

Swindregt Were



Heerjansdam



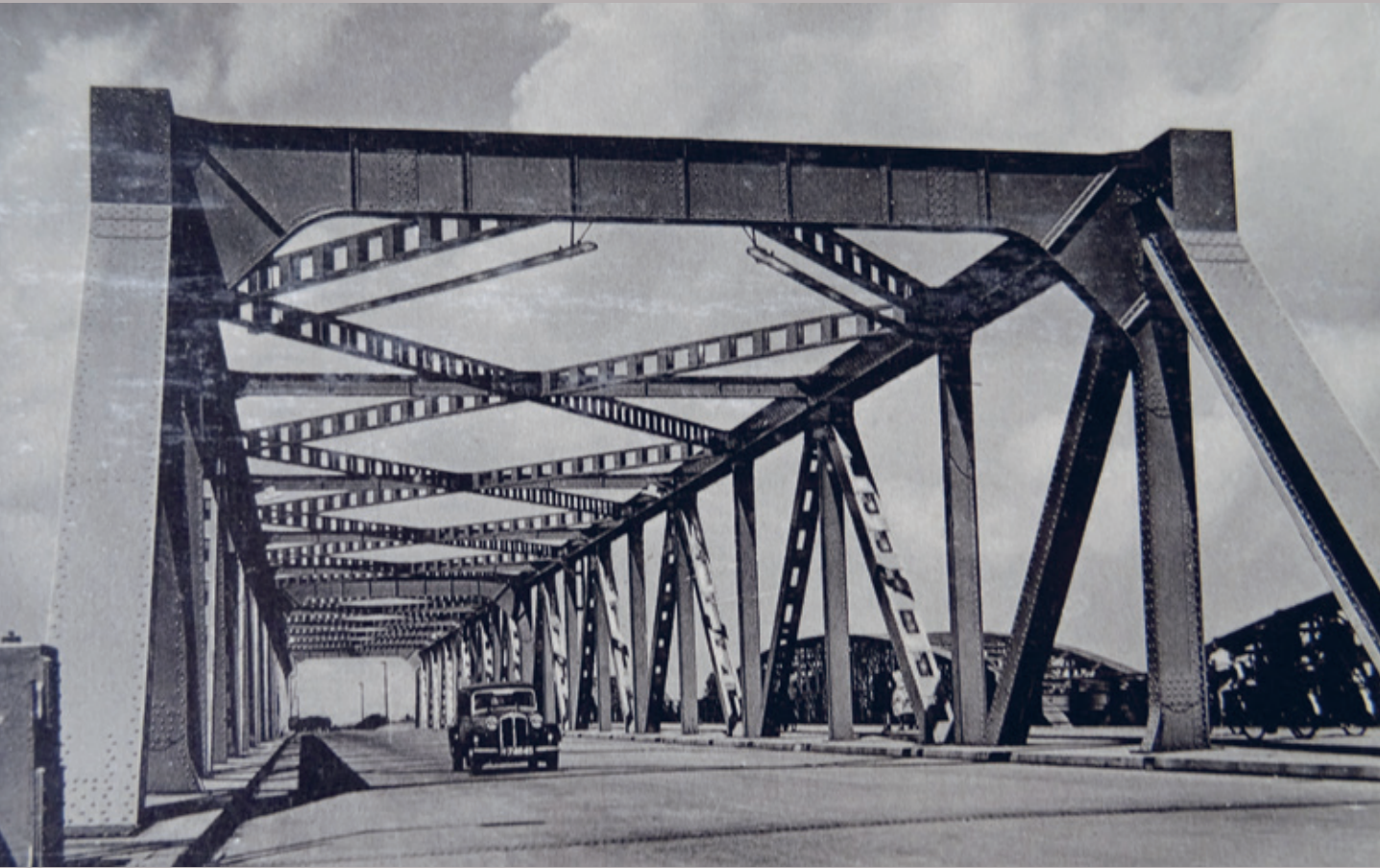
Hendrik-Ido-Ambacht



Zwiindrecht



UITGAVE VAN:
HISTORISCH GENOOTSCHAP HENDRIK-IDO-AMBAKT EN
HISTORISCHE VERENIGING ZWIINDRECHT
Jaargang 33 nr. 2, november 2019



Inhoud

Van de redactie	4
Tachtig jaar verkeersbrug Zwijndrecht-Dordrecht Maurice de Jongh	5
De geschiedenis van het openbaar onderwijs in Hendrik-Ido-Ambacht Willem Schneider	27
Colofon	46

Links boven:

De verkeersbrug net na de opening in 1939. Naast de rijbanen in het midden van de brug waren er aan weerszijden ook fietspaden. Helemaal rechts is goed te zien dat deze brug veel hoger gelegen was dan de naastgelegen spoorbrug. Collectie auteur.

Links onder:

Een blik over de verkeersbrug net voor de opening. De rijbanen moeten nog worden voorzien van een glad wegdek, terwijl verderop de basculebrug getest wordt. Op de achtergrond de spoorbrug met daarachter de Dordtse binnenstad. Collectie auteur.

Voorpagina:

Zicht op Zwijndrecht vanaf de 'Van Leeuwen Buizenflat' in de jaren zeventig. Rechtsachter de Jan Campertstraat duiken de viaducten van Rijksweg 16 op tot zij uiteindelijk uitkomen bij de verkeersbrug over de Oude Maas. Naast de verkeersbrug is ook de 'vlinder' te zien: de hefbrug, die tussen 1970 en 1994 onderdeel uitmaakte van de spoorbrug. RAD, Gemeentelijke prentenverzameling, inv.nr. 552_311443.

Van de redactie

Hier is ‘ie weer: Swindregt Were. U zag er mogelijk al naar uit, want laten we maar eerlijk zeggen dat ons periodiek behoort tot de meest enthousiast ontvangen bladen in de regio. Daar zijn wij als redactie best een beetje trots op.

Meest ontvangen... ja. Niet het meest gelezen. Maar daar kunt u natuurlijk iets aan doen, bijvoorbeeld door het na lezing door te geven aan uw familieleden of vrienden. Dat wil niet iedereen, want sommige ontvangers zijn bevangen door een ‘verzamelkoorts’ en bewaren hun exemplaatje maar al te graag. Dat neemt niet weg dat zelfs een gewone aanbeveling een nieuw lid kan opleveren van het Historisch Genootschap Hendrik-Ido-Ambacht (twijfelt u ook altijd even of er nu wel, of geen streepjes tussen de plaatsnaam moeten?) of ook van de Historische Vereniging Zwijndrecht. Ja, nieuwe leden en nieuwe lezers... We hebben er altijd behoefte aan.

Wat kunt u in Jaargang 33 nr. 2 zoal aantreffen? Eerst de ‘van de redactie’. Maar dat heeft u al onder ogen. Verder een tweetal artikelen, die u ook weer met enthousiasme zult lezen. Het eerste behandelt de historie van de Ambachtse openbare scholen. Daar is de jeugd gevormd, door bars uitziende, vaak bebaarde meesters en ‘schooljuffrouwen’, die enigszins streng de hun toebetrouwde schare kinderen overzien. En de kinderen? Soms krijg je de indruk dat ook op vriendelijk in de camera kijken een reprimande rustte. Interessant te lezen dat zelfs per roeiboot vervoer heeft plaatsgevonden. Onverdeeld naar de Openbare School? Dat was mede mogelijk doordat er nog lange tijd op school veel aan godsdienst werd gedaan. Ja, ons redactielid Wim Schneider heeft dat allemaal met grote accuratesse in de analen nagevorst.

Nog meer? Zeker: ons jongste redactie- en bestuurslid Maurice de Jongh kwam over de brug met een lezenswaardig artikel over zowel de Dordtse, als de Zwijndrechtse, als de grote verkeersbrug. (Laat dat nu dezelfde benaming zijn voor deze forse verbindingsmogelijkheid voor passanten van ver zeer weg en heel dichtbij!) Geen brug te ver, maar eentje waar we allemaal wel eens over rijden of wandelen. Die brug heeft een geschiedenis... En die is door Maurice, zoals u van hem gewend bent, grondig onderzocht en boeiend beschreven.

Verhalen zijn goed, maar zonder adequate vormgeving is het allemaal minder aantrekkelijk. Daar heeft Henk Reijerse weer voor gezorgd. Bedankt! Tot slot: als u ons colofon op de laatste beschreven pagina opslaat (en wie doet dat niet?), treft een nieuwe naam aan onder de redactieleden, namelijk die van Riny Benschop. Voor wie al in ‘Groot en Klein’ las, geen onbekende. Welkom, Riny. Je hebt veel deskundigheid en we zien met belangstelling uit naar je eerste bijdrage.

*Namens de redactie,
René van den Berg*

Tachtig jaar verkeersbrug Zwijndrecht-Dordrecht

Maurice de Jongh

Inleiding

Enkele maanden geleden kreeg ik een uitgeschreven artikel van Rob de With. Toen ik de titel las, was ik geïnteresseerd. Het ging namelijk over de geschiedenis van de verkeersbrug tussen Zwijndrecht en Dordrecht. Ik fiets dagelijks over deze brug, net als vele anderen, zonder ook maar even stil te staan bij de historie. Het grappige is, dat ik het stevast over de ‘Dordtse’ brug heb, en ik vaak door mensen gecorrigeerd word met de mededeling dat het de ‘Zwijndrechtse’ brug is. Na het lezen van het artikel van Rob de With weet ik dat beiden niet kloppen. Officieel is de huidige naam namelijk: stadsbrug. Naar aanleiding van het betoog besloot ik eens te zoeken naar meer informatie in kranten en boeken en op het internet. Al snel bleek dat ook de lokale en landelijke kranten sinds de oplevering van het bouwwerk haar zowel ‘Dordtse’ als ‘Zwijndrechtse’ brug genoemd hebben. Echter, nog vaker kwam de naam ‘de verkeersbrug over de Oude Maas’ voor. Conclusie: het mag allemaal.

Tachtig jaar geschiedenis is natuurlijk wel wat. Dat betekent ook dat verschillende generaties Zwijndrechtenaren of Zwijndrechtters (want ook daar word ik wel eens op verbeterd) een band hebben met de brug. Sommigen zagen het bouwwerk gebouwd worden; anderen zagen haar functie vanaf de jaren zeventig veranderen. Ook zullen er genoeg mensen zijn, die zich de steile trappen herinneren, die met de fiets aan de hand eerst overwonnen moesten worden, voordat je de brug over kon fietsen. Als het geregend had, waren de trap-treden spekglad en dat zorgde voor gevaarlijke situaties. Toch is het altijd een drukte van belang op de brug (geweest). Duizenden fietsers wagen iedere dag weer de overtocht. En hoewel er inmiddels andere trappen geplaatst zijn, worden zij nog steeds als steil ervaren. Aan de Dordtse kant zijn de huidige trappen daarentegen weer te vlak. Boven-

dien kan de onlangs geïnstalleerde trappenlift ook niet iedereen bekoren, omdat deze je route over de trap eerder vertraagt dan versnelt.

De laatste tijd wordt er vooral gesproken over de slechte staat van het wegdek van de verkeersbrug. En dat is niet zo gek, want ook daar werd ik op gewezen: aan grote stukken van het bouwwerk is sinds de bouw in de jaren dertig niet of nauwelijks iets veranderd. Dit zette mij ertoe aan mij te verdiepen in de lange geschiedenis van de stadsbrug. Dat onderzoek leidde tot onderstaand verhaal waaraan iedereen, zo hoop ik, zijn of haar eigen herinneringen kan koppelen. Ook wil ik Rob de With bedanken. Zonder hem was het technische gedeelte van de bouw van de brug onderbelicht geweest. En dit is nu net één van de interessantste paragrafen. De inspanningen van vele ingenieurs heeft er namelijk voor gezorgd dat de brug gebouwd kon worden.

De aanloop

Rijsoord – Ernstig ongeluk. Deze titel lezen we in de krant *De Banier* van 21 mei 1929. Ter hoogte van ‘het Zwaantje’ aan de straatweg fietste rond half zes in de middag de aan de Ringdijk wonende Adrianus

Zicht op de openstaande spoorbrug in 2011 vanaf het Tomatenplein. Daarnaast ligt ook de geopende basculebrug, als onderdeel van de verkeersbrug. Links van beide bruggen zijn de drie torens aan de Scheepsmakerij nog net zichtbaar. Collectie auteur.



Tromp. De achttienjarige jongeman ‘was zo onvoorzichtig om per fiets achter een vrachtauto van groentehandelaar Visser te rijden. Toen deze auto plotseling moest stoppen, wist Tromp niet beter te doen, dan links op de drukbereden straatweg een goed heenkomen te zoeken, waardoor hij werd gegrepen door een juist passerende luxeauto, bestuurd door de heer Willems uit 's-Gravenhage. Tromp kwam terecht op het spatbord, sloeg over de motorkap en door de voorruit, en rolde vervolgens door een portier, dat opengerukt werd, aan de wegberm, neer. Hij werd in uiterst zorgwekkende toestand naar het ziekenhuis vervoerd. De fiets was totaal vernield; de auto liep beduidende materiële schade op.’¹ Het is één van de vele berichten met dit onderwerp die we in kranten tegenkomen. In de jaren twintig, en meer nog de jaren dertig van de vorige eeuw leek de Rijkstraatweg, die verderop overging in de Langeweg en later de Rotterdamseweg,² net het Wilde Westen. Niet alleen fietsers en gemotoriseerde voertuigen (auto's, bussen, vrachtverkeer) reden hier dagelijks, ook was het een wandelpad. Er liepen boeren, tuinders en andere ondernemers met paard en wagen op de weg.



De Langeweg in het tweede decennium van de twintigste eeuw ter hoogte van de ‘nieuwe huizen’. Dit was één van de bredere stukken van de Langeweg, waar ook een tramhalte gelegen was. Duidelijk te onderscheiden is het deel waar de stoomtram reed (rechts) en waar het overige verkeer mocht rijden. Dat overige verkeer bestond uit wandelaars, fietsers en wagens en rijtuig, die werden voortgetrokken door paarden. Collectie Kees Popijus.

Deze was soms niet, of slecht, bestraat en bovendien zeer smal. In de bermen stonden bomen en struiken en daar direct naast lagen sloten, zodat uitwijken tijdens gevaarlijke situaties bijna niet mogelijk was. Om de chaos op de weg compleet te maken, reed er sinds 1904 ook een stoomtram.³ Het moge duidelijk zijn dat de situatie op de Lange-
weg allesbehalve veilig was.

Dat het zover kon komen, is niet vreemd te noemen. Al eeuwenlang was de Langeweg een veelgebruikte verkeersroute. Vanaf Rotterdam leidde deze weg naar het Zwijndrechtse Veerplein. Daar konden de reizigers met de veerboot naar Dordrecht, om vervolgens de weg naar het zuiden te vervolgen. In de Napoleontische tijd, die duurde tot 1813, werd de Langeweg logischerwijs aangewezen als een belangrijke schakel in de verbinding tussen de voornaamste steden in Nederland en de zuidelijke landen. Een aantal van deze aangewezen wegen werd in opdracht van de Fransen onder handen genomen. De Langeweg hoorde hier jammer genoeg niet bij. Napoleon Bonaparte gaf namelijk op het laatste moment de voorkeur aan een zuidwaartse route via Gorinchem. Veel van zijn plannen zijn



De Langeweg in de richting van Dordrecht gezien vanaf de Bethelkerk. Duidelijk te zien is dat hoe dicht men in het centrum van Zwijndrecht kwam, hoe dicht de bebouwing aan deze weg was gelegen. Collectie HVZ.

echter nooit uitgevoerd, immers taande de invloed van deze keizer tussen 1813 en 1815. Willem I (1773-1843), die vervolgens koning van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden werd, nam veel van zijn voorganger over. Zo ook de plannen om de gebieden binnen zijn koninkrijk via rijkswegen met elkaar te verbinden. Dit paste helemaal binnen zijn beleid. Gedurende zijn regeerperiode hield koning Willem I zich vooral bezig met het verbeteren van de infrastructuur. Dit gaf hem de bijnaam ‘de kanalen-koning’. Ook in Zwijndrecht investeerde hij tussen 1818 en 1820. Zo werd het gehele tracé van de Langeweg opgehoogd en bovendien bestraat.⁴ Op die manier leek de weg een mooie toekomst tegemoet te gaan. Echter, de opkomst van de spoorwegen gooide roet in het eten. Vanaf de jaren veertig van de negentiende eeuw werd heel Nederland voorzien van een fijnmazig spoorwegennetwerk. Ook in de Zwijndrechtse Waard werkte men tussen 1865 en 1872 aan een nieuwe spoorlijn, die, net als de Langeweg, Noord- en Zuid-Nederland met elkaar moest verbinden. Dat deze spoorlijn de gemeente geen windeieren zou leggen, moge duidelijk zijn. De spoorweg zorgde voor nieuwe bedrijvigheid en opende deuren tot ver over de grenzen. Ook de gemeente Zwijndrecht zag de voordelen van zo’n spoorlijn en opende aan het begin van de twintigste eeuw een eigen rangeerterrein, bijgenaamd ‘het dok’ en een raccordementslijn (1897). Laatstgenoemde was gelegen langs de Lindtsedijk en bood bedrijven de mogelijkheid om vanaf hun bedrijventerreinen goederen te exporteren per trein. Een ander veelgebruikt vervoersmiddel was de

stoomboot. Vooral in een gemeente als Zwijndrecht, die aan drie kanten omringd wordt door water, zorgde de stoomboot voor een snel en gemakkelijk vervoer van reizigers en goederen. Zo weten we dat aan het Veerplein boten van allerlei lokale en regionale rederijen aanmeerden.⁵ Het werd daardoor wel steeds drukker op de rivieren en regelmatig ontstonden er levensgevaarlijke situaties. Er gebeurden zelfs ongelukken.

We kunnen dus stellen, dat de Langeweg gebukt ging onder de concurrentie van de stoomboot en de spoorwegen, ondanks haar nieuwe bestrating. Dit werd benadrukt met de aanleg van de rails, waarover de stoomtram van de RTM kwam te rijden. Hier gaf men eigenlijk mee aan dat het voetverkeer en het verkeer per rijtuig geen toekomst meer had, net als de Langeweg in haar huidige vorm. De verkeersintensiteit daalde verder en verder. Er werd minder geld besteed aan het onderhoud van de weg en investeringen werden er al helemaal niet meer gedaan. Vanuit de landelijke politiek werd zelfs geopperd het onderhoud aan wegen zoals de Langeweg slechts te beperken tot een breedte van drie tot drie en een halve meter van het totale wegdek en de bermen te verkopen aan particulieren. Hoewel er ook wat betreft de Langeweg een gebrek aan belangstelling vanuit de centrale overheid was, werd de weg noch versmald, noch verkocht. Wel kregen steeds meer lokale bewoners de mogelijkheid om aan deze (rustige) weg nieuwe woningen te bouwen. Tussen 1890 en 1920 verrezen dan ook steeds meer huizen met de nodige allure langs de Langeweg. Ook werden er nieuwe wegen

op aangelegd, zoals de verbindingsweg met het station, die de naam Burgemeester de Bruinelaan kreeg.⁶ Het karakter van de eens zo drukke verkeersweg veranderde. Overigens, dit betekende niet dat er nooit iemand kwam. Het moet nog steeds een drukke bedoeling geweest zijn. Zo zien we dat in 1906 vanaf het Veerplein nog steeds 1,2 miljoen mensen per jaar werden overgezet (ongeveer 3500 personen per dag).⁷

Vanaf het tweede decennium van de twintigste eeuw vond er opnieuw een grote verandering plaats op het gebied van vervoer. Deze verandering was slechts door weinigen voorzien. De rijksstraatwegen waren er ook totaal niet op berekend. Het ging hier namelijk om de opkomst van het motorvoertuig. Een verbeterde techniek en dalende verkoopprijzen hadden ervoor gezorgd dat de auto steeds betaalbaarder werd voor ‘de gewone man’. Daar kwam bij dat je met de auto veel hogere snelheden kon bereiken dan met paard en wagen. Ook was je, zoals bijvoorbeeld met treinen, trams en boten wel het geval was, niet afhankelijk van vooraf bepaalde vertrektijden. Tot slot kwamen er vrachtwagens op de markt, die meer laadvermogen en trekkracht hadden dan de rijtuigen en de paarden. Ook voor ondernemers was het motorvoertuig dus een interessant vervoersmiddel. Vanaf de jaren twintig nam het marktaandeel van het motorvoertuig stormachtig toe. Dit zien we ook terug in Zwijndrecht. Zo vervoerden de veerponten in het jaar 1918 precies 1347 auto’s van Zwijndrecht naar Dordrecht. Twaalf jaar later, in 1930, was dit aantal gestegen tot 306.299 auto’s. We spreken hier van een explosieve stijging. Dit betekende dat het pontveer moest worden aangepast. Zo voer men vanaf 1897 met stoomponten en later met raderstoomponten.⁸ Ook nam het aantal veerboten steeds verder toe en kregen de nieuwe boten een grotere laadcapaciteit.

