

# Swindregt Were



Heerjansdam



Hendrik-Ido-Ambacht



Zwiindrecht



UITGAVE VAN:  
HISTORISCH GENOOTSCHAP HENDRIK-IDO-AMBACHT EN  
HISTORISCHE VERENIGING ZWIINDRECHT  
Jaargang 35 nr.1, mei 2021





*Foto boven:  
De tram 'Het Moordenaartje' maakte  
brokken bij Barendrecht op de lijn  
Barendrecht/Middeldijk-Rijsoord-  
Zwijndrecht.*



*Foto links:  
Gedenksteen op het voormalige  
poortgebouw van Dreilinden Machinebau  
GmbH.*

# Inhoud

<b>Van de redactie</b>	<b>4</b>
<b>Jos Valk: een Ambachtse dwangarbeider in Duitsland en zijn reis naar huis</b> John Valk	<b>5</b>
<b>Over de Tram die nooit kwam...</b> Willem Schneider	<b>16</b>
<b>Veertig jaar Dordrechtse Melkinrichting (D.M.I.) in Zwijndrecht</b> Maurice de Jongh	<b>25</b>
<b>Colofon</b>	<b>46</b>

*Foto omslag:  
De Dyksche Rijweg of Onderdijsche Rijweg was mogelijk een traject voor de  
aanleg voor een tramlijn voor de stoomtram.*



# Voorwoord

Voor u ligt een gloednieuwe editie van Swindregt Were. In deze uitgave hebben wij aandacht voor verschillende aansprekende onderwerpen. Mocht u op de artikelen willen reageren, kunt u achterin de juiste e-mailadressen vinden. Wij willen de schrijvers van de artikelen alvast hartelijk bedanken voor hun inspanningen. Heeft u zelf nog mooie verhalen? En wilt u die met ons delen? Neemt u dan vooral contact met ons op!

In het eerste artikel neemt John Valk u mee terug naar de Tweede Wereldoorlog. In het kader van de Arbeitseinsatz kozen verschillende inwoners van Hendrik-Ido-Ambacht voor een baan in Duitsland. De opa van de auteur, Jos Valk, besloot eveneens naar Duitsland te vertrekken en kwam terecht in de buurt van Berlijn. Daar maakte hij vele avonturen mee. Vooral de terugtocht naar Hendrik-Ido-Ambacht, nadat de Duitsers verslagen waren, was lang en gevaarlijk. Jos Valk hield deze reis nauwgezet bij in zijn dagboek. Wij zijn dan ook zeer gelukkig dat wij de hoogtepunten uit die gevaarlijke reis in ons blad mogen publiceren.

Velen van u zullen weten dat door de Zwijndrechtse Waard een tram reed richting Rotterdam. Deze had zijn route geheel over de Langeweg/Rotterdamseweg en ging langs de gemeentegrens van Hendrik-Ido-Ambacht en door Zwijndrecht. De tramlijn was neergelegd door de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM) met als doel de streken rond Rotterdam zoveel mogelijk te ontsluiten. In Hendrik-Ido-Ambacht is nooit een tramlijn geweest, hoewel daar zeker plannen voor waren. Willem Schneider vertelt hier meer over in het tweede artikel.

Tot slot eindigen we met een stukje *melkgeschiedenis* van Zwijndrecht. In 1928 opende de Dordrechtsche Melkinrichting (D.M.I.) haar deuren op de Ringdijk, niet ver van het Veerplein vandaan. Ruim veertig jaar was zij een gevestigde naam. In de jaren vijftig kwam daar concurrent Sterovita bij. Wie actief was in het melkwezen, had vaak te maken met een van deze twee grootmachten. Toch bleek ook hun hegemonie niet bestand tegen de enorme fusiegolf, die vanaf de jaren zeventig toesloeg. Maurice de Jongh neemt u mee naar een tijd van melkkarren, ijzeren honden en melkboeren.

Wij wensen u veel leesplezier!

Namens de redactie,  
Maurice de Jongh

# Jos Valk: een Ambachtse dwangarbeider in Duitsland en zijn reis naar huis

John Valk

Al voor 1940 werkten er veel Nederlanders in Duitsland. De Duitse economie kwam op, waardoor er veel arbeiders nodig waren. Met name in het oosten van het land werden werklozen door arbeidsbureaus gedwongen om te gaan werken in Duitsland.

Als Nederland dan in 1940 bezet wordt door Duitsland, worden werklozen steeds meer onder dwang gezet om in Duitsland te gaan werken. In het najaar van 1940 gaan Duitse bedrijven ook actief mensen werven in Nederland.

Naarmate de oorlog langer gaat duren, worden steeds meer Duitse mannen onder de wapenen geroepen. Hierdoor neemt het te kort aan arbeiders steeds verder toe. Bij het werven van arbeiders is er steeds minder sprake van vrijwilligheid.

In april 1942 gaat Holland-Aktion I van start met de bedoeling 30.000 arbeiders te werven voor de Duitse industrie. In september 1942 volgt dan al snel Holland-Aktion II om nog eens 40.000 arbeiders te leveren. Daarna volgen meer Aktionen.

Uiteindelijk worden tussen 1938 en 1945 zo'n 7,7 miljoen niet-Duitsers ingezet in Duitsland, waarvan de helft voor de Duitse oorlogsindustrie.

## Ambachters in Kleinmachnow

In Hendrik-Ido-Ambacht waren er ook mannen die tewerkgesteld werden in Duitsland. Een deel van deze mannen kwam terecht in het dorpje *Kleinmachnow*, een dorpje dat ligt tussen *Potsdam* en *Berlijn*. In die tijd was het dorp omringd door bossen. Deze bossen boden een ideale plek voor het bouwen van een *Schattenfabrik*, of te wel een schaduwfabriek. Dit zijn kleinschalige fabrieken die veelal bestaan uit laagbouw in een bosrijke omgeving om de kans op ontdekking vanuit de lucht te verkleinen.

Dit was een reden waarom het bekende Duitse concern Bosch in 1935 een stuk grond aankocht, gelegen tussen de *Stolperweg* en de *Stahnsdorfer Damm* in Kleinmachnow. Hier vestigden zij de *Dreilinden Machinebau GmbH (DLMG)*. DLMG maakte onderdelen voor vliegtuigmotoren, zoals brandstofpompen. Dit waren technisch, hoogstaande producten die veel precisie vereisten.

Naast de fabriek bouwde men een barakkenkamp voor de huisvesting van dwangarbeiders. Vanaf 1940 zijn dit vooral Franse en Poolse krijgsgevangenen. Maar in 1942 arriveerden ook de eerste dwangarbeiders in Kleinmachnow. Hierbij zitten ook Hollanders, vooral uit Leiden, Alphen aan de Rijn, Noordwijk en Hendrik-Ido-Ambacht. In mei 1944 bevinden zich bijna 3000 mensen in het kamp, waarvan 238 Hollanders. Onder deze Nederlanders bevinden zich ook mannen uit Ambacht: o.a. Leen



Ausweis van Jos Valk van Dreilinden Machinebau GmbH.



Stolk, Arie en Henk Kok, Cees van der Starre, Aart van Drunen, Jaap van Deursen, Piet Verboom, Leen den Hartog en Adrianus (Jos) Valk.

Later dat jaar wordt besloten een deel van de productie en de dwangarbeiders over te brengen naar Politz an der Elbe, in het huidige Tsjechië. Aan het eind van de oorlog bevinden er zich nog 112 Nederlanders in Kleinmachnow.



Jos Valk (linksachter) met anderen in het barakkenkamp.

### Adrianus Valk

De laatste naam in het rijtje Ambachters, is die van Jos Valk, mijn opa. Op 28 augustus 1911 wordt Adrianus Valk geboren in Hendrik-Ido-Ambacht, als zoon van Gerardus Valk en Willemijntje Visscher. Zijn ouders overlijden al op vrij jonge leeftijd.

Adrianus heeft voor de oorlog diverse baantjes op scheepswerven in Ridderkerk en Bolnes, waar hij veelal als sjouwer zijn brood verdient.

Op 9 juli 1937 trouwt Jos in Rijsoord met Cornelia (Cor) Eeuwijk. Zij gaan wonen aan de Onderdijks Rijweg 190 in Ambacht. Samen krijgen zij vijf kinderen: Gerard, Wil, Siem, Adrie en Ada.

In de oorlog wordt hij tewerkgesteld bij DLMG. Zijn toegangspas vermeldt als uitgiftedatum 23 juni 1942.

In de jaren 50 verhuist de familie Valk naar de Beukenstraat nummer 8. Jos is dan werkzaam op de sloperij van Frank Rijdsdijk. Dit zal hij blijven doen tot aan zijn pensioen.



Portretfoto van Jos Valk uit Duitsland.

### Het leven in Kleinmachnow

Jos blijft tot het eind van de oorlog in Kleinmachnow. Over zijn reis terug naar Nederland heeft hij een dagboek bijgehouden. Ook heeft hij een fotoalbum met foto's uit Kleinmachnow. Over het leven in Kleinmachnow zelf is hij na de oorlog niet erg spraakzaam. Hij houdt wel contact met mannen die hij daar heeft leren kennen.

Zo'n tien jaar geleden kreeg ik van mijn vader het dagboek en het fotoalbum. Om meer over het leven in Duitsland te weten te komen, begon ik een zoektocht op internet. Via de *Heimatverein Kleinmachnow* kwam ik in contact met Ruud de Koning uit Assen. Hij heeft aan de hand van brieven van zijn vader een boekje geschreven over het leven in Kleinmachnow.

Door dit boekje *'Brieven van mijn vader Henk de Koning uit Duitsland en Tsjechië 1942-1945'* (ISBN 978-90-9023423-6) en een bezoek van Ruud aan Ambacht, bleek er toch een hoop te achterhalen



Luchtfoto DLMG (1945):

- 1) Barakkenkamp
- 2) DLMG-fabriek
- 3) Voertuigenpark en verblijven van de wacht
- 4) Hoofdingang
- 5) Fabriekshal met KZ-AuBenlager
- 6) Krijgsgevangenenkamp
- 7) Stahnsdorfer Damm
- 8) Stolperweg
- 9) Teltow kanaal

over het leven als tewerkgestelde in Kleinmachnow.

Het dorpje Kleinmachnow ligt dus, zoals eerder aangegeven in de bossen, tussen Berlijn en Potsdam. Hier ligt tussen de Stahnsdorfer Damm en de Stolperweg het terrein van DLMG. Het terrein is opgedeeld in twee gedeelten: de fabriek en daarnaast het barakkenkamp. De fabriek bestaat uit lage productiehallen van beton. Het barakkenkamp bestaat uit houten barakken. In het barakkenkamp waren de arbeiders ondergebracht. Onder de dwangarbeiders bevonden zich ook vrouwen. Je kunt de arbeiders in het barakkenkamp grofweg indelen in vier categorieën:

- De West-Europeanen: hier vallen de Hollanders onder: zij hebben de beste voorzieningen (wat betere barakken) en ook de meeste vrijheden.

