. Ulrich & Zn aan de Leuvehaven (1898, niet langer bestaand). Eveneens raakte hij in die periode uitgedaagd door de moderne ontwikkelingen in de Amerikaanse bouwkunst¹⁵ die onder meer werden gekenmerkt door een robuuste en eenvoudige herinterpretatie van de Romaanse vormentaal, de toepassing van materialen als beton en ijzer en uitvoering van bouwwerken in hoogbouw. In het ontwerp dat hij op uitnodiging samen met architect Henri Evers in 1895-1897 voor de Remonstrantse Gemeenschap aan de Westersingel in Rotterdam maakte kan men elementen van dergelijke buitenlandse invloeden terugvinden en wordt de kerk daarom gezien als het begin van een transitie in zijn werk. Andere voorbeelden waren de pakhuizen die hij ontwierp voor de firma W. Van der Lugt & Zn (1898)¹⁶ en Santos in opdracht van de N.V. Blauwhoedenveem (1901, in samenwerking met J.J. Kanters).

15) Marc Laman m.m.v. David Geneste, **J.P. Stok Wzn., architect te Rotterdam (1862-1942) : een onderzoek naar Amerikaanse invloeden in het werk van J.P. Stok Wzn.**, Uitgave van Stichting BONAS - Nederlands Architectuur Instituut, Rotterdam 2004.

16) Dit gebouwde brandde op 3 november 1902 tot op de grond af in een enorme brand op het Noordereiland. De brand sloeg over naar de achterzijde van de nabijgelegen fabriek van Laming, in de opslagplaats van vet en olie en kaas aan de Burgemeester Hoffmanstraat.



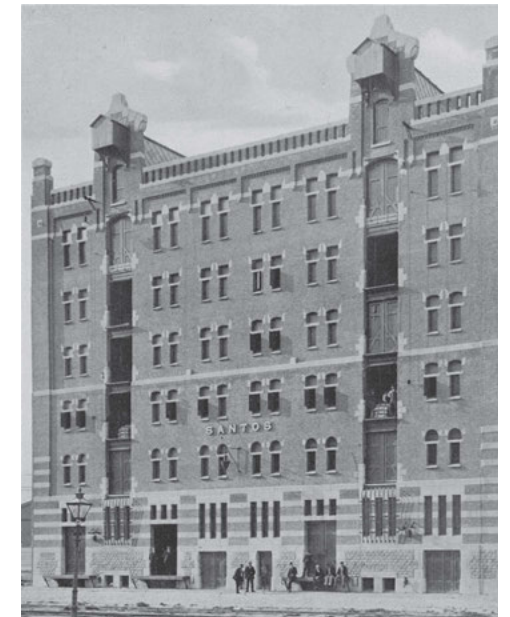
Treinstation Hofplein in opdracht van de Zuid-Hollandsche Spoorweg Maatschappij, 1907 (bron: retours.eu)

Zijn bekendste werken zijn ongetwijfeld het treinstation Hofplein (1907) van de Zuid-Hollandsche Spoorweg Maatschappij in het centrum van Rotterdam, als kopstation voor de Hofpleinlijn richting Scheveningen. Het Z.-H.S.M. station, gekenmerkt door haar opvallende halfronde vorm en een oplopende reeks rondbogen per verdieping, ging uiteindelijk, net als veel ander werk van Stok, verloren met bombardement op Rotterdam in 1940. Een ander indrukwekkend werk is het Westerkadehuis, het voormalige hoofdkantoor voor de Steenkolen-Handelsvereniging (1914-1916, in samenwerking met G. Diehle), gesitueerd in het statige Scheepvaartkwartier. Net als het stationsgebouw betrof het hier een imposant gebouw, robuust en zakelijk door de toepassing van bruin-grijs vulkanisch natuursteen met een stoere afgeronde hoekpartij.

Over het algemeen genomen was J.P. Stok het type architect dat zich dienend opstelde ten opdracht van de opdracht, het architectonisch karakter moest in



Pakhuis voor de firma W. Van der Lugt & Zn, 1898



Pakhuis Santos in opdracht van de N.V. Blauwhoedenveem, 1901



Het Westerkadehuis, voormalig hoofdkantoor voor de Steenkolen-Handelsvereniging, 1914-1916 (bron: commons.wikimedia.org)

harmonie zijn met de uiteindelijke bestemming.¹⁷ Dit verklaart ook de stilistische veelzijdigheid in zijn werk. Al in zijn eigen tijd werd Stok gerespecteerd als architect door zijn vakgenoten. Deze waardering bleek onder meer uit de presentatie van zijn uitgevoerde werk in publicatiereeks Bibliotheek voor de Moderne Hollandsche Architectuur waarin zijn architectuur werd geroemd om de fijne lijn, toon en compositie.¹⁸ Daarnaast werd hij bewonderd om zijn langdurige bijdrage aan het architectuuronderwijs, 25 jaar lang trad hij op als examinator en docent bij de Technische Hogeschool in Delft.¹⁹ Naast zijn eigen bouwpraktijk was hij bovendien betrokken bij de oprichting van de Bond voor Nederlandse Architecten en Rotterdamse Vereniging voor Bouwkunst en Vriendschap.

Net als vele andere architecten die in die vooroorlogse periode in Rotterdam werkten zijn een groot aantal van zijn belangrijkste werken verloren gegaan als gevolg van het bombardement op de Rotterdamse binnenstad in 1940. Van de omstreeks veertig gebouwen die Stok tot stand bracht zijn er desalniettemin behoorlijk wat gebouwen bewaard gebleven die op vele plekken verspreid door Rotterdam te vinden zijn in het straatbeeld. Een selectie van deze gebouwen hebben net als Laming & Sons in het begin van 2000 de status van rijksmonument gekregen, waaronder de Remonstrantse Kerk, een woonhuis aan de Essenlaan 64 (1903), Pakhuis Santos en het voormalige hoofdkantoor van de rederij Van Nievelt Goudriaan & Co, beter bekend als het Scheepvaarthuis (1909).

Stilistische duiding van het Hulstkampgebouw

Het Rotterdamse Hulstkampgebouw op het Noordereiland is zoals gezegd een van de eerste serieuze opdrachten van de hand van architect J.P. Stok. Hij tekende het gebouw tussen 1888 en 1890 in de zogenaamde Hollandse neorenaissancestijl, de architectuurstijl waarin hij in Delft door architect en hoogleraar Eugen Gugel enkele jaren daarvoor was opgeleid. Stok volgde daarmee de mode van zijn tijd, door heel Nederland, maar ook in België en Duitsland en Frankrijk werden aan het eind van de 19^e eeuw woonhuizen maar ook openbare gebouwen gebouwd

17) Hans Baaij, Jan Oudenaarden, **Monumenten uit Rotterdam**, Rotterdam 1992, p.15.

18) **J.P. Stok Wzn – Architect te Rotterdam**, Bibliotheek voor de Moderne Hollandsche Architectuur, Vierde deel, Aflevering no. 1, Bussum september 1917.

19) R.J. Hoogeveen, 'Architect J.P. Stok', **Bouwkundig Weekblad** 10 (1943), p. 82-83 en Architect J.P. Stok 70 jaar, Vakblad voor Bouwbedrijven 46, 1932.



Station Den Haag Holland Spoor, 1891 (bron: htmfoto.net)



Stedelijk Museum Amsterdam, 1895 (bron: www.geheugenvannederland.nl)

in een neorenaissancestijl. Het Stedelijk Museum in Amsterdam (1895) werd in deze stijl gebouwd, ook het oude station Delft Centraal (1885) en station Den Haag Holland Spoor (1891) respectievelijk van C.B. Postumus Meyjes en D.A.N. Margadant en zijn voorbeelden van openbare gebouwen in de stijl van de neorenaissance. Het Vredespaleis in Den Haag (1907-1913) is een laat voorbeeld van neorenaissance.

In zekere mate was deze neorenaissancestijl een tegenhanger van de neogotiek van Pierre Cuypers, de architect van het Amsterdamse Centraal Station, het Rijksmuseum, en vele katholieke kerken. Hoewel in Cuypers' werk zeker ook enige renaissance-invloeden te herkennen zijn lag het zwaartepunt in zijn werk toch bij de herinterpretatie van de gotische architectuur. Niet zelden kreeg Cuypers – een devoot katholiek – het verwijt dat zijn architectuur door de verheerlijking van de gotiek en Middeleeuwen te Rooms zou zijn. De Nederlandse bestuurlijke elite gaf vaker de voorkeur aan de architectuur van de Gouden Eeuw; de renaissancestijl van Lieven de Key (1560-1627) en Hendrick de Keyser (1565-1621). In tegenstelling tot de neogotiek van Cuypers werd deze Hollandse renaissance-architectuur als oorsprong van de Nederlandse architectuur bestempeld. Architect en beeldhouwer J.R. de Kruyff, een pleitbezorger van de Hollandse neorenaissance verwoordde het zo:

“Het behoud van 't geen ons in kunst en levenswijze van andere volken onderscheidt, is een waarborg te meer voor een zelfstandig voortbestaan. En daartoe kan de bouwkunst krachtig medewerken. Men veranderde onze grachten in Parijsche Boulevards, omboorde ze met gebouwen in vreemde stijl, en men brengt almede den vreemdeling in den waan, dat hij in zijn eigen land is. (...) Laat ons dus behouden, wat wij kunnen en mogen behouden, zonder in strijd te zijn met den geest van vooruitgang dien wij allen op prijs stellen.”²⁰

Deze Hollandse neorenaissancestijl kunnen we echter niet afdoen als louter provincialistische vaderlandsliefde of een zucht naar nostalgie. Marije Brekelmans heeft erop gewezen dat in feite drie buitenlandse architectuur theoretische tradities van invloed zijn geweest op de Hollandse neorenaissance: 'de Duitse Schinkelschool met haar oriëntatie op de Renaissance, de Frans rationalistische,



Vleeshal in Haarlem, 1603, ontworpen door Lieven de Key (1560-1627)

die haar neerslag vond in de zeer invloedrijke geschriften van Eugène-Emmanuel Viollet-le-Duc en de Britse, waaraan werd vormgegeven door middel van het streven naar het 'picturesque', een schilderachtige kwaliteit in landschapstuin en architectuur.²¹ In meerder of mindere mate kunnen we invloeden uit deze stromingen uit het Hulskampgebouw afleiden.

20) J.R. de Kruyff, 'Hollandse Renaissance', *Bouwkundig Weekblad* (1885) p. 104.

21) M. Brekelmans, 'Hollandse Renaissance als bron van de nieuwe kunst.' *KNOB* 2, 1989, p. 23-35.

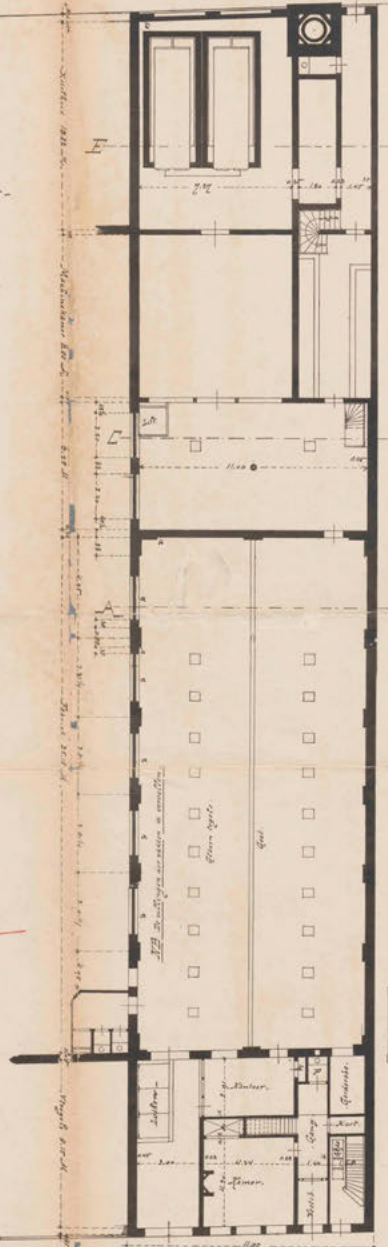
PLATTE GRONDEN ETC.
DER FABRIEK OP HET
NOORDER EILAND.

Architecten van LAMING & ZONEN, en J. DEKOR, Zoon -
J. DEKOR & Zoon, ontwerpers te Rotterdam - April 1888 -

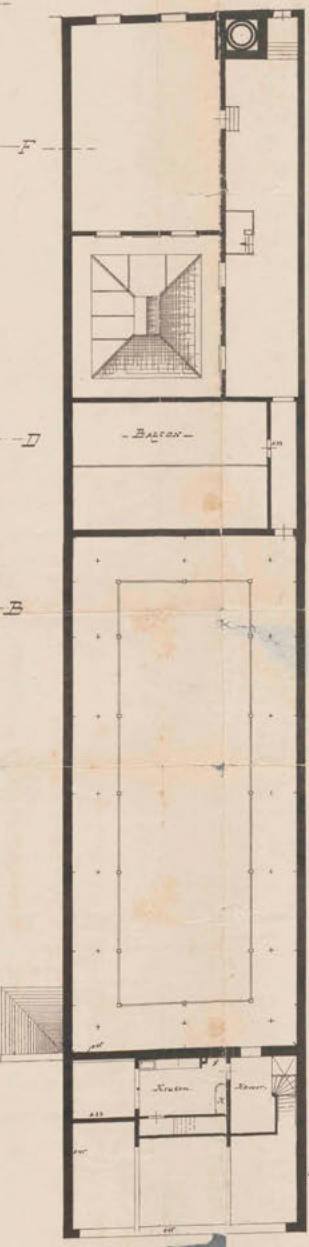
*Geheve bij het request
dat 9 Mei 1888 en
A. Laming & Zoon*



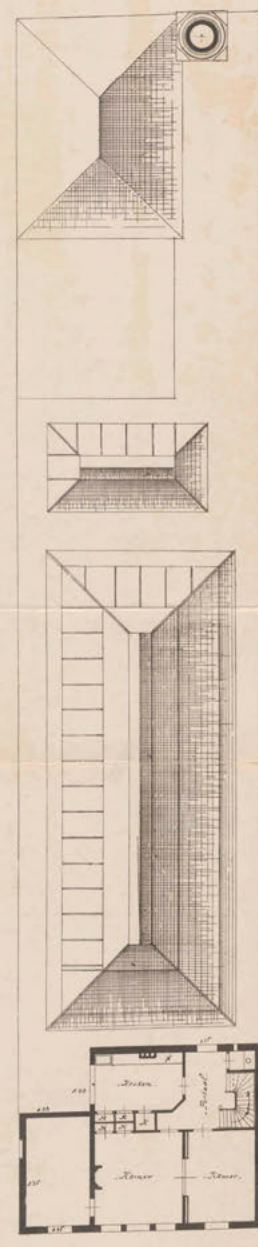
- Kelder -



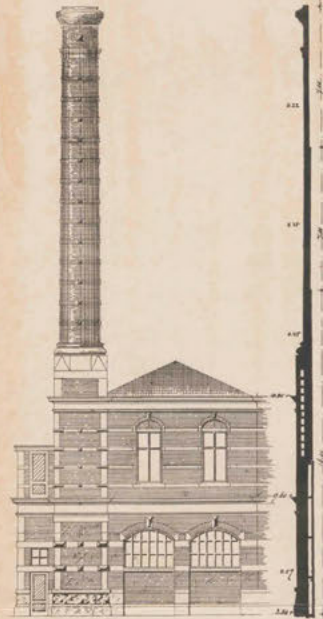
- BEGANE GROND -
Maarkade



- 1e VERDIEPING -



- 2e VERDIEPING -



- ACHTERSEVEL -



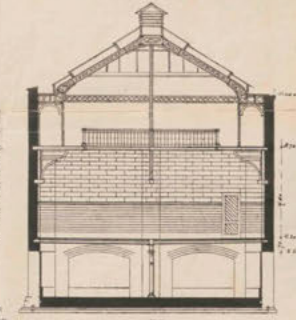
- DWARSDOORSNEDEN EF -



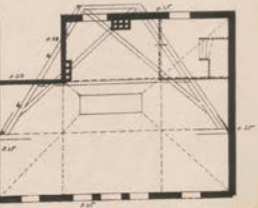
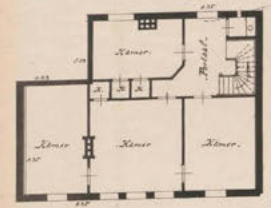
- DWARSDOORSNEDEN GD -



- WANDEN FABRIEK ETC -



- DWARSDOORSNEDEN AB -



- ZOLDER EN KAP -

Reg. N. 309

DE WET VAN 12 JUNI 1875
LA WET VAN 12 JUNI 1875
N. 104
N. 104



Vergunningstekening
Laming & Sons,
eerste fase, 1888
(bron: Stadsarchief
Rotterdam)

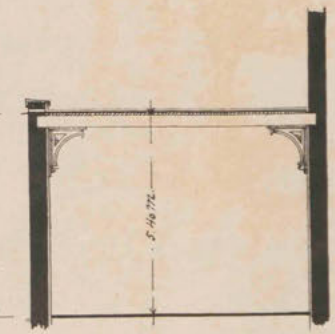
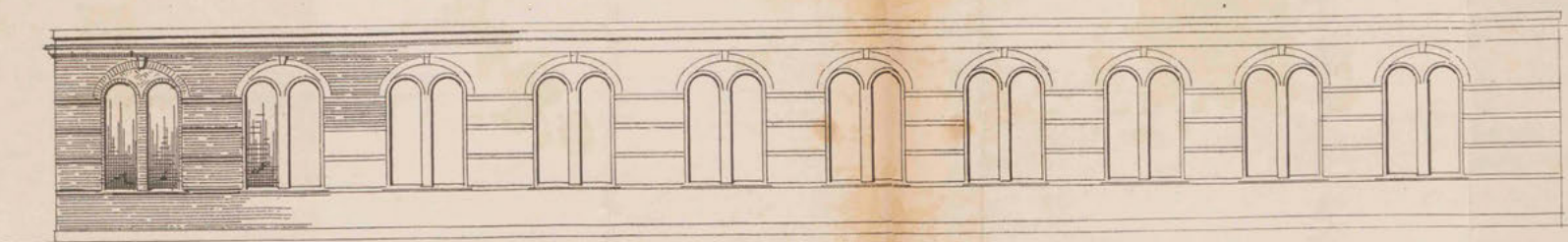
Bekent by het verzoek datt 9 Mei 1888

van
J. Laming, Zoon

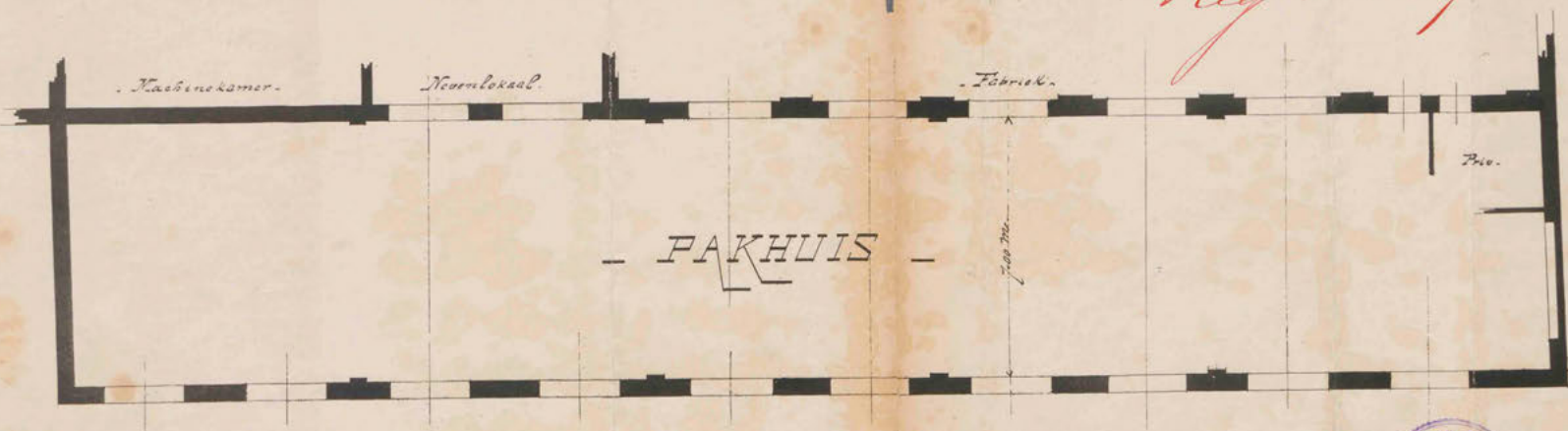
GEVEL EN PLAN VAN HET PAKHUIS

Behoorende by de plannen voor de Citerfabriek op het Noorder Eiland.