Toch bleven de files op het Veerplein en de Langeweg aan de orde van de dag. Het was duidelijk dat de veerponten het overstekende verkeer al een lange tijd niet meer aan konden. Maar ook de Langeweg zelf bleek als verkeersader niet langer te functioneren. Door het toenemende gebruik van de rijksstraatwegen, moesten zij overal in Nederland worden aangepast: de wegen moesten breder worden, een groter draagvermogen hebben, een



De raderstoompont, gevuld met passagiers, is zojuist vertrokken vanuit Zwijndrecht. Op de achtergrond hotel ‘Het Witte Paard’. Collectie auteur.

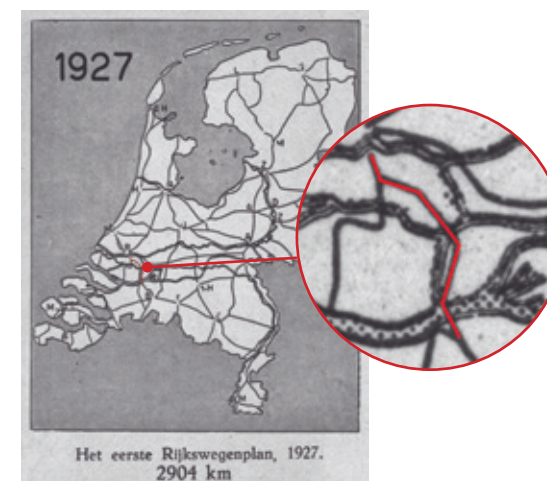
egaler wegdek krijgen en bovendien een rechter verloop hebben. Dit betekende dat scherpe bochten moesten worden afgesneden.⁹ Bovenstaande was bij de Langeweg een lastig verhaal. Hoewel de weg tot aan Rijsoord geen scherpe bochten kende, was er nauwelijks ruimte om de weg breder te maken. Vooral in het centrum van Zwijndrecht stonden de huizen pal aan de weg. Toch ondernam men wel de nodige maatregelen. Zo werd de Langeweg op stukken waar het mogelijk was verbreed en werden er trottoirs aangelegd. Ook maakte men afspraken, bijvoorbeeld over wie er voorrang moest krijgen op het moment dat twee bussen elkaar op de smalle



Op de Langeweg kon het zo druk zijn dat er gevaarlijke situaties ontstonden. Er zijn in de jaren twintig dan ook veel ongelukken gebeurd, zoals op deze foto. Collectie HVZ.

weg wilden passeren.¹⁰ Ook zien we dat voor wat betreft de drukte op het Veerplein afspraken werden gemaakt over hoeveel bussen er tegelijkertijd mochten wachten en in hoeverre zij voorrang hadden op de automobilisten.¹¹ Toch bleek uit alles dat de Langeweg, die eigenlijk aangelegd was op de situatie van 1818-1820, ongeschikt was als rijksweg. Al eerder zagen we hoe dit leidde tot zeer onveilige situaties.

De oplossing kwam in 1927, toen het eerste Rijkswegenplan werd gepresenteerd. Voordien, in 1915, had men hiertoe een poging ondernomen, maar door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) waren deze plannen in de ijskast komen te liggen. En gelukkig maar, want de wereld zag er in 1927 heel anders uit. Het aantal auto’s was explosief toegenomen en dat vroeg om meer dan halve maatregelen. De plannen van het Rijkswegenplan van 1927 waren gelukkig vooruitstrevend en boden een passend antwoord op alle problemen rondom het autoverkeer. Zo werden in dit plan de belangrijkste bevolkingscentra met elkaar verbonden door middel van rijkswegen, die aan alle eisen van deze tijd zouden voldoen. De belangrijkste route voor onze gemeente was die van de hoofdverkeersweg tussen Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Dordrecht-Breda-Brussel-Parijs. Deze route, genoemd onder de nummers 7 en 8 voor Zuid-Holland, zou dwars door de Zwijndrechtse Waard komen te liggen. Vanuit Rotterdam naar Dordrecht



Detail van de rijkswegenkaart van 1927 met de verbinding tussen Rotterdam en Breda in rood aangegeven. Bron: <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat / Afdeling Multimedia Rijkswaterstaat.



De huizen in de Guanostraten worden gecontroleerd uitgebrand, omdat zij plaats moeten maken voor de verkeersbrug over de Oude Maas. RAD, Collectie W. Meijers, inv.nr. 555_12488.

zou ongeveer 13,5 kilometer nieuwe weg worden aangelegd en vanaf Dordrecht tot aan de Moerdijk eveneens 13,5 kilometer, deels nieuwe weg en deels aansluitend op de oude weg. Bovendien was op dit tracé een brug over de Oude Maas voorzien, alsmede een brug over het Hollands Diep.

Het Zwijndrechtse bedrijfsleven reageerde zeer positief op de plannen. Een aansluiting op zo’n belangrijke verkeersroute betekende een aantrekkelijke ligging en daarmee handel en inkomsten. Bovendien was men dan eindelijk af van de files op de Langeweg en de lange wachttijden bij de veerponten. In Dordrecht ontving men de plannen met gemengde gevoelens. Zo verdiende de gemeente Dordrecht ieder jaar veel geld aan de veerdienst en zij was niet van plan dit geld zomaar op te geven. In Zwijndrecht speelde men al sinds 1917 met het idee om een brug over de Oude Maas aan te leggen. De gemeente Dordrecht voelde daar dus begrijpelijkwijs weinig voor.¹² Uiteindelijk heeft de druk vanuit Den Haag ervoor gezorgd dat het stadsbestuur overstag ging. Ook de Dordtse middenstand was verdeeld. Enerzijds zou de bereikbaarheid van het eiland toenemen. Anderzijds zou de verbindingsweg zo ver bij het centrum vandaan komen te liggen, dat men vreesde dat reizigers de stad totaal links zouden laten liggen.

Hoewel de Nederlandse regering in eerste instantie liet doorschemeren de plannen binnen dertig jaar te willen uitvoeren, werd dit al snel

teruggebracht tot vijftien jaar. Spannende tijden braken aan.

De bouw

In de jaren die volgden, werd steeds meer bekend over hoe de nieuwe rijksweg eruit moest komen te zien en wat dat zou betekenen voor Zwijndrecht en haar inwoners. Zo weten we uit het Rijkswegenplan van 1932, waarin het plan van 1927 enkele aanpassingen had ondergaan, dat de rijksweg inmiddels met een getal werd aangeduid, namelijk met het getal 16 (nu nog steeds!). Bovendien werd bekend dat men vanuit Den Haag de nieuwe brug het liefst aan de oostkant van de spoorbrug zag komen. Dit zorgde voor veel weerstand in Zwijndrecht.¹³ Immers, aan die kant van de spoorweg lagen vele bedrijven, woningen en het (eerste) spoorwegstation met stationsplein. Bovendien was slechts enkele jaren daarvoor, in 1926, het nieuwe veilingterrein van de Groenten- en Fruitveiling voor Zwijndrecht en Omstreken in gebruik genomen. Al deze terreinen onteigenen, zou een dure onderneming worden. Aan de westkant van de spoorbrug zou de impact voor de bewoners minder groot zijn. Daar waren, afgezien van de Da Costastraat en het oude Meerdervoort, vooral landerijen. Daar zouden de inwoners minder overlast van een rijksweg hebben. In de eerste onteigeningsronde van Rijkswaterstaat werden een aantal tuinderijen onteigend in het gebied tussen Zwijndrecht en Barendrecht. De tweede onteigeningsronde uit 1936 betrof land, wegen en huizen in en nabij Zwijndrecht. Onder meer ging het hierbij om 28 huizen in de Da Costastraat, die onder het beheer stonden van de Woningbouwvereniging der Christelijke Nationale Werkmansbond Afdeeling Zwijndrecht (CNWB).¹⁴ Uiteraard werd deze woningbouwvereniging gecompenseerd voor de te slopen woningen. Ook de Guanofabriek kreeg te maken met Rijkswaterstaat. Zo moesten in ieder geval de achttien woningen in de Guanostraten wijken voor de oprit van de nieuwe brug. Daarnaast zou ook een opslagloods gesloopt worden en enkele andere bouwwerken, zoals een enorme cementen plaat, die maar liefst tien bij twintig meter groot was en rustte op zestien pilaren van acht meter hoog.¹⁵ De Guanofabriek stemde met de onteigening in, mits er een schadevergoeding

tegenover stond.¹⁶ In de eerste helft van 1937 werden de woningen aan de Guanostraten (gecontroleerd) in brand gestoken en kon men aanvangen met de oprit van de brug als onderdeel van de nieuwe rijksweg. Tot slot: er werd ook steeds meer duidelijk over hoe de brug eruit zou komen te zien. Zo zou er naast de verschillende vaste brugdelen ook een dubbele basculebrug komen, die noodzakelijk was voor de scheepvaart.¹⁷ Een basculebrug werkt eigenlijk op een vergelijkbare manier als een ouderwetse weegschaal. Dat wil zeggen dat men gebruik maakt van het gewicht van de brug aan de ene kant en daartegenover contragewichten om de brug omhoog te heffen.



Een luchtfoto van de aanleg van de viaducten van de verkeersbrug over de Oude Maas. Onder meer moesten voor dit omvangrijke project tientallen huizen in de Da Costastraat gesloopt worden. Bovendien werd de straat door het viaduct doormidden gesneden. Foto uit: K. van der Leer, K. Popijus, Zwijndrecht van boven bekeken. 1923-1991. (Hoogeveen 2005).

Inmiddels was de aanleg van Rijksweg 16 in volle gang. Zo werd in 1934 het eerste stuk snelweg in Zwijndrecht geopend. Het ging hierbij om het traject IJsselmonde-Zwijndrecht tot aan de Rotterdamseweg.¹⁸ In 1938 werd vervolgens gewerkt aan een vierhonderd meter lang viaduct over de spoorweg en de huidige Heer Oudelandslaan (toen Bootjessteeg geheten). Op die manier kwam de verkeersbrug dus geleidelijk aan steeds dichterbij. Ook in Dordrecht vorderde de rijksweg gestaag. Onder meer was de Moerdijkbrug in december van het jaar 1936 gereed. Bijna twee jaar later werd op het eiland

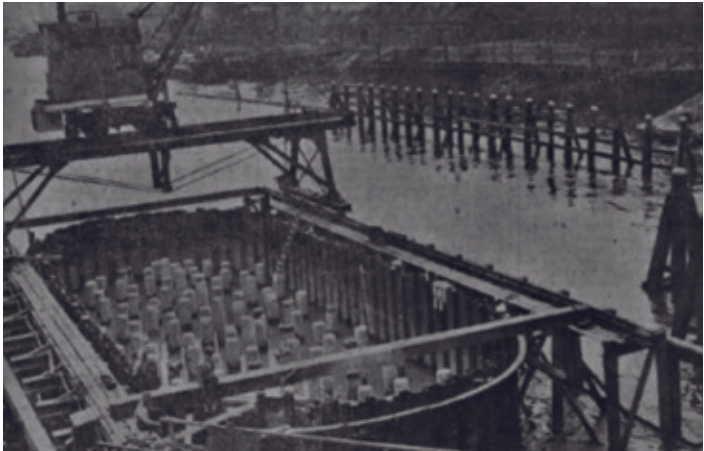


De fundamente van de pijlers worden gelegd naast de pijlers van de spoorbrug. Binnen de damwanden worden de palen eerst geheid en vervolgens geschroefd. RAD, Gemeentelijke prentenverzameling, inv.nr. 552_131339.

van Dordrecht de laatste twee kilometer snelweg tussen de Crabbedijk en de Zuidendijk in gebruik genomen. Dit betekende dat Dordrecht nu met Brabant verbonden was en dat de Oude Maas het laatste obstakel vormde voor de verbinding met Noord- en West-Nederland. Dat juist deze rivier als finale hindernis gold, is niet geheel vreemd te noemen. Bij de bouw van de brug over de Oude Maas heeft men namelijk de nodige moeilijkheden te verwerken gehad. Dit zorgde ervoor dat de bouw van de brug ruim vier jaar in beslag nam: een vertraging van meer dan een jaar.

De grootste problemen ontstonden bij de bouw van de pijlers van de verkeersbrug. Zo is de Oude Maas op dat punt behoorlijk smal, waardoor de waterverplaatsing, als gevolg van de eb- en vloedwerking sneller gaat dan op andere plekken. Nu wil het geval dat deze versnelling bovendien versterkt wordt door de pijlers van de spoorbrug, die direct naast de verkeersbrug gelegen is. Dit zorgde in de jaren dertig voor behoorlijk wat kopzorgen. Door de snelle stroming lag de bodem van de rivier op dit punt lager dan elders in de Oude Maas. Op sommige

Een close-up van een van de fundamente aan de Zwijndrechtse kant. Zie ook de Dordrechtsche Courant van 25-05-1936, p. 14.



plekken ging het hierbij om veertien tot vijftien meter beneden NAP. Deze bodem zelf was ook nog een probleem. Behalve dat door de snelle stroming de bodem steeds weer veranderde, bleek dat slechts een vijfmeter dikke zandlaag geschikt was om funderingen in te heien. Vanaf twintig meter beneden NAP bestond de grond namelijk vooral uit klei- en leemlagen en deze werden ongeschikt geacht om een fundering in aan te brengen. Echter, de brug had een goede en zware fundering nodig om haar eigen gewicht en het gewicht van het toekomstige verkeer te kunnen dragen. Er werden dan ook proeven met schroefbetonpalen gedaan. Deze werden eerst geheid en vervolgens dieper in de bodem geschroefd om te kijken hoeveel gewicht deze palen konden dragen.¹⁹ Bovendien kwam er een bodemmechanisch onderzoek. Een laatste moeilijkheid was door mensenhanden ontstaan. De betonstortingen, bodembezinkingen, remmingswerken en dukdalven, die men in de jaren 1860-1930 op grote schaal had uitgevoerd om de pijlers van de spoorbrug te beschermen, zorgden nu voor grote problemen bij het heien. Uiteindelijk koos men ervoor de fundamente van de pijlers te boren tot 16-18 meter beneden NAP, dus tot in die draagkrachtige zandlaag. Vervolgens werd de bodem opgehoogd tot acht of negen meter beneden NAP door middel van zware bodembezinkingen en steen- en betonstortingen. Op die manier was de fundering van de pijlers gereed. Wat betreft deze pijlers moeten we ook vermelden, dat zij enkele meters hoger zouden komen te liggen dan de pijlers van de naastgelegen spoorbrug. Dit was bedoeld om te voorkomen dat het scheepvaartverkeer hinder zou ondervinden van de brug. Bovendien betekende



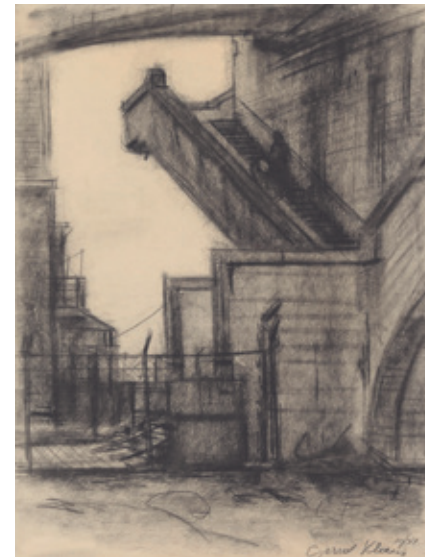
Een van de brugdelen (de vakwerkbrug) wordt op de pijlers van de verkeersbrug gehesen door vier kranen. RAD, Collectie W. Meijers, inv.nr. 555_15220.

dit dat de verkeersbrug minder vaak open hoefde, waardoor de doorstroming van het autoverkeer zo optimaal mogelijk zou blijven. Tot slot: er waren ook nog de pijlers van de dubbele basculebrug. Deze zouden nog groter en zwaarder worden uitgevoerd dan de andere pijlers, omdat zij het gewicht van de beweegbare brugdelen moesten kunnen dragen.

Dat de bouw van de pijlers een enorme onderneming was, moge duidelijk zijn. Tussen 1934 en 1936 deed men veelvuldig onderzoek, onder meer in de Oude Maas zelf, naar mogelijke oplossingen voor de problemen. In maart van laatstgenoemd jaar was het echter zo ver: damwanden werden geslagen en de eerste heipalen gingen daadwerkelijk de grond in.²⁰ In 1937 werden de werkzaamheden aan de pijlers afgerond, nadat er een buitenlaag tegen aan was gebracht. Gekozen werd, vooral vanuit esthetisch oogpunt, voor granieten stenen. Vervolgens werden de brugdelen stuk voor stuk op de pijlers gehesen. In kranten uit die tijd lezen we dat het vervoer van deze brugdelen vanuit Rotterdam over het water, voortgetrokken door zeven trekbotten in de richting van Zwijndrecht, een waar spektakel was en het nodige bekijks trok. En de werkzaamheden liepen voorspoedig, want binnen een viertal maanden waren de eerste twee overspanningen

reeds op de pijlers geplaatst. Een jaar later was de driehonderdvijftig meter lange brug helemaal klaar. Met een breedte van elf meter werd gerekend op vier rijbanen en bovendien aan beide zijden fiets- en voetgangersstroken. Ook de op- en afrit met verbindingswegen achter de Da Costastraat (naast de later zo genoemde Javavijver) waren grotendeels gereed. Tot slot waren er zowel aan de Zwijndrechtse als Dordtse kant trappen bevestigd om met de fiets de brug te kunnen bereiken. Aan de Dordtse kant was dit een statige trap, gekruld om de zware pijler van de basculebrug. Waar deze trappen aan weerszijden van de brug begonnen, kwamen zij halverwege samen en bereikten zij zo het Dordtse vasteland. Deze trap was steil en de treden waren smal, zodat het op- en aflopen met de fiets een hele onderneming was. Na regenval kon deze trap spekglad zijn. In Zwijndrecht waren dit aparte trappen aan weerszijden van de brug, die eindigden op de Lindtsedijk net naast de Guanofabriek (dus tegenover de plek waar zij nu zijn gevestigd).

Toch liet de opening van de verkeersbrug nog een half jaar op zich wachten. Dit had alles te maken met de opritten van de brug. Zowel aan de Zwijndrechtse als aan de Dordtse kant bestond de toegangsweg uit een viaduct geheel gebouwd van gewapend beton. Aan de Zwijndrechtse kant had dit



De trappen aan Dordtse en Zwijndrechtse kant, beiden in het begin van de jaren zestig. RAD, gemeente prentenverzameling, inv.nr. 552_230383 en Collectie HVZ.

viaduct een lengte van 540 meter en aan de Dordtse zijde was de oprit 450 meter lang. De bouw van deze overspanningen was een enorme onderneming. Zo ging het viaduct in Dordrecht over de Spoorhaven en de Weeskinderendijk. In Zwijndrecht overbrugde de weg de Guanofabriek, de inmakerij van Van den Hout en tot slot de Da Costastraat.²² Daarachter daalde de rijksweg tot ongeveer een meter boven het maaiveld om vervolgens in de buurt van de Devel om te buigen en via het viaduct over de

spoorweg zich een weg naar Rotterdam te banen. We kunnen stellen dat de lengte van deze viaducten er niet alleen voor zorgden dat de oplevering van Rijksweg 16 nog meer vertraging opliep, maar ook dat de kosten hierdoor zo waren toegenomen, dat dit stuk snelweg tot de duurste in Nederland behoorde. En er was op niets bespaard. Zo werd er op de gehele brug, de op- en afritten, de viaducten, alsmede een belangrijk gedeelte van de zuidelijke verbindingsweg een natriumverlichtingsinstallatie

Een luchtfoto van Rijksweg 16 ongeveer een jaar na de opening. Duidelijk te zien is dat het een enorme opgave was om deze verkeersweg te bouwen. Niet alleen de brug zelf was een hele onderneming geweest, ook de bochtige viaducten waren al hele klussen op zich. RAD, Gemeentelijke prentenverzameling, inv.nr. 552_330544.





