

# Vier generaties Mosselman

Honderd jaar vakmanschap



Uitgegeven ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van  
timmer- en aannemingsbedrijf L. Mosselman en Zonen

## Voorwoord

Dit boekje is in korte tijd geschreven. Tussen het moment dat de gedachte in ons op kwam om dit boekje aan te bieden, en de dag van de receptie voor het 100 jarig jubileum van ons bedrijf, zaten slechts enkele weken.

Het idee was om in het kort iets te schrijven over de start van het bedrijf in het jaar 1905, en het verloop tot het jaar 2005. Een probleem was echter dat een groot deel van de bedrijfsadministratie van voor 1930 bij een lekkage verloren is gegaan. De informatie voor dit boekje moesten we daarom vergaren via interviews met oud-medewerkers en via onderzoek in het Haags gemeentearchief. Daarbij kwamen wij feiten over ons bedrijf te weten, waar wij zelf geen weet van hadden en die ons erg nieuwsgierig maakten naar de rest van het geschiedenisverhaal. Daardoor leek de tijd die we ervoor hadden uitgetrokken te kort.

Door vereende krachten is het toch gelukt! Daarvoor willen wij iedereen bedanken die aan dit boekje heeft meegewerkt.

Wij hopen dat U dit boekje met plezier leest en zo een idee krijgt over hoe een klein bedrijf 100 jaar bestaansrecht heeft.

Ger Mosselman, Eibert Mosselman en Jerry Mosselman



De timmerwerkplaats van Hen, Teun en Leen Mosselman aan de haven van Den Bommel. De werkplaats en het woonhuis zijn met de watersnood van 1953 weggespoeld.



De Zuid-Oost Binnensingel 18 en 19 (geheel links). Hier woonde het gezin van Leen Mosselman tussen 1906 en 1927.

## De eerste jaren



De officiële oprichting van de Firma L. Mosselman vond plaats in 1905. De geschiedenis van het timmermansgeslacht Mosselman gaat echter veel verder terug. Zo wordt al in de zeventiende eeuw melding gemaakt van ene Leendert Teunisz. Mosselman (1630-1678) die timmerman was in Den Bommel (Flakkee). Ook onder zijn nakomelingen zijn er veel timmermannen geweest. Bijvoorbeeld de broers Hen, Teun en Leen(dert) Mosselman. Aan het eind van die negentiende eeuw hadden deze drie broers samen een timmerwerkplaats aan de haven van Den Bommel. Op oude foto's is deze werkplaats nog te zien, en het handwerk dat daar werd verricht.

Op het eiland was echter niet genoeg werk. Daarom vertrok Leen in 1898 op uitnodiging van een bevriende commissionair in aardappelen naar Den Haag; een stad die in die tijd explosief groeide. Aanvankelijk woonde hij in bij J. van Gulp, aan de Gedempte Gracht nummer 267. Maar nadat hij in juni 1904 trouwde met Sijke Buth, verhuisden hij en zijn bruid naar Turfmarkt nummer 3. Daar werd hun eerste kind, Jannie, geboren. In mei 1906 verhuisde het jonge gezin alwéér, dit maal naar Zuid-Oost Binnensingel 19.

Leen was meestertimmerman, en hij was een ondernemende man. Hij timmerde en bouwde al vanaf het moment dat hij in Den Haag kwam wonen. In 1905 schreef hij zijn timmer- en aannemingsbedrijf in bij de Kamer van Koophandel, onder de naam 'Firma L. Mosselman'. Zijn werkplaats had hij op Kleine Bagijnestraat 5 en 7. Dat straatje vormde de verbinding tussen de Kalvermarkt en het Spui. In de steeg achter de werkplaats bevonden zich ook nog een aantal pakhuizen. In die tijd zal ook het eerste personeel zijn aangetrokken. Wanneer dat exact was, is niet met zekerheid te zeggen.

Omdat Den Haag in die tijd zo sterk groeide, werden er veel nieuwe huizen gebouwd. In de eerste jaren werkte Leen dan ook veel in de woningbouw. Eén van de eerste huizen die hij bouwde was een pand in een zijstraat van de Laan van Meerdervoort. In 1906 bouwde hij op eigen grond nog twee panden aan de Rijswijkseweg. In het gemeentearchief zijn

nog de vergunningen bewaard gebleven die aan hem werd verstrekt voor het bouwen van 2 woningen en het inrichten van een kalkput en een tijdelijke timmerschuur:

Ook werkte hij voor grotere opdrachtgevers zoals de reisorganisatie Lisonne–Lindeman, die vestigingen had door het hele land. In 1913 werkte hij voor Lisonne–Lindeman aan een paviljoen op de Nationale en Internationale Tentoonstelling van Sport en Toerisme in Den Haag. Hiervan getuigt een oude foto. Op de achterzijde van de foto bedankt de commissaris gebouwen en terreinen van de tentoonstelling Leen voor zijn 'voortdurende en krachtige medewerking door hem verleend bij het gereedmaken van de gebouwen Onze Tentoonstelling'.

Na hun eerste kind volgden er nog drie: Annie in 1907, Jan–Krijn in 1909 en Krijn in 1910. Leen was een strenge vader. Hij stuurde Jan en Krijn allebei naar de Ambachtsschool, waarna ze in de zaak moesten komen werken. Daarin hadden ze geen keuze. Hoewel Krijn eigenlijk de muziek in wilde, heeft hij die kans niet gekregen.