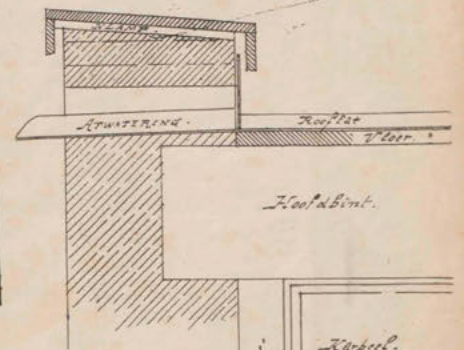
Schaal 1:26 per 16



Reg. n^o 309



DOORSNEDE
Bij besluit van BURGEMEESTER
EN WETHOUDERS VAN ROTTERDAM VAN
DEN 22 JUNI 1888 N^o 1176
I. VERBODEN DER GEMEENTE,
S. J. Laming



DETAIL GOOT

Vergunningstekening Laming & Sons, eerste fase, 1888 (bron: Stadsarchief Rotterdam)

by ind. 1890/10

Reg. n^o 2110

J. LAMING AND SONS



Plattek. van G. J. Thuis. Arnhem.

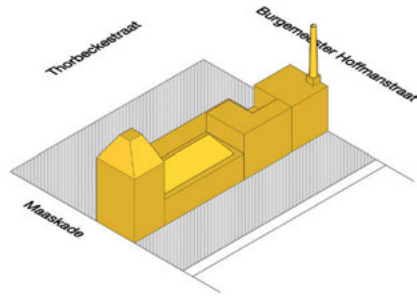
VERHOOR BIJ BESLUIT VAN BURGERMEESTER
 EN WETHOUDERS VAN ROTTERDAM VAN
 DEN 24 APRIL 1890.

Rotterdam bij het reg. n^o 2110 van 1890

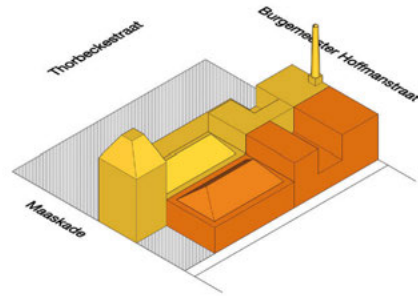
J. Laming & Zoon

Vergunningstekening Laming & Sons, derde fase, 1890. Op deze historische tekening is duidelijk te zien dat de rechtersaliet al is gebouwd en dat de rest van het gebouw later is aangebouwd (bron: Stadsarchief Rotterdam)

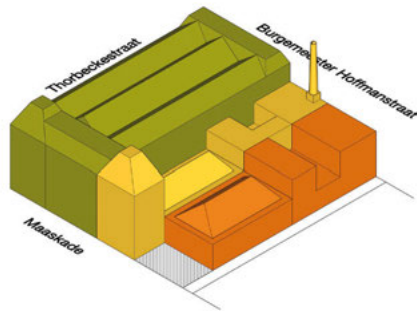
Bouw- geschiedenis



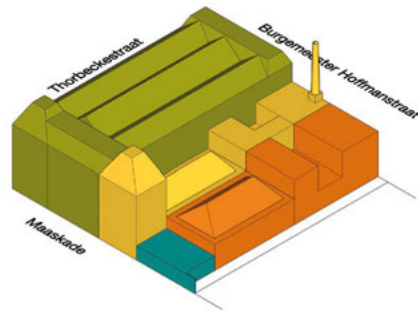
1888 Fase 1: Bouw van de rechtersaliet



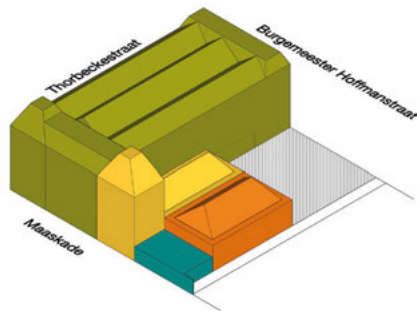
1889 Fase 2: Bouw van de tweede fabriekshal voor het 'gat'



1890 Fase 3: Afbouw van het monumentale voorgebouw en achterliggend pakhuis



1924 Fase 4: bouw éénlaagse gevel voor fabriekshal 2



Halverwege jaren '80: Gedeeltelijke sloop aan de zijde Burgemeester Hoffmanstraat

Stichting 1888-1890

Uit het onderzoek naar de bouwgeschiedenis van het Hulstkampgebouw is naar voren gekomen dat het grote kavel van kunstboterfabriek en kaaspakhuis door de firma Laming & Sons gefaseerd is volgebouwd in de periode vanaf 1888 tot aan 1890. De hoekrisaliet grenzend aan het 'gat' in de gevelwand werd als eerste gebouwd; voor dit kleine gedeelte werd in 1888 door de gemeente Rotterdam vergunning verleend. Achter het monumentale kantoor annex woning werd een fabriekruimte met stalen spantconstructie gebouwd; deze ruimte wordt nu de Branderij genoemd. Daarachter, grenzend aan de Burgemeester Hoffmanstraat, bevond zich een machinekamer met een 30 meter hoge gemetselde fabrieksschoorsteen.

Een jaar later werd het fabriekscomplex in zuidwestelijke richting uitgebreid met een extra fabriekshal, deze hal wordt nu de Stokerij genoemd. Daarachter, grenzend aan de Burgemeester Hoffmanstraat werden nog een aantal vertrekken toegevoegd. De braakliggende grond aan de Maaskade 125-126 werd voorlopig vrijgehouden, er werd geen monumentaal, representatief gebouw voorgezet. Wel werd er een eenvoudige, semi-permanente houten garage voorgezet.

In april 1890 werd er vervolgens een vergunning verleend waarmee het monumentale voorgebouw verder werd afgebouwd in de richting van de Thorbeckestraat. Het monumentale pakhuis met het glazen dak; de omliggende opslagruimtes; de monumentale entree, en de rijk gedecoreerde kantoorruimtes zijn dus later aangebouwd.

Arch. n^o
1890/10

Kantoren, pakhuizen, zolders en
Woonhuis der Firma J. Laming en Z^{nen}

Schaal 1:500.

van Laming en Z^{nen} in Nieuw- en Oudegraven, Amsterdam.



VERMILT BIJ BESLUIT VAN BUITENRECHTEN
EN WETHOUDERS VAN ROTTERDAM VAN
DEN 29 APRIL 1890
DE WETHOUDERS DER GEMEENTE,
B. J. Laming



Achtergevel

Reg. n^o 240.



Zijgevel

*Op tekening bij het Reg. n^o 240
J. Laming en Z^{nen}*

Plattek. van G. J. Thieme, Arnhem.

Gevelaanzicht Thorbeckestraat
en Burgemeester Hoffmanstraat
(2e fase, 1890)

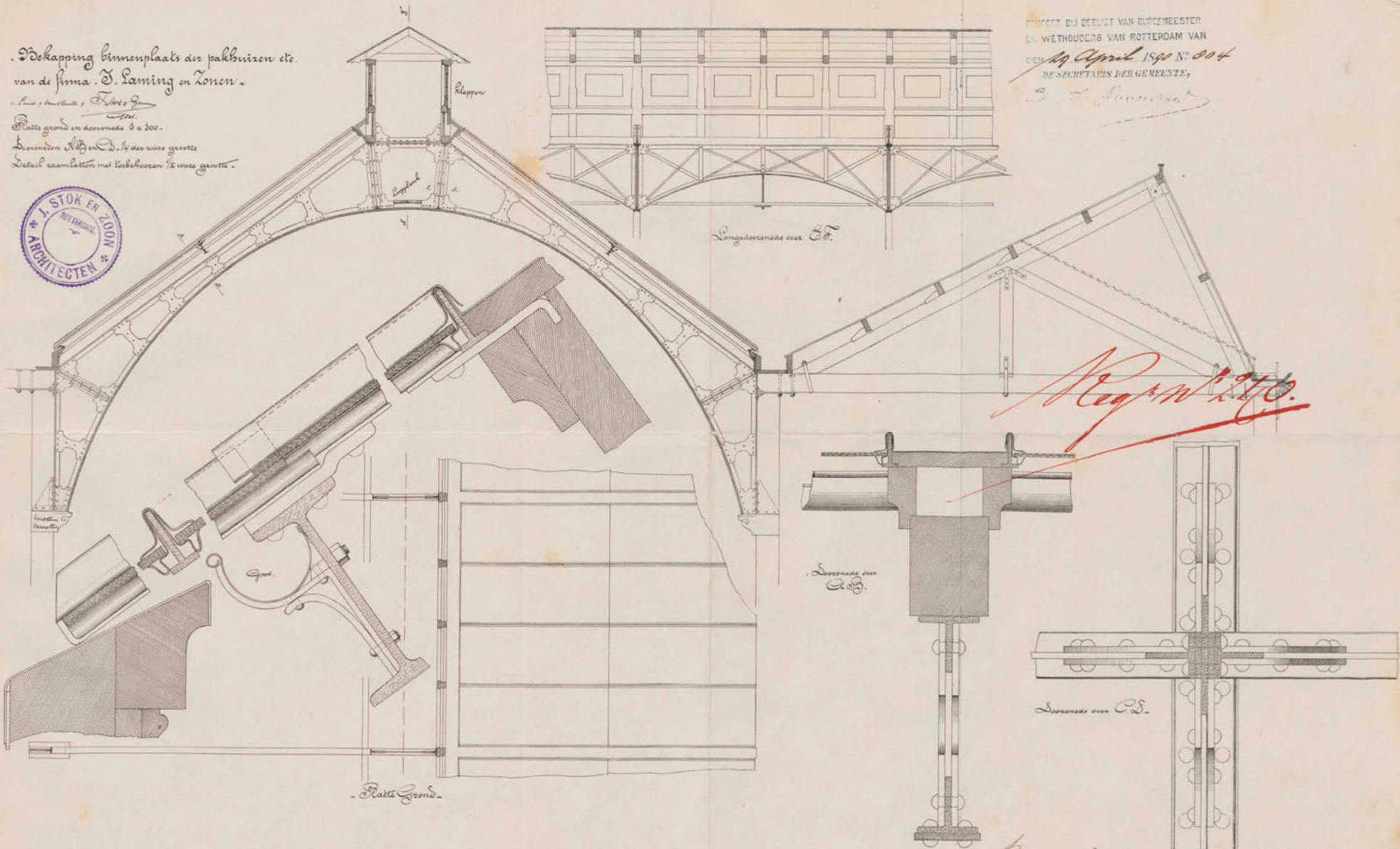
240.

by ind. n^o.
1630/90

Bekapping binnenplaats der pakhuizen etc.
van de firma D. Laming en Zonen.
Punt 1. D. Laming en Zonen
Platte grond en doorsnede d a 300.
Lengte van A B en D. 1/4 der ware grootte
Detail raamlatijn met kerkhoeken 1/2 ware grootte.



PROF. D. J. DEBILT VAN DUFFMEESTER
EN WETHOUDELS VAN ROTTERDAM VAN
DEN 19 April 1890 N^o 804
DE SECRETARIS DER GEMEENTE,
B. J. van der Meulen

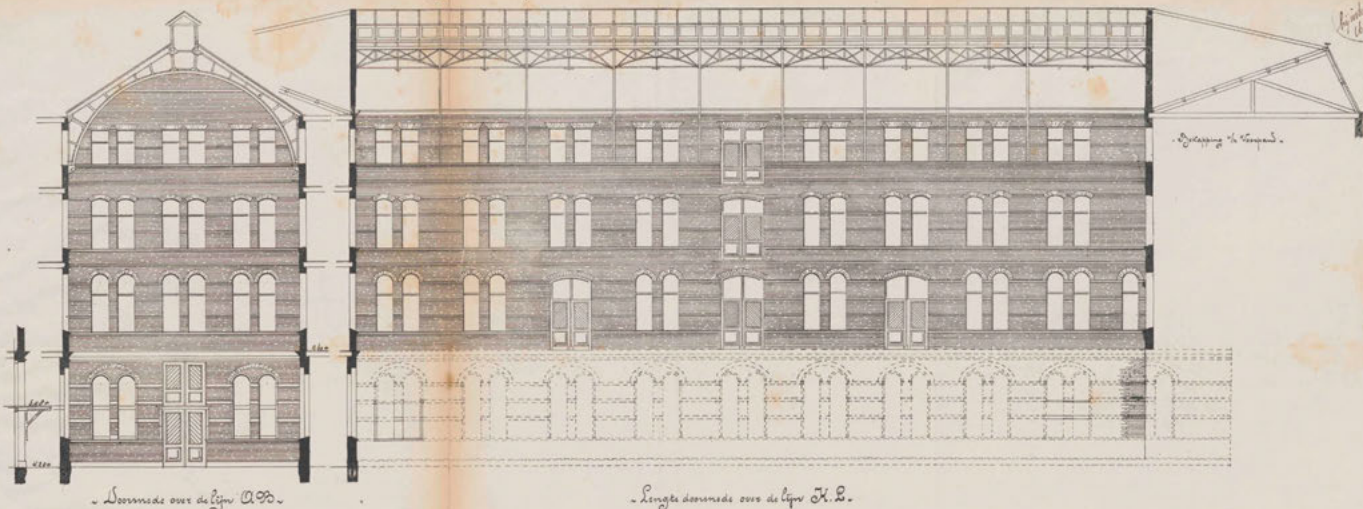


Reg. n^o 240.

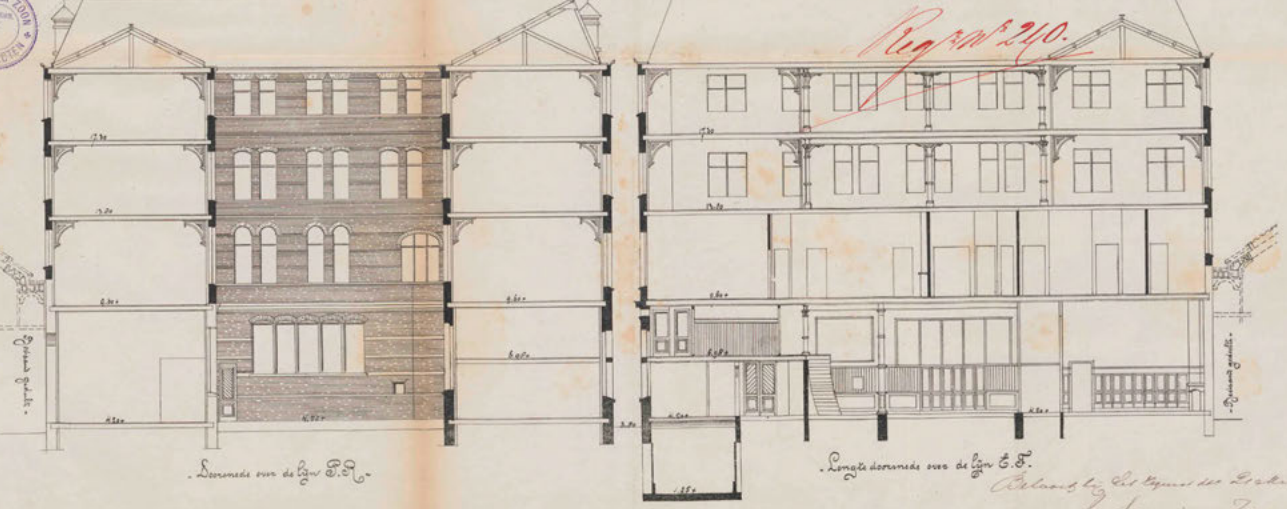
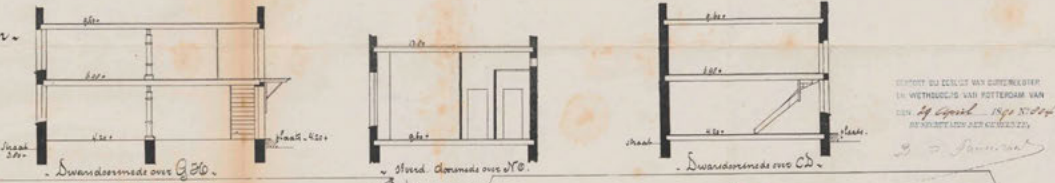
Photolith. van G. J. Thieme, Arnhem.

*Bevoegd, het reg. n^o 240 van 21 maart 1890
Laming en Zonen*

Bekapping van de binnenplaats (huidige Wintertuin), 1890



Kantoren, pakhuizen, solders
en woonhuis der firma:
- T. Laming en Zonen -
Schaal 1:500



Plaat 1 van 6, J. Thoen, architect

Doorsnede van de binnenplaats (2e fase 1890)

Na 1890

In de jaren daarop volgden nog een aantal bouwkundige wijzigingen in het pand, zoals vaker gebeurde bij industriële complexen in het algemeen. Om tot een optimale productie en bedrijfsvoering te komen was het soms nodig om het gebouw aan te passen. Hierdoor ontstond er gedurende dagelijkse praktijk een doorlopend spel van wijzigingen, toevoegingen en afbreken in, om en aan het gebouw plaats. In het geval van Laming & Sons werd het pakhuis uitgebreid met een vierde verdieping, werd er een interne doorgang gemaakt die verschillende ruimtes verbond en bijvoorbeeld nieuw gebouwtje op het terrein gezet.