Na werktijd konden zij gaan en staan waar ze wilden en ze hadden bijvoorbeeld geen avondklok.

- De Oost-Europeanen: zij hadden minder voorzieningen en minder vrijheden. Zij hadden bijvoorbeeld een avondklok en moesten om 22:00 uur binnen zijn.
- De krijgsgevangenen: zij zaten in een omheind en bewaakt gedeelte van het kamp. Zij hadden geen vrijheden.
- De 760 Poolse vrouwen uit concentratiekamp Ravensbrück (vanaf oktober 1944 tot medio mei 1945): zij waren onder erbarmelijke omstandigheden ondergebracht in de kelder van hal K24 op het fabrieksterrein. Dit was een zogenaamd KZ-AuBenlager, een buitenkamp van een groter concentratiekamp.

De Hollanders waren zoals gezegd ondergebracht in barakken met de meeste voorzieningen, zoals sanitair. De barakken waren opgedeeld in kamers die voorzien waren van stapelbedden. Op het bed lag een strozak als matras of anders een jutezak of beddenzak gevuld met papiersnippers.

Aanvankelijk zag het leven er vrij normaal uit. Het eten werd in 1942 zelfs omschreven als goed. Naarmate de oorlog vorderde, werd het eten vele malen minder. Men was dan ook afhankelijk van de pakketten met voedsel en sigaretten die van huis werden opgestuurd. De sigaretten dienden niet alleen om te roken, maar ook als ruilmiddel.



In het barakkenkamp, Jos Valk tweede van links.



Het opgestuurde voedsel werd vaak per kamer bij elkaar gelegd, om er vervolgens op de potkachel die in de kamer stond een maaltje van te koken.

Gewerkt werd er doordeweeks van 6:45 tot 17:15 uur, met tussendoor pauzes. Op zaterdag werkte men tot 12:15 uur en op zondag van 7:15 tot 14:15 uur. Later werd er ook in ploegendienst gewerkt. Dit had voor de avondploeg als voordeel dat ze extra te eten kregen.

De Hollanders ontvingen voor de gedane arbeid salaris. Van dit salaris moesten ze vervolgens kostgeld betalen. Wat er dan nog overbleef van het salaris werd gebruikt voor het leven buiten het kamp, het werd gespaard of het werd opgestuurd naar Nederland voor de familie daar. Van sommige Hollanders is bekend dat ze ook nog een baantje buiten het kamp hadden.



Dwargarbeidsters bij DLMG.

Wat deed men dan in hun vrije tijd? Voor veel mannen was het even wennen dat ze zelf hun kleren moesten wassen of moesten verstellen. Sommige mannen wisten het zo te regelen dat verstellwerk door vrouwen die zich in het kamp bevonden gedaan werd. Uiteindelijk zijn er ook mannen die een relatie krijgen met deze, vaak Oost-Europese, vrouwen.

Op winteravonden werden er spelletjes gedaan, zoals dammen en schaken. Maar er werd ook samen gezongen of muziek gemaakt. In de zomer werd er geluierd in de zon of werd er gesport of gevoetbald op het sportveld. Het kamp had een eigen voetbalploeg. In de zomer werd ook door veel Hollanders een terrasje gepakt bij een cafeetje langs het Teltow-kanaal. Op zondag ging men naar kerk.

In het fotoalbum van Jos Valk zitten niet alleen



Alte Dorfskirche te Stahnsdorf.



Begrafenis Nico Vavier uit Leiden (Jos Valk geheel links).

foto's uit het kamp, maar ook foto's van begrafenissen. Helaas werden er ook mensen ziek in Kleinmachnow. En ondanks dat men medische zorg kreeg, overleden er toch mensen. Zij werden vervolgens in Duitsland begraven op bijvoorbeeld het *Südwest Kirchhof* in Stahnsdorf. De Hollanders gingen met de pet rond, om bijvoorbeeld bloemen te kopen. Maar ook werd er een fotograaf ingehuurd, die foto's maakte van de begrafenis. Men zorgde er vervolgens voor dat deze bij de familie in Nederland terecht. Ondanks dat het erop lijkt dat de Hollanders veel vrijheden hadden, had het verblijf in Kleinmachnow een gedwongen karakter. Een ongeoorloofd vertrek terug naar Nederland had serieuze consequenties.

De oorlog was in volle gang. Op het terrein in Kleinmachnow bevonden zich vier FLAK-torens

(luchtafweer) en er waren schuilkelders en Splittergraben (overdekte loopgraven). Naar mate de oorlog vorderde, werd Berlijn meer en meer gebombardeerd. Jos Valk heeft een lijstje bijgehouden met alle keren dat men in de schuilkelder zat en dat is een aardige lijst. Gedurende de oorlog werd het dorp Kleinmachnow een paar maal getroffen door afzwaaiers, waarbij vaak burgerdoden te betreuren waren. Ook stortten er gedurende de oorlog een paar vliegtuigen neer rond het dorp. Dus ondanks dat de Hollanders veel vrijheden hadden in Kleinmachnow, werden ze met zeer grote regelmaat geconfronteerd met de oorlog. Ook als men naar Berlijn ging, zag men wat de bombardementen aangericht hadden.

In juni 1944 werd een deel van de productie van DLMG overgeplaatst naar *Politz an der Elbe*. In oktober van dat jaar arriveerden 760 Poolse vrouwen uit Ravensbüück. Zij zullen hier tot halverwege april 1945 blijven. Dan worden ze af getransporteerd naar concentratiekamp *Sachsenhausen* bij Oranienburg. Van hieruit namen ze deel aan de dodenmarsen richting de Oostzee. Uiteindelijk werden de overlevenden bij Schwerin door de Amerikanen bevrijd.

Op 22 april 1945 bereikten de Russen dan het Teltow-kanaal tussen Teltow en de sluis in het kanaal, vlakbij het kamp. Op 24 april lukte het de Russen het kanaal over te komen en die avond was 80% van Kleinmachnow in Russische handen. Aan het begin van de middag op 25 april was het verzet gebroken en kwam Kleinmachnow geheel in



De sluis in het Teltow-kanaal anno 2019, gezien richting Teltow.

Russische handen. Op 26 april trokken de Russen verder richting Berlijn. De bezettingstroepen die hun plek innamen gingen zich vervolgens drie dagen te buiten aan plunderen, verkrachten en het zinloos doodschieten van 200 mensen. In het kamp moet men dit hebben meegekregen.

### Het dagboek van Jos Valk

Op 29 april 1944, als de Slag om Berlijn nog in volle gang is, ondernemen de Hollanders een eerste poging om weg te komen uit Kleinmachnow. Jos Valk schrijft die dag het volgende:

*Vertrek uit het lager om half elf met paard en wagen naar de brug van Teltow. En daar hebben wij op bericht moeten wachten van de Ort Kommandant of wij daar over mochten gaan. Want wij durfden dat niet aan. En toen de jongens terugkwamen, zeiden ze dat we papieren moesten hebben.*

*Toen konden we door trekken naar Grosbeeren, maar dat durfden we toen niet aan. Toen zijn we weer teruggedaan naar ons lager. Maar we hebben ook onderweg nog angst uitgestaan met twee Russen. Die kwamen op ons af en toen moesten wij onze handen omhoog doen.*

*Maar met dat paard, dat is wat geweest. Die wilde niet trekken, dus dat was een strop. Maar wij zeiden tegen elkaar: 'wij nemen dat paard toch maar mee'. Zo gezegd, zo gedaan.*

*En toen onderweg hebben wij dat paard weer geruild bij een kolenboer. En die jongen nam een Russische soldaat mee en die gaf hem een sigaret. En wij hadden een ander paard. En dat paard deed het wel, maar toen kwamen we ook nog voor een zandweg te staan. En dat werd tobben. We zakten weg met de wagen en het paard zei doet het zelf maar. Toen hebben wij de wagen weer moeten lossen en toen zo erdoor gekomen. Toen zijn wij weer teruggedaan naar het lager en het paard, dat hebben wij maar weer laten lopen.*

*En een half uur later zagen wij dat paard alleen de straat uit gaan. We zeiden toen: 'Die gaat zelf zijn weg weer opzoeken om thuis te komen'. Toen zijn wij nog drie dagen in het lager gebleven. En toen werd het tijd om weg te gaan.*

*Ik ben nog wat vergeten. Dat is het voornaamste dat wij onderweg gezien hebben en dat is dat er aan de kant van de weg een vrouwspersoon lag. En daar*



hebben ze een zedenmisbedrijf mee gepleegd. En dat was verschrikkelijk om aan te zien. Ze hadden het hoofd bedekt met haar kleren en het onderlijf bloot.

Maar weet je wat het ergste nog was? Dat is dit: dat oude vrouwen van 65 en ouder ook zo onder handen genomen werden door die kleine soldaten. En die voelden ook al wat en dat waren jongens van 18 tot 20 jaar. En die liepen de huizen binnen om alles af te kijken en wat ze aan stonden, dat namen ze mee. En zo ging dat maar door met die gasten.

## 2 mei 1945

Vertrek uit het lager om 8 uur met alle Hollanders, met de handwagens van de fabriek. Maar het was geen mooi weer. Weer heel de dag regen. En toen het weer zo ver was dat we voor de brug stonden van Teltow. Dat was een sjouw. Ook allemaal zand. Om daar met de karren door te komen. Maar dat liep allemaal nogal mee. En die dag hebben wij afgelegd 30 kilometer tot 's avonds 6 uur. Daar zagen wij een hooischaar staan en daarop afgegaan



Jos Valk in het raam van een barak.

om te overnachten. En de plaats was Trebbin. En of wat we daar gezien hebben, dat is ook verschrikkelijk. Daar zijn wij nog door een gedeelte getrokken waar ze de vorige dag nog gevochten hadden. En het lag daar bezaaid met lijken. En ook nog dode paarden en koeien. En de pantserwagens gingen gewoon over de lijken heen. Wij hebben ook nog gezien dat zo'n wagen over een hoofd reed. En dat was zo plat als een dubbeltje. En als je dat allemaal ziet, dan heb je genoeg van de oorlog. En dat ging zo een kwartier lang.



Poortgebouw DLMG anno 2019.

## 3 mei 1945

Vertrek van de boerderij om 8.15. Weer verder op naar Dresden. Maar daar waren we die dag niet gekomen wegens dat we een hoop oponthoud hadden door een Russische colonne. Want die zeiden al dat Berlijn fertig was. Maar dat was niet zo. Maar wel was het waar dat vele wagens al terugtrokken en daar hadden wij veel last van. Want als er zo'n colonne aankwam, dan moesten wij blijven staan met de wagens tot dat alles voorbij was. En die dag hadden wij maar 19 km af kunnen leggen tot en met de middag 4 uur. Toen hebben wij onze uitrusting maar genomen. Want er moest ook nog gekookt worden en dat is zo maar niet gebeurd. En die nacht hebben we op de planken moeten slapen. En die plaats was Lückenwalde.