De viaducten aan de Zwijndrechtse kant in de jaren vijftig. Goed te zien is dat de viaducten verschillende terreinen moesten overbruggen. Op de achtergrond staan de op- en afrit ten westen van de Da Costastraat. Collectie auteur.

aangebracht, die 106 Philips Philora natriumlampen, van elk 650 decalumen, omvatte.²³ Het resultaat mocht er dan ook absoluut zijn!

De opening

‘De voornaamste hindernis in den weg van Holland naar het Zuiden des lands overwonnen’ kopte de *Bredasche Courant* op 24 juni 1939. *‘Het veer-pontenleed is voorbij’* schreef de *Delftsche Courant* op diezelfde dag. Het zijn kreten, die aangeven hoe blij men was met opening van de verkeersbrug over de Oude Maas en daarmee de voltooiing van de verkeersroute tussen het noorden en het zuiden van het land. Niet alleen in Dordrecht en omgeving werd aandacht besteed aan dit heugelijke feit: de kranten elders in het land waren minstens zo euforisch.

De officiële plechtigheid startte die dag, de 24e juni dus, om elf uur plaatselijke tijd.²⁴ De opening trok veel belangstelling, wat bleek uit het feit dat al een geruime tijd voor de ceremonie de brug volstroomde met duizenden mensen. Omdat de brug vanuit het noorden naar het zuiden toe geopend zou worden, werden aan de Zwijndrechtse kant aan weerszijden van de brug tribunes gebouwd, waar genodigden plaats konden nemen. En dat waren er nogal wat: afgevaardigden van het Departement van Waterstaat, afgevaardigden van Rijkswaterstaat, de hoogste bestuurders van het leger, de voorzitters van de Eerste en Tweede Kamer, respectievelijk

baron de Vos van Steenwijk en mr. J. R. H. van Schaik, enkele voorzitters van Kamerfracties, de Commissaris van de Koningin in Zuid-Holland, namelijk de heer Van Karnebeek en burgemeesters van Rotterdam, Breda, Zwijndrecht, Dordrecht en Antwerpen. Ook waren er voorzitters van de Kamers van koophandel van Dordrecht, Breda, Tiel, Rotterdam en Waalwijk. Tot slot behoorden ook diverse voorzitters van sportbonden, directeuren van bedrijven en natuurlijk (oud-)bestuurders van de betrokken gemeentes tot de genodigden. Hiermee werd maar eens onderstreept dat de opening van de verkeersbrug over de Oude Maas een nationale aangelegenheid was.

Nadat iedereen een plaatsje had gevonden, mocht de Minister van Waterstaat, mr. dr. ir. Van Buuren, als eerste het woord nemen. Vanaf het podium tegenover het machinehuisje vertelde hij iets over de totstandkoming van de brug en over de vele moeilijkheden, die men tijdens de bouw had moeten overwinnen. Daarna bedankte hij iedereen die aan de brug had meegewerkt. Aansluitend nam de heer Karnebeek, Commissaris van de Koningin in de Provincie Zuid-Holland, het woord. Hij sprak over de rivierdelta, als een gebied dat eeuwenlang beheerst werd door het water, maar nu door de mens steeds meer beteugeld werd. Gebieden werden drooggelegd, gewonnen land werd veiliggesteld. En nu, met de opening van deze brug, liet de mens zien dat water als scheiding tussen landmassa’s ook

niet meer meetelde. Na deze toespraken begaf minister Van Buuren zich naar het machinehuisje. Voor de gelegenheid was één van de brugdelen van de basculebrug opengezet, zodat de doorgang versperd werd. Terwijl het Wilhelmus werd ingezet, stelde de minister de machines in werking, zodat de klep begon te dalen. Zo werd uiteindelijk de doortocht voor het verkeer mogelijk en was de verkeersbrug officieel geopend.

De eerste burger die over de nieuwe verbindingsweg ging, was de 96-jarige Dordtse mevrouw Schillemans, die als gevolg van de bruggenbouw haar huis had moeten verlaten. Aansluitend volgden duizenden voetgangers, fietsers en automobilisten haar voorbeeld. Onder de verkeersbrug op de Oude Maas was het eveneens een drukte van belang. Honderden boten, groot en klein, voeren onder de brug door om haar officieel te openen. Ondertussen spoedden de officiële genodigden zich naar het stadhuis te Dordrecht waar een receptie werd gehouden. Tijdens deze bijeenkomst sprak de Dordtse burgemeester, de heer J. Bleeker, over de grote economische kansen, die deze nieuwe verbinding de stad zou bieden. Daarnaast zou deze brug, die gold als derde en tevens meest westelijk gelegen noord-zuidverbinding, de verschillende provincies in Nederland dichterbij elkaar brengen. Dit zou de eenheid en de landelijke economie alleen maar ten goede komen. Na zijn toespraak werd een erewijn aangeboden.

De slotfestiviteit van die dag vond weer plaats in de buurt van het pas geopende bouwwerk. Terwijl het op die plek nog steeds een drukte van belang was, vlogen rond vier uur in de middag een drietal sportvliegtuigen van het type F.K. 46 in formatie over de brug.²⁵ Daarmee kwam een officieel einde aan de festiviteiten van die dag. Een week later stond de verkeersbrug opnieuw in het middelpunt van de belangstelling. Op zaterdag 1 juli werd er namelijk een historische en allegorische optocht gehouden, waaraan diverse praalwagens en gezelschappen deelnamen. Eén van deze praalwagens stelde ‘de zwarte galei’ voor, die in 1600 vanuit Dordrecht naar Antwerpen voer. Hiermee werd uiteraard een link gelegd naar het heden, immers was het nu ook mogelijk om per auto dezelfde reis af te leggen. Namens de coöperatieve veilingvereniging in Zwijndrecht was er een praalwagen

versierd met diverse groenten en fruit, om maar aan te geven dat ook de tuinders verheugd waren over de verkeersbrug over de Oude Maas. Deze etalagewagen was zo rijkelijk versierd, dat de vereniging voor de gemeente Zwijndrecht een ereprijs behaalde.²⁶ De optocht was geheel door het Zwijndrechtse en Dordtse verenigingsleven georganiseerd, waarbij ook de bedrijven en fabrieken werden betrokken. Voor onze gemeente was de drijvende kracht hierachter de heer B. Remmerswaal. Onder de leus ‘in samenwerking ligt onze kracht’ wilde de Zwijndrechtse gemeenschap laten zien dat ondanks de crisis het dorp toch nog tot grote dingen in staat was.²⁷ Bovendien gaf men zo aan, dat de verkeersbrug en de rijksweg weliswaar ingrijpende veranderingen teweeg hadden gebracht in de Zwijndrechtse Waard (zo was de Da Costastraat letterlijk in tweeën gesneden), toch droegen de bewoners haar een warm hart toe. Bijpassend was ook het gedicht, dat burgemeester J. A. Jansen-Manenschijn naar aanleiding van de opening kreeg toegezonden van een tuinder uit Mijnsheerenland:

*Wij Zwijndrecht en de Dordtsche Waard
Zijn met veel dankbaarheid
Eendrachtelijk bij deez’ brug geschaard
Die nu wordt ingewijd
Die brug is eenmaal nu tot stand
Biedt ons vrijheid aan
Om heden met de Dordtsche kant
Vrij heen en weer te gaan*²⁸

Toch zorgde de opening van de verkeersbrug over de Oude Maas niet overal voor vreugde. De veerdienst tussen Zwijndrecht en Dordrecht kreeg namelijk enorme klappen te verwerken. Werden er in 1938 nog 4,2 miljoen passagiers per jaar overgezet en bijna 750 duizend auto’s, daalde dit aantal in 1940 tot 876 duizend passagiers en slechts 3280 auto’s.

Hoewel we in dat jaar inmiddels midden in de Tweede Wereldoorlog zitten, en de cijfers dus niet helemaal representatief zijn, kunnen we wel degelijk concluderen dat de veerdienst het moeilijk had. Dit wordt onderstreept door de exploitatierekeningen. Vanaf 1940 draaide de veerdienst jaarlijks bijna alleen maar verliezen.²⁹



Een luchtfoto van de verkeersbrug vlak voor de opening. RAD, collectie G. Zalm, inv.nr. 1186_1248.



De verkeersbrug was vrolijk versierd tijdens de opening. RAD, Gemeentelijke prentenverzameling, inv.nr. 552_328520.



Genodigden wachten tijdens de opening tot de kleppen van de verkeersbrug dicht zijn, zodat zij de oversteek naar Dordrecht kunnen maken. RAD, Collectie W. Meijers, inv.nr. 555_15819.



De optocht over de brug was een waar spektakel. Onder meer liepen er allerlei verenigingen mee. Ook waren er speciaal banen vrij gemaakt voor het autoverkeer. Voor de toeschouwers op de buitenste banen was er veel te zien. Collectie HVZ.



De zwarte galei, één van de praalwagens die meedeed tijdens de historische en allegorische optocht, die een week na de opening plaatsvond. RAD, Gemeentelijke prentenverzameling, inv.nr. 552_307942.



De prijswinnende praalwagen van de vereniging groenten- en fruitveiling Zwijndrecht en omstreken. Collectie HVZ.

De Tweede Wereldoorlog

De vreugde was van korte duur. Reeds anderhalve maand na de opening van de nieuwe verkeersbrug over de Oude Maas brak de Tweede Wereldoorlog uit. Op 1 september 1939 trokken Duitse troepen Polen binnen. Tegelijkertijd werkten de Duitsers aan een plan om ook Nederland binnen te vallen. De Nederlandse politiek wist hiervan. Zo werd zij direct op de hoogte gehouden door Duitse informanten. Deze informanten waarschuwden reeds in november dat binnenkort de ‘Westfeldzug’ zou aanvangen. Door verschillende redenen werd dit echter uitgesteld, ondanks dat het Nederlandse leger in paraatheid was gebracht. Terwijl in april ook Denemarken en Noorwegen werden overrompeld, kwamen in Nederland pas in de begindagen van mei allerlei berichten binnen over een mogelijke aanval. Zo werden zowel Nederland als België gewaarschuwd door het Vaticaan. Enkele dagen later vonden er ook allerlei verontrustende activiteiten plaats aan de grens met Duitsland. In de nacht van 9 op 10 mei werden deze activiteiten ook daadwerkelijk omgezet in een geplande actie. Gedurende die hele nacht vlogen er grote aantallen Duitse vliegtuigen over Nederlands grondgebied. In de veronderstelling dat deze vliegtuigen Engeland als eindbestemming hadden, werd echter niet ingegrepen. Vanaf 04:00 uur bleek dat dit een inschattingsfout was geweest: deze keer hadden de Duitsers het wel degelijk op Nederland gemunt. Zo werden vanaf dat moment allerlei Nederlandse vliegvelden gebombardeerd, onder meer in de Rotterdamse Waalhaven. Ook de militaire bases werden uitgeschakeld. Een uur later landden de eerste parachutisten. Zij hadden de opdracht gekregen een aantal grote Nederlandse bruggen in handen te krijgen, zodat de Duitse tankdivisies en de gemotoriseerde troepen zich snel en gemakkelijk door Nederland zouden kunnen verplaatsen. Dit past helemaal binnen de ‘Blitzkrieg’-tactiek van de Duitsers, namelijk snel en hard toeslaan op strategische punten. In onze omgeving ging het hierbij vooral om de Moerdijkbrug, de bruggen bij Rotterdam en de bruggen over de Oude Maas. Vooral de Moerdijkbrug was van groot strategisch belang omdat zo de ‘Vesting Holland’ kon worden bereikt. Dit was van oudsher het economisch en

demografisch hart van Nederland. Dit gebied werd beschermd door de Nieuwe Hollandse waterlinie. Deze linie bestond uit grote landbouwgebieden, die onder water gezet konden worden bij acuut gevaar. Achter de linie was een groot aantal verdedigingsforten aangelegd. Echter, al snel zou blijken dat dit type verdediging niet werkte, omdat de Duitsers niet over de grond, maar vanuit de lucht kwamen.



Een bekend plaatje: Duitse soldaten kijken vanaf de verkeersbrug in de richting van Dordrecht net na de verovering van de bruggen over de Oude Maas. RAD, Gemeentelijke prentenverzameling, inv.nr. 552_308121.

Om 05:00 uur landden ruim zevenhonderd parachutisten in de omgeving van de Moerdijkbrug en al snel was deze brug in Duitse handen. Op hetzelfde tijdstip landden ook in de omgeving van de verkeersbrug over de Oude Maas grote aantallen Duitsers. Aan de Dordtse kant kwam echter slechts een enkeling direct bij de brug terecht. Dit groepje soldaten wist zowel de spoor- als de verkeersbrug te veroveren, maar door de felle weerstand van de Dordtse legereenheden, moest zij wachten op versterkingen. Voorlopig hadden deze versterkingen zo hun eigen problemen. De meeste parachutisten waren namelijk geland in de buurt van station Dordrecht. Daar kregen zij grote klappen te verwerken. Zo werden de compagniecommandant en veertien militairen gedood en meer dan tachtig van hen door de Nederlanders gevangengenomen. Pas toen er hulp kwam van troepen, die elders in Dordrecht en de Moerdijk waren geland, keerden de kansen voor de Duitsers.³⁰ Ook aan de Zwijndrechtse kant barste de strijd om de bruggen over de Oude

Maas los. Nadat er onder meer militairen waren geland op de weilanden van boer T. L. Pons en van L. van Noort, spoedden zij zich naar de bruggen. Onderweg ontwapenden zij een nietsvermoedende politieagent. Hij mocht na het inleveren van zijn wapen doorfietsen. Enkele inwoners hadden minder geluk. Zo werden de gebroeders Los, die zich op de snelweg richting Rotterdam begaven, in hun auto neergeschoten. De heer Beusekom, die vanuit zijn zolderraam naar de gevechten keek, werd eveneens doodgeschoten. Zij worden gezien als de eerste drie oorlogsslachtoffers in Zwijndrecht. Inmiddels was er bij de brug een heftige strijd gaande. De brug werd beschermd door een luchtartillerie-eenheid, bestaande uit twaalf man, die was gelegerd op het terrein van de conservenfabriek van de gebroeders Los. Hoewel er felle gevechten plaatsvonden, waarbij één verdediger dodelijk gewond raakte, namelijk de heer J. A. Kraak, waren de bruggen al snel door de Duitsers overmeesterd. Tijdens de gevechten kwam ook dokter J. Ekelmans om het leven. Waarschijnlijk was hij opgeroepen, toen enkele soldaten gewond geraakt waren. De Duitsers hadden hem vervolgens niet als dokter herkend en een handgranaat naar zijn auto gegooit.³¹



Een foto van J. A. Kraak, die op 10 mei 1940 tijdens de gevechten om de bruggen over de Oude Maas om het leven kwam. Collectie Kees van der Leer.

De volgende dag was een groot deel van de Zwijndrechtse Waard overmeesterd. In de Dordtse binnenstad woedde nog steeds een felle strijd. In de nacht van 13 op 14 mei werden de verdedigers de stad uitgeleid en begonnen de gesprekken over de overgave van Dordrecht. De burgemeester, de heer J. Bleeker, had hiertoe het initiatief genomen, omdat hem ter ore was gekomen dat de stad dreigde gebombardeerd te worden, net als Rotterdam.³² Ook dichterbij huis had inmiddels een bombardement plaatsgevonden, namelijk in Alblasterdam. De nog maar net opgeleverde brug over de Noord had namelijk nog niet op de kaarten gestaan van de Duitsers, dus zij waren deze brug (net als de Nederlanders trouwens) vergeten in hun strategie op de te nemen. Er barstte hier een grote en chaotische strijd los, die werd beslecht door een tweetal bombardementen van de Luftwaffe op de oprit van de brug en de Alblasterdamse Dam en omgeving. Dit moet zoveel indruk gemaakt hebben op de Dordtse burgemeester, dat hij direct de strijdbijl begroef en aanstuurde op onderhandelingen met de Duitsers. Ondanks de felle gevechten in die dagen, bleven de bruggen over de Oude Maas grotendeels onaangevoerd. Wel zag men al snel de invloed van de Duitsers. Zo werden er nog in de maand mei gepantserde geschutstorens met slaapvertrekken en wachthuisjes op zowel de verkeersbrug als de spoorbrug gebouwd. Ook werd op de verkeersbrug de tekst: '10-14 5 I/ Fallschirm Jäger Rgt. I 1940' aangebracht, als aandenken aan de legereenheden die de brug destijds hadden overmeesterd. Mocht



Na de verovering van de bruggen werd door de Duitsers de tekst '10-14 5 I/ Fallschirm Jäger Rgt. I 1940' op de verkeersbrug aangebracht. Ook werden er wachthuisjes op de brug geïnstalleerd. Collectie Kees Popijus.

men in de eerste jaren nog vrijelijk over de brug verplaatsen, later waren daar vervoersbewijzen voor nodig.

Gedurende de Tweede Wereldoorlog bleef de verkeersbrug over de Oude Maas intact. Dat is bijzonder, want de Engelsen hebben diverse pogingen ondernomen, onder meer in oktober 1940, om deze bruggen onschadelijk te maken. Hoewel de bommen veel schade aanrichtten in de omgeving van de verkeersbrug, bleef zij zelf ongeschonden. Anders verliep het met de spoorbrug. In september 1944 werd zij aan de Zwijndrechtse kant opgeblazen. Dit was een enorme fout van de Duitsers. Nu de oorlog aan het oostfront steeds slechter verliep en sinds enkele maanden de geallieerden ook in Frankrijk een inval hadden gedaan, namen de bezetters steeds meer noodmaatregelen. Vooral nu de geallieerden ook in Arnhem gesignaleerd waren. Eén noodmaatregel was het alvast aanbrengen van springladingen onder de bruggen. In geval van nood konden de Duitsers deze bruggen opblazen. Tijdens het installeren van de materialen ging echter iets mis, waardoor één boog geheel de lucht in vloog. Hierbij kwamen een aantal Duitse soldaten om het leven. In maart 1945 werd op een vroege morgen ook een tweede boog opgeblazen. Dit keer gebeurde dit opzettelijk om de oprukkende geallieerden te bemoeilijken de Oude Maas over te steken. De verkeersbrug stond eveneens op de nominatie om door de Duitsers opgeblazen te worden, maar dit wist het Zwijndrechtse verzet ternauwernood te voorkomen.³³ Wel werden alle bruggen opengezet, zodat de Duitsers ook per schip de terugtocht konden ondernemen. Overigens, nadat de vijanden Zwijndrecht verlaten hadden, bleek pas hoe groot de ravage was. Niet alleen de spoorbrug was ontmanteld, ook lagen er honderden schepen op de bodem van de Oude Maas, de Dordtse Kil en de Nieuwe Merwede. Deels kwam dit door Duits toedoen, veel vaker was dit echter door inwoners van Zwijndrecht en Dordrecht zelf gedaan, zodat deze schepen niet door de vijand gevorderd konden worden. Na de Tweede Wereldoorlog moest niet alleen de spoorbrug weer opgebouwd worden, ook moesten deze schepen geruimd en indien mogelijk hersteld worden. Nog in dezelfde maand als de bevrijding, werd een begin gemaakt met het herstel van de spoor-

brug. Zo werd op grote schaal staal vanuit Engeland ingekocht. Daarnaast zocht de overheid naar ongebruikte brugdelen in andere landen, die voor de wederopbouw gebruikt konden worden. Na 22 maanden herstelwerkzaamheden werd op 15 juli 1946 de spoorbrug heropend. Hierbij was men, door de hoge nood, niet al te kritisch geweest over hoe die brug eruit zou komen te zien. Zo was er een oude Engelse brug gebruikt en daarnaast allerlei aangepaste onderdelen van legerbruggen.³⁴ Het gevolg was wel dat de brug nu slechts uit één spoor bestond, terwijl voor de Tweede Wereldoorlog dit altijd een tweesporige brug was geweest. Dit moest en zou problemen in de toekomst gaan geven, want het ging hier om een behoorlijk druk



Een gebombardeerd brugdeel van de spoorbrug ligt in de Oude Maas. Op de achtergrond zien we Zwijndrecht. Collectie Kees Popijus.