De zware brand van 1902 op het Noordereiland, die in het vorige hoofdstuk al ter sprake kwam, richtte vooral schade toe aan het gebouwdeel dat grensde aan de Burgemeester Hoffmanstraat, dus niet aan het monumentale voorgebouw en de twee fabriekshallen. Vooral het pakhuisgedeelte zou door de brand zijn beschadigd.

1924

Het éénlaagse geveltje met de toegangen naar de voormalige garage, de toegang naar de kelder en de toegang naar de brandgang zijn in 1924 gebouwd nadat het gebouw enkele jaren daarvoor in handen van de firma Hulstkamp was gekomen. Uit de beperkte historische foto's van voor 1924 kunnen we opmaken dat er daarvoor een houten gebouwtje heeft gestaan dat zeer waarschijnlijk ook als garage heeft gefungeerd. Dit zal verderop in het rapport uitvoeriger aan bod komen.

Jaren '80

In de periode dat het gebouw in handen was van de firma Hulstkamp & Zoon & Molijn (1919-1979) werd er noch aan het interieur noch aan het exterieur veel gewijzigd. Daar kwam verandering in toen het gebouw in 1979 gekocht werd door de Rotterdamse ondernemer en vastgoedmagnaat Tom Westermeijer. Aanvankelijk was er een Amsterdamse kaper op de kust die had aangekondigd het Hulstkampgebouw te willen slopen om er een nieuw kantoorgebouw neer te zetten. Niet alleen de voormalige Hulstkampdirecteur en eigenaar Bernie Hoogeweegen, maar ook de Rotterdamse burgemeester Van der Louw en



Voorgevel Hulstkampgebouw in de jaren '50

diverse ongeruste burgers waren hoogst ongelukkig met dat voorstel.²² De flamboyante Tom Westermeijer kocht het gebouw met als doel er een luxe congres- en kantorencomplex van te maken; een plek voor feesten en recepties van met name zakelijke klanten. Twee jaar daarvoor had Westermeijer ook al een ander Rotterdamse laat 19^e eeuwse icoon gekocht: het Witte Huis, de eerste wolkenkrabber van Rotterdam.

Hoewel de voorgevel aan de Maaskade en de zijgevel aan de Thorbeckestraat inderdaad ongewijzigd bleven, kreeg het interieur een nogal rigoureuze metamorfose. Het pakhuis, de overdekte binnenplaats en de twee fabriekshallen kregen een quasi-chique styling aangemeten waarmee het oorspronkelijke industriële karakter van deze interieurs met een nietsontziende witkwas werd weggepoetst. De overdekte binnenplaats werd een 'wintertuin'; de betonnen

²² 'Hulstkampgevel blijft behouden', *Het Vrije Volk*, 07-04-1979.

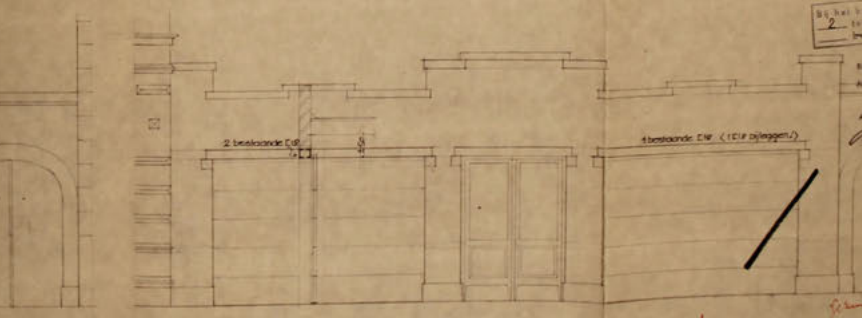
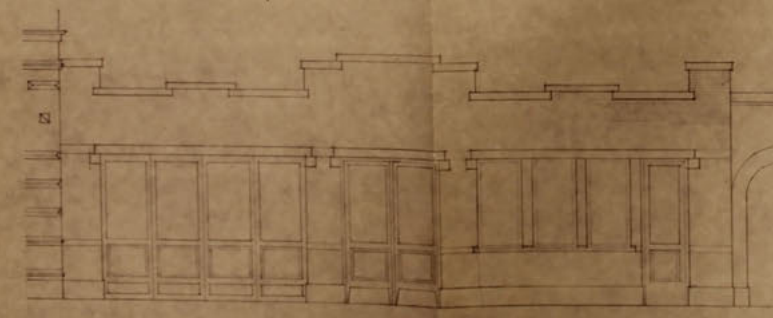
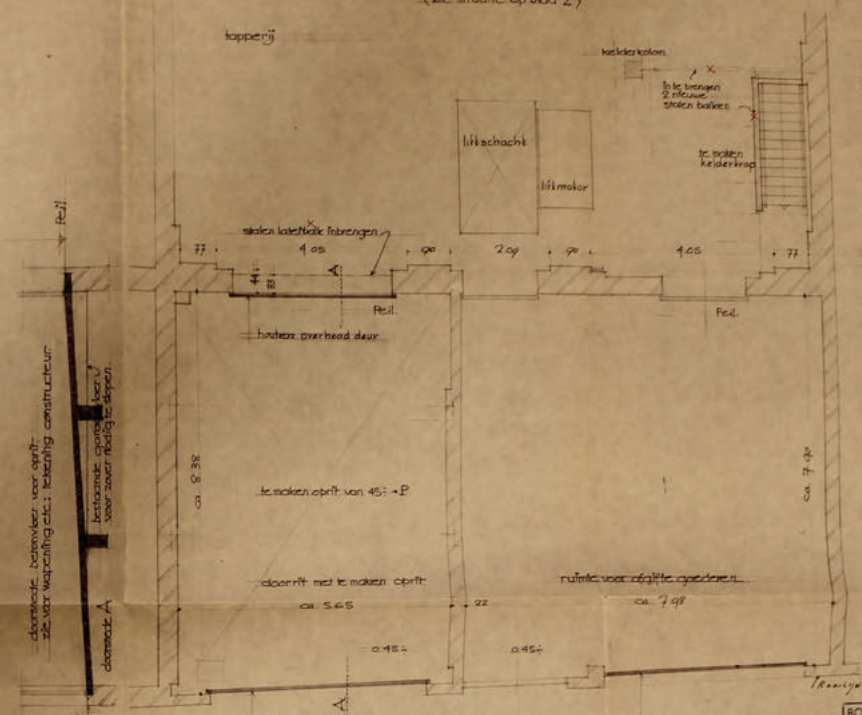
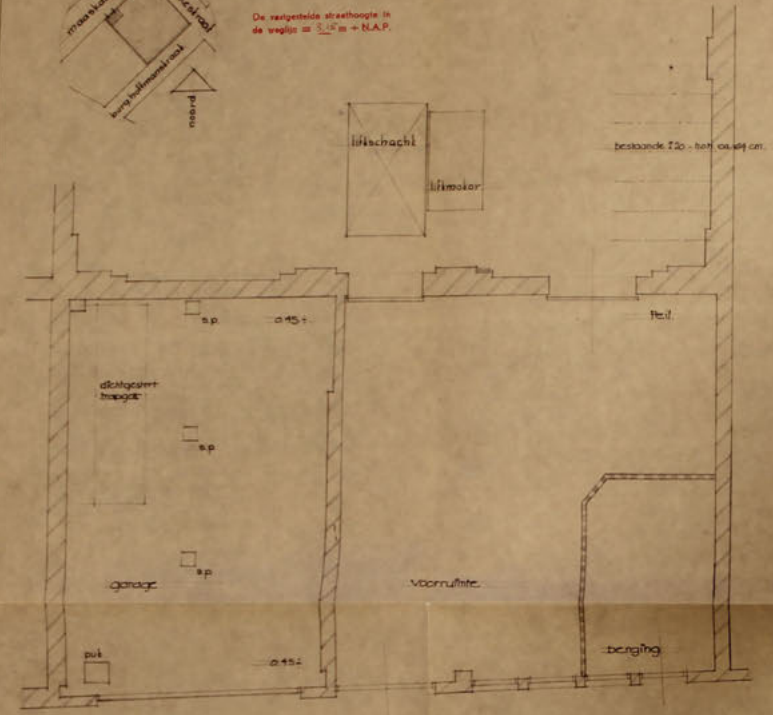
situatie



De voorgestelde straathoogte in de weg is 3,15 m + N.A.P.

H.B.: verzoek om bouwvergunning omvat tevens:
• het dichten van 2. Richtigingen in de tapijtvloer, groot ca. 2 x 5 m.
(zie situatie op blad 2)

koppeling



BOLW- en WONINGTOEZICHT
TOEPASSING WILLEMROOSLING
GEEN D.D. 7/12

ARCHIEF - EXEMPLAAR
In het bezit behoren
2 tekeningen

B 2. 279 '62

81-27.62.

In overleg met bouwtoezicht maken de berekeningen en tekeningen der gewoontebeton en staalbetonconstructies door de constructeur P. van Buitendijk vernoemd op de T.O.M. en welken, nadat door de gemeente de constructieve tekening van de opstelling en aanpak van de constructie is goedgekeurd, worden overgenomen.

GENEERDE ROTTERDAM
BRANDPREVENTIECOMMISSIE
D.D. 25/12/62

HOPPE'S DISTILLEERDERIJ N.V. NIEUWE HAVEN 101 - SCHIEDAM.
dij wijzigingen in entree en koppeling
aan perceel Maaskade 126 te Schiedam 4. 1:50
architect P. J. C. Schellert, de Groothoofd 24 c. Rotterdam 4. 1:100 e.g.d.

Wijzigingstekening entree Maaskade 126, 1962

Congressen en ontvangsten in herboren Hulstkamp

(Van een onzer verslaggevers)

ROTTERDAM – Het gebouw van Hulstkamp aan de Maaskade krijgt in de nabije toekomst een zeer bijzondere vergader- en ontvangstaccommodatie. De plannen voor de restauratie zijn bijna klaar.

De overdekte daglicht-binnenplaats fungeert als het hart van het pand. De ruimte zal met

marmer en andere natuursteenmaterialen, kroonluchters en een aantal groenpartijen met fontein en voor deze functie geschikt worden gemaakt.

De vroegere bedrijfshallen aan weerskanten van de binnenplaats worden ingericht als vergader-, ontvangst- en receptieruimten. Aan de rechterzijde wordt het accent gelegd op het houden van partijen, links komen vergader- en congresfaciliteiten.

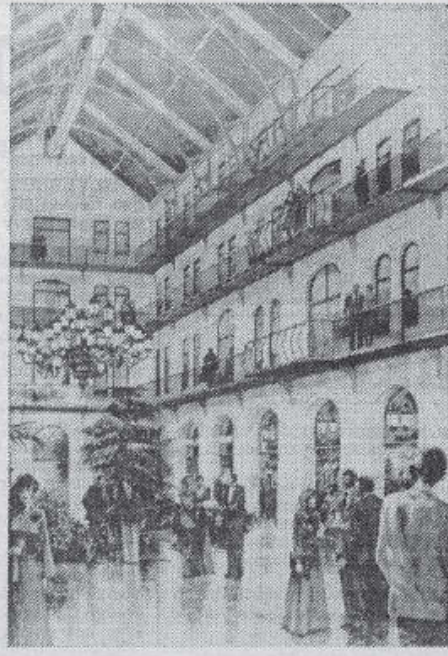
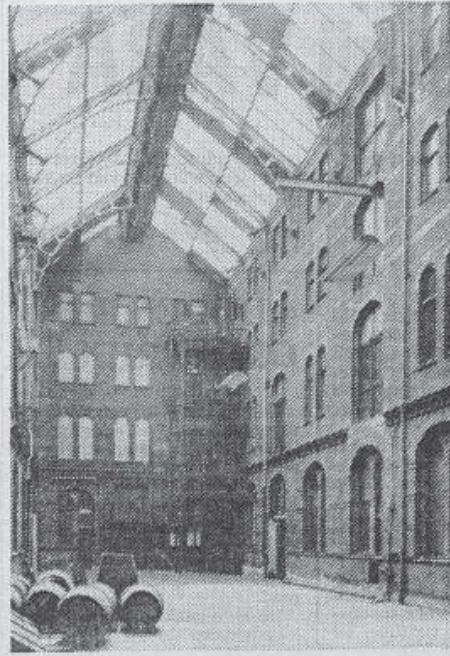
Ook de kantoren op de hoger

gelegen verdiepingen zijn functioneel bij de binnenplaats betrokken. Op elke verdieping worden balustrades aangebracht waarover men de kantoren kan bereiken. Zoals bekend, wordt ook het toekomstige Mariniersmuseum in het gebouw gevestigd.

Het Hulstkampgebouw is eigendom van de Westermeyer Groep. De heer T. Westermeyer verwacht veel belangstelling voor de kantoren en de congres- en ontvangstmogelijkheden.

Zo ziet de binnenplaats van het Hulstkamp-gebouw er nu uit.

En dit wil men van die binnenplaats maken.



Krantenbericht uit 'Het Vrije Volk', van 3 augustus 1980 waarin de transformatie gevisualiseerd wordt



Ketelhuis en schoorsteen aan de zijde van de Burgemeester Hoffmanstraat, 1978 (bron: Stadsarchief Rotterdam)

vloerplaten werden vervangen door natuursteen met dito lambriseringen. De opslagruimten op de eerste tweede en derde verdieping, rondom de binnenplaats, werden getransformeerd tot kantoorruimte. Hoewel Westermeyer met zijn nieuwe 'partycentrum' voor ondernemend Rotterdam het levensgevoel van de jaren '80 en '90 goed aanvoelde moest hij toch al snel afstand doen van het Hulstkampgebouw. Door de economische crisis en de hoge renovatiekosten raakte zijn vastgoedbedrijf in financiële moeilijkheden en moest hij zijn Rotterdamse prestigeprojecten noodgedwongen verkopen aan de Westland Utrecht Hypotheekbank.²³ In 1984 werd het Hulstkampgebouw doorverkocht aan de Thon-groep,²⁴ het vastgoedbedrijf van de Noorse miljardair Olav Thon. De Thon-groep is eveneens initiator van het herontwikkelingsplan ter hoogte van de Maaskade 125-126, dat aanleiding vormde voor dit cultuur- en bouwhistorisch onderzoek.

23) 'Er kan weer gefeest worden', *Het Vrije Volk*, 29-12-1982.

24) 'Hulstkamp', *De Telegraaf*, 20-08-1985.



situatie ca. 1990



Ketelhuis en schoorsteen aan de zijde van de Burgemeester Hoffmanstraat, 1983 (bron: Stadsarchief Rotterdam)



Braakliggend terrein aan de zijde van de Burgemeester Hoffmanstraat ter plaatse van het vroegere ketelhuis, 2016

In de jaren '80 werd er niet alleen gerenoveerd en opgebouwd, er werd ook een significant stuk van het Hulstkampgebouw afgebroken.²⁵ Aan de zijde van de Burgemeester Hoffmanstraat verdween de typische fabrieksschoorsteen uit het straatbeeld en het voormalige ketelhuis en een stuk pakhuis werden afgebroken. Met de sloop van dit gebouwdeel zijn toch een aantal interessante industriële karakteristieken verdwenen, zoals de schoorsteen, stalen hijsbalken, en pakhuisdeuren. Wellicht was het economisch niet rendabel om dit gebouwonderdeel te renoveren en werd het om verkrotting tegen te gaan alvast gesloopt. Op tekeningen uit begin jaren '80 wordt het stuk grond consequent aangeduid met "indeling en bestemming nader te bepalen".²⁶

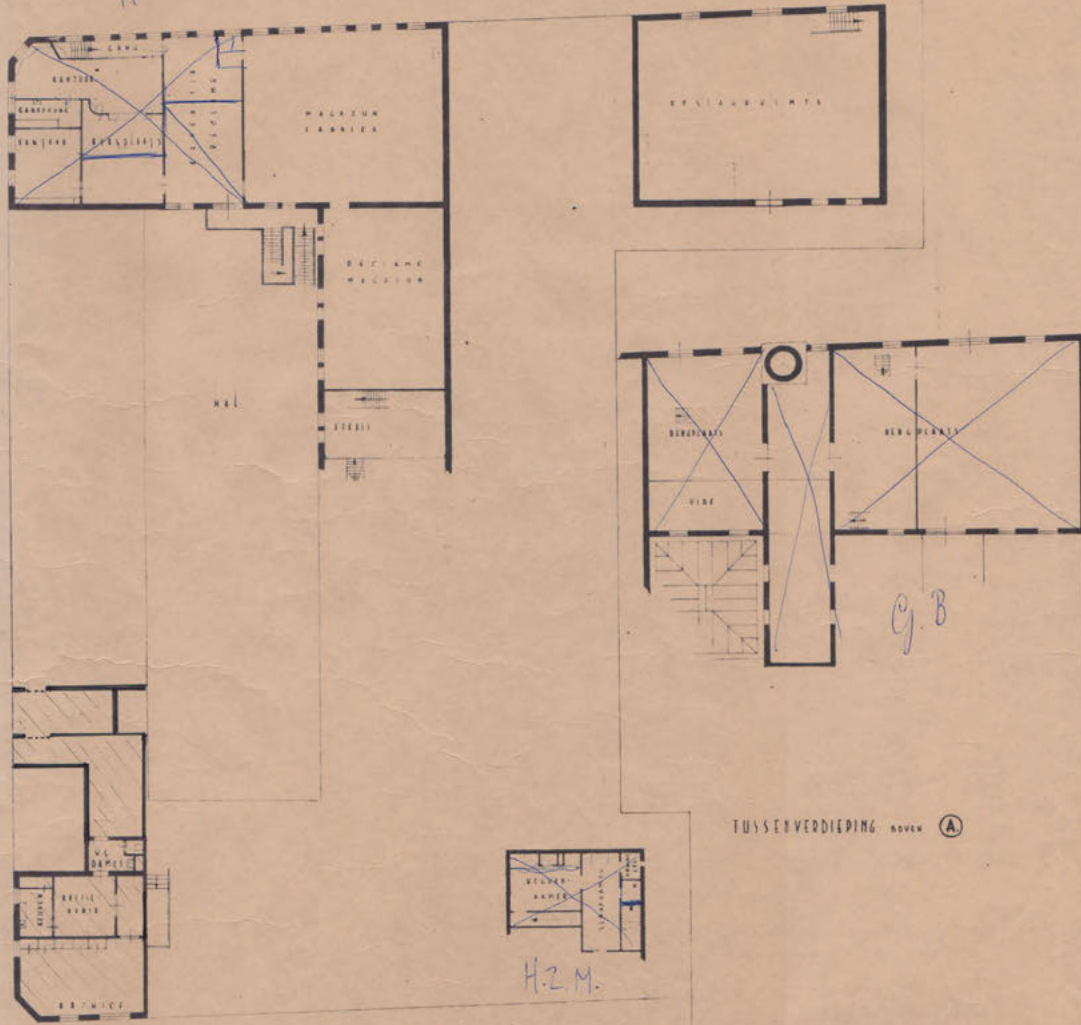
25) De laatst gedateerde foto's komen uit 1983. Dit gedeelte moet dus na 1983 zijn gesloopt.