## 4 mei 1945

Vertrek uit Lückenwalde 's morgens om 8 uur. Dus dat was lekker vroeg en we hadden besloten die dag veel af te leggen. Maar dat liep al gauw tegen. Want

om 12 uur kwamen we al voor een lager te staan. En we hadden alles geprobeerd om verder door te trekken, maar dat ging niet. We werden tegengehouden door de Russen. We moesten het lager in voor een paar dagen. Maar van die paar dagen werd het bijna een week. Want we moesten maar op bericht wachten om verder te gaan. En dat lager was in Jüterbog in een grote kazerne. En die dag kregen we geen eten van de Russen, want de boel moest eerst geregeld worden. Maar we hadden gelukkig zelf nog eten bij ons. Dat voorrecht hadden we.

Op 4 mei was men dus aangekomen in een kazerne in Jüterborg. Deze kazerne stond onder Russisch gezag. De dagen die men in deze kazerne doorbracht, vulde men met het wassen van kleding, persoonlijke verzorging en luieren. Ook probeerde men buiten het kamp aan eten te komen om de karige hoeveelheid in het kamp aan te vullen. Veel mannen kregen buikloop van het eten. Het was wachten tot men weer door mocht.



Gezamenlijk aan de maaltijd op de kamer.

## 13 mei 1945

Zouden wij weer vertrekken uit de kazerne, 's morgens om zes uur precies, en toen kwamen we weer tot de ontdekking dat wij er niet uit mogen, omdat er geen papieren waren. Dat moest toen eerst weer in orde gebracht worden. En die papieren moesten uit Lückenwalde komen. En voor dat alles in orde was, was het weer 12 uur geworden. Toen moest alles weer opgesteld worden en voor dat we toen weggingen was het 2 uur. Net op het heetst van de dag. En dat reisje duurde nog drie uur lopen. En om vijf uur waren we daar. En we werden daar door de

Engelsen in goede handen gevallen. Ze kwamen met emmers water aan lopen voor ons om te drinken en ook kregen we sigaretten van die gasten. Dat waren krijgsgevangenen die daar zaten in dat lager. Vliegeniers en ook anderen.

En 's avonds hadden ze ook nog stukjes zeep uitgedeeld aan ons. En die zeep was reusachtig. Maar we hebben daar ook een tijd moeten wachten voordat we ingedeeld werden in het lager.

Want we moesten eerst door de controle met onze passen. En daar kregen we een oké-briefje. Toen was de boel in orde. Toen konden we weer verder rijden met onze karren naar het lager. En toen we voor de barak kwamen die ons aangewezen werd. En daar zijn we toch van geschrokken. Zo'n beestenstal als dat dat was. Daar was toch zo'n hoop te ruimen. En toen moest er nog eten gekookt worden voor ons. En dat was om 12 uur 's nachts pas klaar. Dus dat werd een nachtpotje. En voordat we toen gingen slapen was het half twee.



Jos Valk (links voor) tijdens een bedrijfsuitje naar park Sanssouci (1943).

In dit nieuwe kamp begon alles weer van voor af aan: kamer uitmesten en eten regelen. Daarna begon weer het wachten tot men weer verder mocht. De tijd doodde men met luieren, corvee en zorgen voor eten. Ook werden er wat dingen georganiseerd: een voetbalwedstrijd tegen Engelsen en een cabaretavond, die men afsloot met het Wilhelmus. In dit kamp had men ook een radio, zodat men het nieuws uit Nederland kon volgen.



## 21 mei 1945

Nu was het waar hoor dat wij ook nog weg zouden gaan, de andere dag. We zijn om 12:45 vertrokken uit Lückenwalde (zal waarschijnlijk Wittenberg moeten zijn) naar de Elbe. En daar moesten we weer wachten op de Amerikanen, die zouden ons daar af komen halen. En we waren om 4:20 bij de Elbe. En onderweg hebben we ook nog bandenpech gehad aan twee auto's en dat heeft ook nog een half uur geduurd. En de verkeersbrug over de Elbe, die hebben ze ook opgeblazen. De eerste van de kant en dan de derde en de vierde pijler, die lagen te water. Maar die nacht hebben we ook weinig geslapen. Dat begrijpt u wel, want dat was allemaal inpakken. En we zijn naar Leipzig gegaan en daar had je de Elbe. En daar zouden de Amerikanen ons afhalen. En we hadden daar staan wachten van 4:20 tot half acht, maar der kwam niets. Toen zijn we weer teruggegaan naar Wittenberg. En daar hebben we overnacht in een kazerne. En daar kwamen we bijna weer in de nacht aan om half elf. En toen moesten we nog bedden op gaan zoeken om te slapen.

In de kazerne in Wittenberg brak een lange periode van wachten aan. Europa was eigenlijk in tweeën gedeeld, met de scheidslijn ongeveer ter hoogte van de rivier de Elbe. In Europa waren mensenstromen opgang gekomen. Voormalig krijgsgevangenen, mensen uit concentratie-kampen en dwangarbeiders gingen op weg naar huis en dit moest in goede banen geleid worden. Vandaar dat men soms dagen moest wachten.

## 8 juni 1945

Dat was ook weer eens een warme dag geweest. En met de middag hadden we een beetje regen, maar dat was nogal meegevallen. En om twaalf uur kwam d'r opeens weer af dat we om drie uur allen vertrokken moesten wezen uit het lager. Dus dat was weer wat om alles weer klaar te krijgen om drie uur. Maar het is toch gelukt om op tijd klaar te zijn. Maar we zijn toen allemaal naar buiten gegaan en daar moesten we weer wachten tot dat alles in de rij stond.

Maar we hadden eerst nog geprobeerd om brood los te maken van die Russen. En dat lukte ook nog. En we kregen toen nog busjes vlees d'r bij. En die hadden we eerst nog maar opgemaakt. Want we zeiden al tegen elkander: hoe moet dat met het vlees

bewaren? Dat gaat niet, want als we gaan lopen dan raken we elkander toch kwijt.

Nu we zijn om vijf uur vertrokken uit het lager en we moesten alles te voet gaan lopen naar de Elbe. En dat is een reis geweest, hoor, voor dat we de Elbe bereikt hadden. We waren gewoon weg schoon versleten met onze koffer op onze schouders. Maar d'r waren toch nog jongens die geluk hadden om met een Russische auto mee te rijden. Want er werd wel gezegd in het lager dat er geen auto's waren, maar d'r waren auto's genoeg om ons weg te brengen naar de Elbe. Maar die rotterds hadden bepaald wat ingezien bij ons, dat ze maar gezegd hebben: we zullen ze de laatste rit maar eens laten lopen. Nu we hebben gelopen ook, want er waren o zo veel jongens die blaren op de voeten gelopen hebben. D'r zijn d'r een hoop nog meegeleden met auto's tot aan de nieuwe rijksweg van de Elbe. En daar weer verder gaan lopen.

We gingen zowat allemaal om half twaalf á twaalf uur de Elbe over. En nu dachten we al dat we bij de Amerikanen waren. Maar dat was niet zo. We zaten nog steeds bij de Russen. We hadden al gevraagd hoe lang of het nog lopen was voor dat we bij de Amerikanen waren. En ze zeiden van nog drie uur. Dus we kunnen er nog tegen. En d'r zijn toch zo'n hoop woorden gewisseld, dat begrijpt eenieder wel als je zo'n zesendertig kilometer per voet moet afleggen. We hadden allemaal geen schouders over. Maar die luizenstreek zal ons altijd in herinnering blijven van die rotte Russen.



Park Sanssouci 1943: Jos Valk links voor, (ome) Koos Boom rechts voor en Leen Stolk (?) midden achter.

En we zijn van Wittenberg vertrokken met 8000 man en alles te voet. En we hebben toen tot 's nachts één uur gelopen. En toen zijn we een nachtverblijf op wezen zoeken, maar dat was nogal dicht bij de hand: een groot café. Daar zijn we met een honderd man overnacht. En we zouden dan de andere morgen weer vroeg vertrekken. En dat was weer om zes uur 's morgens. Maar zo'n dag is nooit meer te vergeten: die blijft altijd in je gedachten.

## 9 juni 1945

Nu het is weer warm om te lopen. Ik was lekker vroeg weg gegaan en had zo één uur gelopen. En toen was ik alweer moe van het gesjouw met mijn koffer. En toen even later kwam Cees voor bij met zijn maats. Daar had ik aan gevraagd of ik niet mee kon rijden. Maar dat ging niet, want de kar die zit al zo vol. Maar die zei tegen mij: je wacht nog maar even. Ik heb Pleun ook gezien een poosje terug. Wacht daar maar op, die hebben niet zo veel op hun kar liggen. Maar ik was toch maar door-gelopen met mij vrachtje op mijn schouders dacht: hij komt wel achterop. Toen heb ik het gevraagd en dat ging. En toen hebben we gelopen tot half negen. En toen stonden we voor de eerste controle. En van daar hebben we nog een half uur gelopen en toen konden we niet verder meer. Toen zijn we maar in het gras gaan liggen tot vijf uur. En dat allemaal zonder eten, heel de dag. We vielen bijna om van de honger.

Maar laten we toch nog geluk gehad hebben van de Fransen. Want die moesten door de tweede controle en die mochten d'r wagens niet meer mee nemen. Dus die moesten gelost worden. En hoe veel eten dat ze achter moesten laten, dat was gewoon weg verschrikkelijk. Maar daar waren de Hollanders het beste weer mee, want die gingen daaropaf. Ik zei tegen Pleun: ga ook eens kijken of je ook niet wat te pakken kan krijgen. Dan blijf ik wel bij de rommel. En laat die toen ook nog met een heel brood aan komen. En dat had ook weer een andere jongen gezien. Die kwam toe weer vragen of die geen stukje brood over kon nemen voor boter. En dat ging natuurlijk door. Een stukje brood voor een half pakje boter: dan hebben we ook wat op ons brood.

En nu is de wacht weer op een stukje brood van de Russen. En het is nu weer wachten en nog eens wachten.

En als je dat eens gezien had hoeveel Fransen dat d'r voorbijgaan naar de Amerikanen. D'r zijn d'r zo ongeveer een 3000 man. Dat ging zo maar door, de gehele dag en de andere ook nog tot de middag. Wij dachten al dat wij geen beurt zouden krijgen.



Jos (links) voor de barak.

10 juni was weer een dag van wachten. Men was aangekomen bij een Russische controlepost. De Russische commandant ter plaatse had bepaald dat eerst de Fransen door de controle-post zouden gaan, dan de Belgen en daarna pas de Hollanders. Voor elke twee Russen die teruggingen naar de Russen, mocht er één West-Europeaan naar de Geallieerden. Tijdens het wachten werd er een beetje brood uitgedeeld, maar verder moesten de Hollanders voor hun eigen eten zorgen. De nacht moest in de buitenlucht doorgebracht worden. Aangezien het koud was, stookte men een vuurtje om zich warm te houden.