Het terugplaatsen van een (eensporig) brugdeel trok veel bekijks. Duizenden mensen konden deze gebeurtenis vanaf de hoger gelegen verkeersbrug prima zien. RAD, Gemeentelijke prentenverzameling, inv.nr. 552_321499.

verkeersknooppunt. Desalniettemin werd de spoorbrug geopend met allerlei toespraken en feestelijkheden. Eerst werd een lint doorgesneden door A.C. Schnitfink, dochter van een tijdens de oorlog gedode treinmachinist. Vervolgens wandelden de directeur van de Nederlandse Spoorwegen, ir. Hupkes, en de Commissaris van de Koningin in Zuid-Holland als eerste over de herstelde spoorbrug. Onderweg wuifden zij naar de duizenden toeschouwers, die vanaf de hoger gelegen verkeersbrug het spektakel gadesloegen. Aansluitend maakte de eerste trein de overtocht vanuit Zwijndrecht naar Dordrecht. Daarmee was laatstgenoemde stad opnieuw uit haar isolement geraakt. Voor reizigers was de heropening geweldig nieuws, want zij hoefden nu niet meer iedere keer de verkeersbrug over te lopen om vanaf station Zwijndrecht bij station Dordrecht te komen. Ook voor de industrie was de heropening zeer belangrijk. Een maand later werd ook de Moerdijkbrug heropend, zodat de gehele westelijke noord-zuidverbinding weer in ere hersteld was. Gouden tijden voor de verkeersbrug braken aan. Of toch niet?

De trechter bij Zwijndrecht

In juni van het jaar 1960 presenteerde het Economisch-technologisch Instituut voor Zuid-Holland



Bij de gepresenteerde structuurplannen van het Economisch-Technologisch Instituut voor Zuid-Holland over de ontwikkeling van de Drechtsteden hoorde deze afbeelding. Let ook op de plekken waar industrie moest komen (de diagonale lijnen) en waar nieuwe verbindingswegen werden ingetekend (onder meer een verbinding met de Sofiapolder). Zie ook: Het Vrije volk van 23-06-1960.

het structuurplan voor de Drechtsteden. Niet alleen zouden de gemeenten moeten investeren in industrie en woningen, zodat het inwonersaantal in 1985 zou groeien tot 300.000 mensen, maar ook in de infrastructuur. Zo was het belangrijk dat het aantal veren zou worden uitgebreid en er nieuwe verbindingswegen zouden komen. Ook moest er ruimte zijn voor een voetgangerstunnel tussen Dordrecht en Zwijndrecht. Met de spoorweg zat men in de maag. Sinds het begin van de jaren vijftig bestond deze brug weer uit twee sporen. Hiermee waren treinopstoppen in ieder geval verleden tijd. Het scheepvaartverkeer daarentegen ondervond veel hinder van de (te) laaggelegen spoorbrug. Al in 1957 had het Dordtse gemeentebestuur gepleit voor een ondertunneling van de spoorweg. Bij het presenteren van deze plannen had men nog geen oplossing voor dit probleem gevonden. Over de verkeersbrug over de Oude Maas was men echter duidelijk: in de toekomst moest hier een verdubbeling van de rijbanen komen, wat betekende dat een extra brug moest worden gerealiseerd.

Een decennium later was de situatie echter totaal omgekeerd. Men wilde de spoorbrug verhogen en bovendien waren de draaibruggen inmiddels vervangen door een hefbrug. Daarentegen stonden de plannen, opgelegd vanuit de landelijke politiek, om de rijksweg A16 te ondertunnelen op het punt van beginnen. Hierbij was het ook nog niet zeker wat er met de verkeersbrug zou gebeuren: slopen of behouden?

Dat er iets moest veranderen, was al jaren zichtbaar. Sinds de verbreding van de snelweg tussen Ridderkerk en Zwijndrecht, reed men bij de verkeersbrug in een trechter. Het gevolg was dat lange files aan de orde van de dag waren. Dit was niet zo gek. De brug was berekend op de verkeersintensiteit van de jaren dertig. Hierbij kwam ook nog eens dat de brug vijf keer per dag werd opengezet ten behoeve van het scheepvaartverkeer. Dit kwam de toch al beperkte doorstroming niet ten goede. Daarnaast moest het verkeer om bij de brug te komen over de zeer bochtige viaducten rijden waardoor het verkeer nog verder gestremd werd. Vooral die onoverzichtelijke bochten, zowel aan de Zwijndrechtse als aan de Dordtse kant, in combinatie met de hoge verkeersintensiteit, zorgden voor



Een bekende afbeelding. Niet alle Zwijndrechtenaren waren blij met de komst van de tunnel wat blijkt uit de tekst ‘Stik maar met je tunnel’. Honderden huizen, onder meer hier in de Da Costastraat, werden gesloopt en de bewoners werden ergens anders in de gemeente ondergebracht. RAD, Gemeentelijke prentenverzameling, inv.nr. 552_300611.

gevaarlijke situaties en vele ongelukken, waar ook regelmatig doden bij te betreuren waren. En dat de verkeersintensiteit hoog was, blijkt wel uit het feit dat in 1969 ruim zestigduizend voertuigen over de verkeersbrug gingen. Er moest iets veranderen. Maar of het antwoord een tunnel was, daar was de gemeente Zwijndrecht nog niet zo zeker van.

Het gemeentebestuur heeft, in samenwerking met lokale initiatiefnemers, geprobeerd om tot een andere oplossing te komen. Onder meer het argument dat ruim 250 huizen zouden moeten wijken (in de praktijk werden het er 411), waarvan de meerderheid van de huizen nog geen dertig jaar bestond, woog zwaar voor de gemeente. Zij droeg alternatieven aan, zoals het bouwen van een tweede brug of het kiezen voor een alternatief traject via de Munnikensteeg en de Hoeksewaard richting Dordrecht, maar die werden allen naar de prullenbak gewezen. Zo betekende een tweede verkeersbrug dat de overlast voor het scheepvaartverkeer zou aanhouden, wellicht zelfs verergeren. Daarnaast moesten de bruggen ook meerdere keren per dag worden opengezet voor de passerende schepen en dit betekende weer overlast voor de automobilisten. Het tweede alternatief, een snelweg over de Munnikensteeg naar de Hoeksewaard en vandaar over de Dordtse Kil, werd van de hand gewezen, omdat uit onderzoek bleek, dat ruim tachtig procent van het verkeer ook daadwerkelijk Zwijndrecht of Dordrecht als eindbestemming had. Een nieuw traject zou dus alleen maar meer problemen opleveren.

Die tunnel moest er hoe dan ook komen. Dit stuitte het gemeentebestuur tegen de borst, want tussen 1967, toen het college van B&W deze alternatieven indiende bij de Minister van Verkeer en Waterstaat, en 1969, toen het gemeentebestuur ineens geconfronteerd werd met de definitieve plannen, was zij nauwelijks op de hoogte gebracht van de status van de plannen.³⁵ Toch gingen burgemeester en wethouders uiteindelijk schoorvoetend akkoord, met als gevolg dat veel bewoners zich in de steek gelaten voelden.



Koningin Juliana komt uit de deur haar zojuist geopende Drechtunnel gelopen samen met een aantal hoogwaardigheidsbekleders. Achter haar volgen duizenden anderen haar voorbeeld. RAD, Gemeentelijke prentenverzameling, inv.nr. 552_300370.

De tunnel ging bestaan uit acht rijbanen, verdeeld over vier tunnelbuizen en daarmee zou het op dat moment de breedste tunnel van Europa zijn. In 1977 werden de tunnel, de verbrede rijksweg en de nieuwe op- en afritten feestelijk door koningin

Een luchtfoto van de verkeersbrug en de tunnels, die op dat moment nog niet in gebruik waren. RAD, Gemeentelijke prentenverzameling, inv.nr. 552_328126.



Juliana geopend. Dit deed zij door tijdens een ceremonie op het diepste punt, maar liefst 14,5 meter onder NAP, de verlichting aan te steken. Vervolgens werd door haar en duizenden anderen door de tunnel heen gewandeld.

Van rijksweg naar stadsbrug

De verbreding van de rijksweg en de aanleg van de tunnel onder de Oude Maas hadden enorme gevolgen voor Zwijndrecht. Niet alleen zorgde het feit dat er honderden woningen gesloopt moesten worden voor veel ophef en een ware volksverhuizing, daarnaast moest ook de hele infrastructuur op de schop. Zo verdween de tunnel onder de rijksweg ter hoogte van de Koninginneweg (nu burgemeester Douma-weg). Doordat de snelweg meters hoger kwam te liggen, werd deze tunnel door een viaduct vervangen. Even verderop kwam ook een tunnel in het verlengde van de reeds bestaande Pieterman-tunnel. Vanaf dat moment ging men vanaf de Officiersvliet dus eerst de snelweg, vervolgens het viaduct naar de Heer Oudelandslaan en daarna de spoorweg onderdoor. Deze situatie is sindsdien niet meer veranderd.

Voor de oude verkeersbrug over de Oude Maas betekende de omlegging van de snelweg een nog grotere verandering. Van hogerhand was besloten dat de brug behouden zou blijven voor het lokale

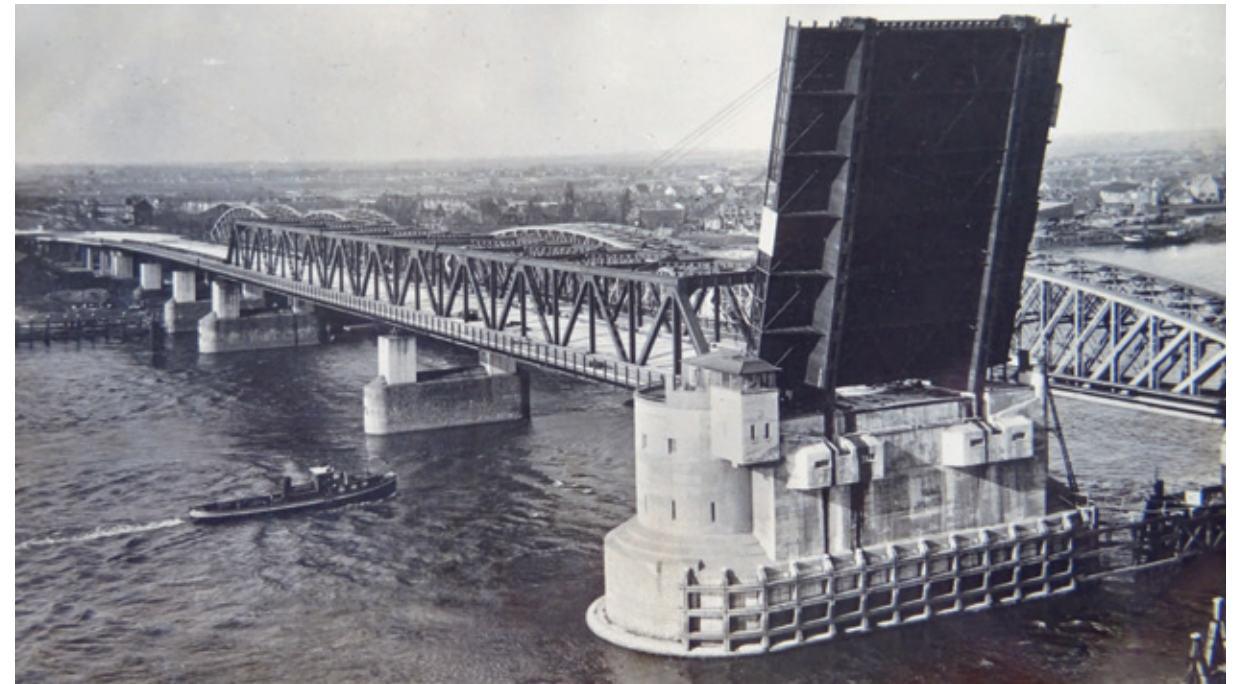
woon- en werkverkeer. Wel moesten de opritten worden aangepast: een project met een looptijd van maar liefst twee jaar. Waar in Dordrecht een groot deel van het viaduct intact bleef en aan het einde zelfs met een scherpe bocht werd verlengd naar de Weeskinderdijk, werd in Zwijndrecht het gehele viaduct gesloopt. De voornaamste reden hiervoor was dat het viaduct direct na de brug een zeer bochtig verloop kende. In de nieuwe situatie zou dit juist een veel rechter lopende oprit worden. Dit betekende dat naast het viaduct ook de trappen vervangen moesten worden. Vervolgens werd het nieuwe viaduct aangesloten op de Karel Doormanlaan. Dit gedeelte kreeg de naam ‘Brugweg’. De Karel Doormanlaan werd op zijn beurt doorgetrokken naar de Stationsweg. Daarbij moesten meerdere wegen, huizen, bedrijven en zelfs een tankstation plaatsmaken. Bovendien werd er een nieuwe spooronderdoorgang aangelegd. Tot slot, ook de op- en afrit ten oosten van de (inmiddels ook verdwenen) Javavijver kwamen te vervallen. Hun functie werd nu geheel overgenomen door de uit de jaren vijftig stammende op- en afritten aan de Pieter Zeemanstraat en de Plantageweg. Hiermee vormde de verkeersbrug niet langer een onderdeel van de Rijksweg A16, maar had het een nieuwe functie gekregen, namelijk als interstedelijke verbinding.



De viaducten naar de verkeersbrug worden gesloopt. Collectie HVZ.



Terwijl de viaducten al gesloopt waren, stonden de trappen als enige nog overeind. Toch werden ook zij gesloopt en aan de overkant van de dijk weer opgebouwd. Foto op de facebook-pagina Oud-Zwijndrecht.



De verkeersbrug net na de opening in 1939 in haar volle glorie, met openstaande kleppen. Collectie auteur.

Ook met de bedrijvigheid bij en onder het viaduct was het vanaf dat moment gedaan. Zo lag direct naast de brug de inmakerij van M. A. van den Hout en Zonen. Halverwege de jaren zeventig verdween dit bedrijf door de aangekondigde werkzaamheden. Daarnaast, direct onder de brug, was het opslagterrein van de BB (Bescherming Bevolking), dat eveneens in die jaren werd ontruimd. Ook was de snackbar van Den Boef onder de brug gelegen. Deze eetgelegenheid werd door zijn strategische ligging onder de brug altijd drukbezocht. De snackbar moest worden gesloopt door de verbouw van de verkeersbrug. Vervolgens kreeg Henk den Boef in 1977 een vergunning om op het Stationsplein een nieuwe zaak te openen. Hoewel dit plein tegenwoordig niet meer bestaat, is op dezelfde plaats nog steeds een snackbar (met inmiddels andere eigenaren) gelegen met de toepasselijke naam ‘de Brug’. Daarnaast, direct naast de trap, stond een tabakskiosk, die door haar strategische ligging ook de nodige naamsbekendheid genoot. Dit winkeltje was eerst in het bezit van Jaap Bot, maar werd later overgedaan aan M. Groenewoud. In 1975, toen de werkzaamheden aan de rijksweg in volle gang waren, en inmiddels bekend was geworden dat ook de verkeersbrug werd aangepakt, sloot men de kiosk. Aan de Lindelaan vond het echtpaar Groene-

woud op nummer 88 een nieuwe locatie om de tabaksverkoop voort te zetten.³⁶ Even voorbij de brug was nog het café van Van schelt gevestigd, maar ook dit pand moest vanwege de werkzaamheden tegen de vlakte. Tot slot stond tussen de spoorbrug en de verkeersbrug een seinwachtershuis van de Nederlandse Spoorwegen, onder de Zwijndrechtse bevolking beter bekend als ‘het witte huis’. Dit enorme witte pand, dat vanaf de jaren zestig ook bewoond werd door gezinnen, en in de jaren tachtig bekend stond als krakersbolwerk, werd uiteindelijk eind jaren tachtig afgebroken. Daarmee was de gehele omgeving van de stadsbrug inmiddels onherkenbaar geworden.

Tot besluit

De tachtigjarige geschiedenis van de verkeersbrug over de Oude Maas heeft turbulente tijden gekend, maar ook zeker vele jaren, waarin nauwelijks iets veranderde. We kunnen stellen dat in de jaren dertig deze brug werd gebouwd om een einde te maken aan de lange files op de Rotterdamseweg en het Veerplein. Eveneens is het zeker dat de ingebruikname van de verkeersbrug in 1939 een einde maakte aan de gouden dagen van de veerdienst tussen Zwijndrecht en Dordrecht. In de jaren vijftig en zestig nam de verkeersintensiteit steeds



Blik vanaf de Lindtsedijk op het viaduct naar de verkeersbrug in de jaren zestig. Links was het café Van Schelt. Daarachter is rechts onder de brug de tabakskiosk van Jaap Bot te zien en daarnaast de patatkraam van Den Boef. Aan weerszijden liggen de trappen naar de verkeersbrug. Helemaal achteraan zien we de contouren van ‘het witte huis’. Op de verkeersbrug de dagelijkse file. Collectie HVZ.

verder toe, tot op het punt dat er dagelijks enorme files stonden voor en op de verkeersbrug. Dit is niet zo vreemd, want de brug was aangelegd op de situatie van de jaren dertig, daarbij slechts beperkt rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen van het autogebruik. De aanleg van de tunnel en de verbreding van de rijksweg zorgden voor grote veranderingen in Zwijndrecht. Diverse verkeerswegen moesten worden omgelegd en woningen en winkels moesten worden gesloopt. De verkeersbrug werd nu een interstedelijke verbinding. Als lokale verbinding bleek zij onmisbaar, vooral voor de duizenden fietsers die dagelijks de overtocht maakten en maken, maar ook zeker voor het openbaar vervoer. Sinds de jaren tachtig veranderde dan ook weinig. Hoe anders was dit met de spoorbrug? Nog in de jaren zeventig werden de draaibruggen vervangen door een hefbrug, die de bijnaam ‘de vlinder’ kreeg. Halverwege de jaren tachtig werden de pijlers van de spoorbrug verhoogd, zodat de sporen op gelijke hoogte kwamen te liggen met het wegdek van de verkeersbrug. In de jaren negentig werd het spoor verdubbeld en kwam er een nieuwe hefbrug. Sindsdien markeert ‘het hemelbed’, zoals deze brug ook wel wordt genoemd, een belangrijke plaats in het riviergezicht van zowel de gemeente Dordrecht als de gemeente Zwijndrecht.

Ook vonden er geen grote veranderingen plaats in de omgeving van de verkeersbrug sinds de jaren tachtig, op de komst en de sloop van een tankstation direct naast de brug na. Toch zou dit wel eens kunnen gelden als ‘stilte voor de storm’. In de laatste plannen van de gemeenten Zwijndrecht en Dordrecht, die zij genoemd hebben het masterproject ‘Spoorzone’, wordt de omgeving van de verkeersbrug namelijk voor het eerst in tientallen jaren gewijzigd. Vooral het document ‘Stationsgebied’ laat zien dat er in de nabijheid van de snelweg opnieuw huizen gaan sneuvelen en dat de Brugweg verlengd zal worden tot aan de Burgemeester Doumaweg. Bovendien zullen in dit plan tussen de snelweg en de verkeersbrug en tussen de verkeersbrug en de spoorbrug appartementencomplexen verrijzen. Dit betekent wellicht een nieuw hoofdstuk in het tachtigjarige leven van de ‘Dordtse’ brug. Overigens, dit hoeft natuurlijk niets te betekenen. Plannen van torens nabij de verkeersbrug dateren al uit de jaren zeventig. Ook in de jaren negentig werd in het plan ‘corridor’ gesproken over kantoren aan weerszijden van de Brugweg tot aan het water aan toe. De vraag is dus of het ooit zo een vaart zal lopen en welke rol de verkeersbrug hier dan in gaat spelen. De tijd zal het leren.