Het paviljoen van Lisonne–Lindeman op de Nationale en Internationale Toonstelling van Sport en Toerisme in 1913.

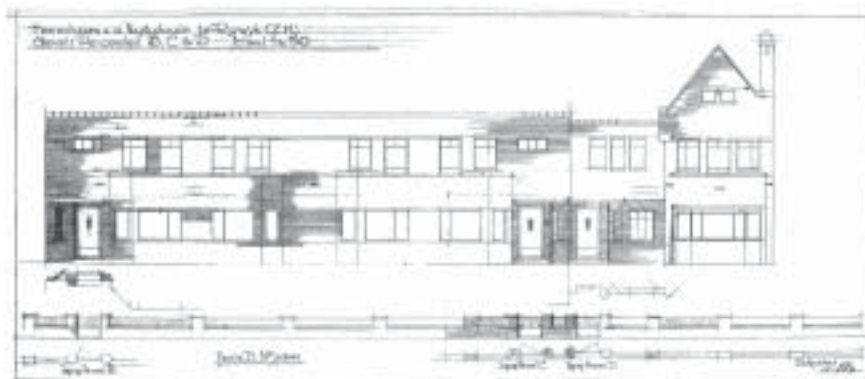




De Kleine Bagijnestraat in april 1907, gezien vanaf het Spui richting Kalvermarkt.  
(foto Gemeentearchief Den Haag)

Hulshoff en Esselmann. L. Mosselman, die al langer werkte voor Hulshoff en Esselmann (zowel zakelijk als privé), schreef in voor de nieuwbouw. Dat hij met zijn aanbieding tweede werd, en het werk dus niet heeft kunnen uitvoeren, heeft hem altijd dwarsgezeten.

Over de periode van voor 1931 is verder weinig bekend. Uit die tijd zijn namelijk weinig papieren bewaard gebleven. De administratie uit die periode lag opgeslagen in de kelder van Bierkade 21, en die kelder is ooit



Bouwtekening van de panden aan de Nassaukade in Rijswijk. De firma L. Mosselman bouwde deze panden in 1926. (afbeelding Gemeente Rijswijk)



De panden aan de Nassaukade tijdens de bouw. Jan Mosselman zit uiterst rechts.

onder water komen te staan. Daarbij is het oudste deel van de administratie verloren gegaan. Gelukkig zijn er ook nog andere informatiebronnen. Zo zien we op een oude foto in het familie-album dat Leen Mosselman in 1926 een aantal panden bouwde op de hoek van de Nassaukade in Rijswijk, tegenover Drievliet. Ook zijn de bouwtekeningen van deze huizen nog bewaard gebleven.

Dat het bedrijf dichtbij het woonadres gevestigd was, was niet alleen erg praktisch, maar ook gezellig. Eibert Mosselman vertelt: "Er was geen telefoon aan de zaak. De klanten belden naar het huisadres. En als er werd gebeld, dan kwam mijn tante Annie met de boodschap: "joh, die-en-die is aan de telefoon". Dan liep je mee en dan maakte je het gesprek af, want dat was om de hoek. Dat was over toen we in 1972 telefoon kregen aan de werkplaats. Maar we zijn altijd koffie blijven drinken bij tante Annie, totdat de werkplaats in 1985 naar de Lekstraat verhuisde."

Eind twintiger, begin dertiger jaren vormde een moeilijke tijd voor het bedrijf. In 1928 wist men niet waar het werk vandaan moest komen. Om het hoofd boven water te houden moest het uurloon van de timmerlui (Jan en Krijn) worden verhoogd van negentig cent naar een gulden en naar één gulden tien voor de Leen zelf. Voor een knecht werd een kwartje per uur in rekening gebracht. Ook moesten steeds kleinere klussen worden



Het vergaderlokaal aan de Vissershavenstraat in Scheveningen tijdens de bouw (links) en tijdens de opening op 18 mei 1931 (rechts).

aangenomen. Zo is er bijvoorbeeld een rekening bewaard gebleven van het herstellen van de scharnieren van een toiletbril, à fl. 1,50.

De beurskrach van 1929 leidde tot nog meer problemen. Vanwege de crisis gingen veel bedrijven failliet en was er ook voor particuliere opdrachtgevers weinig werk te doen. De crisisjaren vormden een moeilijke tijd, waarin het bedrijf te nauwer nood is blijven bestaan. Om te voorkomen dat ze bij een eventueel faillissement zonder werk zouden komen te zitten, volgden Jan en Krijn een lerarenopleiding aan de Ambachtschool. Dan zouden ze altijd nog een baan als onderwijzer kunnen zoeken. Gelukkig is dat niet nodig geweest en heeft het bedrijf deze moeilijke jaren doorstaan. Maar makkelijk waren de crisisjaren niet.

Toch werden er in die tijd ook nog wel grotere klussen aangenomen. In 1931 werd gewerkt aan 'het leveren en maken van een vergaderlokaal met bovenwoning aan de Vissershavenstraat te Scheveningen'. Het pand werd gebouwd voor de Nederlandse Bond van Christelijke Fabrikanten en Transporteurs voor een totaalbedrag van fl. 16.217. Voor deze grotere opdrachten werden extra losse krachten ingehuurd. In 1933 werd op de hoek van de Kneuterdijk en de Heulstraat het restaurant van de Maat-

schappij Boeatan verbouwd voor een totaalbedrag van fl. 5.284,77. In dit pand is nu het gerenommeerde Indonesisch restaurant Garuda gevestigd.