26) Tekening 'Verbouwing Hulstkamp gebouw Rotterdam' Bestektekening begane grond, d.d. 19-12-1980. Stadsarchief Rotterdam.

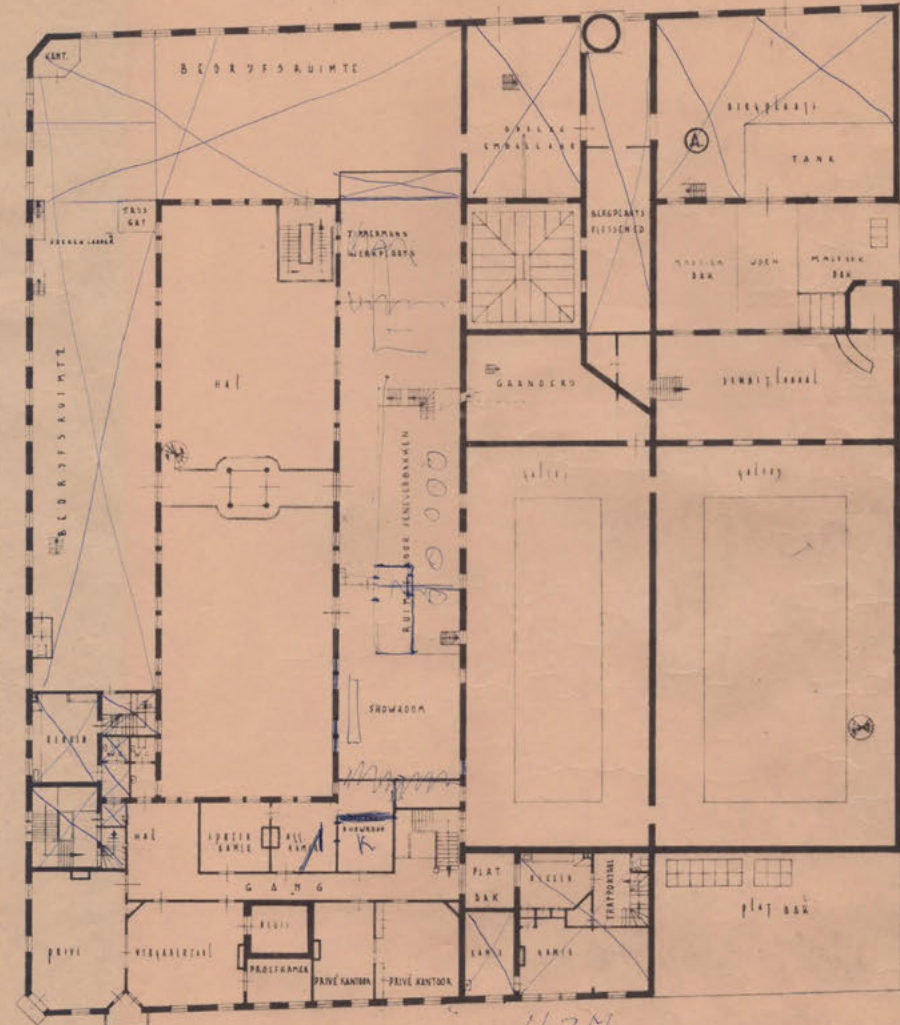


Huidige achtergevel aan de Burgemeester Hoffmanstraat, 2015 (foto: V8 architecten)

plattegronden ca. 1924

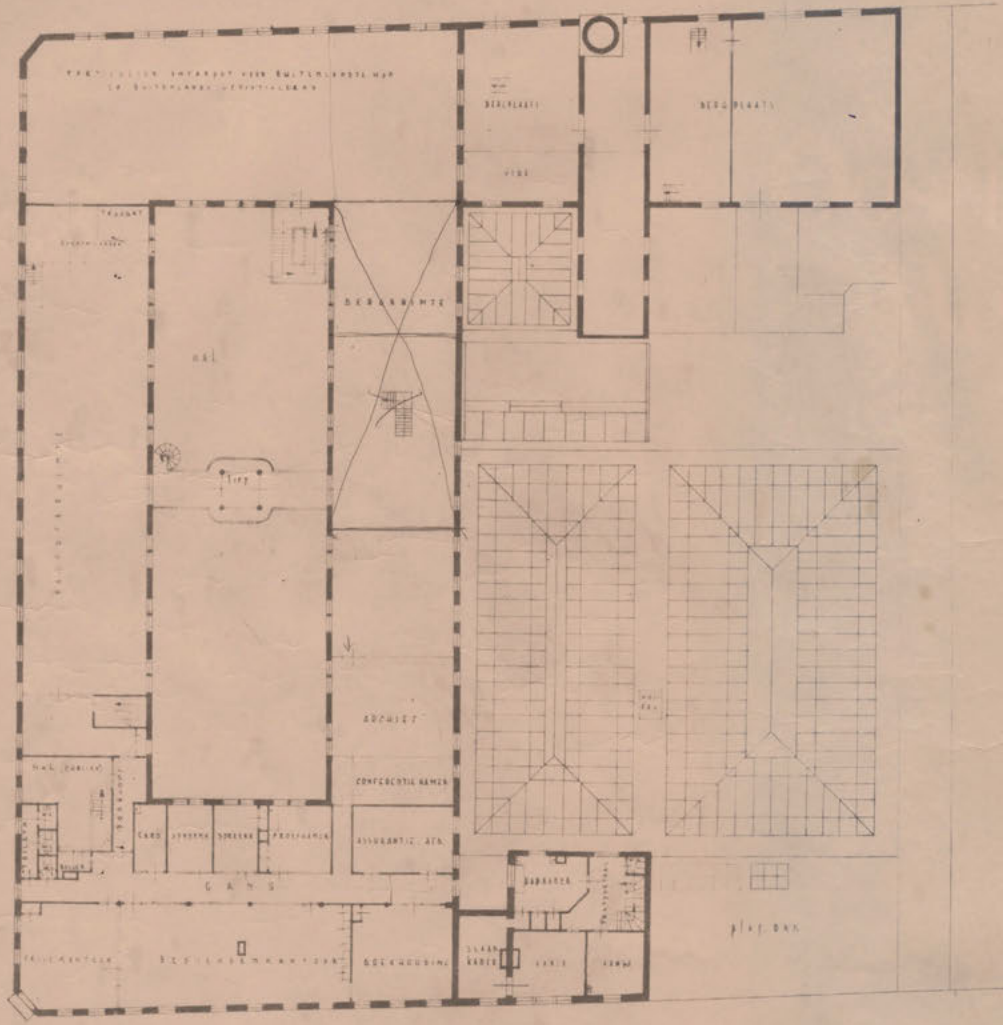


tussenverdieping



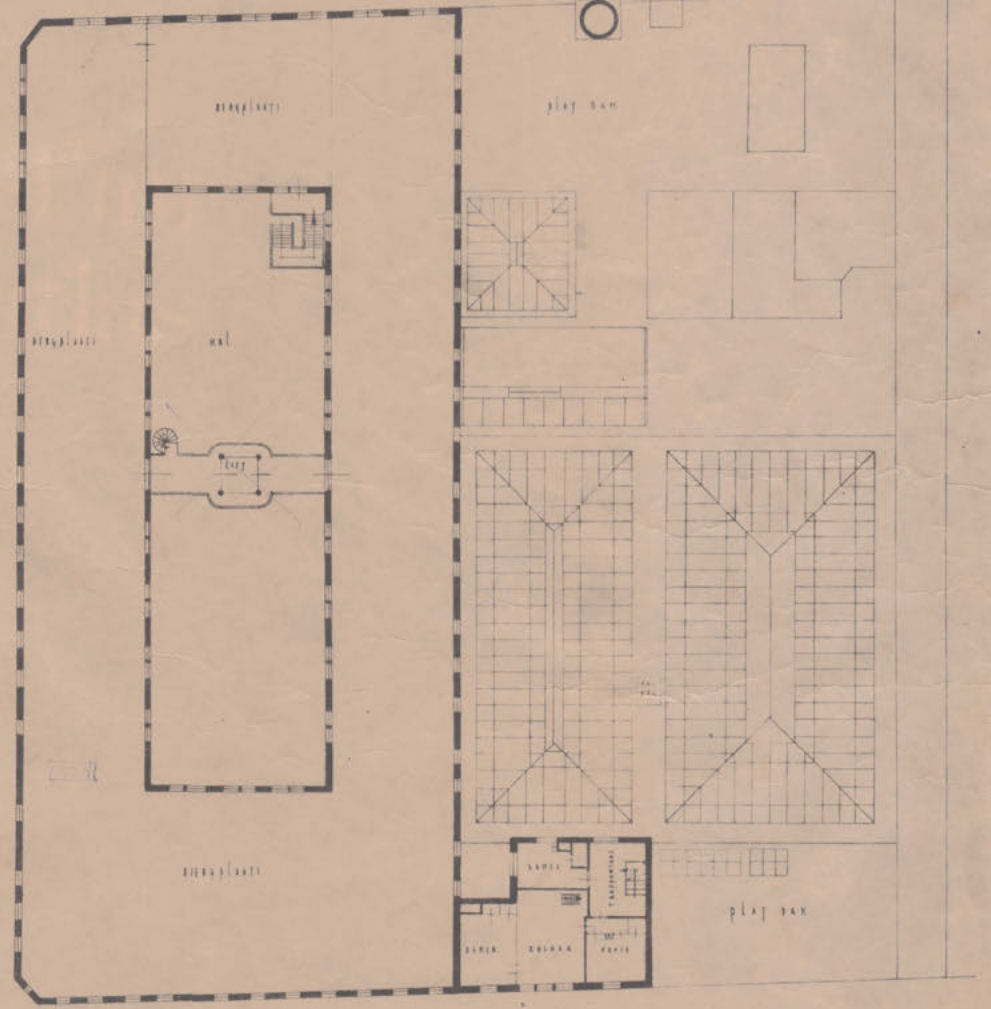
1e verdieping

plattegronden ca. 1924



2e verdieping

2^e verdieping



3e verdieping

3^e verdieping



Architectonische analyse

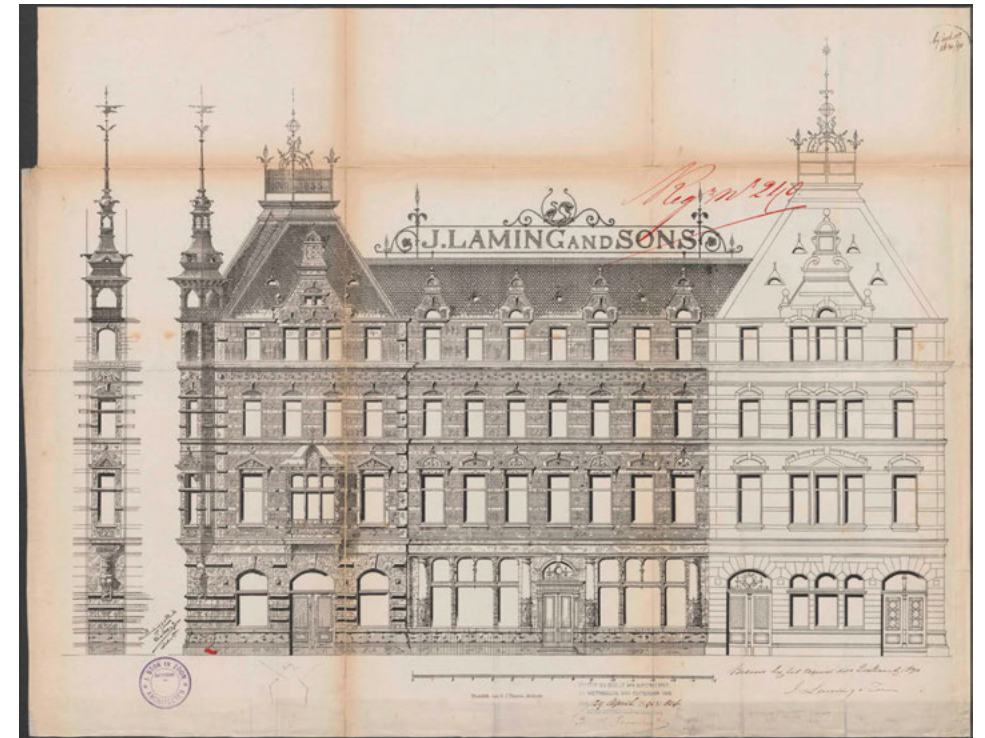
Voorgevel (Maaskade)

Het Hulstkampgebouw is in Rotterdam vooral bekend geworden door de monumentale gevel aan de Maaskade. Deze gevel vormt het gezicht van het gebouw en onttrekt de meer utilitaire functies - de voormalige pakhuizen en fabrieksruimten - aan het zicht. Zelfs de overdekte binnenplaats – nu wintertuin genoemd – is niet af te lezen in de voorgevel van het gebouw. De monumentale voorgevel is eigenlijk losgekoppeld van de rest van het gebouw, een verschijnsel dat kenmerkend is voor de architectuur van de neostijlen aan het eind van de 19^e eeuw. Iets dergelijks zien we bijvoorbeeld ook bij station Amsterdam Centraal dat in hetzelfde jaar werd opgeleverd. Ook daar fungeert het monumentale voorgebouw eigenlijk als representatief scherm om de wereld van staalconstructies, locomotieven en logistiek te verhullen.

De gevel van het Hulstkampgebouw is opgebouwd uit twee licht naar voren springende hoekrisalieten met typische renaissancestijlische topgevels met obelisk, rolwerk en frontons. In materiaalgebruik en ornamentering volgt het Hulstkampgebouw de conventies van de neorenaissancestijl. De plint van de monumentale voorgevel is met uitzondering van de raamkozijnen opgetrokken in natuursteen blokken, gedeeltelijk in rustica. De sluit- en hoekstenen in de segmentbogen boven de ramen zijn verbijzonderd. Een typisch stijlkenmerk van de Hollandse neorenaissance is de combinatie van natuursteen en rood metselwerk. In de 19^e eeuw werd er daarom vaak gesproken van 'berg- en baksteen'. Een ander typisch kenmerk van de (neo)renaissance-architectuur zijn de cordons, de horizontale, witte banden in de gevel. Deze cordons zorgen ervoor dat de verticaliteit van de gevel wordt afgezwakt.

Het rijk versierde torentje op de hoek van de Maaskade en de Thorbeckestaat is een stijlelement dat uit de zogenaamde chaletstijl is afgeleid en is in principe

72



Geveltekening van de uitbreiding van het Hulstkampgebouw in 1890

wezensvreemd aan de oorspronkelijke renaissancestijl. Toch moeten we dit zien als een typisch neorenaissance-element uit late 19^e eeuw waar juist de romantische eigenschappen in architectuur werden benadrukt.

Zoals in het eerdere hoofdstuk al aan bod kwam werd het gebouw gefaseerd gebouwd; eerst werd de rechtersaliet gebouwd in 1888, enkele jaren later in 1890 het middengedeelte en de linkersaliet. Dat één van de twee fabriekshallen vanaf de Maaskade in het zicht is gebleven is wellicht niet de bedoeling geweest van de architect. De belangrijkste aanwijzing daarvoor is de zuidwestgevel van het voorgebouw die als wachtgevel is uitgevoerd. Deze gevel is niet gedecoreerd en lijkt met de grijs gestucte zijgevel nog altijd op een buurman te wachten. Daarnaast past de zichtbaarheid van de één van fabrieksruimtes - de ruimte die nu de Branderij wordt genoemd - niet in het architectonische taal van de 19^e eeuwse

73



Bouwdeel eerste fase 1888 met wachtgevel

neorenaissance. De rijk versierde voorgevel diende onder andere om de utilitaire functies van pakhuis en fabriek uit het zicht te houden.

De vraag rijst nu op hoe de voorgevel oorspronkelijk geconcipieerd is door architect Stok. Het lijkt er sterk op dat Stok de rechtersaliet rond 1888 als opzichzelfstaand gebouw heeft ontworpen en nog niet anticipeerde op de spoedige uitbreiding van het pand. Het is minder voor de hand liggend dat hij de monumentale voorgevel in zijn geheel heeft ontworpen, en deze alleen gefaseerd heeft uitgevoerd. Als dat laatste het geval is dan is het opmerkelijk dat de risaliet aan de Thorbeckestraat net iets lager en smaller is dan de risaliet uit

1888. Daarnaast heeft het Hulstkampgebouw met de topgevels op de hoeken een ongebruikelijke gevelcompositie. Zowel bij de 16^e- en 17^e-eeuwse Hollandse renaissancestijl, als in de 19^e-eeuwse neorenaissancestijl was het veel gebruikelijker om één symmetrisch geplaatste middenrisaliet met rijk versierde topgevel toe te passen, eventueel geflankeerd door kleinere versierde topgevels.²⁷ Met andere woorden, de gevels werden vanuit een dominant middendeel opgebouwd en naar de zijkanten afgebouwd. Een dergelijke gevelcompositie, met een centraal geplaatste middenrisaliet, kon Stok bij de uitbreiding van 1890 niet meer maken, de bestaande topgevel stond namelijk niet in het midden van het kavel. Bij het Hulstkampgebouw ontstond dus een wat ongebruikelijke gevelcompositie waarbij de topgevels naar de hoeken van de gevel zijn geschoven. Het gat aan de zuidwesthoek werd echter nooit 'in stijl' opgevuld. Architect Stok liep hier min of meer tegen de beperkingen van zijn neorenaissancestijlmiddelen aan: hij kon kiezen voor een enigszins gekunstelde symmetrische compositie en daarmee aan de zuidwestgevel met een gat en een wachtgevel blijven zitten; of anders aansluiten op de gevelwand van de Maaskade en een asymmetrisch voorgebouw ontwerpen. Stok koos voor de eerste optie.