Noten

1. Zie ook: *De Banier* van 21-05-1929.
2. In de tekst komen we verschillende benamingen voor deze weg tegen. De Langeweg was, hoewel zij waarschijnlijk al in de veertiende eeuw bestond, vanaf 1815 een rijksstraatweg, een officiële rijksweg die door de landelijke overheid of ‘het rijk’ werd onderhouden. Vanaf Ridderkerk richting Rotterdam heet(te) deze weg Rijksstraatweg. In Zwijndrecht heette de weg officieel Langeweg. Vanaf 1927 werd de weg op het Zwijndrechts grondgebied omgedoopt naar Rotterdamseweg. Later is het achterste deel vanaf tolhuis nummer 3, daar waar het Swanendrift de Rotterdamseweg bereikt ter hoogte van het tankstation SHELL, weer omgedoopt tot Langeweg. In dit artikel zal ik mee gaan met deze chronologie door tot 1927 te spreken over Langeweg en daarna over Rotterdamseweg. Zie voor meer informatie ook: B. Wouda, ‘De Langeweg. Verkeer en Vervoer door de Zwijndrechtse Waard’, in, C. L. van der Leer, H. C. Popijus e.a., *Zwijndrechtse Wetenswaardigheden II* (Zwijndrecht 1998), p. 64.
3. B. van der Heiden, *De stoomtram op IJsselmonde. Rotterdam Zuid-Hoogvliet-Barendrecht-Zwijndrecht. Deel 3* (Klaaswaal 1990), p. 70-9.
4. B. Wouda, ‘De Langeweg. Verkeer en Vervoer door de Zwijndrechtse Waard’, in, *Zwijndrechtse Wetenswaardigheden II*, p. 29-30.
5. Zie ook: *De gemeentegids van Zwijndrecht uit 1927* (Amsterdam 1927), p. 7. Hierin staan maar liefst achttien vervoersdiensten over het water vermeld, die gebruik maakten van het veerhoofd aan het Veerplein.
6. A. Slobbe, H. C. A. Slobbe e.a., *De Burgemeester de Bruinelaan. Zwijndrecht tussen de Ringdijk en de Koninginneweg* (Zwijndrecht 2009), p. 4-8.
7. W. van Zijderveld, *Varen naar de overkant. Veerdienst Dordrecht-Zwijndrecht van 1200-2010* (Dordrecht 2009), p. 247, bijlage I. Jaarboek uit 2009 van de vereniging Oud-Dordrecht. Ook voor de aantallen vervoerde passagiers uit latere jaren heb ik gebruik gemaakt van deze tabel.
8. W. van Zijderveld, *Varen naar de overkant*, p. 207.
9. B. G. M. Strootman, *Oude rijkswegen: ontstaan, oorspronkelijk en huidig beeld van de oude rijkswegen in Nederland* (Wageningen 1990), p. 17. Dit onderzoek vormt een onderdeel van de studiereeks ‘Bouwen aan een levend landschap’, die vanuit de universiteit van Wageningen werd gestart.
10. B. Wouda, ‘De Langeweg. Verkeer en Vervoer door de Zwijndrechtse Waard’, in, *Zwijndrechtse Wetenswaardigheden II*, p. 51.
11. W. van Zijderveld, *Het Veerplein. Wat er zoal gebeurde in Zwijndrechts vroegere centrum* (Lexmond 2018), P. 101-103.
12. W. van Zijderveld, *Varen naar de overkant*, p. 226.
13. J. Dek, *Zwijndrechtenaren en hun historie* (Zwijndrecht 1978), p. 16.
14. GAD: 753. Inventarisnummer 659. Stukken betreffende de onteigening van gronden ten behoeve van de aanleg van Rijksweg 16 (1932-1938).
15. Zie ook: *de Banier* van 27-11-1935, p. 3.
16. W. Hoogerdijk, ‘De Internationale Guano en Superfosphaat-Werken Zwijndrecht en haar opvolgers, 1895-1945’, in, C. L. van der Leer, H. C. Popijus e.a., *Zwijndrechtse Wetenswaardigheden III* (Alblasserdam 2007), p. 199-204.
17. Onder meer ging het hierbij om een over vier steunpunten doorgaande plaatijzeren liggerbrug, een over drie steunpunten doorgaande vakwerkbrug en een dubbele basculebrug. Op foto’s zijn de verschillende brugdelen duidelijk te herkennen. De vakwerkbrug was al eerder gebruikt als montagebrug bij de bouw van de brug over de Waal bij Nijmegen. Deze kreeg nu een vaste plek. De andere brugdelen moesten speciaal gebouwd worden.

De geschiedenis van het openbaar onderwijs in Hendrik-Ido-Ambacht

Willem Schneider

18. Zie ook: het *Algemeen Handelsblad* van 05-08-1934.

19. Zie ook: *de Banier* van 20-8-1934, p. 2, maar ook *het Algemeen Handelsblad* van 6-9-1934.

20. Zie ook: *de Telegraaf* van 25-3-1936, p. 6.

21. Zie ook: *Het volksdagblad: dagblad voor Nederland* van 19-06-1937.

22. K. van der Leer, K. Popijus, *Zwijndrecht van boven bekeken*. 1923-991 (Hoogeveen 2005), fotonummer 015864zr: Verkeersbrug over de Oude Maas (1938).

23. Zie ook: *De Dordrechtsche Courant* van 24-6-1939, p. 9.

24. Zie ook: *Bredasche Courant* van 24-6-1939.

25. Zie ook: *De Dordrechtse Courant* van 23-6-1939, p. 9.

26. S. van Rees, *Het veilingwezen te Zwijndrecht - 1903 - 1918 - 1948* ('s-Gravenhage 1948), p. 101.

27. J. Dek, *Zwijndrechtenaren en hun historie* (Zwijndrecht 1978), p. 17.

28. Voor het volledige gedicht verwijs ik naar: J. Dek, *Zwijndrechtenaren en hun historie*, p. 18-19.

29. W. van Zijderveld, *Varen naar de overkant*, p. 248.

30. R. Bijkerk, *Een korte oorlog: De Slag om Nederland in mei 1940* (Amsterdam 2015), p.20-24.

31. K. Popijus, *Zwijndrecht 1940-1945. Van bezetting tot bevrijding* (Zwijndrecht 1995), p. 8.

32. P. Kooij, V. Sleebe e.a., *Geschiedenis Dordrecht. Van 1813 tot 2000* (Hilversum 2000), p. 96.

33. K. Popijus, *Zwijndrecht 1940-1945*, p. 30.

34. H. W. Wendt, *Zwijndrecht. Verleden in beeld* (Zwijndrecht 1992), p. 83.

35. Zie ook: *Trouw* van 30-08-1969.

36. K. Popijus, *Zwijndrecht. Van buurtwinkel naar buurtsuper. Deel I* (Alblasserdam 2016), p. 8.

Over de geschiedenis van het openbaar lager onderwijs¹ in ons dorp is tot nu toe weinig geschreven. Deze leemte wil ik met dit artikel vullen, hoewel er veel meer over dit onderwerp is te schrijven. De focus is gericht op de eerste drie lagere scholen, die met de ‘codenaam’ OLS1,² OLS2 en OLS3 werden aangeduid. Deze drie schoolgebouwen zijn al tientallen jaren geleden afgebroken. Later is de openbare school *De Bron* gesticht. *De Bron* was aan het einde van de vorige eeuw één van de grootste basisscholen in de omgeving.³ Om meer te weten te komen, sprak met ik met oud- leerlingen en -leerkrachten. Deze gesprekken leverden me een schat aan informatie op: zeldzame foto’s uit privé-collecties, verlevendigd met anekdotes. Hen ben ik bijzonder dankbaar voor deze informatie!

Allereerst ga ik in op de kwaliteit van het onderwijs in Nederland ten tijde van de oprichting van de drie eerste scholen (tussen 1880 en 1915). Vervolgens zoom ik in op deze drie scholen en *De Bron*.

1 Staat van het onderwijs

Voordat ik inzoom op het Ambachtse openbare onderwijs, ga ik in op de kwaliteit van het onderwijs in ons land ten tijde van de stichting van de drie scholen (tussen 1855-1915). De kwaliteit werd beïnvloed door de status (opleiding en beloning) en het toezicht. Deze twee elementen werk ik in de onderstaande paragrafen uit.

1.2 Status

Het beroep van onderwijzer heeft momenteel geen hoge status. Dat was in het (verre) verleden ook zo. De (gemeentelijke) overheid investeerde weinig in het onderwijs en bij de bevolking was weinig interesse. Kinderen moesten toch immers geld verdienen om financieel het hoofd boven water te houden? Naar school gaan, betekende immers geen brood op de plank.

Laag salaris

Het salaris van de schoolmeester was niet alleen nu, maar ook vroeger laag. Het was zelfs zo laag dat de toenmalige predikant in ons dorp, ds. Tavernier, in 1595 de kerkelijke bestuurders in Dordrecht om financiële bijstand moest vragen. Vaak moesten de meesters bijbaantjes hebben om te kunnen leven. De meeste combinaties waren: schoolmeester én/of koster, of voorzanger, of *voorlezer* of *doodgraver*. Het vaste traktement stelde de ambachtsheer (de burgemeester) vast. De schoolmeester in ons dorp ontving lange tijd nog jaarlijks 25 gulden van de stad Dordrecht. De opbrengsten kwamen uit de bieraccijnzen. Daarnaast waren er schoolgelden: ’s winters werd meer opgehaald dan ’s zomers, omdat een aantal kinderen niet kwam, maar op het land werkte. Een schoolmeester verdiende, samen met zijn inkomen als bijvoorbeeld koster was, zo’n 200 gulden per jaar.

Opleiding

Door diverse schoolwetten is de bekwaamheid en geschiktheid van het onderwijskorps in de loop van de tijd verbeterd. De Schoolwet van 1801 kondigde de oprichting van een *Kweekschool* aan, hoewel dat nog lange tijd duurde, voor dat deze opleidings-school er was. De Schoolwet van 1806 introduceerde een onderwijzersakte op vier niveaus:

- Vierde (laagste rang) eiste redelijke kennis van lezen, schrijven en rekenen en ‘*enige aanleg voor het beroep*’.
- Derde rang. De kandidaten bezitten behoorlijke kennis van de Nederlandse taal.
- De kandidaten voor de tweede rang werden ook geëxamineerd over aardrijkskunde en geschiedenis.
- Kandidaten voor de eerste rang hadden eveneens wiskunde als examenvak. Deze rang mocht slechts bij uitzondering aan de meest capabele en meest ervaren onderwijzers toegekend worden.

Het rangenstelsel had invloed op de vacatures van de scholen. De scholen met de hoogste rangen waren in grotere gemeenten. De kleinere dorpsscholen hadden onderwijzers met een derde of vierde rang. Zo ook in ons dorp. Ambitieuze (jonge) onderwijzers van de laagste rangen wilden zo snel mogelijk een hogere rang behalen. Daarna konden ze naar een beter betalende school over stappen.

De onderwijzers waren vóór 1857 nog bijna allemaal vanuit de praktijk opgeleid. Er bestond immers slechts één rijkskweekschool in Haarlem. De Schoolwet van 1857 voorzag in de oprichting van twee nieuwe kweekscholen: in 's-Hertogenbosch en Groningen. Na 1875 kwamen er ook kweekscholen in Middelburg en Deventer (1877), Nijmegen (1879) en Maastricht (1880).

De kweekschoolleerlingen werden op hun vijftiende jaar aangenomen; ze kregen een cursus van vier jaren, waarna ze de akte van hulponderwijzer behaalden. Daarna konden ze verder studeren voor de hoofdakke. In de periode 1862-1876 telden de drie rijkskweekscholen bijna 3000 *kwekelingen*. In de periode tot 1889 meldden zich op de bestaande zeven rijkskweekscholen in totaal ruim 4600 *kwekelingen*.

Dat was teveel. Daarom werd het *Instituut van normaallessen* in het leven geroepen. Daar kreeg men een praktische opleiding op speciaal aangewezen scholen en een theoretische opleiding van geselecteerde hoofden van scholen. Begonnen werd

Afb. 1. Kunstwerk van Valentine Green, naar Jan Havicksz Steen, 1749-1813.



in 1862 met achttien *‘rijksnormaalopleidingen’*, in 1879 met 75 en rond 1890 met bijna 100. Duizenden volgden zo hun opleiding, per jaar behaalden honderden op deze wijze hun akte. Nog aan het begin van de 20ste eeuw ontvingen aanstaande onderwijzers hun opleiding via de *‘normaallessen’*.

Les geven

Op de lagere scholen bestond tot in de 19e eeuw dezelfde manier van les geven, namelijk het hoofdelijk onderwijs. Hierbij moest iedere leerling in eigen tempo voor zichzelf werken. Soms moest deze dan bij de meester komen om overhoord te worden.

Van het lesgeven krijgen we een beeld door de *‘Regel der duytsche schoolmeesters’* van Dirck Adriaensz. Valcooch, uit 1591. Het was een op rijm geschreven handleiding. Deze was bedoeld voor de *‘onwetende en plompe’* schoolmeesters die niet meer konden dan hun naam schrijven en een psalm *‘onstichtelijk’* zingen en *‘dachten les te kunnen geven’*.

Ruim 1250 versregels gebruikte hij om deze mensen het vak bij te brengen. De laatst bekende druk is van 1628. Valcooch's adviezen kwamen terug in de vele schoolverordeningen en reglementen uit de zeventiende en de achttiende eeuw. Hij had volgens deskundigen gelijk over zijn bezorgdheid over het lage peil van het onderwijs in zijn tijd. De Reformatie had immers als gevolg dat veel rooms-katholiek gebleven onderwijzers vertrokken.

Hun plaats werd ingenomen door anderen, soms vluchtelingen, die probeerden met dit vak aan de slag te komen. Afbeelding 1 laat zien dat er vaak weinig terecht kwam van het veel voorkomende voorschrift dat de kinderen vaste plaatsen moesten hebben en de jongens apart van de meisjes moesten zitten *‘om oneerbaarheid te voorkomen’*. De waarschuwing van Valcooch om te verhinderen dat kinderen *‘als hencxsten’* door de klas liepen, was er niet voor niets. Het onregelmatig naar school gaan en het eenvoudige schoolmeubilair leenden zich overigens niet goed voor het instellen van vaste zitplaatsen. Het onderwijssysteem was er namelijk op gebaseerd dat de kinderen juist wel door het lokaal liepen om zich door de meester te laten overhoren of om hulp te vragen aan een oudere leerling.

Men was daar zo aan gewend dat men het later, bij de schoolhervormingen rond 1800, men het vreemd vond dat kinderen op hun plaats moesten blijven zitten, terwijl de meester stond.

Het doel van het lager onderwijs was volgens de Schoolwet uit 1806 *‘dat door het aanleeren van gepaste en nuttige kundigheden, de verstandelijke vermogens der kinderen ontwikkeld en zij zelve opgeleid worden tot alle maatschappelijke en christelijke deugden’*.

Eén van deze deugden was de vlijt, zoals het onderstaande rijmpje aangeeft: de kinderen moesten doordrongen zijn van hun verantwoordelijkheid voor het latere leven en werken. Deze vorm van opvoeding (deugdzaamheid en patriottisme) kwam ook bij de kinderen in 't Ambacht terug.

*‘Wees vlijtig, mijn liefjes!
Dan wordt gij ras groot,
En hebt dan voorzeker
Ook altijd Uw brood.
De luiaard moet bed'len
Veracht van elk een:
Een kommerloos leven
Geeft de arbeid alleen.’⁴*

Om een voorbeeld te noemen: in de *Dordrechtsche Courant* van 28 maart 1833 kwam ik het onderstaande bericht tegen. Op de Ambachtse school werd namelijk een inzamelingsactie gehouden voor de *‘gekwetste citadel in Antwerpen’*. Tijdens de Belgische-Nederlandse ‘oorlog’ belegerden Franse troepen Antwerpen. Ze beschoten in 1832 deze citadel, die zwaar beschadigd werd. Deze actie van de kinderen leverde voor die tijd het hoge bedrag van circa 5,60 gulden en een halve cent op. De gift werd zelfs toegelicht in een rijm!

**.* Bij de heeren Blussé en van Braam, te Dordrecht, is ontfangen, en door hen aan de heeren Gebroeders van Cleef, te 's Gravenhage overgemaakt, eene gift van de schoolkinderen van Hendrik Ido-Ambacht, van f 5.60½, voor de gekwetsten der citadel van Antwerpen, enz; welke gift vergezeld was van het navolgend versje:*
*Een' kleine gift voor groote helden,
Is 't wat wij bien;
Doch kinderbeursjes zijn ook zelden,
Zoo ruim voorzien. —
Neemt dezen penning, edle Braven!
Wij willen ook u helpen leven. —*

2 Toezicht

2.1 Algemeen

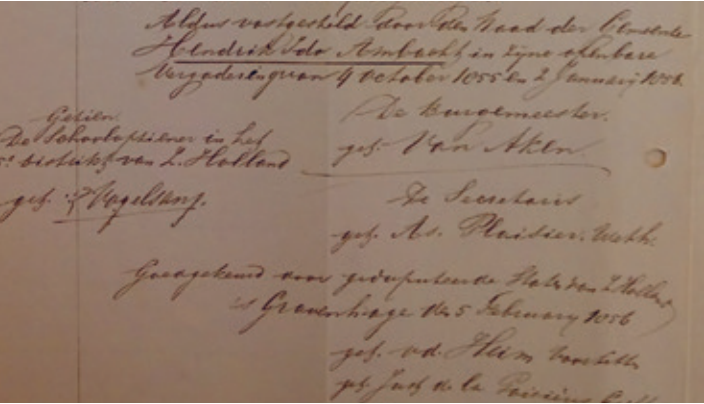
Het toezicht op de lagere school gebeurde voor de Franse Revolutie door de zogenaamde *‘scholarchen’*. Dit waren leden van het gemeentelijk bestuur of het gerecht, soms ook uit leden van de kerkenraad en de predikant. Zo'n raad van toezicht moest in de dorpen volgens de (gewestelijke) verordeningen de scholen regelmatig inspecteren. In de praktijk bleek hier weinig van terecht te komen. Misschien was het in een dorp minder nodig; ouders en bestuurders wisten toch wel of de schoolmeester zijn werk goed deed.

Ten tijde van Napoleon werd de nationale wetgeving van het lager onderwijs goed opgepakt. Rondom 1800 stelde de Franse regering ook voor Nederland een ‘Agent van Nationale Opvoeding’ aan. Deze agent (of hoge ambtenaar) kreeg een ‘Instructie’, waarin zijn taak uitvoerig werd omschreven. Ook stond hierin langs welke lijnen de veranderingen in het onderwijs tot stand zouden komen. Deze instructie kwam terug in de wet van 1806, opgesteld door de bekende ambtenaar A. van der Ende, die van 1806 tot 1833 landelijk inspecteur van het lager onderwijs was. Deze wet werd tot 1858 gehandhaafd.

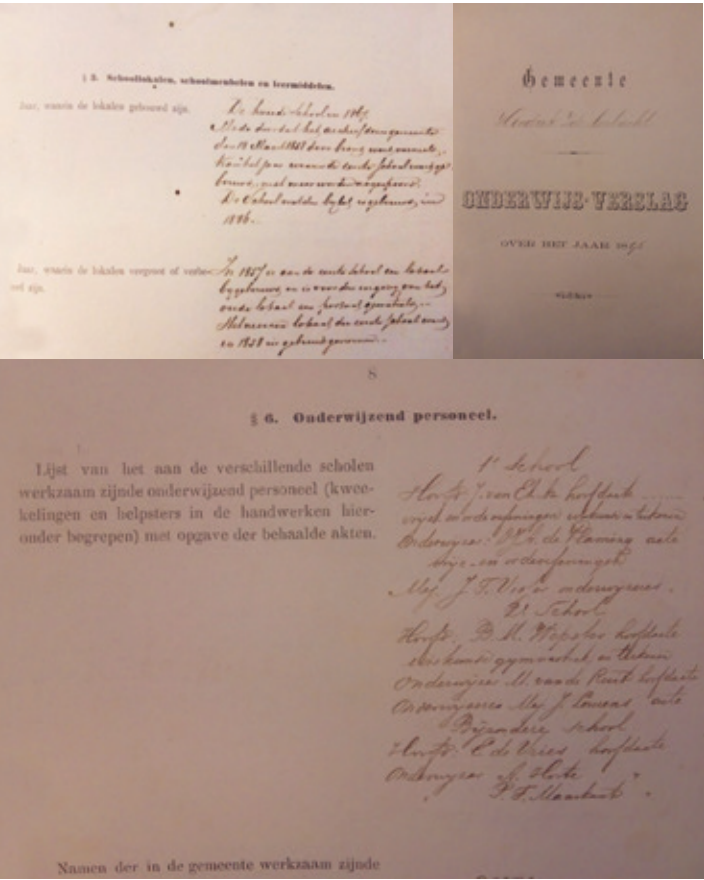
2.1 Toezicht in Ambacht⁵

Kerkelijk toezicht

Over het toezicht in ons dorp op het onderwijs in het verre verleden is niet zoveel bekend. Eén van de oudste anekdoten die ik las, was dat de eerste hervormde predikant in H.I. Ambacht Godefridus Alendorp in 1581 bij de classis in Dordrecht aan de bel trok. Volgens deze dominee was er destijds geen schoolmeester in ons dorp. De Dordtse kerkenraad beloofde daarom ds. Hermannus Herberts naar het Ambachtse gemeentebestuur te sturen om hierover te spreken. Het was destijds namelijk de ambachtsheer (soort burgemeester) die de schoolmeester benoemde; de kerkelijke bestuurders konden alleen adviseren. De eerste benoemde schoolmeesters bleken geen succes te zijn: de eerste (de naam is onbekend) bleek niet aan de eisen van de kerkelijke autoriteiten te voldoen. De (tweede) Ambachtse predikant, ds. Gillis Tarvernier, was ontevreden over de tweede schoolmeester Adriaans Jochemsz, omdat hij zijn leerlingen de Heidelbergse Catechis-



Afb. 2. Ondertekenaars van de Schoolverordening 1855/1856.