Uit deze tijd dateren ook de eerste langdurige relaties van het bedrijf. Zo werd er op 26 november 1932 een tochtroom met schuifloket gemaakt voor het kantoor van de houthandel N.V. v/h P. Rot en Zn. (toen gevestigd aan Groenewegje 21-22). In 1933 duikt datzelfde bedrijf, Rot, in de boekhouding op als houtleverancier. Rot is later Rote–Westzaan geworden, en weer later werd dit PontMeyer. Tot op de dag van vandaag koopt de firma Mosselman het hout bij dit bedrijf. In de jaren negentig zijn er ook nog verbouwingen uitgevoerd voor 2 nieuwe vestigingen van PontMeyer.

Vanaf 1933 kreeg de firma Mosselman een grote klant waarvoor men tot 2002 zou blijven werken: de Nederlandse Spoorwegen. In de loop van de jaren zijn voor de Spoorwegen onderhoud, verbouwingen en restauraties uitgevoerd aan loketten, stationsrestauraties, stationsgebouwen en spoorwoningen in het gebied tussen Den Haag, Leiden en Rotterdam. Vanaf 1936 werkte men ook voor de NV Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij. Later zijn beide spoorbedrijven gefuseerd.



De werkplaats aan Bierstraat 25a, rond 1935. Van links naar rechts Krijn, Jan en Leen Mosselman en waarschijnlijk Frits.

Tot de jaren dertig was het timmerwerk allemaal handwerk. Hierbij werden blokschaven, spanzagen, kuikenboren en dergelijke gereedschappen gebruikt. Het vervoer werd met een handwagen gedaan; later kwam daar een trapbakiets bij. Ook werd er wel soms materiaal aan- en afgevoerd met paard en wagen. Zo rond de crisisjaren deden de elektrische machines hun intrede in het timmerbedrijf. Het eerste elektrische apparaat was een lintzaagmachine van 1,9 Pk. In de jaren daarna werden ook een langgat-boormachine (1935), en een vlak- en vandiktebank (1937) aangeschaft, deze kochten Jan en Krijn op een beurs. Vader Leen vond dat aanvankelijk geen goed idee, maar hij sloeg al gauw om toen hij zag dat het weldegelijk profijt opleverde. Elektrische handgereedschap zou echter nog veel langer op zich laten wachten. De eerste handboormachine werd niet eerder dan in 1949 gekocht.

In de jaren dertig werkte de firma Mosselman nog steeds voor Lisonne-Lindeman. Voor dat bedrijf werden de vele reisbureaus gemoderniseerd, waarvoor Krijn nog eens een week in de kost is geweest in Groningen. Een eigen auto was er toen nog niet en voor het vervoer van materiaal werd de firma Muezerie ingeschakeld: een verhuisbedrijf dat om de hoek gevestigd was.



Leen had geen rijbewijs, maar hier poseert hij toch op de motorfiets van zijn neef.

## De oorlogsjaren



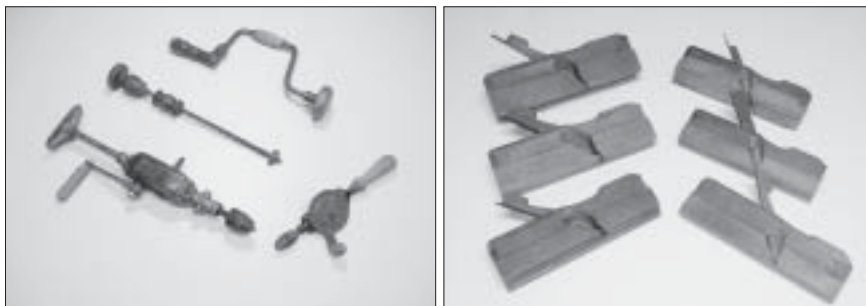
In de oorlog draaide het bedrijf aanvankelijk gewoon door. Na verloop van tijd was er weinig hout meer voor handen, maar toch was er eigenlijk altijd wel wat te doen. Opdrachtgevers uit die tijd waren onder meer particulieren en de spoorwegen. Soms zorgden deze klanten zelf voor hout, waar de firma dan producten van maakte. Voor particulieren werd er nog timmerwerk verricht en voor de spoorwegen werden van spoorbielzen versperringen gemaakt bij station Laan van Nieuw Oost Indië. En na bombardementen moesten talloze ramen worden dichtgespijkerd met kastdeuren en planken. Na de oorlog moesten dezelfde ramen en kasten ook weer hersteld worden.

Midden in de oorlog, in januari 1942, vond ook de overdracht van het bedrijf plaats. De firma — inmiddels L. Mosselman & Zonen geheten — ging over naar Jan-Krijn en Krijn Mosselman. Dat betekent echter niet dat Leendert niet meer in de zaak actief was. Hij zou nog tot ongeveer 1960 in het bedrijf blijven werken.

Dat er in de oorlog nog wel werk was, kan worden afgelezen aan het feit dat in 1944 een nieuwe werknemer werd aangenomen. Jan Frank kwam op vijftienjarige leeftijd bij de firma Mosselman. Jan kwam ook om zijn broer te vervangen die moest onderduiken om te ontkomen aan de arbeidsdienst in Duitsland. Uiteindelijk zou Jan 43 jaar bij de firma Mosselman blijven werken, tot hij in 1987 met de VUT ging. In die tijd heeft hij een flink aantal nieuwe medewerkers binnen het bedrijf opgeleid.