Extensie aan de Maaskade 125-126

In 1924, enkele jaren nadat Hulstkamp het gebouw van Laming & Sons had overgenomen werd éénlaagse gevelement ter plaatse van het 'gat' gebouwd.²⁸ De gevel werd opgetrokken uit roodbruin metselwerk gecombineerd met witte kozijnen met donkere grijsblauwe deuren en poorten. Dit gevelfragment is in tegenstelling tot het hoofdgebouw niet in de neorenaissancestijl gebouwd en dateert waarschijnlijk uit het eerste kwart van de 20^e eeuw. Het gevelement verschilt in vormgeving nogal van de rest van het Hulstkampgebouw en stamt uit de periode dat J.P. Stok zijn beroep als architect al had neergelegd. Vanwege het ontbreken van historische bronmateriaal hebben we niet kunnen achterhalen wie de architect is geweest van dit gebouwonderdeel. De kubistische motieven in het geveltje doen denken aan het baksteenexpressionisme en de Art-Deco, stijlen die ten tijde van het Interbellum populair waren.

27) Vergelijk bijvoorbeeld de stadhuizen van Antwerpen en Leiden uit de 17^e eeuw. Ook in de neorenaissance werd de voorkeur gegeven aan centraal geplaatste versierde topgevels, zoals het Stedelijk Museum in Amsterdam en station Den Haag Holland Spoor.

28) Archief Bouwtekeningen, pandkaart Maaskade 119-121, Stadsarchief Rotterdam.



Voorgevel extensie aan de Maaskade 125-126

De meest linkse poort (het dichtst tegen het hoofdgebouw) deed dienst als garage. Poort twee en drie boden oorspronkelijk toegang tot hetzelfde vertrek; een soort voorportaal voor de fabriekshallen. Wie nu poort nummer twee opent zal een steile hellingbaan zien die toegang biedt naar de kelders onder de voormalige tapperij jenever en de tapperij likeur. Deze hellingbaan is een vrij recente wijziging uit 1986. De eerste drie poorten hebben elk een witte, stalen latei die opgelegd is op vierkante natuurstenen blokken. Boven de latei is een rollaag aangebracht met verspringende verticaal geplaatste metselstenen. Een dergelijk metselpatroon is ook onder de dakrand toegepast. Poort nummer vier geeft toegang tot een brandgang die uitkomt in de Burgemeester Hoffmanstraat aan de andere kant van het bouwblok. De details doen vermoeden dat deze poort enige tijd later is gemaakt dan de andere drie poorten: de bovenkant van de muur is afgedekt met een gemetselde ezelsrug; het metselpatroon in de fries wijkt

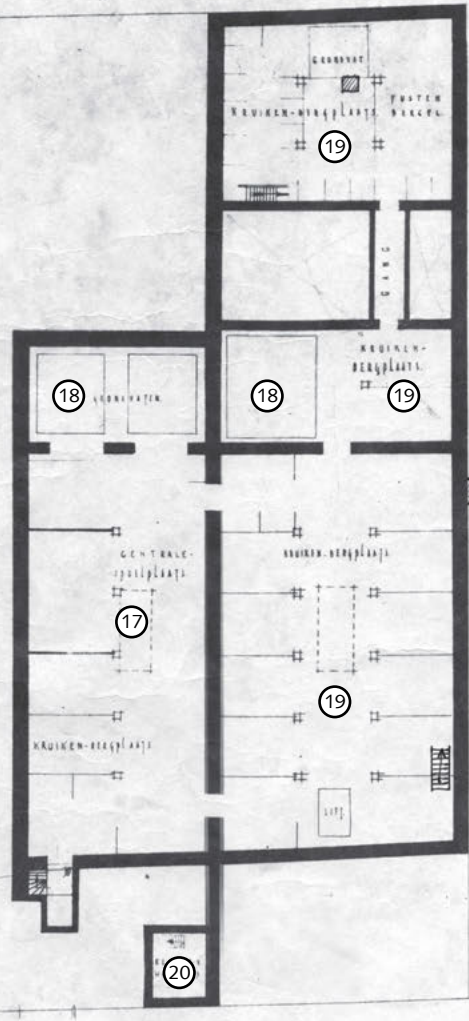
76

af van de rest van het gevelfragment; de poort is als enige uitgevoerd met een gemetselde ellipsboog; verder staat dit stuk constructief los van de rest van het gevelement. Tenslotte kunnen we nog opmerken dat de eerste drie poorten een symmetrisch geheel vormen. Dit alles wijst erop dat de uiterst rechtse poort met de ellipsboog later is toegevoegd. In 1962 is de entree van de gevel nog eens licht gewijzigd en werden de bestaande kozijnen vervangen door garagedeuren.²⁹ De technische staat van het gevelfragment als geheel laat nogal te wensen over. Het oorspronkelijke metselwerk is op verschillende plaatsen gerenoveerd waardoor er allerlei kleurverschillen zichtbaar zijn. Daarnaast vertoont het met metselwerk op veel plaatsen scheuren. Verder zijn de oorspronkelijke poorten grotendeels verdwenen.

77

29) ir. J.C. Schmidt tekende voor het ontwerp.

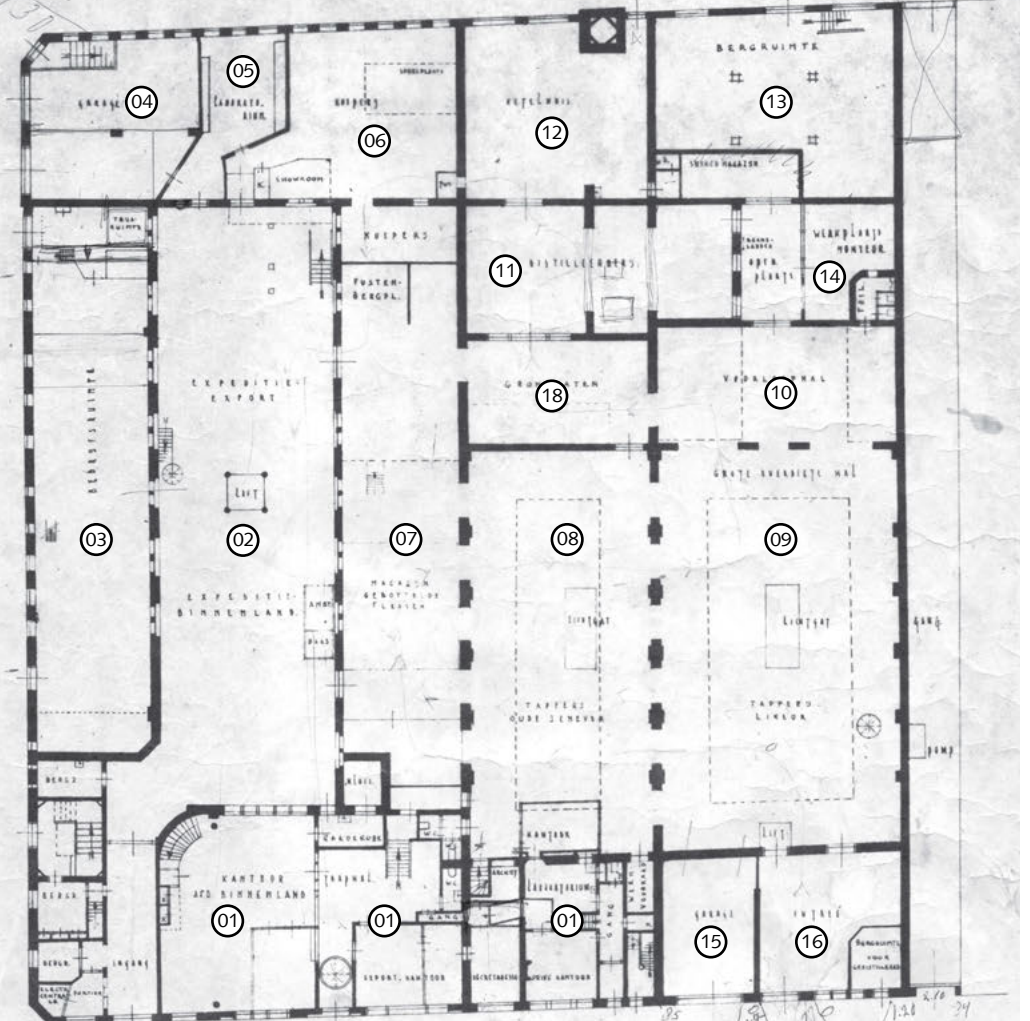
1. Kantoorruimten
2. Expeditieruimte
3. Bedrijfsruimte
4. Garage
5. Laboratorium
6. Werkplaats kuipers
7. Magazijn gebottelde flessen
8. Tapperij Oude Jenever
9. Tapperij Likeur
10. Voorloophal
11. Distilleerderij
12. Ketelhuis
13. Bergruimte
14. Werkplaats monteur
15. Garage
16. Entree
17. Centrale spoelplaats
18. Grondvaten
19. Kruiken bergplaats
20. Kelder woning
21. Gaanderij
22. Schaftlokaal
23. Bergplaats flessen
24. Opslag Emballage
25. Woning
26. Opslag reclame



KELDER

kelder

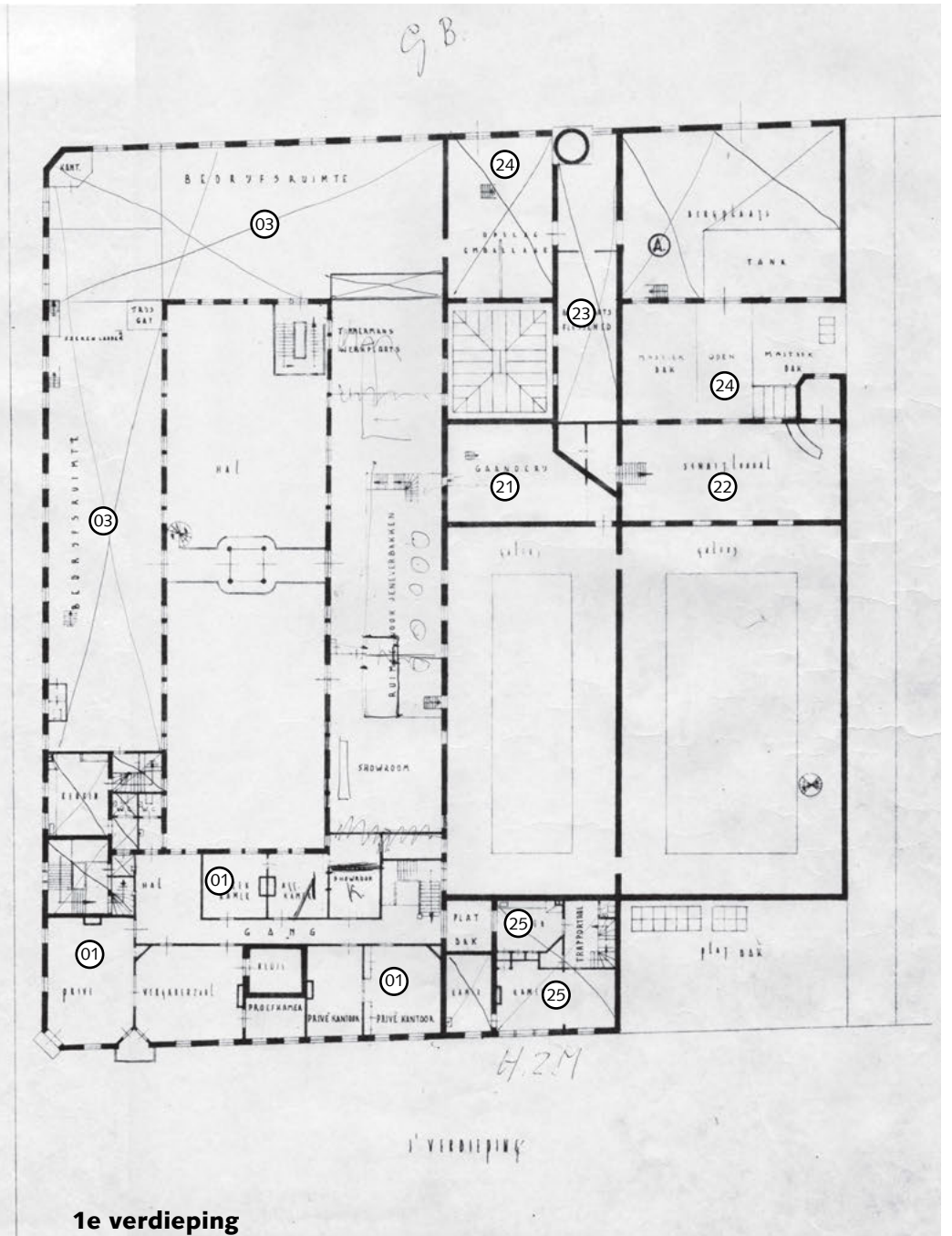
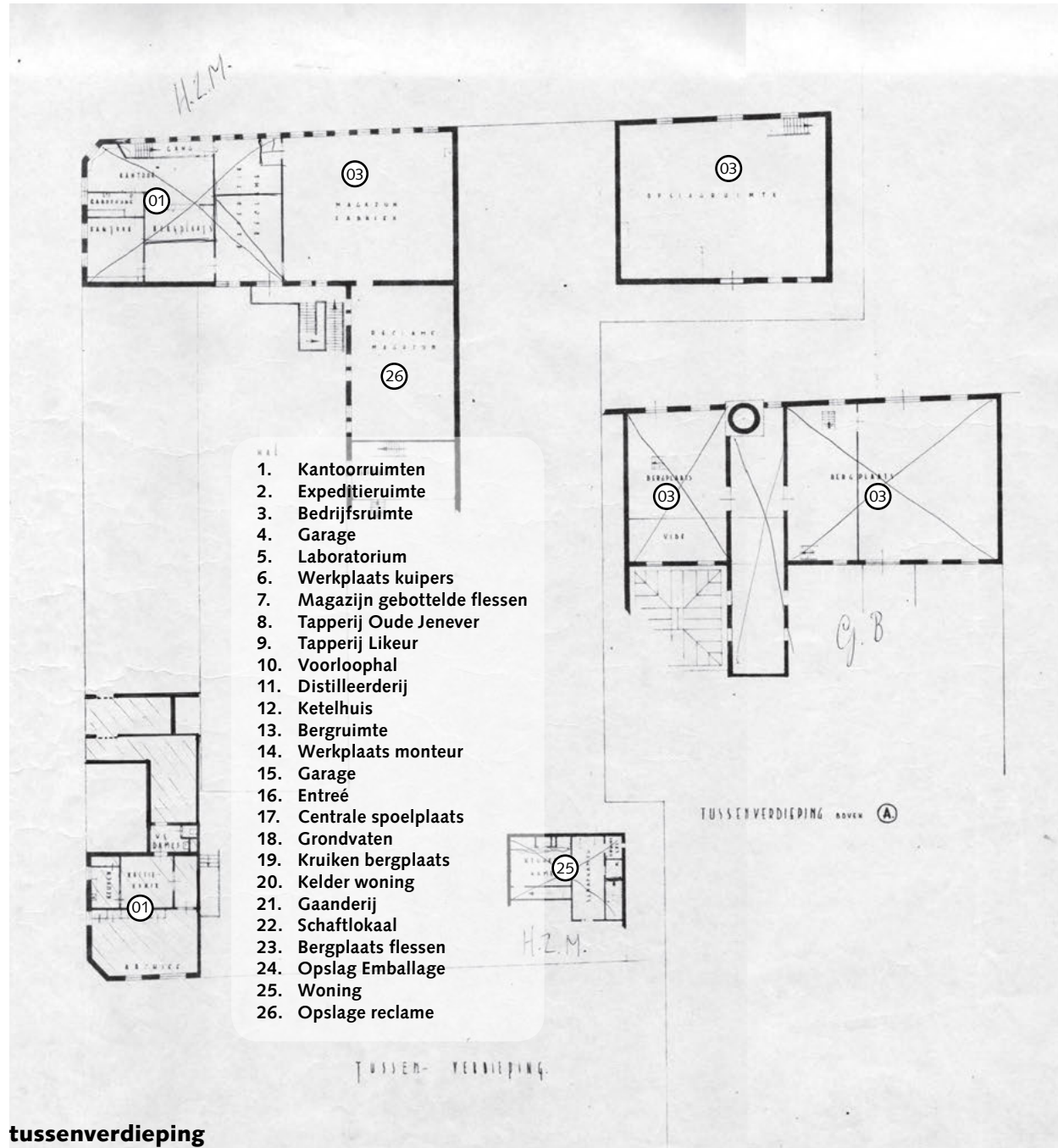
6.01
 14.5
 4350
 4930



5.20
 4.90 2.20 4.40

1919 1920 1
 1930 11

begane grond



tussenverdieping

1e verdieping

Functionele beschrijving van het Hulstkampgebouw

De monumentale gevel aan de Maaskade doet vermoeden dat het Hulstkampgebouw vooral een voornaam kantoorgebouw huisvestte. In werkelijkheid werd 80 tot 90% van de ruimte gebruikt als fabrieks-, opslag- en expeditieruimte. Over de werking onder de eerste eigenaar, het zuivelconcern Laming & Sons, is vanwege het ontbreken van historisch bronmateriaal weinig bekend. Wel weten we dat voor Laming het utilitaire deel van het gebouw een tweeledige functie had: enerzijds was er een fabrieksgedeelte voor de productie van kaas en margarine; anderzijds was er veel ruimte gereserveerd als pakhuis voor de rijping van kaas. Die combinatie van pakhuis voor rijping met productieruimte was voor Hulstkamp ideaal. Zeker de oude jenevers moesten net als de kazen rijpen; beide bedrijven moesten de goederen dus geruime tijd in huis houden alvorens deze getransporteerd konden worden. Toen de firma Hulstkamp het gebouw in 1919 overnam bleef dan ook de oorspronkelijke plattegrond in grote lijnen gehandhaafd.

Aan de hand van historische tekeningen en foto's kunnen we vrij nauwkeurig een reconstructie maken van het functioneren van het Hulstkampgebouw omstreeks 1920. De nummers waarin we in de tekst verwijzen zijn terug te vinden in de tekeningen op voorgaande pagina's (p. 76-79).

In feite was het gebouw grofweg opgedeeld in drie zones; de kantoorruimtes aan de Maaskade (#01) de vertrekken rond de centrale overdekte binnenplaats (#02), en het fabrieksgedeelte rond twee hallen (#08 en #09). De ruimtes rond de overdekte binnenplaats functioneerden vooral als pakhuis en expeditieruimte, de twee fabriekshallen met achterliggende vertrekken waren meer fabrieksmatige functies ondergebracht. Zoals eerder al beschreven is een gedeelte van deze fabrieksruimte in de jaren '80 van de vorige eeuw gesloopt, onder andere het ketelhuis (#12) met de typische cilindervormige schoorsteen en een aantal bergruimten (#13 en #14). Hier stonden grote stoommachines die verschillende motoren aandreven.