Op 10 juni had Jos Valk dan het geluk dat hij met ongeveer 200 andere Hollanders nog net voor 18:00 uur door de controlepost mocht. Om 18:45 uur waren ze dan bij de Geallieerden. Die brachten de Hollanders met vrachtwagens naar de stad Dessau,



waar ze in een doorgangskamp werden ondergebracht. Hier werden de Hollanders ontluisd en vond er nog een controle plaats. Hierbij werden de NSB'ers er uitgepikt. Zij konden soms rekenen op een flink pak slaag van andere Hollanders. De Engelsen staken hier een stokje voor en zetten de NSB'ers in voor schoonmaakwerkzaamheden in het kamp.

Op 12 juni, om 15:10 uur vertrok men per trein richting Nederland. De reis ging via *Leipzig* en *Kassel*. Op 15 juni om 4:30 uur kwamen ze aan in de stad *Mecklenbeck*. Hier moesten ze de trein uit. Lopend door een bos gingen ze naar een barakkenkamp. In dit kamp werden de mannen weer gecontroleerd en ontluisd. Omdat er geen vrachtwagens beschikbaar waren om de Hollanders naar Nederland te brengen, moesten ze de nacht doorbrengen in het kamp. Na drie nachten in de trein, was dit meer dan welkom.

Op 16 juni moest men vroeg weer op. Om 8:45 uur vertrokken ze per vrachtwagen naar Oldenzaal. Daar kwamen ze om 11:00 uur aan en werden opgevangen in een school. Voor het eerst in lange tijd kregen ze weer goed te eten: groente, vlees en aardappels, brood met kaas, melk en karnemelk.

Die dag werd er ook nog een bezoek gebracht aan de dokter, om de gezondheid van de mannen te controleren. Hierna ging men lopend naar een fabriek, om te gaan slapen. De volgende dag kon men even rondlopen in Oldenzaal en bijvoorbeeld genieten van het klokkenspel van de kerk, dat elk half uur een vaderlands liedje ten gehore bracht. Die dag moest men nogmaals langs de dokter voor controle.

Op 18 juni moesten ze weer vroeg op. Het duurde even voor het transport is ingedeeld, maar uiteindelijk vertrokken ze toch richting Zwolle. In Zwolle kregen ze avondeten en nog diezelfde avond ging de reis verder. Met een schip vertrokken ze nog die nacht richting Amsterdam. Dat ging eerst nog rustig, maar toen de zon opkwam, werd het tempo opgevoerd. Aan dek genoot Jos Valk van de tocht over het IJsselmeer. Maar zoals hij zelf omschreef: *'het verlangen naar huis, dat wordt toch zo groot. Hoe dichter bij huis, hoe te slimmer'*.

Op 19 juni kwam het schip om 12:45 uur aan in Amsterdam. Nog diezelfde avond vertrokken de mannen met auto's naar Rotterdam waar ze om 22:00 uur aankwamen. Doorreizen naar Dordrecht

was dan niet meer mogelijk. Jos Valk beschreef dan de volgende situatie:

*En toen stonden er nog mensen: wat zouden we doen? Maar naar huis gaan lopen of nog maar een nacht hier in Rotterdam blijven. Ik zei al tegen die mensen: die nacht moet erbij hoor. Lopen, daar begin ik niet meer aan. We hebben al zoveel afgelopen. En die andere mensen zeiden dat eindje kan er nog wel bij tot Dordrecht. En dat hebben ze ook gedaan.*

*Nu ik had niets berouw d'r van dat ik dat nachtje overgebleven ben. Want ik had mijn koffer in de kelder gebracht en ik had nog om eten gevraagd en dat kreeg ik ook nog: een lekkere kop thee met 10 kaakjes. En toen ik zat te eten, kwam Piet Verboom en Leen den Hartog ook nog aan. Dus ik was niet alleen. En toen zijn we naar bed gegaan, boven op de zolder. En daar had je ook een mooi uitzicht over het water.*

Op 20 juni, bijna twee maanden na het vertrek vanuit Kleinmachnow en bijna twee maanden nadat Nederland geheel bevrijd was, brak de laatste dag



Ambachter Piet Verboom.

van het dagboek van mijn opa, Jos Valk. De laatste etappe van de reis terug naar Hendrik-Ido-Ambacht, terug naar zijn gezin, die niet wisten hoe het met hem was of waar hij was.

#### 20 juni 1945

*En wat is dat toch weer een mooi weer om naar huis te gaan. Dat treffen we weer uitstekend. En wat waren we gisteren toch moe van dat reizen en wat hebben we toch geslapen, als ossen. Maar ja, dat kon ook niet anders. Het was altijd maar reizen en nog eens reizen. En we waren toch zo blij dat we Rotterdam zagen, want we zeiden al tegen elkaar: nog een nachtje en dan is de zware reis achter de rug. En 's morgens om 8 uur werd het brood uitgegeven, met een heerlijk kopje thee. En nu is de wacht weer op het vertrek, maar we moesten eerst van het gebouw daar we waren naar een motorbootje. En die bracht ons weer naar het Maasstation. En daar kregen we ook weer een heerlijk kopje. En een eindje verder weer kaakjes en chocolade. En toen kon je afgaan naar een motorboot en die vertrok om 11.30 van Rotterdam naar Dordt. En van Rotterdam heeft die Slikkerveer aangedaan en daar vandaan Alblasterdam. En toen H.I. Ambacht. Daar moesten we zijn. Toen wij daar aan kwamen sjouwen, zagen daar die vrouwen ons. En die zeiden al gauw:*

*Monument ter nagedachtenis aan hen die gedwongen werden voor DLMG te werken.*



#### Iets over de auteur:

De auteur is John Valk, zoon van Gerard Valk en dus kleinzoon van Jos Valk. Hij is geboren Ambachter en na 18 jaar in Zwijndrecht gewoond te hebben, woont hij sinds september 2020 weer in Ambacht.

*moet je een kar hebben voor je rommeltje. En dat sloegen wij natuurlijk niet af. En de thuiskomst was om 1 uur met veel gejuich.*

Tot slot had Jos Valk nog een klein stukje toegevoegd aan zijn dagboek:

*En wij hebben altijd van geluk kunnen spreken, dat wij buiten Berlijn hebben gezeten. Als wij in de stad hadden gezeten, dan had het anders geweest. Want we hebben wat keertjes tegen elkaar gezegd: wie zouden daar weer bij zijn. Want het was met tijden gewoonweg verschrikkelijk als d'r zo veel d'r boven zaten. Want je begrijpt nog niet dat er nog zo veel mensen der door gekomen zijn. Want ik zat zelf veel in Berlijn. Elke week of anders om de veertien dagen. En dan zei je tegen je eigen: ik kan het nu niet meer zien wat of er nu kapot gegooid is. Want in de stad stond zowat niets meer overeind. Want ik ging altijd met de S-Bahn tot Friedrigstrasse. En dan weer verder met de U-Bahn. Dat is de ondergrondse trein naar Peterburgstrasse. Maar dat was in laatst ook niet meer nodig, want daar hadden ze ook de bommen door heen gegooid. Toen moest ik dat eind maar gaan lopen. Dat was zo ongeveer een half uur ginds en een half uur terug. En dan moest je weer eens een straatje om lopen en zo was het altijd wat in Berlijn.*



# Over de tram die nooit kwam...

Willem Schneider

De bereikbaarheid van de Zuid-Hollandse eilanden kostten de bestuurders eind 19e eeuw veel hoofdbrekens. Er waren veel plannen. Zo wilde de Rotterdamse Tram Stoom Maatschappij (RTM) vanaf 1875 een groot netwerk van Voorne-Putten, Goeree-Overflakkee, de Hoeksche Waard tot IJsselmonde.<sup>1</sup> Inzoomend op IJsselmonde: bij gemeenten op dit eiland bleek voor zo'n aanleg grote belangstelling te bestaan.

## Traject Noord-Zuid

Zo schreef de toenmalig burgemeester van Ridderkerk, L. de Kruijff, in oktober 1880 een vergadering in Rijsoord uit, waar 'belangstellende inwoners van het eiland IJsselmonde' hun mening konden geven. Volgens de *Dordrechtse Courant* kwamen veertig personen. Zij luisterden naar ir. M. Symons uit Rotterdam, een deskundige op het gebied van het spoorverkeer. Ik vermoed dat onder de toehoorders veel regionale bestuurders waren. Immers, het krantenverslag vermeldde dat na de discussie 'eene commissie werd benoemd', die uit alleen bestuurders bestond. Dat waren: het Ridderkerkse Kamerlid

(mr. J. B. van Osenbruggen),<sup>2</sup> een lid van de Provinciale Staten Zuid-Holland (P. Smit jr.) en onder meer de burgemeesters uit de regio: De Kruijff (Ridderkerk), De Bruïne (Zwijndrecht), C. van Aken (H. I. Ambacht) met ir. Symons als adviserend lid.<sup>3</sup>

Uiteindelijk kwam er rond 1890 bestuurlijke beweging om het oostelijk gedeelte van IJsselmonde per spoor te ontsluiten. Zo nam de Tweede Kamer in mei 1889 de Wet 'Bevordering van den aanleg van stoomtramwegen op de Zuid-Hollandsche eilanden'<sup>4</sup> aan, een wet die in juni 1900 werd gewijzigd.<sup>5</sup>

De eerste wet was de basis voor de aanleg van de tramrails naar de Hoeksche Waard, de tweede wet voor de aanleg van het tramtraject Barendrecht/Middeldijk-Rijsoord-Zwijndrecht, zie foto links-onder. Van belang is te melden dat de haltes Krommeweg<sup>6</sup> en Ambachtse Steeg het dichtst bij Hendrik-Ido-Ambacht lagen.

## Traject West-Oost?

De infrastructuur ging van dus noordwest naar zuidwest, niet naar het (zuid)oosten. Dat betekende dat ons dorp én de Alblasserwaard geen goede

ontsluiting per spoor hadden. Daarom wilde een rijke steenfabrikant uit IJsselmonde, F.L. Oostenbroek, Rotterdam, IJsselmonde, Bolnes, Slikkerveer, Ridderkerk, Hendrik-Ido-Ambacht, Zwijndrecht en Dordrecht met elkaar door een 'stoomtramweg' verbinden. Daartoe benaderde hij in 1900 gemeenteraden van IJsselmonde (maart), Ridderkerk, Rotterdam (april), Hendrik-Ido-Ambacht (mei) en Zwijndrecht (juni). Behalve Rotterdam, wilden deze raden Oostenbroek 'moreel en financieel' helpen.<sup>7</sup>

Blijkbaar leefde bij het Ambachtse gemeentebestuur hoge verwachtingen van de aanleg van de stoomtramlijn. Ambacht zou zich namelijk zo via het treinstation 'IJsselmonde' bij het grote 'Europese spoorwegennetwerk' kunnen aansluiten. Bij Oostendam wilde Oostenbroek "een hulpstation" aanleggen. Reizigers konden dan overstappen op een veerpont naar Alblasserdam en vandaar via een nieuwe stoomtramlijn naar Vianen reizen. Maar dat ging niet door: de gemeenteraden in de Alblasserwaard wilden in 1900 hiervoor geen geld geven.<sup>8</sup> De veerpont tussen Hendrik-Ido-Ambacht en Alblasserdam kwam er overigens na een aantal jaren wel (van 1930-1933).<sup>9</sup>

wanneer de concessionaris 'het Achterambacht en het dorp Hendrik-Ido-Ambacht in het tramverkeer opneemt, wegens te geringe breedte der wegen, de lijn op eigen baan, parallel lopende met de Achterambachtse weg, de Dorpsstraat en de Kerkstraat, moet worden aangelegd met minstens twee halten op dit traject'. Ook moet 'den concessionaris den schade vergoeden'. Verder moest de concessiehouder een rails naast de bestaande wegen aanleggen.