Afb. 3. Drie pagina's van een schoolverslag (uit 1895).

mus wilde laten leren. Daar waren de (katholieke) ouders echter niet van gediend. De ouders werden dan ook ‘vermaand’. Maar ook de meester werd (in 1591) vermaand, weliswaar om andere zaken: ‘Wanneer hij zich de komende winter niet stichtelijk gedraagt en zijn werkzaamheden niet naar behoren waarneemt, zal de classis maatregelen moeten

treffen’, zo las ik in het hoofdstuk ‘Hier onderwijst men de jeugd.’ Of dat is gebeurd, is niet duidelijk: in 1594 overleed deze schoolmeester. Duidelijk was wel dat er toen al een schoolgebouw in ons dorp was. Na de Franse revolutie had de kerk in het toezicht nog lange tijd een belangrijke rol. Zo werd in 1818 de heer J. Kater als onderwijzer aangesteld. Maar dat ging niet zo maar. Er waren destijds twee selectie-rondes: de sollicitanten moesten in de Dorpskerk op een zondagmiddag hun kwaliteit laten horen door het voorlezen van een gedeelte uit de Bijbel. Ook moesten ze hun kwaliteiten in het voorzingen van psalmen en gezangen ten gehore brengen. Daarnaast werd de onderwijzer door een select gezelschap als onderwijzer een ‘vergelijkend examen’ afgenomen. Een ander voorbeeld dat de kerk nog een rol had in de eerste helft van de 19e eeuw, was dat de diaconie het schoolgeld voor de armere kinderen betaalde. In 1834 moesten deze kinderen in tegenwoordigheid van het armenbestuur een soort examen afleggen. De vorderingen werden toen ‘allerloffelijkst bevonden’ en de kinderen kregen als bemoediging een ‘fraaie prent’.

Gemeentelijk toezicht
Maar rond 1840 was de kerkenraad niet meer de enige toezichthouder: de schoolopziener deed zijn intrede. Hij bracht zijn schoolverslag uit aan het gemeentebestuur en het provinciaal bestuur (zie afb. 3). In 1838 schreef bijv. R. Reinsma over de destijds enige Ambachtse lagere school: ‘een zeer goed lokaal en vrij goede leerwijze. Het gezang alleen was vals. En de onderwijzer (J. Kater) was vrij omslachtig in de wijze waarop hij de kinderen onderhield in hetgeen zij lazen’. Zoals gezegd: deze onderwijzer werd in 1818 – na een ‘zangproef’ en twee sollicitierondes – benoemd! Het genoemde lokaal betrof het oude ‘schoolhuys’ aan het ‘Steegie’ bij de Dorpskerk. Over dit schoolhuys later meer.

Na 1850 kwam er een gemeentelijke school-commissie, die toezicht hield op het onderwijs. Het gemeentebestuur stelde een Verordening op. Een van de oudste schoolverordeningen dateert van 1855/1856. Toenmalig burgemeester C. van Aken en wethouder A. Plaisier en de schoolinspecteur D. Vogelzang ondertekenden de Verordening (zie afb. 2). Op grond van de Verordening bracht het

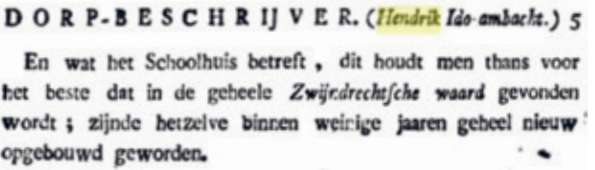
gemeentebestuur jaarlijks aan de Provincie Zuid-Holland een onderwijsverslag uit, waarin onder meer de namen van de docenten stonden. Ook maakte het verslag melding van de kwaliteit van de school/scholen en het aantal leerlingen. In de tweede helft van de 19e eeuw gebruikten de schoolbesturen jarenlang eenzelfde format. (zie afb. 3).⁶

Bekend is dat de gemeentelijke schoolcommissie in de jaren tachtig van de 19e eeuw bestond uit burgemeester C. van Aken, gemeenteraadslid H. Maaskant en *gemeentegeneesheer* J.H. Court.

3 Eerste Openbare Lagere School bij het Steegie

3.1 Bouw

Zojuist gaf ik aan dat schoolopzichter Reinsma zich in 1838 lovend uitte over de enige Ambachtse lagere school. Met name, over de huisvesting. Hij was echter niet de enige. De stadsbeschrijver Van Ollefen (1749-1816), die reisde door heel Nederland en verslag deed van ieder gebied dat hij bezocht, schreef in 1790 al het volgende over de school in Hendrik-Ido-Ambacht:



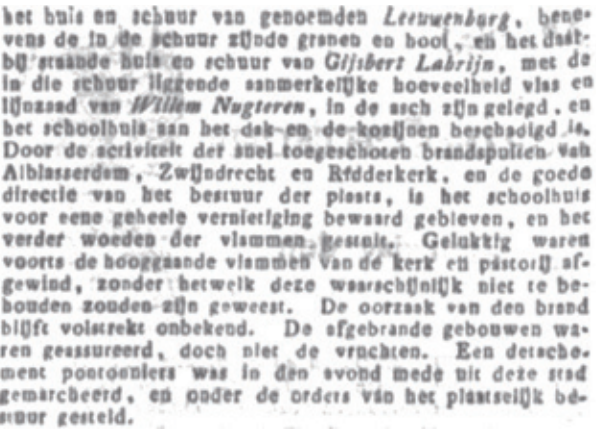
Dat roept vragen op, als waar stond deze school en wanneer is ze gebouwd?

De eerste basisschool werd bij de Dorpskerk gebouwd. Over het bouwjaar van deze school bestaat onduidelijkheid. Het boek van de Zwijndrechtse onderwijzer J. W. de Regt uit 1848 vermeldde dat de school in 1779 werd gebouwd. ‘De school, bestemd tot het geven van onderwijs aan de kinderen der gemeenten Hendrik-Ido- en Sandelingen-Ambacht werd in 1779 op hare tegenwoordige plaats gebouwd. In 1835 werd zij grotendeels door brand vernield,

Afb. 4. De eerste openbare lagere school (OLS 1)
Bron: Historisch Genootschap.



doch in hetzelfde jaar nog voor den aanzienlijke som van 2400 gulden, waaronder 2000 gulden van het Rijk, hersteld en zeer doeltreffend ingerigt. Zij telt gemiddeld 130 leerlingen’.⁷ P. J. Horsman schrijft echter in het boek *Hendrik Ido Ambacht 1332-1982* dat de school al in 1758 bestond: ‘Het lokaal, het oude schoolhuys aan het Steegje bij de kerk, had in 1758 een ingrijpende renovatie ondergaan, en na een brand ook nog eens in 1835.Voor de renovatie was toen van *gouvernements-wege de somma van 2000 gulden toegestaan. Vandaar dat de schoolopziener in 1838 het gebouw een goed lokaal vond*’.⁸ Het opmerkelijke is dat ik in de toenmalige belangrijkste regionale krant *De Dordrechtsche Courant* niets lees over een brand in 1835. Maar wel over een brand van 26 augustus 1826. Uit dit bericht van de *Dordrechtsche Courant* bleek dat toen het dak en de kozijnen van het *schoolhuys* waren beschadigd. Door het kordate optreden van de brandweer uit Alblasserdam, Ridderkerk en Zwijndrecht(!) zou volgens dit bericht voorkomen zijn dat het schoollokaal volledig zou zijn afgebrand.



Afb. 5. Dordrechtsche Courant 26 augustus 1826.

Ook de kerk bleef gespaard. Het is dus onduidelijk is in welk jaar de school is gebouwd. Horsman geeft in zijn hoofdstuk ‘Hier onderwijst men de jeugd’ aan dat voor 1758 al een schoolgebouw bestond, waarin onderwijs werd gegeven. (Dit komt overeen met de aangehaalde gebeurtenissen rond 1580-1590 in hoofdstuk 2.1).

Al snel moest het gebouw worden uitgebreid en kwam er een tweede lokaal. Rond 1850 bevonden er zich zo’n 150 kinderen in één lokaal. Daarmee over-

trad het *Hoofd der School* de Schoolwet van 1806. Daarin stond ‘*waar het getal der scholieren meer dan 70 bedraagt, zal men zoveel mogelijk bedacht zijn meer dan eenen Ondermeester of tweeden meester aan te nemen*’. Dat was hier dus niet het geval. In 1857 werd een tweede lokaal bijgebouwd en voor de ingang van het oude lokaal kwam een portaal. Maar deze uitbreiding was veel te gering, als men kijkt naar de aantallen: in 1858 zaten ’s winters 117 jongens en 79 meisjes in de twee lokalen.



Afb. 6. Luchtfoto van de dorpskern uit 1950. De OLS staat achter de Dorpskerk nabij de Waal.

De leerlingen kwamen uit de Dorpsstraat, de Kerkstraat, de Reeweg, en de Achterambachtseweg. Rond 1863 waren dat 137 jongens en 102 meisjes, nog steeds in twee lokalen. Ze kregen les van een hoofdonderwijzer en twee hulponderwijzers.

3.2 Per schoolboot

Opvallend was dat de school bij de Dorpskerk ook kinderen herbergde uit Ridderkerk. Het ging om kinderen uit de Pruimendijk. De *Dordrechtsche Courant* van 17 november 1934 vermeldde namelijk dat de gemeente Ridderkerk de opdracht van de Provincie Zuid-Holland kreeg om de openbare lagere school in Oostendam te sluiten. Deze school aan de Pruimendijk bestond uit één lokaal en was in 1877 gebouwd. Sluiting was volgens het provinciaal bestuur nodig, omdat bezuinigd moest worden. De gemeente Ridderkerk was hier fel op tegen. Desondanks beval de provincie Zuid-Holland Ridderkerk om een gemeenschappelijke regeling te treffen met Hendrik-Ido-Ambacht, zodat deze Ridderkerkse kinderen in Ambacht naar school konden. Deze regeling was de juridische grond

voor het feit dat Ridderkerkse kinderen naar het Steegie naar school gingen.

De vraag was hoe deze kinderen van hun huis naar de Ambachtse school kwamen. Het lopen was te ver, dus gingen ze per ... roeiboot. ‘*Ik zat van 1932 tot 1935 op deze school. De school lag aan een grachtje, waar de woonboot van Piet Bakker lag. Het was Piet die soms 12 kinderen naar de Pruimendijk met de roeiboot vervoerde*’, aldus oud-leerling Jaap Nugteren.’ In de loop van de jaren kreeg de boot een andere ‘stuurman’. Zo geeft de heer Teunis Stehouwer, die in 1945 op de lagere school zat, aan dat: ‘*een aantal kinderen uit de Pruimendijk tweemaal per dag met de boot werden overgeroeid. Er waren schooltijden tussen negen en twaalfuur ’s morgens en ’s middags tussen twee en vier uur. Het ging om circa tien kinderen in een grote roeiboot, met een schoolmeester die dagelijks roeide. In de winter ging het wat gemakkelijker: als de Waal was bevroren, gingen deze Pruimendijkers per schaats naar school*’.

Eén van de roeiers in het begin van de jaren vijftig was Henk Kreukniet. ‘*Het was een hele eer om te mogen roeien. We waren met z’n vieren als roeiers onder leiding van de hoofdonderwijzer. We brachten dagelijks zes tot tien Pruimendijkers mee. Het was een vrij grote roeiboot en die lag achter de school bij een soort steiger. We voeren naar de Pruimendijk naar Floor Baan, die daar een tuinderij had. Bij deze tuinderij lag een slootje, waar je dan invoer en waar de kinderen wachtten. Waaronder de kinderen van de familie Bravenboer. Je had bijvoorbeeld ook Hannie Stolk die zelfs uit de Pruimendijk richting Rijsoord kwam. Het aantal wisselde en de kinderen kwamen vanuit de eerste tot de zesde klas. Ik denk dat deze roeitochten tot halverwege jaren vijftig zijn doorgegaan*’, aldus Kreukniet. Op de luchtfoto (afb. 6) ziet u dat het grachtje links van de school ligt. De boot voer schuin over naar de sloot bij de Pruimendijk.

3.3 Herinneringen

Het schooljaar liep volgens oud-leerling Jaap Nugteren van april tot april, maar kinderen ‘namen’ in de zomer ‘oogstverlof’ en ging vervolgens soms enkele weken in het land werken. Toen Nugteren op school zat, was de heer J.S. van der Vlucht de hoofd-

onderwijzer, de onderwijzers waren: juf S. J. Rooy en meester L. Punt.

Nugteren gaf aan dat het schoolgebouw uit drie lokalen bestond, waarin de eerste twee klassen bij elkaar zaten. Dat gold ook voor klas 3 en 4 en klas 5 en 6. Een klas bestond uit twee rijen, vervolgens een middenpad en weer twee rijen die de andere klas vormden. Met de komst van de nieuwe Leerplichtwet rond 1920 kwam er volgens Nugteren ook nog een zevende klas. ‘*We hadden prachtig uitzicht want we keken zo op het grachtje (met een woonboot) dat naast de school lag. Maar dat zagen we*



Afb. 7. Klas 3 in 1934/1935. Docenten: juf S. J. Rooy en meester J. S. van der Vlucht. Behalve Gert en Jaap Nugteren staan op de foto: Co Lodder, (van der Giessen, meisje), Pietje Timmers, Hendrik Prins, Gert van den Berg, Gijs Verboom, Adrie Westdorp, Maaïke Molendijk, Leen van der Steem, Maaïke van Hofwegen. Bron: privécollectie J. Nugteren.

zittend op onze stoelen niet, want het glas was aan de onderkant afgeschermd’, aldus Nugteren. Na de derde klas ging hij – met de bus – naar de Statenschool in het Hof te Dordrecht. Dat was volgens hem een opleidingsschool voor alleen jongens, die naar de HBS zouden gaan.

Stehouwer herinnerde zich de hoofdonderwijzer Van der Vlucht ook. Hij zag hem als een ‘*markante en integere persoonlijkheid*’. Behalve hoofd van de openbare school had Van der Vlucht namelijk ook een bijzondere bijbaan. Hij was namelijk tijdens de kerkdiensten voorlezer van de Tien Geboden én voorzanger in de Dorpskerk. Dit was een aparte

functie, die niet onder het ouderlingschap viel. De persoon Van der Vlucht was voor Stehouwer een voorbeeld dat de scheiding tussen het christelijk en openbaar basisonderwijs in Ambacht in de praktijk niet zo strikt was. Als onderstreping hiervan gaf hij aan dat diverse christelijke jongeren naar de openbare school in het Steegie gingen omdat Van der Vlucht veel aandacht besteedde aan het vak *Bijbelse geschiedenis*. Tegelijkertijd ging, volgens Stehouwer, ook een aantal kinderen, die niet uit een christelijk gezin kwamen naar de School met de Bijbel. Deze school stond aan de Kerkstraat en is in 1887 gesticht.

Kreukniet heeft Van der Vlucht niet meege maakt. Hij maakte juf De Jong mee. Er waren ook twee klassen in de tijd van Kreukniet die gezamenlijk in één lokaal zaten. Hij herinnert zich ook dat er veel prenten in het lokaal hingen. Er was volgens Kreukniet veel ‘*eerbied en respect*’ voor de onderwijzers. Van der Vlucht werd opgevolgd door Godschal in 1951. ‘*Hoofonderwijzer Godschal was vooruitstrevend: hij gaf iedere leerling een taak, we gingen op schoolreis, de leerlingen uit klas 5 en 6 kregen zwemles (bij het Noordpark in Zwijndrecht), we moesten daar naar toe fietsen, we kregen verkeersles van een politieagent en we moesten tuinieren in volkstuintjes (op een stuk land tegenover de Dorpskerk. Op dit stuk stond de grote boerderij van Nugteren die in de oorlog is verbrand). In mijn klas zaten o.a. een kleindochter van dominee Roskott en dokter Roodenhuis. Godschal deed steeds meer aan persoonlijke begeleiding van de kinderen, anderzijds was hij een man met gezag. Ik kreeg godsdienstonderwijs van ds. Kwast. Daarna kwam ds. Batenburg, de eerste predikant die op een brommertje reed. Hij hielp zelfs mee tijdens de watersnood in 1953.*’

De kinderen van de openbare school en de ‘*School met den Bijbel*’, gevestigd aan de Kerkstraat, gingen goed met elkaar om, aldus de twee geïnterviewde oud-leerlingen. Stehouwer, die op de christelijke school zat, onderschreef dat. De kinderen gingen naar een andere school, maar na schooltijd speelden ze weer met elkaar. ‘*Natuurlijk, er waren wel plagerijen. Zo was de uitdrukking ‘openbare bonken, schijt in de klompen’ heel bekend*’.

Nugteren hierover: ‘*Er was er in mijn tijd wel*

verschil van kleding: de jongens uit de zwaardere kerken droegen op de openbare school echt lange zwarte kousen, en wij moesten van mijn ouders bruine lange kousen aantrekken, met tegenzin natuurlijk. Verder droegen de meisjes opgestoken haar, terwijl ze bij feestdagen hun lange haar lieten hangen’.

De heer Godschal werd opgevolgd door de heer C. Hooikaas. Na de verhuizing naar de Sandelingenstraat in 1962 werd hij ernstig ziek en volgde de heer T. Rotmeijer hem op. De OLS1 fuseerde in 1977 met in 1965 gestichte OLS4 met als locatie De Tromplaan. Hierover later meer.

3.4 Sloop

In de jaren zestig ontstond discussie over de toekomst van het schoolgebouw. In 1961 schreef het gemeentebestuur aan het ministerie dat de school gehandhaafd moest worden. In de buurt waren namelijk uitbreidingsplannen bij ‘Het Dorp’.

Het valt te ver om hierop uitvoerig in te gaan, maar uiteindelijk besloot het gemeentebestuur in de jaren zeventig tot sloop van het schoolgebouw en de schoolwoning. Het gebouw is nog enige tijd voor deze sloop gebruikt door het carrosseriebedrijf Booi. De leerlingen verhuisden in 1962 naar een nieuw gebouw aan de hoek Sandelingenstraat/Van Valckensteinstraat.

De sloper was C. de Waard die in januari 1977 de school en de onderwijzerswoning voor circa 8500 gulden wilde slopen. De volgende maand, februari 1977, ging de slopershamer er dan ook in.



En zo werd een historische school van minstens 200 jaar oud met de grond gelijk gemaakt...



Afb. 9. Sloop van de 1e OLS en de onderwijzerswoning; Bron: De Zwijndrechtsche Combinatie 2 februari en 23 februari 1977.

4 OLS2 aan de Veersche Dijk

4.1 Bouw

Voor de bouw van de tweede OLS gaan we terug naar de periode 1850-1860. Het gemeentebestuur besloot toen om een tweede school te bouwen en kocht hiervoor in 1865 een stuk grond van J. Rijdsdijk bij ‘De Kom’ onder aan de Veersedijk.¹⁰ In 1866 besteedde de gemeente bouw van de school aan: er kwam één leslokaal en een woning voor de hoofdonderwijzer. De school kwam ‘in der nabijheid der Steenplaats van den Heer Roodenburg’ (zie afb. 10) .