Ook is de distilleerderij (#11), een ruimte waar in grote ketels de drank werd gestookt, verdwenen. In deze distilleerderij werd er overigens met halffabricaten gewerkt, de moutwijn, de basis voor oude jenever, werd aangekocht en door toevoeging van jeneverbessen en andere kruiden doorontwikkeld tot oude jenever. De productie van jonge jenever, eigenlijk een product van mindere kwaliteit,

82



De Tapperij Jenever omstreeks 1925. Deze ruimte wordt nu "De Branderij" genoemd (bron: Archief Hulstkamp: Stadsarchief Rotterdam)

zou pas tijdens en na de Tweede Wereldoorlog een vlucht nemen omdat de prijs van granen – een basisingrediënt voor het halffabricaat moutwijn - door voedseltekorten sterk was gestegen. De grote jeneverproducenten vervingen in toenemende mate de moutwijn door de zogenaamde malasse, of malassespiritus, een bijna zuivere alcohol die op industriële wijze uit een restproduct van suikerbieten werd gewonnen. Deze heldere, goedkopere jenever zou na de Tweede Wereldoorlog populair worden onder de naam "jonge jenever". Een ander belangrijk verschil tussen jonge en oude jenever is het rijpingsproces.

Op vooroorlogse foto's zijn overal in de fabriek grote eikenhouten vaten te zien waarin de oude jenever soms vele jaren lag te rijpen. Bij de jonge jenever werd dit rijpingsproces op eiken vaten overgeslagen; de jonge jenever kon ook in metalen vaten worden opgeslagen.

83



Distilleerderij omstreeks 1925 (bron: Archief Hulstkamp: Stadsarchief Rotterdam)

Hoewel de jonge jenever de oude steeds meer ging verdringen had de kuiperij (#06), de werkplaats waar houten kuipen of vaten werden gemaakt, tot ver na de Tweede Wereldoorlog een vaste plaats in het Hulstkampgebouw. Dat neemt niet weg dat in de naoorlogse jaren in het Hulstkampgebouw meer de nadruk kwam te liggen op productie in plaats van de functie als pakhuis.

De twee fabriekshallen (#08 en 09) werden rond 1920 aangeduid met respectievelijk "tapperij oude jenever" en "tapperij likeur". In de deze tapperijen werden de lege flessen gevuld met verschillende dranken. Het meeste van het productieproces was in de vooroorlogse jaren nog handwerk; de etiketten werden met de hand aangebracht, dat gold ook doppen op de kruiken en flessen. Na de Tweede Wereldoorlog werd het vullen van de flessen geautomatiseerd.



Rijping van drank op eikenhouten vaten (bron: Archief Hulstkamp: Stadsarchief Rotterdam)

Onder de beide fabriekshallen bevinden zich kelderruimtes die nu in gebruik zijn als archiefruimten en opslag voor de verschillende huurders van het huidige bedrijfsverzamelgebouw. Deze ruimtes werden oorspronkelijk door Hulstkamp gebruikt om lege flessen te reinigen (#17) en op te slaan (#19). In deze kelderruimten zijn nog altijd de zogenaamde grondvaten (#18) terug te vinden. In deze volledig gesloten betonnen bakken werden de halffabricaten en andere vloeibare grondstoffen opgeslagen. Voor de Tweede Wereldoorlog waren deze kelders met open vides verbonden met de bovenliggende fabriekshallen. Op die manier konden de flessen gemakkelijk van de opslagplaatsen in de kelder naar de productieruimte worden verplaatst.

De centrale binnenplaats (#02), de ruimte die na de verbouwing van 1980 de Wintertuin wordt genoemd, was het logistieke centrum van het gebouw. In het midden van de ruimte stond een lift die aan weerszijde met bruggentjes met de opslagruimtes op de verdiepingen verbonden was. De expeditieruimte stond op de begane grond vaak vol met dozen en kisten drank die klaarstonden voor distributie.



De Tapperij Likeur omstreeks 1925. Deze ruimte wordt nu "De Stokerij" genoemd (bron: Archief Hulstkamp: Stadsarchief Rotterdam)

De centrale lift is ergens tussen 1950 en 1975 verdwenen. De ruimtes op de eerste, tweede en derde verdieping fungeerde als pakhuis. Historische foto's laten ook zien dat er grote hoeveelheden drank op houten vaten stond te rijpen. Alle kantoorruimten(#01) bevonden zich aan de zijde van de Maaskade en waren verdeeld over de begane grond, de eerste, tweede en derde verdieping. In het monumentale voorgebouw was ook een woning opgenomen die vele jaren bewoond werd door de directeursfamilie Hoogeveen. Deze woning wordt nog altijd bewoond en heeft op de eerste verdieping de woonkamer; op de tweede en derde verdieping bevinden zich de slaapkamers.

Conclusie

Hoewel de monumentale voorgevel van het Hulstkampgebouw anders doet vermoeden was het complex oorspronkelijk vooral een fabriek en pakhuis. In het gebouw werd jenever en andere dranken gestookt, opgeslagen en gerijpt op vaten, en klaargemaakt voor transport over de hele wereld. Deze fabrieks- en pakhuisfunctie is in het huidige Hulstkampgebouw nog maar moeilijk afleesbaar. Bij de renovaties die vanaf 1980 werden uitgevoerd werden de utilitaire ruimtes ofwel gesloopt (zoals de distilleerruimte en het ketelhuis aan de Burgemeester Hoffmanstraat), ofwel dusdanig gewijzigd dat van de pakhuis- of fabrieksfunctie vrijwel niets meer herkenbaar is. Sinds het vertrek van de firma Hulstkamp is de industriële kant van het monument systematisch onderschat en ondergewaardeerd. De sloop en esthetische verwaarlozing van de achterzijde van het Hulstkampgebouw is daar illustratief voor deze ontwikkeling.

Uit ons onderzoek is naar voren gekomen dat het gat in de gevelwand aan de Maaskade 125-126 ontstaan is door de snelle totstandkoming van het Hulstkampgebouw in de periode 1888-1890. Het industriële deel van Laming & Sons groeide in feite uit het neorenaissancestijl jasje. Ter plaatse van het gat aan de Maaskade heeft dat geleid tot een geïmproviseerde, weinig inventieve oplossing met een eenlaags geveltje uit 1924 in metselwerk.



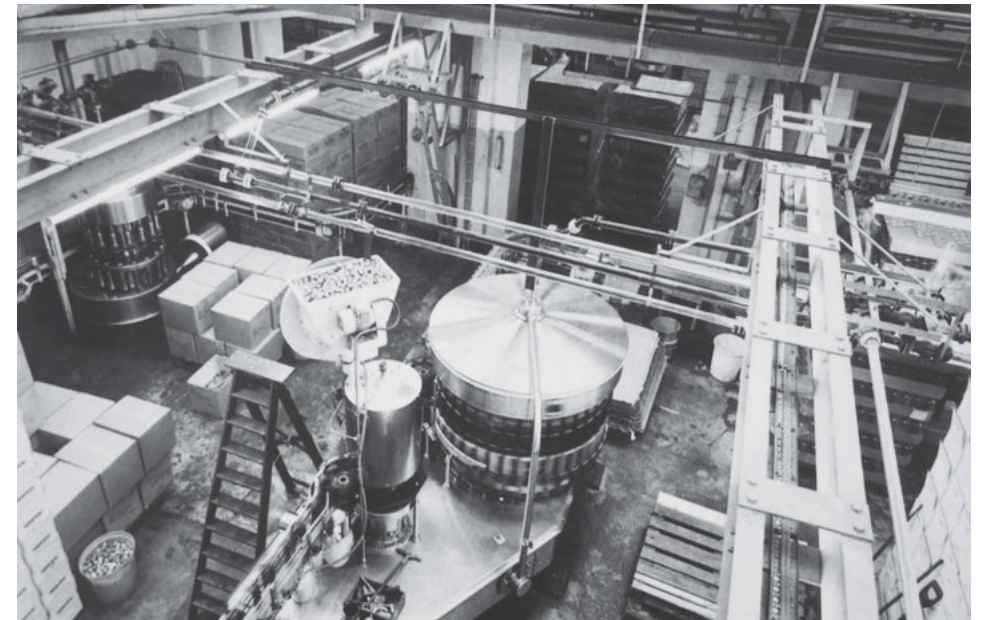
Kelder, 1976 (bron: Stadsarchief Rotterdam)



Recreatieruimte, 1976 (bron: Stadsarchief Rotterdam)



Kelder, 1976 (bron: Stadsarchief Rotterdam)



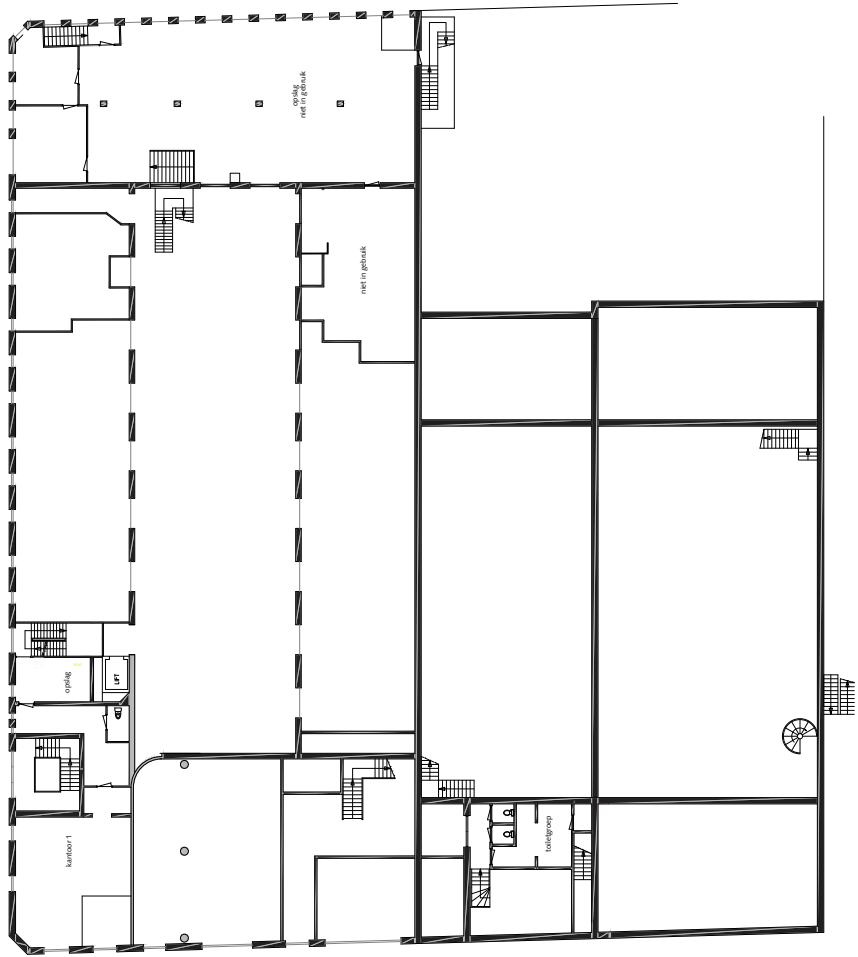
Productieruimte, 1976 (bron: Stadsarchief Rotterdam)



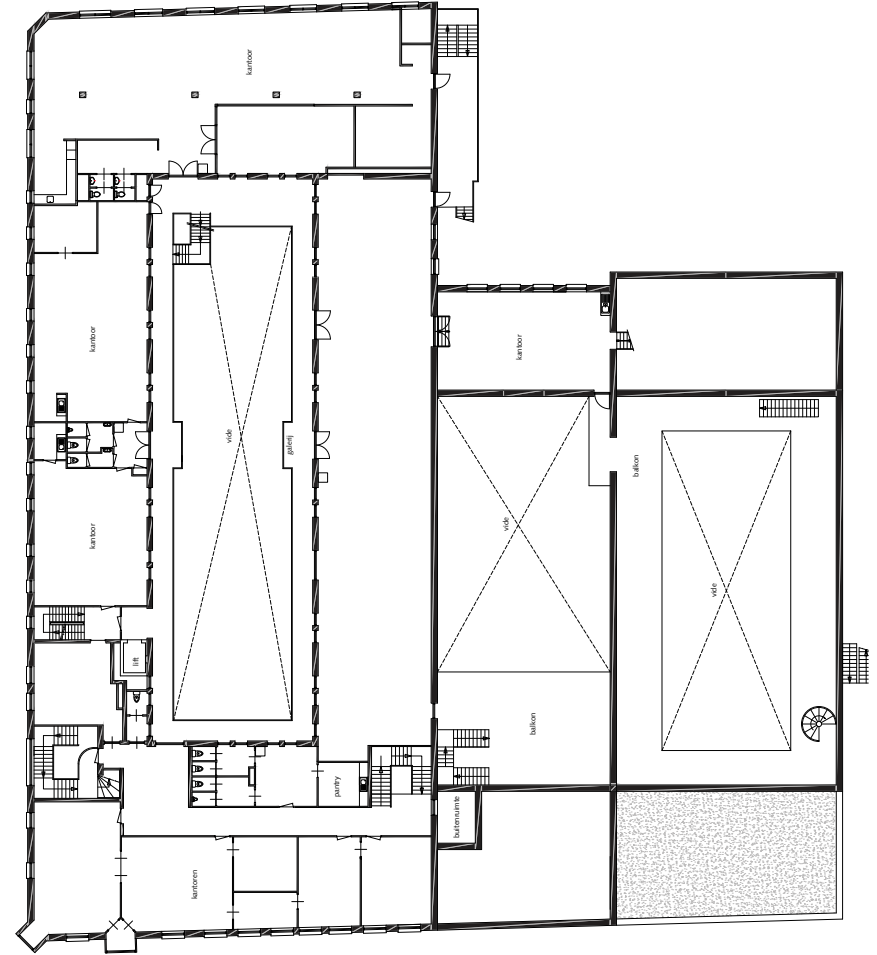
Centrale binnenplaats omstreeks 1925 (bron: Archief Hulstkamp: Stadsarchief Rotterdam)



Centrale binnenplaats, 1976 (bron: Stadsarchief Rotterdam)

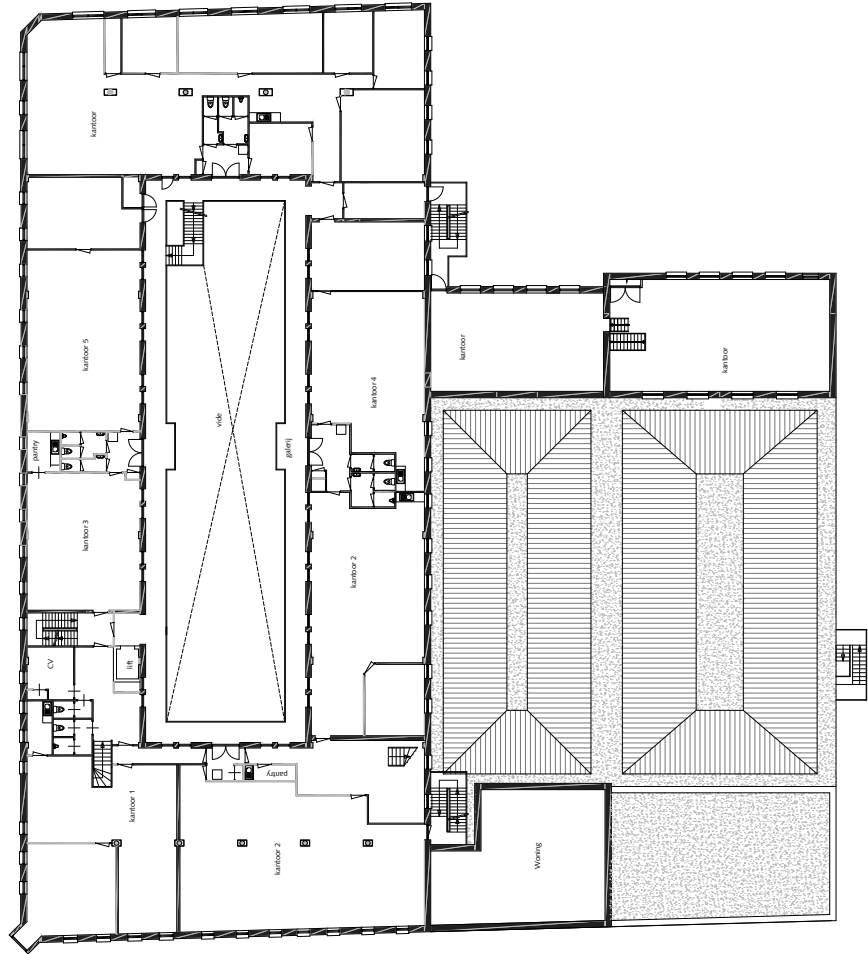


tussenverdieping

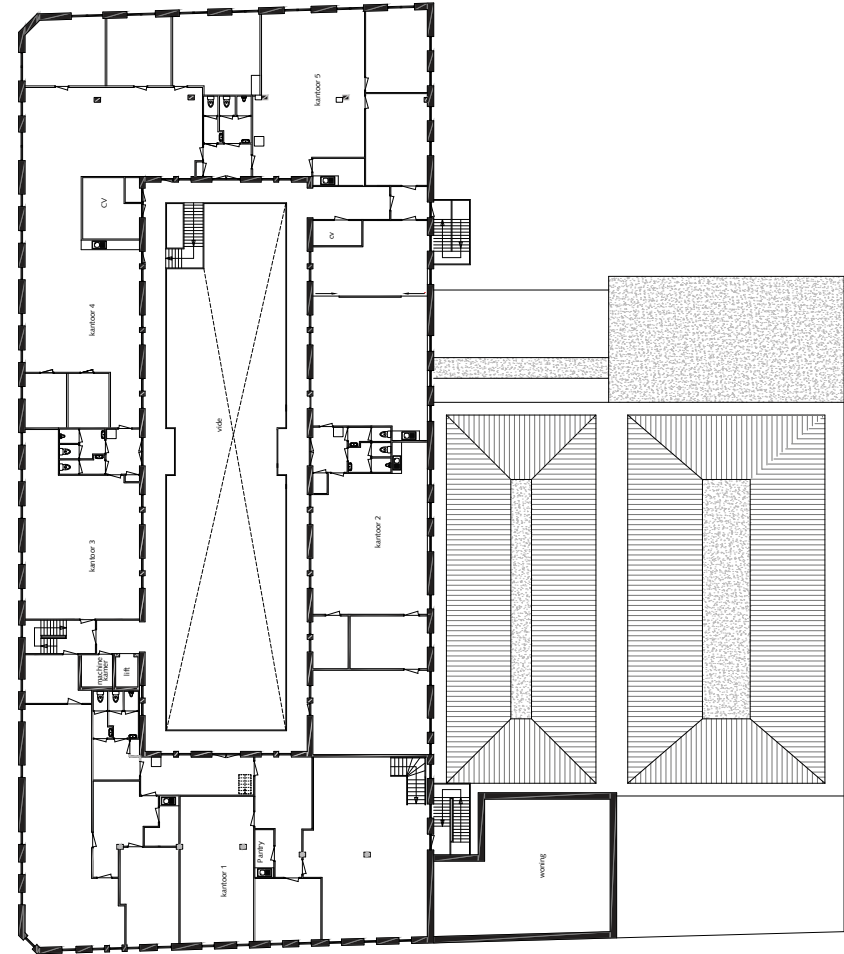


1e verdieping





2e verdieping



3e verdieping





Maaskade, 2016



Zaal Branderij (voorheen 'Tapperij Oude Jenever'), 2016



Hal begane grond naar de Maaskade, 2016



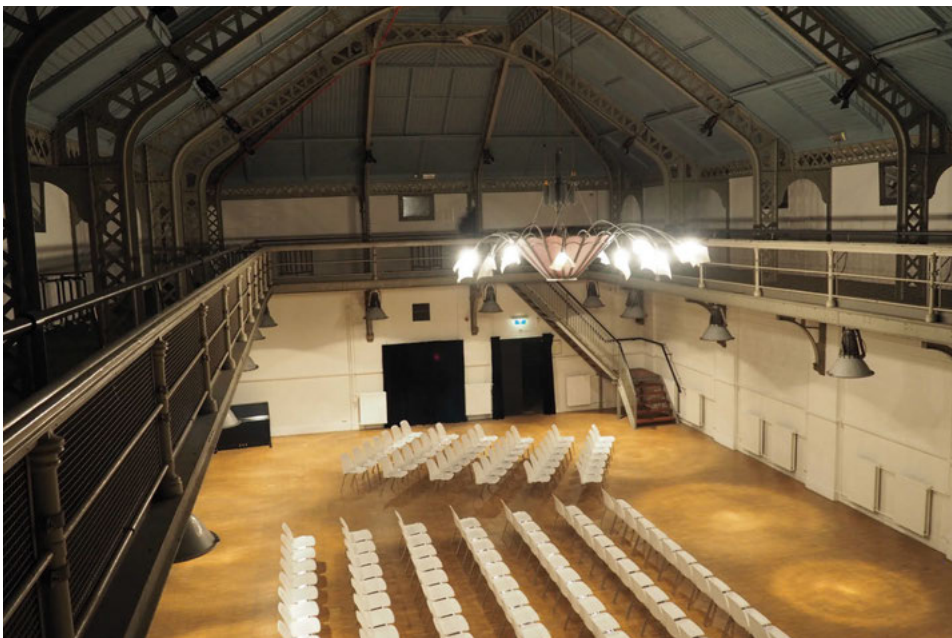
Zaal Branderij (voorheen 'Tapperij Oude Jenever'), 2016