Links Traject stoomtram Middeldijk-Zwijndrecht. Boven RTM Loc 14 met bij de halte Rijsoord Rijksstraatweg; januari 1905. Bron: Tastbare herinneringen aan de verdwenen tramlijnen van de RTM; Ridderkerk 2011.



Veerpont H. I. Ambacht -Alblasserdam.

## 1900: eerste bespreking

Het concessieverzoek van Oostenbroek kwam voor het eerst ter sprake tijdens de Ambachtse gemeenteraadsvergadering van 16 mei 1900. Tijdens deze vergadering stelde de voorzitter, burgemeester W. Spoor, voor om 'voor den aanleg van een stoomtram in deze gemeente' een concessie voor twee jaren te geven. De voorwaarde was dat



Kerkstraat; Bron: Historisch Genootschap.



Dorpsstraat; Bron: Historisch Genootschap.

Ook wilde de raadsvoorzitter geen tramlijn bij de Onderdijksche Rijweg en bij de Ringdijk. Het raadslid J. Plaisier was niet enthousiast, want hij geloofde niet dat de stoomtram een 'grote toekomst tegemoet gaat wat betreft personenverkeer, alleen voor het vervoer van groenten ziet hij er enige verbetering in'.

Ook de zondagsrust kwam tijdens dit debat ter



sprake. Het raadslid P. Plaisier had bezwaren tegen het reizen op zondag *‘en wel op dat dien dag het verkeer even druk zal zijn als op een werkdag’*. Maar zijn collega Frank Rijdsijk, de eigenaar van de scheepssloperij aan de Veersedijk, merkte op *‘dat ieder op dien dag reist, hetzij per wagen hetzij te voet’*. Het voorstel werd met zes stemmen voor en één tegen. Voor: P. van der Giessen, F. Rijdsijk, J. Plaisier, B. Nugteren, H. Stehouwer, S. van den Berg. Tegen was het raadslid P. Plaisier.

### 1902: tweede, serieuze bespreking

Dit jaar was een belangrijk jaar, want het verzoek kwam namelijk enkele keren op de raadsagenda. De eerste keer was bij de raadsvergadering van **16 mei 1902**. De concessie voor de aanleg van een stoomtram én een paardentram in de gemeente werd toen voor één jaar verleend.



Voorbeeld van paardentram.  
Bron Regionaal Archief.

Dit gebeurde onder de volgende voorwaarden:

1. De paardentram wordt doorgetrokken tot op het Kerkplein in het dorp.
2. De rails moet worden gelegd aan de zuidoostelijke en oostelijke zijde van de Dorpsstraat.
3. Met het oog op de breedte der voornoemde straten (Kerk- en Dorpsstraat) mogen de tramwagens geen grotere breedte hebben dan 1,75 meter *‘buitenwerks’*.
4. *‘De op te breken straat voor het leggen der rails moet ten koste van concessionaris en ten genoegen van B&W worden hersteld’*.
5. De concessionaris zorgt over het onderhoud van de straten *‘onmiddellijk terzijde en over de geheele breedte tussen de rails’*.

6. De schade die door het *‘opbreken en herstellen der straat of door het berijden van dien weg mocht ontstaan aan gemeente eigendommen, of die van corporatien en particulieren, komt geheel ten laste van de concessionaris’*.
7. *‘Bij het eventueel opbreken van den rails ten dienste der paardentram, moeten de straten ten genoegen van B&W geheel worden vernieuwd ten koste van de concessionaris’*.
8. Voor het rijden op de Kerkstraat door de stoomtram gelden dezelfde voorwaarden als genoemd bij de punten 4, 5, 6 en 7.
9. *‘Zodra met de exploitatie der stoomtram wordt begonnen, ter weerszijde van den weg op de Kerkstraat afsluitbomen moeten worden geplaatst, welke bij het passeren van een tram worden gesloten, en na zonsondergang van een rood schijnend licht moeten worden voorzien’*.
10. De snelheid waarmee door de stoomtram *‘in den bebouwde gemeentekom gereden mag worden, zal later door den Raad worden bepaald.’*<sup>10</sup>

Bij het voldoen aan deze voorwaarden zou de gemeenteraad van Hendrik-Ido-Ambacht gedurende **25 jaar** een jaarlijkse subsidie van **250 gulden** verlenen. Raadslid J. Plaisier had nog een andere eis, die het college overnam, namelijk dat bij herstel van de waterleiding, *‘desnoods de rails zal kunnen worden opgebroken zonder daarvoor schadevergoeding te eischen.’*

Op **17 juli 1902** vergaderde de raad opnieuw over de aanleg van de stoomtramweg. De voorwaarden werden verder aangescherpt. Zo eiste de raad opnieuw dat Ambacht twee haltes zou krijgen. Als er meer duidelijkheid kwam over de bouw, zou de raad de maximumsnelheid van de tram vaststellen *‘waarmede door de bebouwde gemeentekom zal mogen gereden worden, alsmede het bedrag dat jaarlijks uit de gemeentekas in de vorm van subsidie aan den concessionaris zal worden toegekend.’* Daarmee werd het voornemen om jaarlijks 250 gulden subsidie te geven dus teruggedraaid.

Vervolgens sprak de raad over het mogelijke traject of trajecten van de stoomtram. In het verslag van deze vergadering staat namelijk: *‘Thans gaan bij de leden rond de tekeningen en bijlagen van toelichting van den ontworpen tramweg.’* Deze documenten kon ik niet bestuderen, omdat in het

Regionaal Archief de bijlagen van de notulen van de Ambachtse gemeenteraad van 1896-1922 ontbreken. Wel werd duidelijk dat bij de bespreking van de tekeningen de raadsvoorzitter opviel dat de *‘geprojecteerde paardentram’* tot het gemeentehuis niet tot de *‘kom van het dorp’* was doorgetrokken. Het college zou de concessie pas verlenen als de paardentram tot het plein bij de Dorpskerk werd doorgetrokken. Een raadsbesluit werd in juli niet genomen, want *‘men wilde nog eens over de zaak nadenken’*;<sup>11</sup> het besluit schoof de raad door naar de vergadering van augustus 1902. De mogelijkheid van een lijn op de Achterambachtseweg uit 1900 was van de baan, omdat op rijksniveau inmiddels ook beweging kwam. In **augustus 1902** kreeg Oostenbroek namelijk van het Kabinet-Kuyper de concessie voor *‘Stoomtramweg Rotterdam-IJsselmonde-Ridderkerk-Hendrik-Ido-Ambacht - Zwijndrecht met een zijtak van den Oostendam naar de kom der gemeente Hendrik-Ido-Ambacht.’*<sup>12</sup>

Verder gaf burgemeester Spoor aan dat op 20 augustus 1902 in Ridderkerk gemeentelijke vertegenwoordigers spraken met ir. J. Sokotel, een vertegenwoordiger van Gedeputeerde Staten. Tijdens deze vergadering waren de burgemeester en wethouder S. v.d. Berg aanwezig. De bestuurders spraken over de *‘financiële zijde der stoomtram in verband met de subsidies, welke betrokken gemeenten en polders en exploitatiekosten zouden willen dragen. Tevens werd in deze vergadering voorgesteld om bij GS een ‘audiëntie’ te verzoeken, teneinde dit college deze aangelegenheid te bespreken het oog op de te verlenen provinciale subsidie.’* Afgesproken werd dat wethouder S. v.d. Berg naar dit overleg zou gaan. Oostenbroek verschuilde zich tijdens dit overleg achter toezeggingen van provincie en Rijk.

Op **27 august 1902** vergaderde de raad voor de derde keer over de aanleg van de stoomtram. De raadsvoorzitter W. Spoor meldde dat hij Oostenbroek over bovengenoemde tien voorwaarden had gesproken. Volgens Oostenbroek zijn de breedte van de Dorps- en Kerkstraat voldoende om *‘zonder bezwaar voor ander voertuigen’* een paardentram aan te leggen naar het Kerkplein. Bovendien zouden de *‘krommingen bij de heeren Kraanenburg en Nugteren in ‘t minst geen last zouden veroorzaken’*.<sup>13</sup>



*‘Kromming’ bij Boerderij Nugteren.*



*‘Kromming’ bij Kraanenburg.  
Bron Historisch Genootschap.*

Tijdens het debat van **27 augustus 1902** kwam, evenals op 16 mei 1900, de zondagsrust ter sprake. Raadslid Van Essen stelde namelijk voor om de tram niet op zondag *‘onder kerktijd’* te laten rijden. Hij vond dat dit in het kader van Zondagswet verboden zou kunnen worden. De burgemeester wees dat voorstel resoluut af: *‘Zulks zou zeer moeilijk gaan. De Zondagswet is van het jaar 1815 toen het zoo geheel anders was als nu. In elk geval ieder moet voor zich zelf weten of hij op zondag in de tram wil rijden’*.

Circa een jaar later, op **20 mei 1903**, besloot de raad opnieuw tot verlening van de concessie en een 10-jarige subsidie van jaarlijks 100 gulden.<sup>14</sup> Vergeleken met het besluit van 1902 was deze termijn dus teruggebracht van 25 naar 10 jaar en de jaarlijkse subsidiebijdrage van 250 naar 100 gulden per jaar.

### 1904: Raad heeft haast

In de vergadering van 15 juni 1904 werd de concessie nog eens besproken. Het college stelde toen opnieuw voorwaarden. Het waren grotendeels dezelfde als uit 1902, namelijk:



1. Bij de aanleg van de rails vergoedt de concessionaris de schade op het wegdek bij de Kerkstraat.
2. Er worden afsluitbomen bij de Paulusweg, bij de Vrouwgelenweg en de Schoollaan nabij de tweede openbare school geplaatst.
3. Het plaatsen van een 'roodschijnend licht' tussen zonsopgang en -ondergang op deze afsluitbomen.
4. Tot 1914 wordt jaarlijks een subsidie van **100 gulden** geven. Het college hoopte dat deze subsidie, een 'prikkel voor de concessionaire zal zijn, om spoed te maken met de aanleg'.
5. 'Bij de exploitatie der tram zal zowel uit de gemeente Zwijndrecht als uit de gemeente Rotterdam dagelijks minstens een tram na des namiddags zes uur deze gemeente moeten aandoen.'



De Omnibus bij het Kerkplein rond 1925.  
Bron: Historisch Genootschap.