Bijzonder was, dat er tot diep in de oorlog nog stroom was. Jan Frank vertelt hoe dat komt: "wij hebben geluk gehad. Op de hoek van de Bierkade en de Wagenstraat was een polikliniek en daar was altijd stroom. En de Bierstraat viel toen net in dat rayon en dat hele rayon had altijd stroom. Dus wij hebben nog lang met machines gewerkt."

Behalve timmeren en bouwen, handelde men in de oorlog ook in hout. Al het afvalhout werd op de lintzaag kleingezaagd en als brandhout verkocht. Toen het personeel van de spoorwegen aan het eind van de oorlog ging staken, was er ook voor deze klant geen werk meer te doen. Vanaf 1944,



Oude handboren en profielschaven. De profielschaven worden nog steeds gebruikt bij restauratiewerk.

toen er in Den Haag geen eten meer te krijgen was, ging men met de handkar suikerbieten halen in Zoetermeer. Later voerden de tochten ook naar Noord-Holland.

Vanaf eind 1944 was er helemaal geen werk meer. Vanaf oktober 1944 werden er ook geen rekeningen meer verstuurd, wat erop duidt dat er ook geen werk meer werd gedaan. Logisch, want niemand had meer hout of geld om timmerwerk te laten verrichten. Daar kwam bij dat Jan en Krijn in november enige tijd ondergedoken hebben gezeten om aan de Duitse arbeidsdienst te ontkomen. Krijn zat thuis ondergedoken en Jan zat ondergedoken in het ziekenhuis op de Zuidwal, waar zijn zus Jannie werkte als hoofdverpleegster.

Dat het in de laatste maanden van de oorlog ook nog gevaarlijk was, vertelt Jan: "Ik weet nog wel 3 maart '45 toen zouden we naar de 1e Van den Boschstraat gaan. De vorige dag waren we bezig geweest bij een klant op de 3e Van den Boschstraat en daar was een bom in de tuin gevallen en dat had ik 's avonds tijdens het eten verteld. En toen zei mijn vader 's morgens tegen mij: Jij gaat niet naar het Bezuidenhout toe, dat verbied ik je. Dus toen kwam ik op de zaak en toen vertelde ik dat ik van mijn vader niet mee mocht naar het Bezuidenhout. Toen was er wat gemor en hebben we eerst koffie gedronken, waarna opaatje daar alleen naartoe is gegaan. En hij loopt net onder het Schenkviaduct door en het halve Bezuidenhout wordt platgegooid. Dus als we wel gelijk daar naartoe waren gegaan, dan hadden we daar gelegen."

## Na de oorlog



De oorlog had in Den Haag veel verwoestingen aangericht. Ook was er tijdens de oorlog veel houtwerk in de kachel verdwenen om huizen te verwarmen of om te kunnen koken. Tot ongeveer 1947 was er nog maar weinig hout te krijgen waardoor het herstel van de oorlogsschade soms lang op zich liet wachten. Tot die tijd werden er vooral kleine klusjes gedaan.

Toen er weer hout te krijgen was, moesten er veel herstelwerkzaamheden en achterstallig onderhoud worden. Het ging hierbij niet alleen om het vervangen van luiken en kastdeuren, maar ook om grotere projecten zoals het herstellen van vloeren, kozijnen en daken. Een voorbeeld van zo'n project is het vervangen van vloeren van woningen in de Spoorwijk. Deze vloeren waren in de oorlog opgestookt, of ze waren doorgerot als gevolg van zwammen. Ook moesten zo'n vier jaar na de oorlog veel spoorwoningen worden gerenoveerd.

Door deze werkzaamheden kwam men bij veel verschillende mensen over de vloer. Dit was niet altijd even hygiënisch, want na de oorlog kwamen Jan en Krijn regelmatig thuis met vlooiën die ze op het werk hadden opgelopen. Die vlooiën werden dan één voor één uit de lakens gepikt, die tegen het licht werden gehouden. Dit kwam overigens nog voor tot in de jaren zestig en om zich tegen de vlooiën te wapenen, strooide men het bestrijdingsmiddel DDT in zijn schoenen.



Al vanaf ver voor de oorlog werd ook veel werk gedaan aan de Oosterkerk aan de Oranjevuitensingel (later HOT-theater), waar Leen kerkte, en de Westerkerk aan de Lange Beestenmarkt (gesloopt in 1979). In de rekeningboeken komen diverse onderhoudswerkzaamheden voor. Ook na de oorlog ging dit werk door, onder meer met diverse restauraties. Daarnaast werden voor de kerk ook hand- en spandiensten geleverd, zoals het opstellen van de avondmaaltafels.

Direct na de oorlog moest men, vanwege het grote gebrek aan allerlei materialen, zeer inventief zijn. Al het materiaal wat men kon krijgen, werd ook gebruikt. Zo is het onderstel van een oude artilleriewagen die was achtergelaten door het leger, gebruikt om een nieuwe handkar van te maken. Deze handkar was, samen met de trapbakfiets, het belangrijkste vervoermiddel van materialen in de stad. Wel werd de bakfiets aan het eind van de jaren vijftig gemotoriseerd doordat er een JLO hulpmotortje op werd gezet.



De werkplaats van de firma L. Mosselman aan de Bierstraat 25. Deze foto is genomen in 1985, voor het vertrek van de firma naar de Lekstraat.