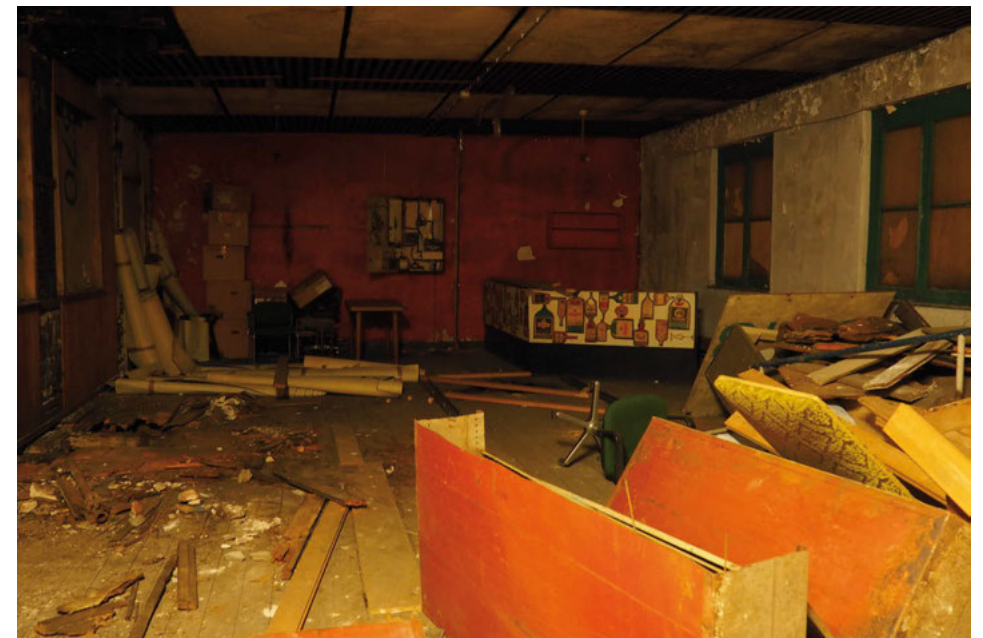
Zaal Stokerij (voorheen 'Tapperij Likeur'), 2016



Ruimte boven huidige keuken, 2016



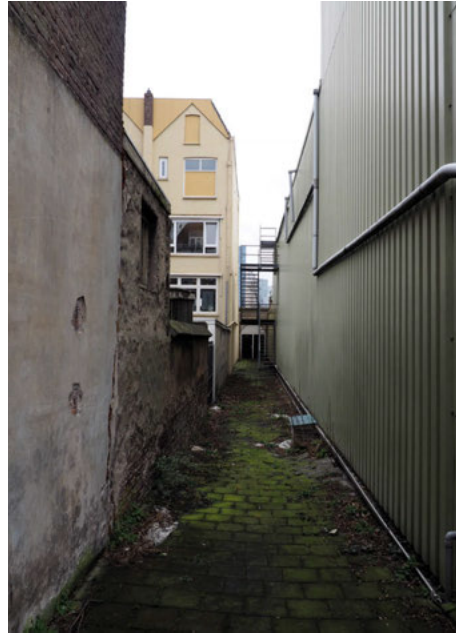
Zaal Stokerij (voorheen 'Tapperij Likeur'), 2016



Recreatieruimte/schaftlokaal, eerste verdieping, 2016



Brandgang richting Burgemeester Hoffmanstraat, 2016



Brandgang richting Maaskade, 2016



Gat richting Thorbeckestraat, 2016



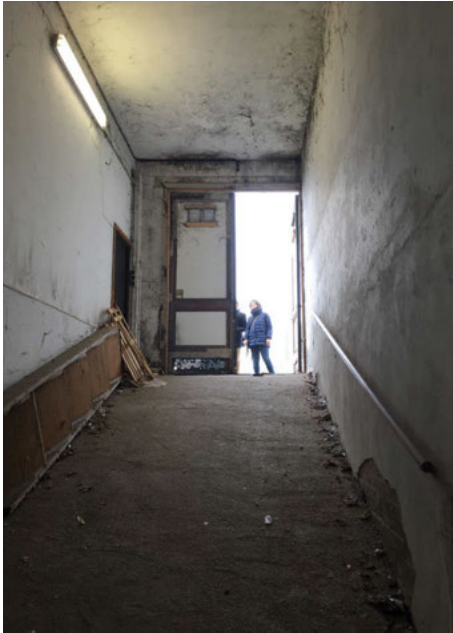
Poort Maaskade, 2016



Opslagruimte begane grond (voorheen garage), 2016



Gat richting Sleephellingstraat, 2016



Helling vanuit de kelder naar de Maaskade, 2016



Bergingen in de kelder, 2016



Begane grond keuken (voorheen 'Grondvaten'), 2016



Kelder onder het gat (voorheen 'Kruiken bergplaats'), 2016



Kelder onder het gat (voorheen 'Kruiken bergplaats'), 2016



Begane grond keuken (voorheen 'Grondvaten'), 2016

Waardestelling

Crimson werd door V8 Architecten gevraagd een onderzoek te doen naar de voormalige margarine- en kaasfabriek van de firma J. Laming & Sons, en dan specifiek naar de extensie van het gebouw ten westen van het hoofdgebouw aan de Maaskade 125-126. Het hoofdgebouw en de bijbehorende woning (Maaskade 119-124) maken formeel geen deel uit van dit onderzoek en de hier volgende waardestelling maar zijn logischerwijs wel uitvoerig bestudeerd om de extensie, en de achterliggende ruimtes, te kunnen begrijpen en te analyseren. Door middel van een architectonische en stedenbouwkundige analyse en door een onderzoek naar de bouwgeschiedenis (op het niveau van gebouwdelen) hebben wij onder meer getracht het 'mysterie' van de uitsparing in de gevelwand ter hoogte van de Maaskade te ontrafelen om deze vervolgens te kunnen waarderen als onderdeel van het grotere geheel.

Met de waardestelling hebben we ons gebaseerd op de waarderingsrichtlijnen zoals opgesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed voor bouwhistorisch onderzoek van 2009. In de waarderingstekst maken we gebruik van de deelwaarderingscriteria zoals voorgesteld in dit document en maken we in bijbehorende waarderingstekeningen ook gebruik van de kleurcodering die door RCE is vastgesteld. De toepassing van de kleur blauw staat voor hoge monumentwaarde, deze gemarkeerde delen zijn van cruciaal belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied, de toepassing van de kleur groen voor een positieve monumentwaarde, deze zijn van belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied en tenslotte de kleur geel voor indifferente waarde, deze zijn van relatief weinig belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied.

De overige delen van het gebouw zijn gearceerd om de grens met het door ons onderzochte deel van het gebouw af te bakenen. Voor een preciezere en gedetailleerdere waardering van deze gebouwdelen is nader onderzoek noodzakelijk.

Algemene historische waarden

- De aanwezigheid van de voormalige kunstboterfabriek en kaaspakhuis van Laming & Sons, en vanaf 1919 de distilleerderij van Hulstkamp, is in algemene zin van waarde als uitdrukking van de stedelijke ontwikkeling die Rotterdam eind 19^e en begin 20^e eeuw doormaakte aan de zuidoever van de Nieuwe Maas, en meer specifiek de aanleg van het Noordereiland tot nieuw woon-werk eiland voor de stad.
- Zowel het gebouw van Hulstkamp alsook dat van Van Driel op het Noordereiland kunnen vandaag gerekend worden tot een van de iconen uit de bloeiperiode van Rotterdam tot wereldhavenstad. Was het bouwen van een apart kantoorgebouw aan het eind van de 19^e eeuw in veel steden nog een uitzondering, in Rotterdam verschenen rond de eeuwwisseling als gevolg van de bloei van haven en scheepvaart de eerste grote havengerelateerde gebouwen.

Ensemblewaarden (samenhang) en stedenbouwkundige waarden

- Op basis van de stedenbouwkundige analyse van dit onderzoek kunnen we zeggen dat de gevelrij aan de Maaskade, en dan met name het middenstuk (de gehele kade minus de uiterste punten), een zeer gaaf bewaarde herinnering is aan de geschiedenis van particuliere plannen voor de uitbreiding van Rotterdam tot transitohaven. Alles in aanmerking nemende gaat het bij deze blokken dus om dat deel van het Noordereiland wat (a) het meest conform de oorspronkelijke plannen van de Rotterdamse Handels Vereniging is gerealiseerd; (b) goed bewaard is gebleven als oorspronkelijke 19^e eeuwse stedenbouwkundige structuur (en niet getroffen is door oorlogsgeweld), en (c) van het eiland het meest coherente beeld van een havenfront vormt, bestaande uit zeer continue, uniform vormgegeven panden. En tot slot (d) bevinden zich juist hier de twee belangrijkste Rijksmonumenten van het eiland, te weten het voormalig kantoorgebouw van Van Driel en het Hulstkampgebouw – beide rijksmonumenten.³⁰

³⁰ Die status is relatief schaars op het Noordereiland, dat in totaal zes rijksmonumenten telt. Hiervan zijn er drie in de vorm van een gebouw (in de klassieke zin des woords). Dit zijn (1) Kantoorgebouw Maaskade 113; (2) Hulstkampgebouw en (3) Woonhuis Maaskade 85. De overige drie betreffen bruggen en een monument: (4) Koninginnebrug; (5) Stieltjesmonument en (6) Spoorbrug 'De Hef'.

- Het Hulstkampgebouw (alook het naastgelegen Van Drielgebouw) vervult een actieve waarde binnen dat karakteristieke stadssilhouet of stadsgezicht. Deels als incidentele uitzonderingen binnen een uniforme gevelrij; deels door de opvallendheid en herkenbaarheid die de rijksmonumenten van zichzelf al bezitten (en door de status van rijksmonument wordt bevestigd). Juist de uitzonderlijke vorm, maat en vormgeving ten opzichte van hun omgeving maakt dus dat de twee gebouwen zo herkenbaar zijn als uitzonderingen in het stadsbeeld. De opvallende continuïteit waarmee de blokken voor de rest zijn vormgegeven, draagt aan dat karakter nog eens extra bij en wij kennen het Hulstkampgebouw als geheel dan ook een zeer hoge stedenbouwkundige waarde toe.
- Deze hoge waardering geldt niet voor de achterzijde van het gebouw aan de Burgemeester Hoffmanstraat. Een groot deel van het oorspronkelijke gebouw, waaronder ook de bakstenen schoorsteenpijp, is in de jaren '80 gesloopt waarna sindsdien een lege, asfaltvlakte resteert. De huidige situatie vormt een evidente breuk met de oorspronkelijke stedenbouwkundige situatie, die net zoals bij overige blokken op het Noordereiland bestond uit een doorgetrokken, gesloten gevelwand.

Ten aanzien van de Maaskade 125-126:

- Het enkellaagse volume aan de westzijde van het Hulstkampgebouw die voor een, nergens anders voorkomende uitsparing in de gevelwand van de Maaskade zorgt, is ontstaan als gevolg van de gefaseerde, informele groei van het complex in de 19^e eeuw. Dat de kavels aan de Maaskade 125-126 lange tijd onbebouwd bleven³¹ had alles te maken met de 19^e eeuwse architectuuropvatting waarbij een monumentale, representatieve façade-architectuur – in dit geval kantoren en een bedrijfswoning – de utilitaire functies moesten verhullen. Bij Laming & Sons groeide de fabriek eigenlijk de façade voorbij waardoor er in de gevelwand een lege plek overbleef die uiteindelijk in 1924 provisorisch werd ingevuld. Dat J.P. Stok echter verwachtte dat zijn ontwerp volledig zou worden opgenomen in de aaneengesloten gevelwand van het Noordereiland blijkt wel uit het feit dat hij de zuidwestgevel van het gebouw (waar het aan Maaskade 125 grenst) als wachtgevel uitvoerde.

- Aan het specifieke 'gat' in de wand kennen we daarom geen hoge waarde toe. Het is simpelweg op te vatten als een onbedoeld stedenbouwkundig en architectonisch incident, waarvan destijds werd gedacht dat deze uiteindelijk zou worden opgevuld.

Architectuurhistorische waarden

- Het Hulstkampgebouw is als geheel een gaaf en zeldzaam vroeg voorbeeld in het oeuvre van de Rotterdamse architect J.P. Stok. Zijn ontwerp voor Laming & Sons was zijn eerste grote ontwerpdracht en is een van de weinige gebouwen binnen zijn oeuvre die in de Hollandse neorenaissancestijl is uitgevoerd. In zijn latere werk ontwikkelde Stok een stijl die meer tegen de Jugendstilstroming aan leunde. Het gebouw vormt bovendien een belangrijke herinnering aan het gebouwde werk van de architect, een groot deel van zijn gebouwen is verloren gegaan tijdens het bombardement op Rotterdam in mei 1940. Daarnaast is het een authentiek voorbeeld van de Hollandse neorenaissance stijl, die in de periode modieus was in Nederland, België en Duitsland. Deze stijl is zowel aan het exterieur als interieur van het gebouw zichtbaar en in nog in een gave staat.
- Binnen de context van Rotterdam is het Hulstkampgebouw een van de weinige vooroorlogse gebouwen die in de genoemde stijl en vooral in dat formaat nog aanwezig zijn in de stad.
- Het Hulstkampgebouw is een goed voorbeeld van laat 19^e eeuwse fabrieks- en pakhuisarchitectuur en is om die reden van hoge architectonische- en cultuurhistorische waarde. In deze periode was het gebruikelijk het industriële gedeelte – in dit geval het pakhuis en de fabriek – weg te stoppen achter een monumentale gevel in historiserende stijl om daarmee het industriële gedeelte te camoufleren. Dit utilitaire karakter van het gebouw – dat oorspronkelijk in het interieur wel tot uiting kwam – is met de grondige renovatie in de jaren '80 voor een groot deel verdwenen.

Ten aanzien van de Maaskade 125-126:

- De hoge waarde die wij toekennen aan de architectuur van het Hulstcampgebouw in het algemeen geldt niet voor de gevel van Maaskade 125-126 en de direct daarachter gelegen ruimtes uit 1924. De redenen hiervoor zijn dat de gevel en achterliggende ruimtes geen deel uit maakten

31) Tot 1924 stond er weliswaar een houten garage, maar dat had een semi-permanent karakter.

van het oorspronkelijke ontwerp van J.P. Stok zoals dit tussen 1888 en 1890 tot stand kwam. Het gebouwonderdeel voegt zich niet al integraal onderdeel in het gevelbeeld van het Hulstkampgebouw en draag als zodanig niet bij aan de monumentaliteit van het geheel.

- De oorspronkelijke gevelindeling is bovendien begin jaren '60 gewijzigd en de gekozen ornamentiek van de bakstenen gevel vertoont ook geen uitzonderlijke esthetische waarde. De bouwtechnische staat van de gevel is tenslotte erbarmelijk.

Bouwhistorische waarden

- Het fabriekscapex is hoofdzakelijk bijzonder vanwege de historische gelaagdheid, die echter doelbewust niet in de façade van het gebouw is af te lezen. Deze voorgevel diende de achterliggende functies juist verhullen. Maar bij nadere bestudering is deze historische gelaagdheid nog wel terug te vinden in de achterliggende ruimtes. De fabriek is in de loop der tijd uitgebreid, opgetopt en intern gewijzigd en deze ingrepen vormden de fysieke weerslag van de bedrijfsvoering van in eerste instantie Laming & Sons en in een later stadium van Hulstkamp & Molijn & Zonen. De veranderende producten die werden geproduceerd en opgeslagen en de bijbehorende productietechnieken vroegen om een andere configuratie van de ruimtes.
- Het gebouw is niet noemenswaardig op het gebied van materiaalgebruik of ontwerptechniek.