Een nieuwe voorwaarde was dat niet paardentram maar 'omnibussen' passagiers vervoerden tussen het plein voor de Dorpskerk ('de kom der gemeente') en Oostendam. De innovatie vond dus ook in Ambacht zijn weg.... De raad aanvaardde dit voorstel met acht tegen twee stemmen. Voor: E. 't Hooft, P. Plaisier, Pl. Stehouwer, J. van Essen, J.S. van der Giessen, J. Plaisier, S. van den Berg en F. Rijdsdijk. Tegen: P. Stehouwer en H. Stehouwer.

#### 1905-1916: Raad wil meer snelheid

Tijdens de vergadering van **11 april 1905** stelde de raad nog een voorwaarde, namelijk dat de 'toegangen over den aan te leggen weg naar gebouwen, landen en erven van een klinkerbestrating moeten zijn voorzien'.<sup>15</sup> De op- en afritten naar de rails moesten dus van klinkers worden voorzien. Vervolgens kwam de concessie in **oktober 1907** aan de orde en nam de raad het volgende besluit:

Concessie werd verleend aan den heer T. L. Oostenbroek te Haarlem, tot het leggen van rails op spoorbreedte binnen de gemeente, waardoor deze gemeente aan het groote spoorwegnet zal worden aangesloten.

Dordrechtsche Courant 27 oktober 1907.

Een volgende concessieverlenging vond ik terug bij de raadsvergadering van **oktober 1908**. De *Nieuwe Vlaardingsche Courant* deed er kort verslag van.

50. Aan den heer F. L. Oostenbroek te Haarlem werd opnieuw voor den tijd van twee jaar concessie verleend voor aanleg en exploitatie van een stoomtram Rotterdam—H.-I.-Ambacht—Zwijndrecht en het subsidie bepaald gedurende negen jaren ad f 100.— per jaar. Indien binnen deze twee jaar met den aanleg van den stoomtramweg binnen deze gemeente een aanvang is gemaakt wordt de concessie tot 20 jaren verlengd.

Nieuwe Vlaardingsche Courant 31 oktober 1908.

De raad moedigde Oostenbroek opnieuw haast te maken: als hij binnen twee jaar zou starten, werd de concessie van negen naar twintig jaar verlengd. Deze 'bonus' had echter weinig effect, want in 1912 kwam Oostenbroek opnieuw met het verzoek tot verlening.

Foto links Omnibus busdienst  
Dordrecht-Zwijndrecht-H.I. Ambacht .

40. Aan den heer F. L. Oostenbroek, te Haarlem, wordt op zijn verzoek weder opnieuw voor den tijd van drie jaren concessie verleend tot aanleg en exploitatie van een stoomtram door deze gemeente in verbinding met Rotterdam en Zwijndrecht.

Dordrechtsche Courant 3 augustus 1912.

Uiteindelijk wees de regering in 1916, na circa 14 jaar, de concessie van Oostenbroek definitief af.<sup>16</sup>

#### Mogelijke trajecten

Omdat de tekeningen ontbreken, heb ik twee routes aangegeven welk traject het college mogelijk op het oog had. Het gemeentebestuur noemde de Kerkstraat veelvuldig, ook de Paulusweg, de 'Schoollaan' en de Vrouwgelenweg worden vermeld. Verder wilde het college in 1900 geen traject langs/over de Onderdijksche Rijweg of de Veerse Dijk. Gelet op deze gegevens is het aannemelijk dat het traject Kerkstraat, Hoge Kade, over de Krommeweg en een aansluiting bij de halte Krommeweg op de lijn Barendrecht/Middeldijk-Zwijndrecht loopt (zie het traject met de gele lijn).

Een tweede traject, die in 1900 was uitgesloten, maar in 1904 wel mogelijk was, schetst de zwarte lijn: Kerkstraat, Hoge Kade, Paulusweg, Onderdijkse Rijweg. Deze optie opperde de gemeenteraad in juni 1904 door te spreken over een boomafsluiting nabij de 'Schoollaan' bij de tweede openbare school. Bovendien noemde het verslag van deze vergadering de 'Onderdijkse Rijweg' en 'gedeelten van den Onderdijk waar den tramlijn wordt aangelegd'.<sup>17</sup>

#### Onvoldoende geld

De vraag doet zich voor waarom Oostenbroek, ondanks de welwillendheid van de gemeenten en de



Twee mogelijke trajecten van stoomtram.



Aansluiting bij de Halte Krommeweg.  
Bron: topotijdreis.nl.

landelijke overheid, deze lijn niet heeft aangelegd. Het antwoord is niet helder, maar heeft waarschijnlijk te maken met de financiering van de lijn. Hoewel Oostenbroek als steenfabrikant een bemiddelde man was, kreeg hij te weinig (renteloze) leningen of voorschotten van het Rijk, provincie en gemeenten. Het waren ook flinke financiële investeringen die Oostenbroek voor de aanleg van de infrastructuur van de tramrails en de exploitatie ervan moest uittrekken. Het plan-Oostenbroek was een ambitieus idee met goede intenties maar de financiële middelen bleken onvoldoende te zijn en de eisen van de gemeente aan de initiatiefnemer vrij hoog. De onderstaande kaart geeft daarom mijn inziens de nooit verwezenlijkte droom van Oostenbroek weer: Ambacht bereikbaar per spoor...



Droom: groet per spoor.



## Noten

1. *Dordrechtse Courant* 18 november 1894. Toen steunden de Provinciale Staten een lening voor een stoomtramverbinding Rotterdam-Zuid-Beijerland en Oud-Beijerland. In 1897 kwam een plan om vanaf de aan te leggen 'Stoomtramweg Zwijndrecht-Strijen-Rotterdam' een aftakking te maken naar Ridderkerk-Rijsoord (via Lagendijk-Molendijk) en Alblasterdam.
2. Hij was Kantonrechter in Ridderkerk; kamerlid voor de Liberale Unie en afgevaardigde van het kiesdistrict Dordrecht (1879-1889)
3. *Dordrechtse Courant*, 5 oktober 1880
4. Wet van 23 Mei 1899 (*Staatsblad nr. 140*) zie ook *De Dordrechtse Courant*, 6 oktober 1902 p. 9
5. Wijziging der wet van 23 mei 1899, *Bron: Handelingen der Staten-Generaal. Bijlagen. 1900—1901*
6. Deze halte was klein en weinig passagiers stapten er in of uit: 'Bij de halte Krommeweg moet er nog een pak couranten uit, de machinist steekt zijn hoofd om de buiten de locomotief te luisteren naar het vertreksignaal' zo las ik in Herinneringen aan de stoomtram Middeldijk-Zwijndrecht via Rijsoord, J.v.d Wel; <https://www.watertorens.eu/torens/Middeldijk/Stoomtram-Rijsoord-web.pdf>
7. Zie bijv. *Schoonhovensche Courant* 31 maart 1900: raad IJsselmonde is akkoord
8. Zie bijvoorbeeld: *Rotterdamsch Nieuwsblad* 19 september 1900: raad Lexmond weigert subsidie; of: *Rotterdamsch Nieuwsblad* 29 oktober 1900: gemeenteraad Sliedrecht weigert subsidie.
9. De pont voer tussen 1930-1933 vanaf de villa van scheepssloperij Frank Rijdsijk naar de gasfabriek Alblasterdam. (*Bron: https://www.facebook.com/groups/849159299151597/permalink/889413288459531*)
10. In 1889 was discussie in het parlement over de snelheid van de stoomtrams: was het maximum 20, 30 of 40 km per uur? En: bepaalt de gemeente of het rijk uiteindelijk de snelheid?; zie bijv. 'de Wet op de locaalspoorwegen' in: het blad Lokomotief, 30 oktober 1889
11. Notulen raad, 27 augustus 1902
12. 'Staatsbegroting voor het dienst jaar 1903' Ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid; Handelingen der Staten-Generaal. Bijlage 1902-1903.
13. Notulen raad 27 august 1902. Ter toelichting: het gaat hier om twee boerderijen. De 'kromming bij Kraanenburg' betreft vermoedelijk de boerderij op de T-kruising Dorpsstraat/Ambachtsesteeg (ongeveer waar nu de Woonwulp is). De bocht bij Nugteren is waarschijnlijk de bocht bij Dorpsstraat 85. (*Bron: Arie Verhoeven, bestuurslid Historisch Genootschap*)
14. *Dordrechtse Courant*, 25 mei 1903
15. Notulen raad 11 april 1905
16. Zie 'Staatsbegroting voor het dienst jaar 1903' Ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid; Handelingen der Staten-Generaal.
17. Notulen raad 15 juni 1904

## Bijlage

Volgnummer.	NAMEN DER AANVRAGERS.	OMSCHRIJVING DER Lijnen.	TOELICHTING.
<b>B.</b>			
<i>Sedert de vorige opgave zijn tot 10 Augustus 1915 de navolgende aanvragen van concessie, subsidie of vergoeding ingetrokken, afgezet of uit andere hoofde terugbetaald.</i>			
1.	Continental Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft te Berlijn.	Spoorweg Kaldenkirchen—Maasover bij Steyl	
2.	W. M. T. Thijssen te Amsterdam.	Locaalspoorweg van Hilversum naar Nieuwsluis.	Zie sub D, n°. 71.
3.	T. A. O. de Ridder te Katwijk a/d Rijn.	Locaalspoorweg van Scheveningen naar IJmuiden.	
4.	C. M. E. van Löben Sels en S. J. van den Beugh te 's Gravenhage.	Electrische spoorweglijnen: 1. Scheveningen—'s Gravenhage—Kijkduin—Monster—Hoek van Holland. 2. Kijkduin—Leoshulpen—Wateringen—Delft.	
5.	Tramwegmaatschappij Zutphen—Eemmerik te Doetinchem.	Spoorweg van Gendringen naar Eemmerik.	Zie sub D, n°. 10.
6.	E. Raimond te Luik.	Electrische tramweg van Maastricht naar de Belgische grens in de richting van Luik.	
7.	L. Zwiers en J. E. de Crane te Amsterdam.	Spoorweg van Steenwijk over Giethoorn—De Blauwe Hand—De Kolk naar Mepel met zijlijnen van De Kolk naar Harveite en van de Blauwe Hand naar Vollenhove.	
8.	Comité voor den aanleg van een tramweg Graauw-St. Nicolaas.	Spoorweg van Graauw naar de Belgische grens in de richting van St. Nicolaas.	
9.	F. L. Oostenbroek te Haarlem.	Stoomtramweg Rotterdam—IJsselmonde—Ridderkerk—Hendrik-Ido-Ambacht—Zwijndrecht met een zijtak van Oostendam naar de kern der gemeente Hendrik-Ido-Ambacht.	
10.	C. Noome te Dordrecht.	Spoorweglijnen van 's Gravenhage naar Numansdorp en van Zwijndrecht naar Ridderkerk.	

Spoorweg-concessiën. Hierin staat dat de concessie-aanvraag (nr. 9) is vervallen/ingetrokken.



De 'Blokendoos' of het 'Moordenaartje' was de bijnaam van de stoomtram die tussen Barendrecht/Middeldijk-Rijsoord-Hendrik-Ido-Ambacht-Zwijndrecht reed.