Op 1 oktober 1867 startte deze tweede school met als hoofdonderwijzer J. Wuyster. In 1886 werd dat de bekende B. H. Wepster. De straat waaraan de school was gevestigd kreeg zijn naam: de Wepsterlaan.

Enkele jaren later was de school te klein en kwam er een scheidingswand: ‘In 1898 werden de twee lokalen door verplaatsing en het aanbrengen van een scheidingsmuur tot drie lokalen ingericht, terwyl daarby de kubiek-inhoud der school dezelfde bleef.’¹¹

Eén van de oudste foto’s van het schoolgebouw is afb. 11. Deze foto was rond 1925 genomen.

Afb. 8. Klas 5 1950/1951 met meester Van Dalen
Bron: privécollectie Henk Kreukniet.



Afb. 10. Aanbesteding in 1866.



Afb. 11. OLS 2 rond 1925 in een winters landschap.

4.2 Herinneringen

Op afb. 15 ziet u Wepster op een klassenfoto uit mei 1908. Deze foto en de andere klassenfoto’s kregen we van de familie Visser. Zowel mevrouw Chiela Visser (87 jaar) als de heer Look Visser (96 jaar) waren leerlingen van deze school. De heer Visser heeft een goed geheugen want hij weet de namen van zijn klasgenoten nog feilloos op te noemen. Hij en zijn vrouw herinneren zich dat op hun openbare school veel kinderen uit de Hervormde Kerk in de klas zaten. ‘De School met den Bijbel’¹² was voor de kinderen van de Gereformeerde Kerk, hervormden mochten daar niet komen’, aldus mevrouw Visser. Er was toen volgens haar tussen de twee kerkgenootschappen ‘haat en nijd’. De lessen begonnen en eindigden, aldus mevrouw Visser in haar schooltijd met gebed en men moest een psalmvers leren en dat werd dan ook overhoord door dominee Roskott. Hij gaf elke woensdag godsdienstles. Haar man vertelde ook dat dominee A. de Waard (de overleden predikant van de Vrije Oud-Gereformeerde Gemeente aan de Onderdijk) bij hem in de klas zat. En ook anderen uit deze gemeente gingen naar deze school.

Visser gaf ook aan dat meester C. M. A. Bellaart er voor zorgde dat zijn klas kon voetballen in Dordrecht en dat was uniek. ‘Maar ze moesten wel eind lopen: eerst naar de pont in Zwijndrecht en vervolgens naar de Zeehavenlaan. En dan nog eens voetballen en dan weer teruglopen. De jongens hadden er wel wat voor over!’ Mevrouw Chiela

Visser herinnert zich dat de meesters heel streng waren. Zo mocht ze niet om een boom op het speelplein lopen, maar dat deed ze toch. ‘Meester Poeskoker (echte naam) was boos en sloeg zo de bril van mijn neus! En mijn moeder er op af natuurlijk....’

4.3 Sloop

Ook over het bestaansrecht van dit schoolgebouw vond in het begin van de jaren zestig van de vorige eeuw een discussie plaats. Feit was immers dat het aantal leerlingen was verminderd, zodat de stichtingsnorm van 50 leerlingen niet meer werd gehaald: in 1959 nog 55, in 1960 slechts 45. De gemeente zou daarom de school moeten opheffen. In een brief aan het ministerie van Onderwijs,



Afb. 12. Klas 3, 29 mei 1908.
Bron: privécollectie familie Visser.



Afb. 13. Schoolfoto uit 1932; Bron: privécollectie familie Visser.
Op deze foto staan v.l.n.r. bovenmeester Koorevaar, Maarten Visser, Gijs de Vries, Leen Valk, Luuk Visser (met colbert), Jo Verveer, ..., Dik Verboom, meester Bellaart, Visser (voornaam onbekend), Corrie Visser,... Bets Valk, ... Fleghart, Maaïke Verveer, Neeltje de Vries, Gert Visser (met stroopdas voor meester Bellaart), Pietje Visser, ..., Nellie Staat, ... Joke van Zessen, ..., Verveer (voornaam onbekend), **Voorste rij zittend:** Nico Visser (broer van Look en Inge), Look Visser (met bord), Arie Stout, de broers De Vries, Verveer.

Kunsten en Wetenschappen (OKW) gaf het college aan dat er nog voldoende perspectief was voor handhaving. Het college besloot de school niet op te heffen, zelfs als er slechts 30 leerlingen zouden zijn. De school lag immers in een gebied met uitbreidingsplannen en zou daarom voorzien in een behoefte aan het openbaar onderwijs in het oostelijk gebied van H.I. Ambacht. Het was verder te verwachten dat de leerlingen van de 2e openbare school door de geografische afstand niet naar de 1e OLS zouden gaan en ook niet naar de 3e OLS aan de Hoogtstraat. Deze laatste school stond immers in een gebied waar veel werd gebouwd en waar dus ook veel nieuwe kinderen zouden komen. De gemeente besloot sluiting met minstens één jaar uit te stellen. Toch is deze school een aantal jaar later gesloopt. Firma de Waard stelde in december 1979 een offerte op waarin ze de school voor bijna 6600 gulden wilde slopen.

4.4 Nieuwbouw

De OLS2 verhuisde naar de Jan Wissenslaan in de aanbouw zijnde wijk Kruiswiel. Burgermeester



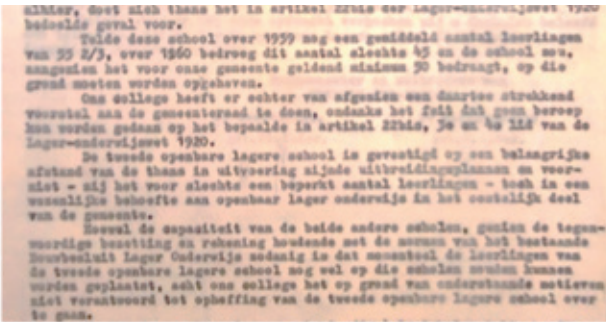
Afb. 14. Foto van eind jaren dertig. op de achtergrond de schoolmuur en nieuwsgierig kijkende kinderen. Meester Koorevaar in het midden, rechts meester Huizing. Bron: privécollectie familie Visser.

J. C. de Ridder opende de nieuwe schoollocatie in 1971. Tot 1979 werd het gebouw aan de Wepsterlaan benut als noodopvang voor de OLS3 en later als onderkomen voor de Deltamavo. Deze verhuisde later naar de nieuwbouw aan de Admiraal de Ruyterlaan.

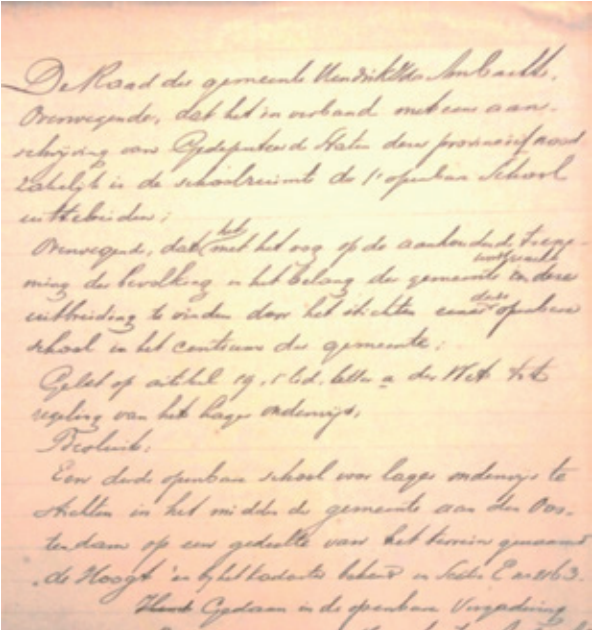
5 OLS3 aan Hoogstraat

5.1 Bouw

Het besluit om te komen tot de bouw van een derde Openbare Lagere School dateerde van rond de Eerste Wereldoorlog. Uiteindelijk nam de gemeenteraad in april 1913 de beslissing. De school aan het Steegie werd geleidelijk te klein en er kwamen teveel kinderen op school. De normen, die Provincie Zuid-Holland had gesteld, werden overschreden. De klassen werden te groot. Daarom kwam de gemeente met het plan om een nieuwe school in het



Afb. 15. Brief Ambachts college aan het ministerie OKW 10 maart 1961.



Afb. 16. Besluit tot bouw OLS3.



Afb. 17. Dordrechtsch Nieuwsblad 3 augustus 1914.

‘centrum’ van de gemeente te bouwen. De nieuwe school kwam uiteindelijk op het terrein dat ‘de Hoogt’ werd genoemd. In 1911 meldden de burgemeester en de schoolinspecteur in een brief aan de gemeenteraad al dat een nieuwe school nodig was. Zowel de OLS1 aan het Steegie als de OLS2 bij de Veerse Dijk waren te klein geworden. De inspecteur wilde drie lokalen in de nieuwe school op een nieuwe locatie waar uitbreiding mogelijk was.

In 1914 besloot de raad vervolgens om een *Hoofd der School* aan te stellen: de heer A. van der Heuvel. Hij had dezelfde functie in een openbare school in het plaatsje Wijk bij Heusden.

Overigens besloot de gemeenteraad toen ook een nieuw Hoofd voor de OLS2 te benoemen: de heer H.C. Stigter uit Groot-Ammers. Daarnaast namen twee leerkrachten (mej. A. G. Wepster en de heer A. de Jonge) uit de OLS2 en één juf uit de OLS1 (mej. J. de Jongh) ontslag. Opvallend is dat tijdens dezelfde raadsvergadering boetes worden uitgedeeld aan de firma die de verbouwing van ‘*de beide openbare scholen*’ te laat heeft opgeleverd (zie afb. 17).

5.2 Herinneringen

Als de kinderen destijds naar de school gingen moest een *Schoolboekje* worden ingevuld. Zo ook kinderen die naar de OLS3 gingen. Een voorbeeld is het schoolboekje van Aart Haksteeg, die door de hoofdonderwijzer op 1 april 1916 werd toegelaten.

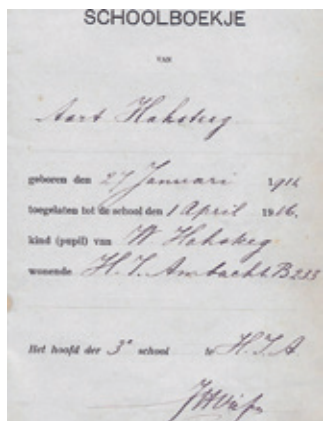
Over deze school trof ik in het weekblad *Hier Zwijndrecht* uit 1993 een overzicht van de leerlingen aan uit het leerjaar van 1926. Ook de namen zijn bij deze foto vermeld.

Eén van de oud-leerlingen die ik over zijn schooltijd sprak was de heer Wessel Haksteeg. Het bijzondere is dat hij zowel leerling als onderwijzer is geweest: in 1956 ging hij als leerling naar de OLS3 en in 1971 werd hij schoolmeester aan de OLS2. Aan de Jan Wissenslaan en de Van Polanenstraat was hij onderwijzer. Verder hij was waarnemend hoofd, adjunct-directeur en locatieleider. In 1993 fuseerden de OLS2 en de OLS3. In 2010 nam hij afscheid van het onderwijs.

‘Meester (Leo) Punt was in 1956 het Hoofd der School toen ik kwam. In het eerste jaar trouwde onze juf Beenhakker, en namen oudgedienden als juf Visser en meester Kooiman afscheid. Hun opvolgers waren meester Broeder en meester Bakker. Van de eerste kreeg ik ooit een draai om mijn oren, ik weet nog steeds niet waarom. Toen ik als onderwijzer in 1993 de notulen van de oudercommissie van toen las, bleek deze man onder vuur te liggen. Later kreeg ik ook meester Daems. Hij en meester Bakker inspireerden me om ook meester te worden. We zaten in het lokaal steeds in rijtjes. In de zesde



Afb. 18. Klassenfoto van rond 1920; Bron: privécollectie Wim Spruit. Zijn vader Piet Spruit staat in de achterste rij (vierde van links).



Afb. 19. Schoolboekje 1 april 1916.

klas zelfs gerangschikt naar niveau: voor het bureau van de meester de ‘HBS-rijen’ (VWO, Havo), in het midden van de klas de ‘Mulo-rijen’ (te vergelijken met Mavo), bij de deur de Huishoud- en Ambacht-schoolrijen (te vergelijken met LBO). Bij taal en rekenen mochten we op eigen tempo werken. Zeer modern voor die tijd en dat voor een oude meester als meester Punt’, aldus Hakstee. Er was volgens hem alleen handenarbeid voor de jongens, de meisjes kregen ‘nuttig handwerken’ van zijn nicht Co van der Linden-Hakstee.

Godsdienst kreeg men (verplicht) één keer per week in de vijfde en zesde klas: ‘gegeven door een dominee van de Hervormde Kerk. Van ds. Batenburg kregen we iedere week als huiswerk een psalm uit het hoofd te leren. En je werd hoofdelijk door hem overhoord’. De grootste schrik bij de kinderen was volgens Hakstee het voorrijden van de bus van de schooltandarts. ‘Toen was lang niet in ieder gezin tanden poetsen de gewoonte. Je zag dan ook veel kinderen, na de eerste schrik, met hun nagels



over de tanden schrapen. Ik snap nog steeds niet waarom we de voorgaande dag geen seintje hadden gekregen. Ik deed dat wel, toen ik zelf meester was’.

Eén van de latere leerlingen was Wim Spruit (begin jaren 60). Hij herinnerde zich leuke dingen zoals de schoolreisjes, de kerstvieringen. En: ‘natuurlijk niet te vergeten de Sinterklaas-vieringen in de bovenzaal van Café ‘De Landbouw’ aan de Havenkade. Ook een jaarlijkse gebeurtenis was de Floralia. Iedere leerling kreeg dan een plantje mee naar huis om dat verzorgen. Deze planten werden dan tijdens een feestelijke avond in de school tentoongesteld waaruit dan voor de best uitzierende plant een prijs werd uitgereikt. Het rad van fortuin was daar ook een vast onderdeel van.’ Een aantal leerlingen van zijn klas houden nog steeds reünies.

Een andere leerkracht op deze school was de heer J. Schot. Hij werd in 1970 onderwijzer. Na één jaar ging het Hoofd der School, de heer Nico Dullaert, weg en nam de jonge Schot zijn plaats in. In de jaren zeventig besloot de gemeenteraad het gebouw te renoveren, maar na enkele maanden besloot de raad het gebouw toch te slopen. ‘Dat was jammer, want we reden per bus de kinderen drie maanden elke dag naar de leegstaande school in de Wepsterlaan, die wij tijdelijk gebruikten. Deze kosten drukten op het budget van onze school. We krijgen



Afb. 20. klassenfoto met meester Jan Bakker rond 1960; Bron: privécollectie Wim Spruit. **Bovenste rij staand v.l.n.r.:** Adrie de Jong, Mieke van der Hoek, Bep van Andel, Trudy de Heer, Sonja de Munter, Coby v.d. Padt, Adrie Plaisier, Ada de Jong, Rebecca Droogsma en meester Jan Bakker. **2e rij van boven, staand:** Appie Dijkman, Alida Dijks, Ria van Andel, Maaike Verhoeven, Janny de Haan, Marian van Gelderen, Beppie van Gelderen, Marga Stolk, Elsbeth Buzina. **2e rij zitten v.l.n.r.:** Dik Terpstra, Hennie van Krimpen, Wim v.d. Hoek, Alex Stolk, Roel van Gemerden, Leo Stolk (met strik), Peter Smits, Martin Aaldijk. **Zittend voorste rij v.l.n.r.:** Kees v.d. Merwe, Kees Terpstra, Kees van Balen, Hans Vermeer, Dick Verhoef, Chaim de Vries en Wim Spruit.

deze kosten wel vergoed, maar het vreemde was dat ook het christelijk onderwijs deze kosten vergoed kreeg. Er is immers letterlijk een financiële gelijkstelling tussen het openbare en het christelijke onderwijs. Gelukkig gebeurt dat nu niet meer: het openbaar onderwijs is verbijzonderd: het is nu een stichting geworden. De school aan de Hoogtestraat is later naar de Beatrixsingel verhuisd.’ Schot had, ook als bovenschoolse directeur, goede contacten met de gemeentelijke bestuurders. Hij herinnert zich nog dat wethouder B. Helderop aanwezig was toen hij als onderwijzer een proefles gaf. Na afloop vroeg de wethouder naar zijn hobby’s. Dat waren teamsporten. ‘Je bent een teamplayer en dus een geschikte onderwijzer’, aldus Helderop. Bij zijn eerste les als hoofdonderwijzer was burgemeester J.C. de Ridder aanwezig. Schot sprak in zijn les over het destijds actuele onderwerp, namelijk de enorme vervuiling van de Rijn. De burgemeester vond het een goede les, met als kanttekening: ‘overdrijf de vervuiling niet’... Met veel plezier werkte hij samen met wethouders als E. Cortenberghe,



Afb. 21. Meester Klaas Koopmans houdt toezicht tijdens het buitenspelen (1963). Rechts de woning van het Hoofd der School, meester Leo Punt.



Afb. 22. OLS3 in 1970; Bron: fotocollectie dhr. J. Schot.

B. Bakker en M. Doodkorte. Dat was zeker ook het geval met wethouder Arie Bronmeijer. Met Doodkorte had hij ‘felle discussies’ over de samenvoeging van scholen met verschillende denominaties in een groot schoolgebouw (de zogenaamde clusters).

6 OLS 5: De Bron

6.1 Bouw en herinneringen

In het begin van de jaren zeventig besloot het gemeentebestuur tot stichting van een nieuwe basis-school: OLS5 (*De Bron*), met als tijdelijke locatie de Jan Wissenslaan. In 1973 startte *De Bron* met twee noodlokalen, later kwam een derde lokaal er bij. Het was een tijdelijke locatie, die binnen afzienbare tijd zou verhuizen naar de nieuwe school in de wijk Krommeweg. Het *Hoofd der School* werd de 27-jarige heer Wim van der Steen.¹³ Na zijn sollicitatie, bezochten burgemeester J.C. De Ridder en wethouder B. Helderop de Doncksschool in Slikkerveer om te kijken hoe hij les gaf. Van der Steen

weet zich nog te herinneren dat Helderop tijdens het sollicitatiegesprek aan gaf dat teamsport voor hem belangrijk was. *‘Ik vertelde hem dat ik voetbalde bij AWSH. Dat bleek voor de wethouder een groot pluspunt, want dan hield je rekening met je team-genoten’.* Helderop had dus blijkbaar dezelfde opmerkingen als bij Jan Schot...

Van der Steen was innoverend bezig door het project-onderwijs in te voeren. De school groeide geleidelijk en het gebouw werd te klein. *‘We verhuisden in 1975 naar de andere kant van het dorp, naar de Antoniuslaan. De school stond midden in de polder aan de rand van het park. Er waren soms toen wel acht klassen in dit gebouw. De bereikbaarheid was slecht’*, herinnert Van der Steen zich. Via planken en ijzeren platen konden leerlingen en ouders de school bereiken.

Dit pand werd ook te klein en vervolgens kwam de school in 1980 aan de Bekestein. De toenmalige wethouder A. Bronmeijer opende het gebouw. Het gebouw was een soort voorloper van de latere clusterscholen: er kwamen een openbare school en een christelijke school, die een gemeenschappelijke gymzaal hadden en een paar speelpleinen. Ook was



Afb. 23. In 1973 begonnen in de Jan Wissenslaan op de plek waar nu de Elimkerk staat. Bron: privécollectie Wim van der Steen.

er aanvankelijk een aangebouwd wijkcentrum, dat later door De Bron als leslokalen werd gebruikt. Maar door de groei moesten de oudere kinderen naar enkele leegstaande lokalen aan de Kruiswiël... Er werden daarom twee schoolwoningen gebouwd. De inschatting van de gemeente aan lokaliteiten was dus volgens Van der Steen destijds niet goed. Daar bleef het niet bij: in 1992 werd de toenmalige



Afb. 24. In 1975 een voorlopig onderkomen in het park aan de Antoniuslaan. Bron: privécollectie Wim van der Steen.

OLS4,¹⁴ met de nieuwe naam *De Bestevaer* aan de Tromplaan te klein. Cor Donker, de toenmalige directeur van *De Bestevaer*, wilde daarom een fusie tussen *De Bestevaer* en *De Bron*.