De handkar is bewaard en hangt aan de zoldering van de werkplaats. Ook de bakfiets leeft voort in de herinnering van de huidige generatie. Eibert Mosselman vertelt: "We hadden hem op station Staatsspoor helemaal vol geladen, en toen kapte het motortje ermee. Nou, dan trapte je je een slag in de rondte om weer aan de werkplaats terug te komen." Dat ook de handkar niet altijd even praktisch was in het gebruik, vertelt Leo Mosselman, die in 1959 in de zaak kwam: "Toen ik kwam werken was ik 15 jaar en toen mocht ik nog niet op de bakfiets rijden, want die had een hulpmotortje. Ik herinner me nog goed dat ik met een handwagen bij Montan op de Binckhorst stalen balken moest ophalen. Nou, die werden netjes op de la gelegd, maar toen ik daar vandaan kwam moest ik het Rijswijkseplein over. Maar dat liep op, en daar kwam ik dus niet tegen op! Dus ik had een stel jongens geroepen en die hielpen mij omhoog. Maar toen ik de brug over was, waren ze weg. En die handwagen ging steeds harder rijden; het Zieken op! Toen hing ik, met de poten aan de grond en de vonken vlogen er onder vandaan!"

Als men verder weg op karwei ging, dan gingen ze ook wel met de gele of de blauwe tram. Soms moesten ook de gereedschappen en bouwmaterialen mee op de tram. Zo kwam het bijvoorbeeld voor dat Leen en Leo stellingen gingen maken in een winkel in Voorburg en dat ze met de klaargemaakte stellingrekjes en hun gereedschapskistjes op het achterbalkon van de tram naar de klant toe gingen. Als er echter veel materialen naar het werk moesten worden gebracht, deed Van Rijn dat, een aardappelhandelaar die op de hoek van de Bierstraat zat. De eerste bestelwagen werd pas in 1957 aangeschaft.



Krijn Mosselman (links) inspecteert samen met een opzichter van de Spoorwegen de dakspanten van station Staatsspoor.

In deze tijd werkten, naast Leen, Jan-Krijn en Krijn Mosselman ook Jan Frank en Joop van de Kasteelen voor de zaak. Het personeelsverloop is nooit erg groot geweest. Jan werkte 43 jaar voor de firma Mosselman en Joop 14 jaar.

Natuurlijk waren er in die tijd ook andere klussen. Ger vertelt: "Als er Koninklijk bezoek kwam, of als de Koningin weg ging naar het buitenland, dan moesten de Koninklijke wachtkamers in gereedheid worden gebracht. Dat was zowel in station Hollandse Spoor als in station Staatsspoor. Wij moesten dan perstribunes opzetten en ervoor zorgen dat de vlaggen uitkonden. Soms waren die katrollen kapot en dan moest je die vernieuwen. Maar die dingen hingen tegen de gevel aan, zodat je er haast niet bij kwam. Dan ging je boven in de goot staan en liet je de vlaggenmast zakken. Maar die dingen hingen zo link, dat was gewoon hachelijk. Nu zet je een kraantje neer en je bent klaar. Toen stonden we met een touw in de dakgoot te hannesen."

Hoewel de firma Mosselman niet veel voor het rijk of de gemeente heeft gewerkt, was er ooit een klus in de Ridderzaal. En het verhaal doet de ronde dat Krijn tijdens deze klus zijn middagboterhammetjes heeft opgepeuzeld, al zittend op de troon van de Koningin...

## De jaren '60 en '70



Rond 1960 kwam er een nieuwe generatie Mosselman in het familiebedrijf werken. In 1959 kwam Leo, in 1961 gevolgd door Ger en in 1963 door Eibert. Alle drie begonnen ze op veertienjarige leeftijd bij hun vaders in de zaak. Ze combineerden dit werk met avondlessen op de ambachtschool. De dagen kenden een strak schema: werken van acht tot half zes, wassen, eten en van zeven tot tien naar school. Overigens heeft Leo maar enkele jaren bij het familiebedrijf gewerkt. Omdat hij vond dat hij zich binnen het bedrijf te weinig kon ontplooiën, heeft hij in december 1961 ontslag genomen. Later is hij, zoals zijn voorvaderen, op de Zuid-Hollandse eilanden gaan werken in de waterbouw. Daar heeft hij ondermeer gewerkt aan de uitvoering van de Deltawerken.

Ook in die tijd was het meeste werk nog handwerk. Als er bijvoorbeeld beton moest worden gestort, dan werd er aan de straat zand, grind en cement gebracht en dat moest met de hand worden omgezet en in emmertjes naar de bouwplaats gebracht. Zo deed je over drie kuub beton



Krijn (links) en Jan Mosselman tijdens het werk.



een hele dag. Ook het sloopwerk was allemaal handwerk. En het materiaal dat daarbij vrijkwam werd eerst naar de straat gekruid, en daarna allemaal in één keer op een wagen geladen. Zo ging alles drie keer door je handen voordat het weg was.