De tram stopte bij de Ambachtse haltes 'Ambachtse Steeg' en 'Krommeweg'. Op de foto: links Halte 'Krommeweg', waar overigens weinig Ambachters instapten.



De stoomtram deed rond 1930 zijn naam eer aan: bij Barendrecht gebeurde er een ongeluk.



Gezicht vanaf Zwijndrecht richting Krommeweg/Rijsoord. Links de tramlijn.



Richting Zwijndrecht stond langs de tramlijn het landhuis Henriettehoeve, in de buurt waar nu de Nebo staat.





Bij de geplande nieuwe lijn van de stoomtram en de paardentram in het begin van de 20e eeuw waren de belangrijkste straten in ons dorp in beeld: De Kerkstraat, de Dorpstraat, de Achterambachtse weg. Deze hoofdwegen waren vrij smal en soms nauwelijks goed bestraat. Vandaar dat de gemeenteraad de exploitant van de stoomtram dringend vroeg de tramlijn naast de weg aan te leggen. Voor zover dat natuurlijk kon...

*Kerkstraat rond 1900. Links het oude postkantoor en de bakkerij bij de Hoogstraat.*



*Dorpstraat bij de Herv. Kerk.*



*Aankomst rijtour in de Dorpstraat 17 september 1902.*



*De Achterambachtseweg.*

*Bron: deze foto's zijn afkomstig van de website 'Foto's van en over Hendrik-Ido-Ambacht'.*

# Veertig jaar Dordrechtse Melkinrichting (D.M.I.) in Zwijndrecht

Maurice de Jongh

## Inleiding

Wie door de Vergulde Swaen loopt en een blik werpt in de vele vitrinekasten van de Oudheidkamer zal zich verbazen over het grote aantal tentoongestelde karren. Zij maken deel uit van een collectie replica's, gebouwd door de heer C. van Nugteren, die in 1997 geschonken werden aan wat toen nog 'Museum op Zolder' was. Het zijn stuk voor stuk prachtige exemplaren. Voor diegenen die zijn opgegroeid in een tijd zonder deze vervoersmiddelen, is het nauwelijks voor te stellen dat een eeuw geleden iedere tuinder of ondernemer een kar had. Het waren voor hen grote investeringen. Iedere kar was dan ook pareltje. Dit is ook in de verzameling terug te zien. Zo is er bijvoorbeeld een fraaie replica van een 'melkkar' van de D.M.I. te bewonderen, een type kar dat waarschijnlijk in de jaren dertig en veertig gebruikt werd. Deze kar roept nogal wat vragen op, want hoe zat dat in vroegere tijden met de verkoop van melk? Zorgde alleen de melkboer hiervoor of waren er ook melkwinkels? En hoe kwamen zij op hun beurt aan de melkproducten? Welke rol speelde de D.M.I. hierin? Een geschiedenis van de melkindustrie en -consumptie is voor onze gemeente

*Een melkbus, waar de melk in verzameld werd. Op de melkkan is de Vergulde Swaen afgebeeld. Collectie HVZ.*



*Eén van de vitrinekasten op de zolder van de Vergulde Swaen met daarin een selectie van de vele karren die ooit in Zwijndrecht reden. De karren zijn gebouwd door de heer Nugteren, die deze karren in 1997 aan 'Museum op zolder' schonk. Collectie HVZ.*

nog grotendeels onontgonnen terrein. Wel zijn er overal in de Vergulde Swaen verwijzingen te vinden: van melkbussen tot schenkkannen en -kommen. Op basis hiervan ben ik dan ook een onderzoek gestart, waarbij ik hulp kreeg uit allerlei hoeken: van oud-melkboeren tot uitbaters van de (D.M.I.-)winkel op de Ringdijk.<sup>1</sup> Dankzij hen kon ik veel vragen beantwoorden. In dit artikel wordt de 'melkgeschiedenis' verder uitgewerkt. Dit zal zeker niet compleet zijn, want iedereen heeft zo zijn eigen herinneringen aan dit onderwerp. Wellicht is het juist een startpunt voor de dialoog en een uitwisseling van deze herinneringen.



### Schaalvergroting in de Melkindustrie

De productie en verkoop van melk en zuivelproducten lagen van oudsher bij de veehouders. Het was voor deze mensen hard werken. Iedere morgen, zeven dagen in de week, melkten zij in alle vroegte de koeien. Omdat de boeren niet alleen van de melk-opbrengst konden leven, vonden er in hun boerderijen en schuren allerlei nevenactiviteiten plaats, zoals de productie van kaas, boter en karnemelk. Het was intensief en tijdrovend werk en dus werd het hele gezin ingeschakeld. Vader met de zoons melkten de koeien, terwijl de vrouwen zorgden voor de kaas en de boter. Iedere veehouder had zijn eigen recept, dat generatie op generatie werd doorgegeven. Voor de verkoop trokken zij naar de wekelijkse markten in de omgeving. Het kon zelfs zo zijn dat zij door de steden gedwongen werden daar hun producten af te zetten. Zo is het bekend dat de stad Dordrecht een enorme grip had op het omringende platteland; ook op de Zwijndrechtse Waard. Met 'melkschuiten' werden de houten vaten vervoerd en naar de markten gebracht. Veel melkveeouders konden zo'n schuit niet betalen. Zij gebruikten kleine, gammele bootjes, wat de overtocht levensgevaarlijk maakte. Naast de weekmarkten verdiende men ook geld door de melkproducten van deur tot deur te verkopen. Waar dit oorspronkelijk vooral familieleden van de veehouders waren, ontstond na verloop van tijd een zelfstandige en onafhankelijke beroepsgroep: de melkboeren of melkventers. Zij maakten (voor hun voordelige) prijsafspraken en als zij de melk ergens goedkoper of van een betere kwaliteit konden krijgen, schroomden zij niet om over te stappen. Er bestond veel onderlinge concurrentie om zoveel mogelijk klanten binnen te hengelen. Het was dan ook niet ongewoon dat meerdere keren per dag verschillende melkboeren aan de deuren stonden. De veehouders werden zo gedwongen de prijzen van melk(producten) laag te houden. Naast de melkboeren kregen de veehouders ook te maken met tussenhandelaren, die de producten goedkoop opkochten en met winsten doorverkochten. Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw werden de veehouders bovendien geconfronteerd met een goedkoper alternatief: kunstboter of margarine. Vanuit Brabant schoten de fabrieken als paddenstoelen uit de grond. Hiervan zijn die van

Antoon Jurgens (1805-1880) en die van Simon van den Berg (1819-1907), beide begonnen te Oss, de belangrijkste voorbeelden. Hierdoor nam de concurrentie verder toe. Dit werd versterkt door het feit dat ook vanuit Denemarken allerlei goedkope zuivelproducten op de Nederlandse markten terecht kwamen. De situatie van de veehouders verslechterde zienderogen.



*Ook in Zwijndrecht vestigden de margarinefabrieken van Van den Berg (1912) en Jurgens (1914). Benedendijks zien we de woningen aan de Da Costastraat. In de uiterwaarden van de Lindtsedijk torenen de fabriekspijpen hoog boven de omgeving uit. Ook voor de Zwijndrechtse melkveeouders moet met de komst van deze fabrieken het nodige veranderd zijn. Collectie HVZ.*

Om niet weggeconcentreerd te worden, was het belangrijk dat de melkveeouders mee gingen in de industrialisatie, die overal in Nederland haar intrede deed. In tal van industrieën werd windkracht vervangen door stoomkracht als aandrijver van steeds groter wordende machines. Maar deze machines kostten veel geld. De eerste (zuivel)fabrieken vanaf de jaren zeventig waren dan ook kleinschalig. Zij concentreerden zich op de productie van kaas of boter. Menigmaal zat hier een vermogende geldschietster achter, een pionier, die wel brood zag in de opkomende industrie. De fabrieken waren afhankelijk van de melk die door de veehouders uit de omgeving werd aangeleverd. Hiervoor was vertrouwen essentieel, iets dat nogal eens ontbrak. De veehouder was nu afhankelijk van de verkoop van zijn melk aan de zuivelfabriek en alle nevenactiviteiten vielen weg. Veehouders durfden het niet aan om de andere werkzaamheden

te laten vallen. Helemaal niet met een zakenman als directeur van de fabriek: iemand zonder enig verstand van de veeteelt. De eerste kaas- en boterfabrieken waren weinig succesvol. Het is niet gek dat na verloop van tijd meer fabrieken in handen kwamen van samenwerkende boeren, zogenaemde coöperaties.<sup>2</sup> Samen genoten zij van allerlei schaalvoordelen, bijvoorbeeld bij de inkoop van veevoer of het transport van melk. Bovendien kon men met het bijeengebrachte kapitaal de benodigde (stoom)machines kopen. Vanaf de jaren negentig ontstonden overal in Nederland echte zuivelfabrieken, die naast kaas en boter tal van andere producten maakten. Ook voor de verspreiding van melk met een goede kwaliteit in de steden richtten men nieuwe bedrijven op. Op die manier kwamen naast zuivelfabrieken aan het eind van de negentiende eeuw ook melkinrichtingen op, die in een later stadium soms als zuivelfabriek gingen werken.

De opkomst van deze fabrieken was voor veehouders in eerste instantie een zegen, omdat zij hun melk voor vaste prijzen konden afzetten. Sterker nog, des te meer melk zij verkochten, des te hoger de opbrengsten. Zij beseften echter niet dat juist door die prijsafspraken zij ook hun onafhankelijkheid kwijtraakten. Voor melkventers, melkboeren en andere handelaren hadden deze ontwikkelingen enorme gevolgen. Nu was het met de onafhankelijkheid en goede concurrentiepositie gedaan. De melkboeren werden, net als de veehouders, gedwongen om zich aan te sluiten bij de melkinrichtingen en de zuivelfabrieken. Het beroep melkboer veranderde.