Volgens Van der Steen is dit fusieproces eensgezind gegaan: docenten gaven in de overgangsfase op beide scholen les. De solidariteit kwam vooral tot uiting in het ‘tunneltjesverhaal’ in 1992/1993. *‘Als docenten vonden we dat een tunnel aan de verlengde Antoniuslaan nodig was voor een veilig bereik van beide schoolgebouwen. Dat wilde de gemeente echter niet. Uiteindelijk werd tijdens de gemeenteraadsvergadering pas een oplossing bedacht. Met name de toenmalige CDA’er Adrie Scheurwater nam het voor ons op. En we voelden ons ook gesteund door de ruim 200 ouders die de vergadering bijwoonden. Wethouder Cortenberghe had het daarom moeilijk. Tijdens een schorsing vroeg Scheurwater wat ik van zijn compromis vond: een rotonde aanleggen. Ik kon me er bij neerleggen. De Bron was immers een grote school (soms hadden we 800 leerlingen!) en de verkeersveiligheid voor de kinderen was voor ons uiterst belangrijk’.* Desgevraagd vertelde Scheurwater mij: *‘Het college*



was voor een rotonde, maar had geen meerderheid. Wij – het CDA – volgden het college. Scheurwater was goed bevriend met Piet de Nies van Gemeente Belangen.’Die was voor de tunnel. Ik heb toen de motie ontworpen en tegen Piet de Nies gezegd: wanneer jij voor de rotonde bent, dan mag jij de motie indienen. Als kleine partij had hij nog nooit een motie ingediend, die overeind bleef. Piet ging overstag! Een geintje, zei hij mij. Zo kwam de rotonde’. Van der Steen had zich overigens al eerder uitgelaten over de slechte bereikbaarheid van Bekestein. Volgens hem was bij de bouw van de wijk onvoldoende rekening gehouden met de doorstroom van auto’s, waardoor problemen ontstonden.

Op *De Bron* werden ook één keer per week godsdienstlessen gegeven. Van der Steen vond dit belangrijk om de leerlingen kennis en respect voor andere religies bij te brengen. *‘We hadden lange tijd dominee Kronenburg, ds. Heij en de eerste dominee was ds. Willem van Bokkum, hij was uiteindelijk één van de grondleggers van de hervormde wijkgemeente De Ark’.*



OBS de Bron aan de Tromplaan. Na de fusie van de Trompschool, later Bestevaer genoemd (OLS4) en de tijdelijke openbare school (OLS 5), kreeg deze nieuwe school de naam de Bron. Collectie Historisch Genootschap HIA.

Afb. 25. Bouw van het complex Bekesten, waarin ook De Bron was gevestigd. Opvallend was de bouw van zeskantige lokalen. Bron: privécollectie Wim van der Steen.

Naar aanleiding van het 10-jarig bestaan van de O.L.S. ‘De Bron’ heeft men mij gevraagd een stukje te schrijven over de totstandkoming van die school, waar ik hiermee graag aan voldoe.

In het begin van de jaren 70 waren in onze gemeente vier lagere openbare scholen: n.l. School 1 (Dorp), School 2 (Kruiswiël), School 3 (Oostendam) en School 4 (Tromplaan). Deze scholen waren feitelijk overbezet en telde 7 of 8 soms 9 klassen, waarvan enige met zogenaamde dubbelklassen, wat nog al eens moeilijkheden gaf. Daar het aantal leerlingen, gezien het geboorte cijfer, de eerst volgende jaren nog zou toenemen en tevens er rekening moest worden gehouden met de bebouwing in het plan Krommeweg, vroeg men in de kringen van het Openbaar-onderwijs zich af: hoe het gemeentebestuur dacht dit op te kunnen vangen.

Na veel gepraat en overleg tussen B en W en de hoofden der vier bestaande lagere scholen (die hierover met hun oudercommissies overleg pleegden), kwam men tot overeenstemming. Men zou beginnen met het stichten van een nieuwe openbare lagere school. Deze school 5 zou dan van start gaan met een 1e en 2e klas in het plan Kruiswiël leegstaande noodlokalen, die hiervoor geschikt zouden worden gemaakt.



En gezien het groeiend aantal leerlingen kan er jaarlijks een klas worden bijgevoegd. Men rekende er op dat na 3 of 4 jaar een minstens 6 klassige school in het plan Krommeweg kan worden gebouwd.

Nadat het plan door gemeentebestuur en andere overheidsinstanties was goedgekeurd, kon men overgaan tot de benoeming van een hoofd van die school. Bij de afwerking van de gang van zaken kwam tot slot, na een uitstekend gegeven proefles, de heer V.d.Steen, een jong onderwijzer op een Ridderkerkse O.L.S. als nr.1 naar voren. Hij werd dan ook alszodanig door het gemeentebestuur benoemd. Na 10 jaar kan men vaststellen dat de opzet voor het plan voor de school en de benoeming van de heer v.d. Steen tot hoofd van die school, een goede keus is geweest.

B. Helderop
Oud-wethouder van onderwijs
der gemeente H.I.Ambacht

Bron: Jubileumkrant OLS “De Bron” 1973-1983; 1983 W. v.d. Steen

OBS de Waterlelie

Om volledig te zijn, sta ik nog stil bij de openbare school De Waterlelie. Deze school is in 2004 gestart in de noodbouw in het huidige park van de Volgerlanden. Deze wijk is het voornaamste voedingsgebied. Op 10 februari 2006 is het nieuwe gebouw in de Volgerlanden betrokken, als onderdeel van het scholencluster De Volgerlanden. In 2018 zijn zeven lokalen door de christelijke basisschool De Wijngaard en De Waterlelie in gebruik genomen van de voormalige basisschool Meander in de wijk Krommeweg wegens ernstig ruimtegebrek in De Volgerlanden.¹⁵

Reactie Wethouder Onderwijs

Het CDA leverde jarenlang de wethouder Onderwijs. Zo ook nu. De huidige wethouder Steven van Die vindt dit artikel waardevol. ‘Ik zie verschillende ontwikkelingen. Zo was B&W toezichthouder van het openbaar onderwijs, maar begin van de 21e eeuw zie je dat het college van B&W op afstand

wordt gezet: er kwam een stichtingsvorm voor het openbaar onderwijs. Dit is de Stichting Openbaar Primair Onderwijs Hendrik-Ido-Ambacht, SOP-HIA), die overigens nog steeds lokaal georiënteerd is. Opmerkelijk omdat bij het christelijk primair onderwijs veel besturen in Ambacht regionaal werken’. Opvallend vond hij dat de toezichthoudende rol van de provincie geleidelijk verdween. Volgens Van Die was de voorzichtige koers van de gemeentebesturen om eerst dependances te plaatsen en dan pas nieuwe schoolgebouwen te bouwen een goede koers. Hem verrast ook de wil tot samenwerking tussen de verschillende schoolbesturen die deelnemen in het scholencluster in De Volgerlanden. De constructie van bovenschoolse directeur heeft daartoe zeker bijgedragen. Kortom: ‘een gedegen en leerzaam document over de geschiedenis van het lokale openbaar onderwijs met leuke anekdotes’.¹⁶

7 Samenvatting van het ontstaan en de fusies van de scholen van het openbaar onderwijs
Zoals u heeft gelezen, vonden sinds de jaren zeventig van de vorige eeuw nog wat veranderingen plaats. In het onderstaande overzicht zijn deze veranderingen op een rij gezet.

Openbare Lagere School 1 (OLS1)

Jaar	Locatie
1758 of 1779: stichtingsjaar	Steegie (nabij de Dorpskerk)
1962: verhuisd	Sandelingenstraat
1977: opgegaan in OLS4, de Trompschool, later De Bestevaer	Tromplaan

Openbare Lagere School 2 (OLS2)

Jaar	Locatie
1867: stichtingsjaar	Steenplaats bij de Veersche Dijk, later Wepsterlaan
1964/1965: verhuisd	Noodgebouw wijk Kruiswiel
Januari 1971: opening nieuwe school Kruiswiel	Jan Wissenslaan
1993: fusie met OLS3 Waelnes, nieuwe naam: De Dukdalf	Jan Wissenslaan

Openbare Lagere School 3 (OLS3)

Jaar	Locatie
1913: stichtingsjaar	De Hoogtstraat
Rond 1979: nieuwe school geopend (De Waelnes). De school werd op de plaats van het voormalige postkantoor betrokken.	Beatrixsingel
1993: fusie OLS 3 Waelnes en OLS 2 Kruiswiel, met als nieuwe naam: De Dukdalf. Na de fusie trokken de leerlingen van OLS 3 in bij OLS 2 aan de Jan Wissenslaan	Jan Wissenslaan

Openbare Lagere School 4 (OLS4)

Jaar	Locatie
1965: stichtingsjaar	Tromplaan
Rond 1985: naam Trompschool verandert in De Bestevaer	Tromplaan
1993: fusie met OLS 5 De Bron. Na de fusie met De Bron (bij Bekestein), bleef het gebouw aan de Tromplaan onder De Bron in gebruik	Tromplaan

Openbare Lagere School 5 (OLS5)

Jaar	Locatie
1973: stichting	
1975: tijdelijke voorziening	Antoniuslaan aan de rand van het park
1980: nieuwe school	Bekestein
1993: fusie met OLS4 Trompschool met 2 vestigingen: bij Bekestein en de Tromplaan	Tromplaan
2010: De Bron betreft het gebouw van de voormalige Delta mavo. De dependance aan de Tromplaan is omgebouwd voor de kinderopvang	Adm. De Ruyterlaan

Openbare Basisschool De Waterlelie

Jaar	Locatie
2003 Dependance van De Dukdalf	
2004 Stichting	Noodgebouw Sophia-park
2006 Maakt deel uit van het scholencluster De Volgerlanden	Druivengaaarde

Gesprekken

Om meer informatie te krijgen, voerde ik gesprekken met:

- Steven van Die (huidig wethouder [Openbaar Onderwijs])
- Wessel Haksteeg (oud-leerling van OLS3 en leerkracht op de OLS2)
- Henk Kreukniet (oud-leerling van OLS1)
- Jaap Nugteren (oud-leerling van de OLS1)
- Ton Rotmeijer, (Hoofd der School OLS1)
- Adrie Scheurwater (voormalig CDA-raadslid)
- Meindert Schenk, oud-beleidsmedewerker onderwijs gemeente H.I.Ambacht en nu bovenschools directeur openbaar onderwijs
- Jan Schot en Wim van der Steen (vroegere leerkrachten en bovenschoolse directeuren van het openbaar onderwijs)
- Wim Spruit en Leo Stolk (oud-leerlingen van OLS3)
- Teun Stehouwer (oud-leerling van de School met den Bijbel)
- Look en Chiela Visser (oud-leerlingen van de OLS2)

Terminologie

De term ‘onderwijzer’ werd tot 1985 toen de Wet op het Basisonderwijs werd ingevoerd, gebruikt in het lager onderwijs. Na 1985 is de term ‘leraar’ van toepassing. Tot 1985 waren kleuter- en lager onderwijs van elkaar gescheiden. Door de komst van de Wet op het Basisonderwijs zijn beide onderwijsvormen samengevoegd. Het ‘Hoofd der School’ werd vanaf 1985 ‘directeur’ genoemd.



Het schoolplein van de tweede openbare lagere school aan de Wepsterlaan rond 1966. Collectie Historisch Genootschap HIA.

Noten

- ¹ Bij openbaar onderwijs gaat het in dit artikel om scholen met kinderen tussen de leeftijd van 6 en 12 jaar. Het gaat dus niet om het kleuteronderwijs en het middelbaar onderwijs.
2. OLS1: Openbare Lagere School 1. Deze benaming werden in ambtelijke documenten gebruikt. Dat gold ook voor OLS2, OLS3, OLS4 en OLS5. In de jaren zeventig stapte men van deze manier van benaming af.
- Over de start van het christelijk onderwijs in ons dorp is het een en ander geschreven, bijv. het boekje *Voor geslacht en na geslacht - honderd jaar zorg voor christelijk onderwijs in Hendrik Ido Ambacht (1880-1980)* door P. Horsman.
3. Een andere openbare basisschool in de wijk De Volgerlanden (obs De Waterlelie) was ook een grote school. De vorming van scholenclusters (o.a. in de Volgerlanden) heb ik echter vanwege historisch oogpunt en de beperkte omvang van dit artikel laten rusten.
4. *Heyningen Bosch, M. van, Moeder Anna en hare kindertjes*. Groningen, 1850.
5. De informatie in deze paragraaf is gebaseerd op het hoofdstuk van P.J. Horsman in het boek *Hendrik Ido Ambacht 1332-1982*.
6. Ook het schoolverzuim komt aan de orde in de verslagen. Van Aken gaf tijdens de parlementaire enquête in 1887 over kinderarbeid in vlasserijen aan, dat hij en de gemeenteraad geen Verordening wilden opstellen om het schoolverzuim tegen te gaan. Niet om pedagogische, maar om financieel-economische redenen:
- ‘omdat de vlasboeren in de betrokken gemeente daardoor van ongunstiger conditie zouden worden dan hunne collega's in omliggende gemeenten;
 - omdat ze geen doel zouden treffen, daar de kinderen in omliggende gemeenten zouden gaan werken, waar dergelijke verordening niet bestaat’
- ‘Ik ben er een maand of drie mede bezig geweest en heb burgemeesters en wethouders gesproken, maar zonder vrucht,’* aldus Van Aken.
7. *Geschied- en aardrijkskundige beschrijving van den Zwijndrechtsen Waard, den Riederwaard en het Land van Putten over den Maas*, J. W. Regt, Zwijndrecht 1848, blz. 117.
8. Hoofdstuk *Hier onderwijst men de jeugd*, J.P. Horsman; *Hendrik Ido Ambacht 1332-1982*; Zutphen, 1982.
9. De heer J. Nugteren is geboren in 1926. Hij woonde tijdens zijn jeugd in de boerderij tegenover de Dorpskerk. Ook zijn grootouders woonden daar.
10. *Hendrik-Ido-Ambacht 1332-1982*, hoofdstuk *Hier onderwijst men de jeugd* door P.J. Horsman.
11. *De Gemeentestem* 12 december 1903 No. 2724, vraag 16.
12. Dit was de tweede *School met de Bijbel*, gebouwd in 1907 nabij de Veerse Dijk.
13. Wim van der Steen was van 1973 tot 2002 directeur van *De Bron*. Van 2003 tot 2008 was hij samen en de heer Jan Schot bovenschools directeur van het openbaar onderwijs voor *De Bron*, *De Dukdalf* en *De Waterlelie*.
14. Deze school werd in 1965 gesticht en met als locatie De Tromplaan. Zoals aangegeven, fuseerde OLS1 met de OSL4 in 1977. De OLS4 kreeg toen de naam de *Trompschool*, later *De Bestevaer*.
15. Informatie van Meindert Schenk.
16. Gesprek met wethouder Onderwijs Steven.

Literatuur

- ¹ *‘Ambachts basisonderwijs neemt afscheid van een Icoon’*; Ruud van der Wel, *Hier Zwijndrecht 21 November 2007*
- ² *De Bron 25 jaar*, jubileumuitgave; 1998
- ³ *Geschied- en aardrijkskundige beschrijving van den Zwijndrechtsen Waard, den Riederwaard en het Land van Putten over den Maas*, J. W. Regt; Zwijndrecht 1848
- ⁴ *Geschiedenis van de school in Nederland vanaf de middeleeuwen tot aan de huidige tijd*; P.Th.F.M. Boekholt, E.P. de Booy (1987)
- ⁵ Hoofdstuk *‘Hier onderwijst men de jeugd’*, J. P. Horsman; uit *Hendrik Ido Ambacht 1332-1982*; Zutphen, 1982
- ⁶ Jubileumkrant Openbare Basisschool De Bron 1973-1983
- ⁷ *Moeder Anna en hare kindertjes*; Heyningen Bosch, M. van. Groningen, 1850.
- ⁸ *‘t-Kompas’*, nr. 11; 1987
- ⁹ *‘Verdwenen Scholen’*, Joke van Straaten, Jubileumuitgave Historisch Genootschap *‘Terug in de Tijd’*, 23 december 2009
- ¹⁰ *‘Van der Steen ongewild de held van de Krommeweg’*; AD/Drechtsteden, 23 november 2007



Personeel van de OLS-1 in 1919. V.l.n.r.: de latere onderwijzer Penning, meester de Vlaming, onbekend, juffrouw Larooy, onbekend, hoofd van de school, meester J. S. van der Vlugt, de latere onderwijzeres Mevr. Punt van der Giessen. Collectie Historisch Genootschap HIA.



Klassenfoto OLS-1 op 4 oktober 1920. Rechts achterin is ook meester Van der Vlugt te zien en meer links ook juffrouw Larooy. Let op de vele schoolplaten en wandkaarten op de muren. Collectie Historisch Genootschap HIA.

Colofon

‘Swindregt were’, een naam die naast ‘Swijndregt were’ al eeuwen geleden gebruikt werd voor de Zwijndrechtse waard, is het blad van het *Historisch Genootschap Hendrik-Ido-Ambacht* en de *Historische Vereniging Zwijndrecht*.

Het periodiek verschijnt twee maal per jaar en wordt gratis aan de leden toegezonden.



Redactie Hendrik-Ido-Ambacht:

drs. W. Schneider, R. Benschop

Redactieadres:

Ary Schefferlaan 14,

3343 DN Hendrik-Ido-Ambacht

E-mailadres: willemschneider1@gmail.com

Secretariaat Historisch Genootschap

Hendrik-Ido-Ambacht:

T. den Draak, Het Jaagpad 5,

3342 DB Hendrik-Ido-Ambacht

E-mailadres: timdendraak@hotmail.com

telefoon: 06-31943435

Vestigingsadres: ‘Den Brommert’,

Smidshoef 26-28, 3342 BD Hendrik-Ido-Ambacht

Vormgeving: H. Reijerse

Productie: Tinto Media, Hendrik-Ido-Ambacht

De verkoopprijs voor losse nummers: € 3,50

De redactie is niet verantwoordelijk voor de inhoud van de onder auteursnaam geplaatste artikelen.

© Redactie blad en de auteur. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopieën, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie en auteur. Na toestemming moet de bron vermeld worden.

ISSN: 2215-0439

Achteromslag buitenkant:

Boven: Foto genomen in 1940 ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de derde openbare Lagere school aan de Hoogstraat. Op deze foto staan alle leerlingen en het onderwijzend personeel. Let ook op de naam van de school in op de gevel. Collectie Historisch Genootschap HIA.

Onder: De derde openbare lagere school tijdens het speelkwartier rond 1916. De eerste steen werd gelegd op 27 mei 1914 door burg. Jhr. Mr. de Milly van Heiden Reinestein. Op 1 januari 1915 werd de school in gebruik genomen. Dhr. J.H. Visser werd het eerste hoofd der school en bleef dat tot hij met pensioen ging in 1952. Collectie Historisch Genootschap HIA.



Redactie Zwijndrecht:

M. M. de Jongh MA, drs. C. L. van der Leer,

dr. C. R. van den Berg

Redactie-adres:

Saturnusstraat 16, 3331 SM Zwijndrecht,

telefoon: 06-42374749

E-mailadres: SW-redactie@swaen.org

Historische Vereniging Zwijndrecht:

Vestigingsadres: ‘Oudheidkamer De Vergulde Swaen’,

Rotterdamseweg 53-55, 3332 AC Zwijndrecht,

telefoon: 078-6125681

E-mailadres: info@swaen.org



Boven: De vroegere tweede openbare lagere school aan de Wepsterlaan. Collectie Historisch Genootschap HIA. Deze school werd in 1867 binnendijs in de buurt van de steenplaatsen gestart. Grote faam verwierf de in 1886 benoemde B. M. Wepster. Achtendertig jaar lang, tot zijn pensionering in 1924, heeft hij zijn grote pedagogische gaven gewijd aan de opvoeding van evenzovele generaties jongeren.

Onder: In de Schoolsteeg, 'het Steegje in de volksmond, achter de pastorie en tegenover de kerk, was vanouds het 'schoolhuys', zoals dat al in de zestiende eeuw werd genoemd. Het had een lokaal met een onderwijzer voor de gehele Ambachtse jeugd. In het midden van de vorige eeuw waren dat soms wel honderdvijftig kinderen. Pas in 1857 zijn er een lokaal en twee onderwijskrachten bijgekomen. Tien jaar later kwam er een tweede school.