Hoewel de eerste handboormachine al in 1949 was aangeschaft, was het elektrische gereedschap aan het begin van de jaren zestig nog loodzwaar. Even iets aan een gevel ophangen was dan ook een hele klus. En omdat Leen het te gevaarlijk vond om zijn kleinzoon Leo met zo'n zwaar apparaat een ladder op te laten gaan, stond hij zelf op zijn vierentachtigste nog op de ladder. Dit was tekenend voor zijn standvastige karakter: iets uit handen geven, was er niet bij. Zo maakte hij ook nog elke ochtend de post open en schreef hij tot het laatst alle rekeningen en betalingen zelf uit. Uiteindelijk hebben ze hem uit de dakgoot moeten halen, omdat Krijn en Jan het tegenover de klant niet konden maken dat ze hun vader nog lieten werken.

Tot de klanten behoorden nu niet alleen meer particulieren en bedrijven, maar ook ondernemers die voor hun pensioenvoorziening een aantal panden hadden gekocht. Voor deze mensen werd het onderhoud gedaan en werden verbouwingen uitgevoerd. In die tijd werkte men ook nog veel voor vaste klanten. Een vooraanstaande klant was de Baron van Lijnden. Die woonde aan de Koninginnegracht. Elk jaar, voor de winter, moesten daar loodzware voorzetramen worden geplaatst, die in het voorjaar weer moesten worden weggehaald en opgeslagen. Andere vaste klanten waren, de firma en familie Gerlach (sinds 1928), de firma en familie Spijjer en Miko. De firma Gerlach was een transportbedrijf met douanefaciliteiten. Voor dit bedrijf zijn jarenlang kantoren en directiewoningen verbouwd. Voor de familie Spijjer werd vanaf 1953 elk jaar een loofhut opgezet in verband met het loofhuttenfeest. Dit is door vier generaties Mosselman gedaan, van

Leen tot en met Jerry Mosselman. Miko was een groothandel in non-ferro metalen. Spijer was een groothandel in poppen en pluche beesten. Deze bedrijven groeiden snel, waardoor ze altijd ruimte tekort hadden. Voor uitbreiding van de opslagruimtes werden regelmatig belendende panden aangekocht, die dan bij de bestaande ruimte moesten worden getrokken. Dit leverde regelmatig werk op en door de jaren heen zijn er voor beide bedrijven vele doorbraken uitgevoerd, daken vernieuwd, gevels aangepast en kantoorruimtes gemaakt.

Leo Mosselman vertelt: "Miko was een grote klant. Ik kan me nog goed herinneren dat ze een telefooncel in de winkel wilden hebben. Toen ik die had gemaakt, moest dat ding korter worden gemaakt, maar dat vonden ze weer lelijk en toen moest 'ie weer langer. En ik vond dat zo vreselijk en toen zei opaasje: "Leendert, Leendert doe dat nou maar gewoon. Alles wordt betaald en daar leven wij van." En als ik nu weer eens een lastige klant heb die wel goed betaald, dan denk ik altijd aan die woorden terug!"

Ger vertelt: "Voor speelgoedgroothandel Spijer hebben wij een keer een grote uitbreiding gemaakt toen ze weer een aangrenzend pandje hadden



De luifel van het station Hollandse Spoor werd gerestaureerd.

gekocht. Dat pandje hebben wij toen helemaal met de hand moeten slopen. Dan stond je op de buitengevel op 2 hoog de stenen met een grote voorhamer los te slaan. Daar moet je nu niet meer aan denken. Daarna maakte we de fundering en vloeren. De staalconstructie en het metselwerk werd toen ook al uitbesteed aan Noordermeer. Vroeger deden we ook nog van alles zelf, vanaf het slopen tot het aftimmeren. Zo ben ik in de laatste fase met een vertegenwoordiger van houthandel Rote naar Rotterdam gegaan om palissander triplex uit te zoeken op boom, zodat het allemaal dezelfde vellen finer waren. Hiermee werd de nieuwe directiekamer betimmerd."

Voor de Spoorwegen heeft de Firma L. Mosselman & Zonen bijna 70 jaar gewerkt. Als vaste aannemer voor een rayon in Zuid Holland was er veel werk te doen. Er waren in dit gebied veel stations en overal langs de spoorbaan stonden spoorwoningen voor baanwerkers en seinwachters. Deze huizen lagen tot in de jaren '60 soms op bijna onbereikbare plaatsen, zodat de werklui met de trein naar het dichtstbijzijnde station gingen, en de



De overkapping van het station Hollandse Spoor.

rest langs de spoorbaan moesten lopen. Aan de huizen werd het onderhoud gedaan, werden dakkapellen geplaatst, etc. Ook werd er op de stations gewerkt. Zo heeft de firma Mosselman bijvoorbeeld in 1981 de restauratie uitgevoerd van de koninklijke wachtkamer van het station Hollandse Spoor. Dit was noodzakelijk omdat de nieuwe koningin Huis Ten Bosch had uitgekozen als woonverblijf, en paleis Noordeinde als werkpaleis. Grotere klussen voor de NS waren er ook. Bijvoorbeeld het aandrijven en gedeeltelijk vernieuwen van het dakbeschot van de

overkapping van station Hollandse Spoor en in 1985 ook het renoveren van de luifel van de hoofdingang van datzelfde station.