Waarden vanuit de gebruikshistorie

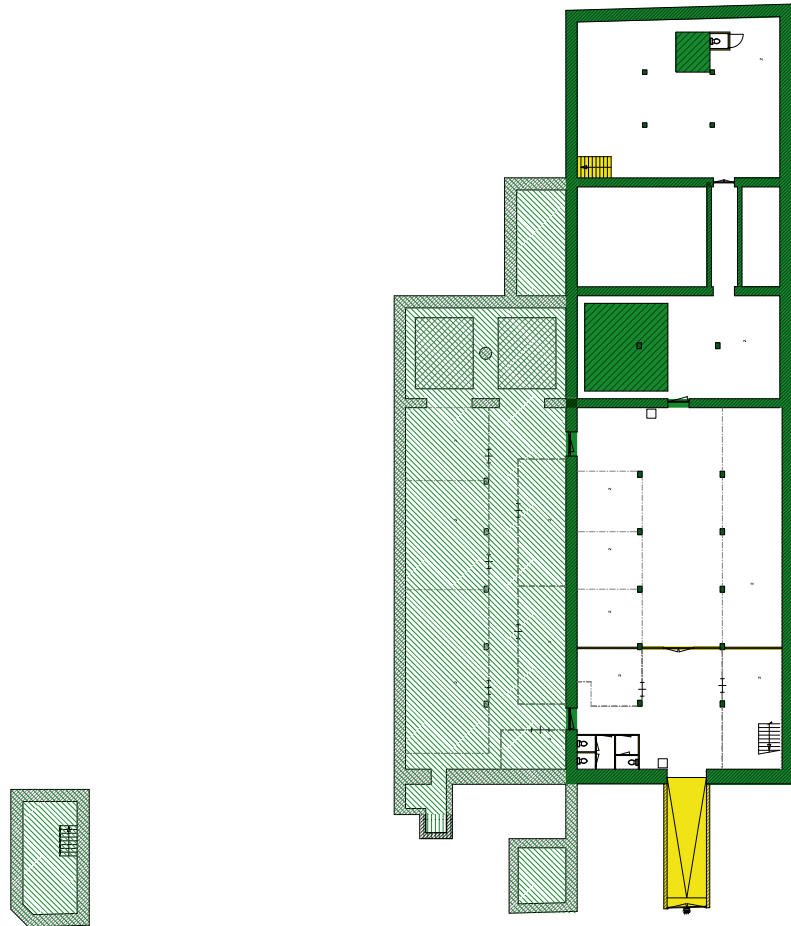
- Vanuit gebruikshistorisch oogpunt is de waarde van het voormalige fabrieksgebouw groot. In de ornamentiek van het gebouw vindt men nog veel referenties aan de voormalige gebruikers van het gebouw, onder andere zichtbaar in de het medaillon met daarin het initiaal van Laming, de glas-in-lood ramen die geschiedenis van de bedrijfsvoering uitdrukken en uiteraard het nog altijd zeer beeldbepalende manshoge logo van Hulstkamp op het dak van het gebouw. Daarnaast vormen de imposante fabriekshallen met hun stalen spanten en hun open ruimte, ondanks dat zij hun industriële karakter grotendeels hebben verloren tijdens de restauratie,

een herinnering aan het oorspronkelijk gebruik. Al deze elementen samen vormen het verhaal van het historische fabrieksverleden van zowel Laming als Hulstkamp.

Ten aanzien van de Maaskade 125-126:

- Deze gebruiksgeschiedenis is in tegenstelling tot het hoofdgebouw nauwelijks terug te vinden aan de Maaskade 125-126. Er zijn zowel in de gevel als in de direct daarachter gelegen ruimtes geen elementen te herkennen die refereren aan het fabrieksverleden van zowel Laming als Hulstkamp.

Waardering van de plattegronden

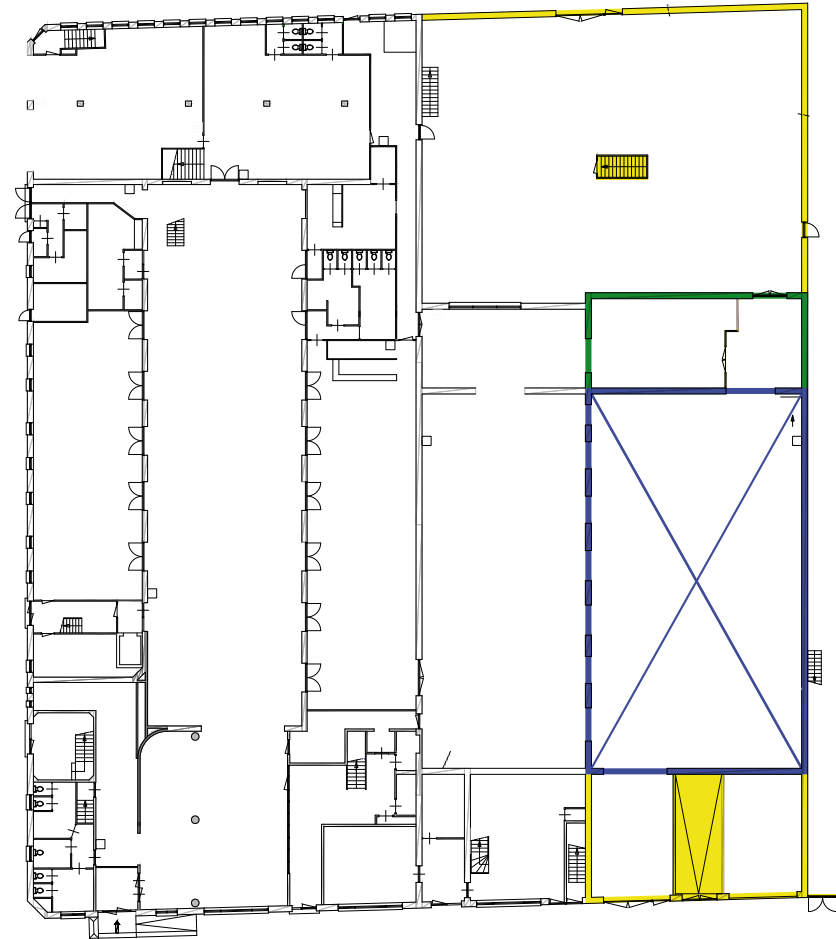


- Blauw: hoge monumentwaarde, van cruciaal belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
- Groen: positieve monumentwaarde, van belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
- Geel: indifferente waarde, van relatief weinig belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
- Behoeft nader onderzoek. Waardering niet meegenomen in dit bouw- en cultuurhistorisch onderzoek.

kelder



112



begane grond



113

Aanbevelingen

Het Hulstkampgebouw wordt om evidente redenen hoog gewaardeerd, het vertegenwoordigt een hoge architectuurhistorische en stedenbouwkundige waarde en bevindt zich bovendien in gave staat. Dit geldt echter in mindere mate voor de westelijke extensie van het gebouw aan de Maaskade 125-126. De uitsparing in de gevelwand was niet als zodanig bedoeld door de ontwerper en kan opgevat worden als een onbedoeld stedenbouwkundig en architectonisch incident. De gevel en achterliggende ruimtes zijn ruim na de stichting van het gebouw in 1888 toegevoegd. Bovendien is de staat van de enkellaagse gevel door de vele wijzigingen die het, onder meer halverwege de jaren '60, heeft ondergaan niet florissant. Tenslotte was het Hulstkampgebouw hoofdzakelijk een utilitair gebouw waarbij de economische efficiëntie gedurende het gebruik altijd belangrijker was dan het oorspronkelijke ontwerp en werd er direct na de stichting van het gebouw al opgetopt, aangebouwd en intern gewijzigd. Op het representatieve vlak bleef dit utilitaire karakter onderschikt; het werd aan de Maaskade goeddeels aan het zicht onttrokken door de monumentale neorenaissancegevel. Wij zijn van mening dat de gevel aan de Maaskade 125-126 om al deze redenen geen deel uit maakt van het rijksmonument en waarden deze extensie daarom als niet behoudenswaardig. Wij kennen ook geen hoge stedenbouwkundige waarde toe aan het 'gat' en deze hoeft ons inziens ook niet als zodanig gehandhaafd te blijven in de toekomst.

Ten aanzien van de extensie aan de Maaskade 125-126 bevelen wij het volgende aan:

- De uitsparing in de gevelwand is niet beschermd en kan in de toekomst ingevuld worden met een nieuwbouw volume, mits er strikt rekening wordt gehouden met de voorschriften die gelden met betrekking tot het beschermde stadsgezicht van de gevelwand aan de Maaskade.³² In

zekere zin zou men kunnen zeggen dat hiermee de gevelwand van het Noordereiland, en ook het Hulstkampgebouw, eindelijk wordt vervolmaakt.

- Bij een nieuwe invulling zal de continuïteit van de gevelwand van het gehele blok waar het 'gat' deel van uitmaakt zal dan ook zoveel mogelijk moeten worden bewaard. Dit betekent dat eventuele veranderingen aan dat gevelbeeld geen afbreuk mogen doen aan het ritme en de kwaliteit van het algehele gevelbeeld. Bij een nieuwe invulling van de uitsparing bevelen wij aan het onderscheid van en distantie van het Hulstkampgebouw duidelijk te maken, zonder dat er gekozen wordt voor een overdreven contrastwerking. De nieuwbouw dient zich harmonieus in te passen in de gevelwand van het Noordereiland.
- Bij herontwikkeling dient gezorgd te worden voor een zorgvuldige aansluiting van de nieuw toe te voegen volumes aan de achterliggende fabriekshal die wel een grote monumentale waarde vertegenwoordigt.
- In geval van behoud en integratie van de bestaande gevel in de nieuwbouw dient er gezorgd te worden voor restauratie van de thans slecht onderhouden gevel.
- Voor zover mogelijk bevelen wij aan om aan de achterzijde van het pand de historische afleesbaarheid van de monumentale gebouwdelen zoveel mogelijk zichtbaar laten.
- Met de nieuwe invulling aan de zijde van de Burgemeester Hoffmanstraat dient qua bouwhoogte en gevelgeleding aangesloten te worden op die van de omringende bebouwing.
- Het is aan te bevelen de achterliggende nog oorspronkelijke fabriekshal die nu in gebruik is als eventruimte zo open mogelijk te houden en niet te compartimenteren. Door de schaal en de openheid van de binnenruimte komen zowel de architectonische ervaring als de gebruiksgeschiedenis goed tot uiting.

32) Het Noordereiland is bij besluit van 15 februari 2008 van de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) op het voorstel van 17 februari 2004 van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg namens de staatssecretaris van OCW aangewezen als beschermd stadsgezicht.

Bronnen

Literatuur

'Architect J.P. Stok 70 jaar', **Vakblad voor Bouwbedrijven 46**, 1932

Hans Baaij, Jan Oudenaarden, **Monumenten uit Rotterdam**, Rotterdam 1992

J. Berkhout, **De bruggen naar heden en verleden: honderd jaar Feijenoord/Noordereiland**, Bewonersorganisatie Feijenoord/Noordereiland, Rotterdam 1985

Bestemmingsplan Noordereiland, opgesteld door dS+V, gemeente Rotterdam, Vastgesteld d.d. 16 december 2010

M. Brekelmans, 'Hollandse Renaissance als bron van de nieuwe kunst.' **KNOB 2**, 1989, p. 23-35.

Crimson Architectural Historians, **Maaskade 113-115. Cultuurhistorische Verkenning**, Januari 2013

'Er kan weer gefeest worden', **Het Vrije Volk**, 29-12-1982

Ernst van der Hoeven en Mariëtte Kamphuis, 'Het Noordereiland, in de branding van tumultueuze verandering', in: **Jaarboek Monumentenzorg 1994. Monumenten van een nieuwe tijd. Architectuur en stedenbouw 1850-1940**, Rotterdam 1994

R.J. Hoogeveen, 'Architect J.P. Stok', **Bouwkundig Weekblad 10** (1943)

'Hulstkamp', **De Telegraaf**, 20-08-1985

'Hulstkampgevel blijft behouden', **Het Vrije Volk**, 1979-04-07

L. de Klerk, P. van de Laar, H. Moscoviter, **G.J. de Jongh; havenbouwer en stadsontwikkelaar in Rotterdam**, Bussum 2008

J.R. de Kruyff, 'Hollandse Renaissance', **Bouwkundig Weekblad** (1885)

Marc Laman m.m.v. David Geneste, **J.P. Stok Wzn., architect te Rotterdam (1862-1942) : een onderzoek naar Amerikaanse invloeden in het werk van J.P. Stok Wzn.**, Uitgave van Stichting BONAS - Nederlands Architectuur Instituut, Rotterdam 2004

Mémoire Hulstkamp & Zoon & Molijn. Distillateurs Liquoristes. 1775-1925, Rotterdam 1925

Monumentenregister, Monumentnummer: 513924 - Hulstkamp-gebouw Maaskade 119 3071 NK te Rotterdam, aanwijzingsbesluit 03-04-2000

Erik Nijhoff, **Industrieel Erfgoed. Nederlandse monumenten van industrie en techniek**, Utrecht 1996

P. Ratsma, **Rotterdam-Zuid in oude ansichten**, Zaltbommel 2009

L.J.C.J. van Ravesteijn, **Rotterdam in de achttiende en negentiende eeuw**, Schiedam 1974

Marlou Schrover, **Het vette, het zoete en het wederzijdse profijt: arbeidsverhoudingen in de margarine-industrie en in de cacao- en chocolade-industrie in Nederland, 1870-1960**, Uitgeverij Verloren 1991

J.P. Stok Wzn – Architect te Rotterdam, Bibliotheek voor de Moderne Hollandsche Architectuur, Vierde deel, Aflevering no. 1, Bussum september 1917

Gerrit Vermeer, Ben Rebel, **Historische Gids van Rotterdam; 14 wandelingen door de oude en nieuwe stad**, 1994

J.G. Wattjes en W.Th.H. ten Bosch, **Rotterdam en hoe het bouwde**, Leiden 1940

Rein Wolters, **Noordereiland; sigaar in de Nieuwe Maas**, serie Rotterdam in Voorbije Dagen deel 7, Rotterdam 1999

Weblinks

<http://www.elsbet.nl/dl/CHV%20Feijenoord.pdf>

http://www.dbnl.org/tekst/_jaa030199401_01/_jaa030199401_01_0016.php

<http://mail.maldegem.be/websitemaldegem/weekblad/09-11-1902.pdf>

<http://home.versatel.nl/quint57/brand.htm>

<http://www.stadsarchief.rotterdam.nl/hulstkampgebouw>

<http://www.engelfriet.net/Alie/Hans/brandeiland.htm>

http://www.shelwin.com/e/ancestry/laming/dutch_newspapers1.htm

<http://www.vdlugt.eu/19021105.html>

Geraadpleegde archieven en beeld

Stadsarchief Rotterdam – Bouwvergunningen en Collecties

Stadsarchief Rotterdam - Archieven van Hulstkamp Distilleerderij - 436

Het Nieuwe Instituut

J.P. Stok Wzn – Architect te Rotterdam, Bibliotheek voor de Moderne Hollandsche Architectuur, Vierde deel, Aflevering no. 1, Bussum september 1917

**Cultuur- en bouwhistorisch onderzoek naar de extensie van
de voormalige kunstboterfabriek Laming & Sons aan de
Maaskade 125-126 te Rotterdam**

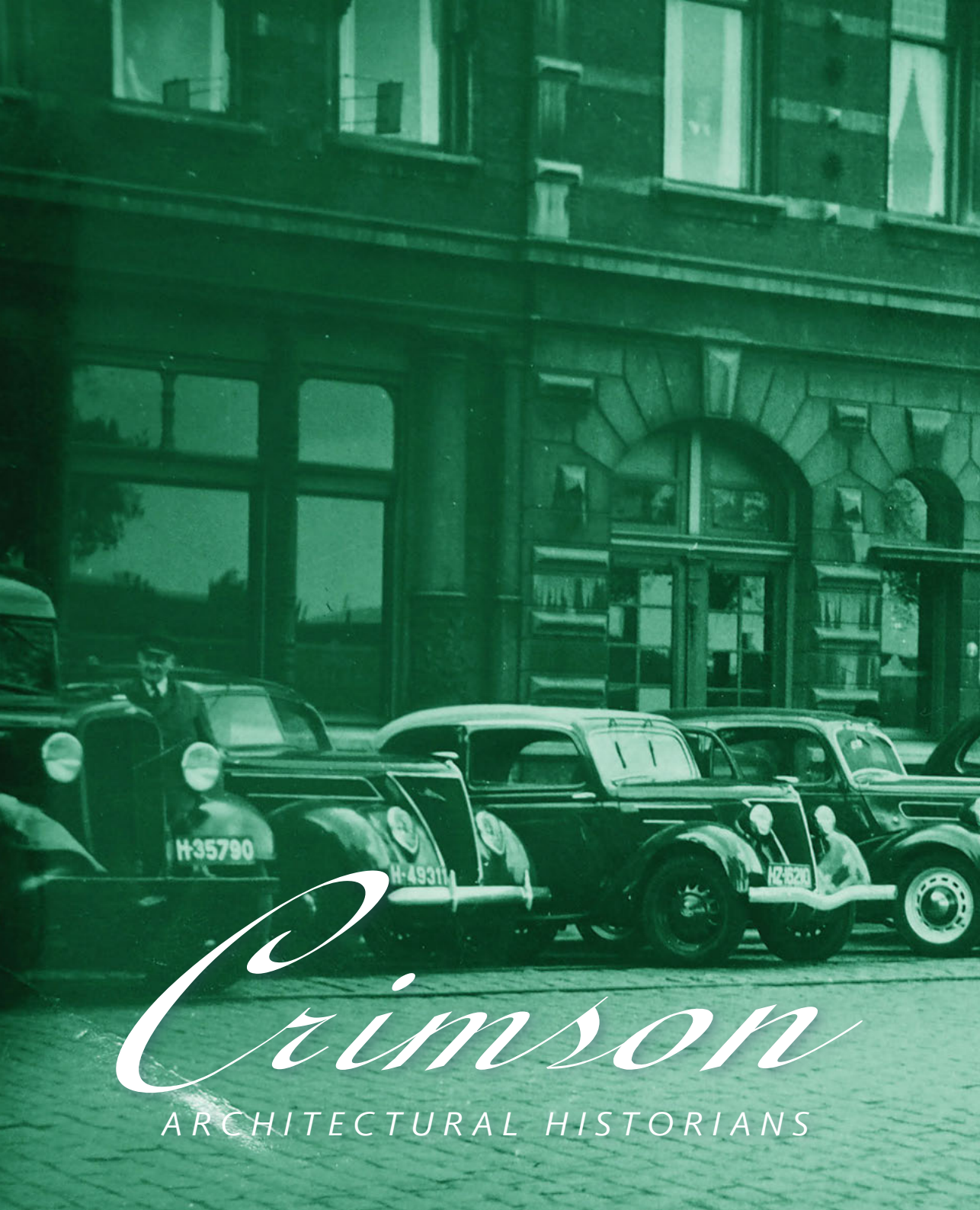
In opdracht van V8 Architecten

Crimson Architectural Historians (Ewout Dorman, Annuska Pronkhorst) met Jan
van Ballegooijen

Rotterdam, 22 april 2016

Crimson
ARCHITECTURAL HISTORIANS

*Mathenesserlaan 179-181
3014 HA Rotterdam, The Netherlands
(31) 10 2827724 | crimson@crimsonweb.org
www.crimsonweb.org*



Crimson

ARCHITECTURAL HISTORIANS