In die tijd werd er ook al veel samen gedaan met andere kleine bedrijven. Er is lange tijd samengewerkt met schilder Sibbink, en de slijperij van Schouten sleep de zagen, beitels en machinebeitels. Verf werd betrokken van Paulussen, een verffabriek met een winkel aan het Spui. Het schaafsel, de 'mot', werd in zakken gedaan en dat ging naar de slager. Die rookte er zijn worsten mee. Schroeven en spijkers werden per stuk, per ons of per verpakking gehaald bij Mohr en Padberg aan de Boekhorststraat. De vaste metselaar is Noordermeer. Met Noordermeer wordt al sinds 1937 samengewerkt, inmiddels met de derde generatie. Als loodgieter was er Lodensteijn en de elektricien was mijnheer Keij. Smeedwerk werd gedaan door Wildenberg en veel hout- en plaatmateriaal kwam van Rote- Westzaan (tegenwoordig PontMeyer), en vroeger ook van Bucker en Ret.

In 1975 werd het bedrijf overgedragen aan de volgende generatie: Ger en Eibert Mosselman namen het roer over:



Ger (links) en Eibert Mosselman aan het werk in de werkplaats aan de Bierstraat 25a (rond 1980).

## Op naar het eeuwfeest



In de jaren '80 werd er nieuw personeel aangenomen. In 1982 kwam Nick Hoogstad in dienst en in 1983 werd René den Hertog de mogelijkheid geboden om het praktijkonderdeel van zijn opleiding bij de firma Mosselman te voltooien. Beiden werken vandaag de dag nog steeds bij het bedrijf.

Nick vertelt hoe hij bij de zaak verzeild is geraakt: "Toen ik 23 jaar geleden een advertentie in de Haagsche Courant las, zonder de naam van het bedrijf erbij, liep ik al 15 maanden zonder werk. Ik dacht zoiets van 'dat zal wel weer zo 'n beunhaas zijn'. In die tijd had ik wel op meer van zulk soort advertentie's gereageerd. Toen heb ik toch maar gereageerd en werk er inmiddels al bijna 23 jaar. En dan ook nog wel voor 2 broers! Ik heb dat wel vaker mee gemaakt maar dat ging dan niet goed. Eibert en Gerrit houden elkaar mooi in balans en daarom is het zeer prettig om voor en met hen te werken. En vooral de diversiteit van de werkzaamheden maakt het zo interessant om bij de broertjes te werken. Dat je het ene moment staat te



Het bedrijventerrein aan de Lekstraat in 1985.

slopen, dan weer kozijnen staat te maken, of een eikenhouten kastje voor een goede klant.”

In 1985 moest de werkplaats opnieuw verhuizen, ditmaal wegens stadsvernieuwing in de Bierstraat. Een nieuwe locatie werd gevonden op Lekstraat 148; een ideale werkruimte en een goede uitvalsbasis voor werk in of bij het stadscentrum, maar ook voor klussen in de omgeving van de stad. De werkplaats werd ingericht met bestaande en nieuwe machines, en voor het eerst kwamen er een aparte kantine en een kantoorruimte.

In de jaren negentig wisselden enkele goede jaren en enkele minder goede jaren elkaar af. Vooral aan het eind van de twintigste eeuw werd er eigenlijk alleen maar klein werk uitgevoerd.

Vanaf september 2001 is de vierde generatie Mosselman in het bedrijf komen werken: Jerry Mosselman, de jongste zoon van Eibert. Nadat hij 4 jaar lang werkervaring heeft opgedaan bij Aannemingsbedrijf Granneman in Stompwijk, en de avondopleiding tot assistent uitvoerder heeft afgerond, is hij op 22-jarige leeftijd aan het werk gegaan bij L. Mosselman & Zn. Jerry kwam precies in de zaak op het moment dat er weer volop werk was. In



Inrichting van de moderne werkplaats aan Lekstraat 148.

de laatste jaren voerde de firma Mosselman een aantal redelijk grote verbouwingen uit, veelal verbouwingen van woningen van particulieren.

Twee jaar later haalde hij, ook in de avonduren, zijn aannemersdiploma. Op 1 januari 2004 is hij als vennoot toegetreden tot de Firma L. Mosselman & Zn. In dat jaar hebben ze een aantal mooie projecten gehad, zoals het in originele staat terug brengen van een juwelierszaak aan het Noordeinde. En de renovatie van een villa met aardig wat achterstallig onderhoud in Wassenaar. Jerry zegt hierover: "Dat het bedrijf nu 100 jaar bestaat is voor mij toch ook wel een drijfveer om het voort te zetten. Zeker als je in de historie van het bedrijf gaat zoeken en allerlei leuke dingen tegenkomt, zoals bouwvergunningen uit 1906. Dat is toch wel bijzonder, vind ik. Het leuke aan het restaureren en verbouwen van oude woningen is dat elk pand zijn eigen geschiedenis heeft. Als je de kans krijgt om deze panden weer terug te brengen in oude staat, dan zijn dat leuke uitdagingen. Dat is toch ook wel het specialisme van ons bedrijf. Omdat de vakkennis van vroeger altijd van vader op zoon is overgedragen, is er veel kennis over restauratie in het bedrijf bewaard gebleven."



Jerry Mosselman met de handkar.

In de afgelopen 100 jaar is er veel veranderd. Zo is de concurrentie sterker geworden en zijn bestaande klanten afgevallen vanwege leeftijd, verhuizing of beëindiging van hun bedrijf. Ook zijn er opdrachtgevers afgevallen die alleen aandacht hadden voor de laagste prijs, maar die geen oog hadden voor kwaliteit. Doordat de firma Mosselman nooit concessies heeft willen doen aan vakmanschap en kwaliteit, zijn de jaren '90 een moeilijke tijd geweest.

Ook het materiaalgebruik is veranderd. In vergelijking met vroeger wordt er tegenwoordig meer plaatmateriaal gebruikt en meer kunststof. Toch bestaat een groot deel van het materiaal nog uit houten planken. Eibert vertelt: "De kwaliteit van het grenenhout was veel beter als tegenwoordig. Tegenwoordig moet het allemaal zo gauw mogelijk gebruikt worden, maar vroeger werd het hout jarenlang gewaterd." Ger vult aan: "En dan werd het natuurlijk gedroogd, jarenlang in grote loodsen. Dan werden er eerst planken van gezaagd en die werden opgestapeld in open loodsen. Nog steeds zoeken we het beste timmerhout uit. We gooien hele stapels om. Ze zeggen dan wel eens "dan blijven wij met dat rothout zitten", maar dan moeten ze maar beter inkopen!"

Wat niet veranderd is, zijn de soort werkzaamheden die uitgevoerd worden. Nog steeds wordt er gewerkt voor bedrijven en particulieren. Voor sommige klanten werkt de firma al vier generatie lang, al zijn de relaties wel minder bestendig dan vroeger. Het werk betreft veelal verbouwen, renoveren of restaureren van woningen of bedrijfspanden. Ook kleinere onderhoudswerkzaamheden, het vernieuwen van ramen, deuren en kozijnen komen regelmatig voor. Leuk is dat er regelmatig wordt gevraagd om een historisch pand in oude staat terug te brengen. Het bedrijf voert dit soort werk al 100 jaar uit; wat in de tijd van Leendert nieuwbouw was, is tegenwoordig restauratie.

## Tot slot



Er is in de afgelopen 100 jaar veel veranderd. Gereedschappen zijn gemoderniseerd, handwerk is deels vervangen door machines en er wordt meer plaatmateriaal gebruikt dan planken. De materialen zijn gemiddeld 15 tot 20 maal zo duur geworden. De relatie met (particuliere) opdrachtgevers is veel zakelijker geworden en wet- en regelgeving zijn flink toegenomen.

Deze en andere maatschappelijke veranderingen hebben de aard van het werk van de ondernemer/timmerman sterk veranderd. Hoewel hun hart eigenlijk ligt bij het vakmanschap, het ambachtelijke timmerwerk en het leveren van kwaliteit, vragen klanten de gebroeders Mosselman steeds vaker om gedetailleerde en scherpe prijsopgaves, stelt de overheid ze steeds meer regels en eisen, en nemen de administratieve werkzaamheden steeds meer toe. En dat is wel eens moeilijk.

Door het wegvallen van de vestigingswet wordt het voor iedereen mogelijk om een aannemingsbedrijf te starten. Hierdoor wordt het voor bedrijven die kwaliteit hoog in het vaandel hebben staan, zoals de firma Mosselman, moeilijker om op prijs te concurreren. Door het wegvallen van de bijbehorende eisen van de vestigingswet is het voor de consument niet meer duidelijk welke bedrijven nog bonafide zijn. Om hierin meer duidelijkheid te scheppen is Bouwgarant ontstaan. In eerste instantie was Bouwgarant bedoeld als verzekering voor de consument zodat men zekerheid had als de aannemer in gebreke bleef. In de loop der jaren is Bouwgarant uitgegroeid tot een keurmerk met strengere eisen. Elk lidbedrijf krijgt 1 maal per jaar een audit. Tijdens deze controle wordt gekeken of het lidbedrijf zich nog wel aan de voorgeschreven eisen houdt. Om zich te kunnen onderscheiden van bedrijven die alleen concurreren op prijs, en daarmee de kwaliteit en de wensen van de klant uit het oog verliezen, is de firma Mosselman al vanaf de oprichting bij Bouwgarant aangesloten.

Gelukkig staat daar veel waardering van klanten en leveranciers tegenover. Klanten zijn doorgaans zeer tevreden over de manier waarop het werk

wordt uitgevoerd en ze waarderen het meedenken, en de houding dat problemen niet op anderen worden afgeschoven, maar op een goede manier worden opgelost. Ook de langdurige samenwerking met een aantal leveranciers en onderaannemers, onderschrijft de betrouwbaarheid. Door de keuze voor kwaliteit heeft men echter ook van enkele langdurige klanten afscheid moeten nemen. Zo werkt de firma Mosselman tegenwoordig bijvoorbeeld niet meer voor de Spoorwegen. Des al niet te min kiest de firma L. Mosselman & Zonen ook in de eenentwintigste eeuw voor kwaliteit en plezier in het werk!



De mannen achter de Firma L. Mosselman & Zn. V.l.n.r. Jerry Mosselman, Nick Hoogstad, Eibert Mosselman, René den Hertog en Ger Mosselman.

## Colofon

*Samenstelling*

Marco Mosselman

*Redactie*

Ger Mosselman, Eibert Mosselman, Jerry Mosselman

*Vormgeving*

Bouke Tuinstra

*Druk*

Demmenie, Leiderdorp



**L. MOSSELMAN & ZN.**

timmer- en aannemingsbedrijf

Lekstraat 148 2515 VZ Den Haag

Tel.: 070-347 57 70 b.g.g. 079-341 74 69

Fax: 070-382 59 39

sinds 1905



**L. MOSSELMAN & ZN.**

timmer- en aannemingsbedrijf  
Lekstraat 148 2616 VZ Den Haag  
Tel.: 070-347 57 70 h.g.g. 079-341 74 69  
Fax: 070-382 59 39

sinds 1906