### De Dordrechtse Melkinrichting (D.M.I.)

Op 28 mei 1885 werd in het *Algemeen Handelsblad* aangekondigd dat men in Dordrecht een poging zou wagen tot de oprichting van een melkinrichting. Hiervoor was een startkapitaal van twintigduizend gulden nodig, verdeeld over vierhonderd aandelen. Al een maand later lezen we, dat deze pogingen op niets waren uitgelopen door een gebrek aan animo.<sup>3</sup> In de beginmaanden van 1897 ondernam men een nieuwe poging. In februari werd hiervan melding gemaakt tijdens een vergadering van 'de Hollandsche Maatschappij van Landbouw'. Als startkapitaal werd 45.000 gulden genoemd, verdeeld over 450 aan-

delen van 100 gulden. Nog voor het einde van die maand was het kapitaal reeds bijeengebracht. Op 1 maart werd bij Koninklijk Besluit de start van de melkinrichting goedgekeurd. Het doel van deze Naamloze Vereniging was: *het bereiden, het verkopen en in de handel brengen van melk en zuivelproducten en daaraan verwante artikelen, onder deugdelijke controle, te regelen door de commissarissen en de directeur.* Laatstgenoemde was de heer Nicolaas Rocus Barendregt, een telg uit een kapitaalkrachtige boerenfamilie uit Barendrecht. Hij had voldoende kennis van het veehouders bestaan en hij genoot daarmee waarschijnlijk ook voldoende vertrouwen. De Dordrechtse Melkinrichting richtte zich wat betreft melkbevoorrading niet alleen op veehouders in de Alblasserwaard, maar ook in IJsselmonde en de Zwijndrechtse Waard. Door dit vertrouwen konden al snel contracten worden afgesloten, zodat de melkplas constant werd aangevuld. Melkboeren, daarentegen, waren absoluut niet blij met deze ontwikkeling. Zij lieten van zich horen in de lokale media. Zij spraken er schande van dat het bestuur van de Hollandse Maatschappij van Landbouw geen bezwaar had ingediend. De instantie had juist moeten opkomen voor alle mensen die werkzaam waren in de landbouwsector. Dus ook de melkboeren!<sup>4</sup>

De raad van commissarissen bestond uit A. J. A. de Bosson, A. C. van Bruggen, J. de Jonge, J. C. Stoop en H. J. M. Tijssens. Het is opvallend dat, naast dat zij allen tot de regentenklasse van Dordrecht behoorden, drie van hen een medische achtergrond hadden. De Bosson was als wethouder wellicht het bekendst, maar hij was ook apotheker en scheikundige. Van Bruggen was een arts. Samen met de heer Tijssens, een advocaat en procureur, maakte dit trio deel uit van het bestuur van de 'Vereniging tot bevordering der Volksgezondheid'. Daarnaast droegen zij jaarlijks geld af aan het 'Heilige Sacramentshuis', van oudsher het gemeentelijke ziekenhuis. Ook Stoop was een arts. De heer J. de Jonge gold, als directeur van de Nederlandsche onderlinge hagelverzekeringmaatschappij, waarschijnlijk als financiële controleur. Dit alles zorgde ervoor dat de Dordrechtse Melkinrichting breed gedragen werd in de gemeenschap. Het feit dat er zoveel vooraanstaande Dordtse



medici commissaris waren, zorgde voor vertrouwen van de inwoners van Dordrecht in dit nieuwe bedrijf. En de komst van de melkinrichting was hard nodig. In die tijd was het drinken van koemelk namelijk verre van gezond. De melk werd vaak in smerige melkbussen naar de stad gebracht en onbewerkt verkocht. De D.M.I. wilde hier een einde aan maken door de aangeleverde melk te koelen en onder permanente controle te stellen. Het woord consumptiemelk ontstond.



Een ornament (waarschijnlijk uithangbord) uit de fabriek of één van de melksalons van de D.M.I. in de beginjaren van de fabriek. Collectie Regionaal Archief Dordrecht.

We kunnen stellen dat deze manier van denken direct zijn vruchten afwierp. Onder leiding van N. R. Barendregt maakte de D.M.I. een enorme groei door. Er was een constante aanvoer van verse

koemelk. De fabriek, die aan het Kromhout gelegen was, groeide en bloeide. Op 28 juni 1897 verleende de gemeente Dordrecht toestemming voor de ingebruikname van een stoomketel. In de jaren die volgden, onderging de fabriek vele aanpassingen. Zo werd zij in 1919 grondig gerenoveerd en gemoderniseerd, waarbij de fabriekscapaciteit verdubbeld werd. Ook op andere plekken in de stad werd het bedrijf duidelijker zichtbaar. Zo verrezen er diverse 'kiosken' of 'salons' op strategische plekken in de binnenstad. Hier konden mensen verse consumptiemelk drinken en kopen. Vaak waren dit winkeltjes van particulieren, die zich bij het bedrijf hadden aangesloten. In 1902 waren dit er al negen stuks, waarvan er twee aan de Singel en drie aan de Voorstraat gelegen waren. De meest winstgevende was de in (april van het jaar) 1900 geopende salon aan het Bagijnhof. De opening van deze vestiging werd uitgebreid in de *Dordrechtsche Courant* besproken: *Aan het Bagijnhof, hoek Bagijnestraat, is het gebouwtje verrezen. Een net houten gebouwtje. Het inwendige beantwoordt aan het uitwendige. Netjes gemeubileerd, netjes beschilderd. Zoodra men binnenkomt, staat men voor de toonbank; daarnaast is de salon, waar men zijn melk, chocolade, koffie, thee of wat men drinken wil – er is keus genoeg – kan gebruiken. Ook gebakjes, broodjes enz. kan men daar eten. In de salon wordt echter alleen gepasteuriseerde melk bediend. Zoals men weet, zijn alle melk en alle melk-producten, door de Dordrechtsche*

Een blik op het Bagijnhof in de jaren twintig of dertig. Rechts vooraan zien we de melksalon van de D.M.I., verduidelijkt door de lichtbak aan de gevel. Collectie Regionaal Archief Dordrecht.



*Krantenbericht in de Dordrechtsche Courant waarin beweerd wordt dat de melk van de D.M.I. geen TBC bevat.*

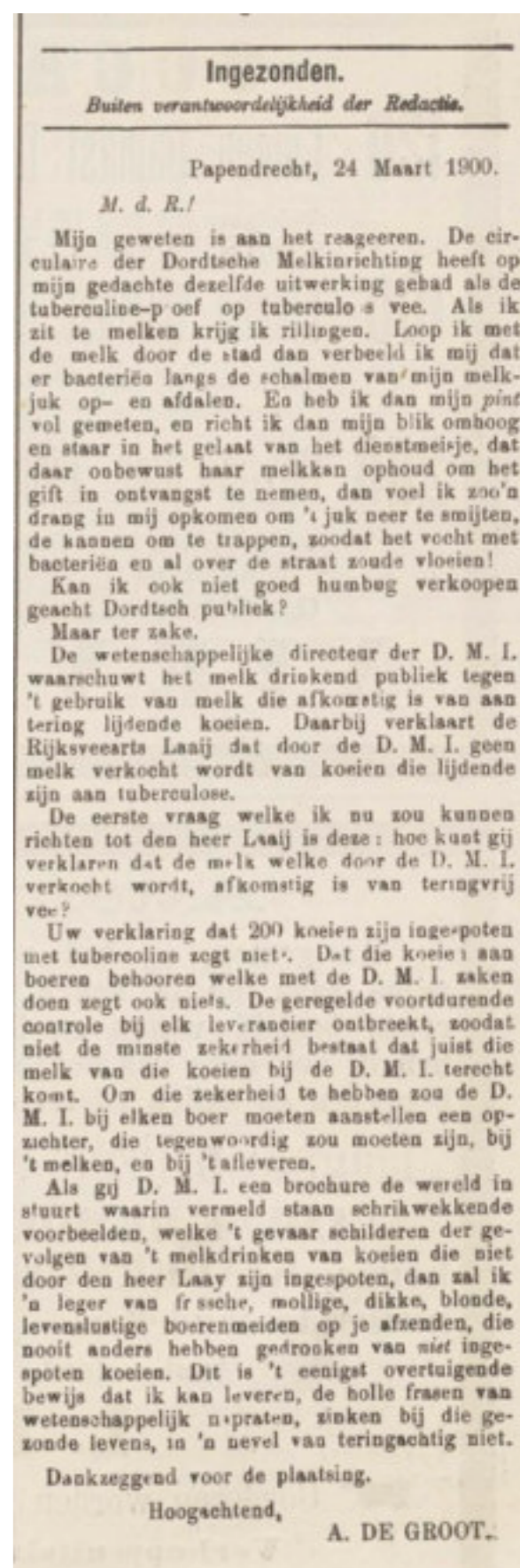
*Melkinrichting in den handel gebracht, afkomstig van koeien die niet op tuberculine reageren.<sup>5</sup>*

Bovendien waren er tientallen melkboeren die in de stad hun routes reden en bij het kantoor van de Dordrechtsche Melkinrichting op het Kromhout de melkproducten ophaalden. Tot slot probeerde het bestuur ook in te spelen op de actualiteit. In tijden van ziekten als de tyfus en tuberculose schroomde men niet in de media te benadrukken hoe goed voor de gezondheid de 'ziektekiemvrije' melkproducten van de Dordrechtsche Melkinrichting waren, zelfs als dit neigde naar kwakzalverij.<sup>6</sup>

### Zwijndrecht

In november van het jaar 1923 nam Leonard Johan de Vos de directeurszaken over van N. R. Barendregt. De fabriek van de Dordrechtsche Melkinrichting werd onder zijn energieke leiding, die bijna zeventien jaar duurde, nog driemaal uitgebreid en gemoderniseerd. Ook het aantal melkkiosken in de binnenstad groeide naar maar liefst twintig zaken. En daar hield het succes niet op. Hij wist namelijk ook de activiteiten buiten Dordrecht te stimuleren. Er kwamen filialen in Dubbeldam en Sliedrecht. Ook in Zwijndrecht kwam in 1928 een filiaal van de Dordrechtsche Melkinrichting. De drijvende kracht hierachter moet de familie De Rijke geweest zijn.

*En de kritiek daarop enkele dagen later in diezelfde krant. Collectie Regionaal Archief Dordrecht.*







Leonard Johan de Vos.  
Collectie RAD.

Marinus de Rijke (1866-1945) en zijn vrouw Pietertje van Ammelrooij (1867-1950) bewoonden sinds de jaren negentig van de negentiende eeuw een pand op de Ringdijk met het nummer 229. Hier waren zij een (spek)slagerij begonnen. Ook werden op dit adres zeven kinderen geboren. In de loop der tijd moeten Marinus en Pietertje belendende gebouwen en percelen in hun bezit gekregen hebben, namelijk aan de Onderdijkserijweg nummer 104. In 1923 kreeg Marinus toestemming om de kap van een gebouw op dit perceel te wijzigen in een plat dak. Bovendien werden er deuren in geplaatst. Vijf jaar later kwam een tweetal panden naast hun woning, Ringdijk nummer 231-233, leeg te staan. De aardappel-, groenten- en fruithandel van locoburmeester en raadslid Jac. Bezemer Jzn., die hier voordien gevestigd was, werd opgeheven.



Trouwfoto van Joost van Zijderveld en Cornelia de Rijke, de eerste filiaalhouders van de melkwinkel van de D.M.I. aan de Ringdijk. Collectie Regionaal Archief Dordrecht.



De Ringdijk tussen Kemperstoep en Kerkstraatstoep rond 1915. Halverwege de foto aan de linkerkant staan de twee huizen met puntdaken, die later bij de winkel van De Mol werden getrokken. Daarachter bij de pijl het pand (met sierlijst) waar in 1928 de D.M.I. zich vestigde. Collectie HVZ.

Dit bood de familie De Rijke kansen. In deze periode zien we dan ook een aantal dingen samenkomen. Zo trouwden op 11 oktober 1928 Joost Zijderveld (1893-1975), een tuinder uit Hendrik-Ido-Ambacht, met Cornelia de Rijke (1895-1960), de oudste dochter van Marinus en Pietertje. Twee maanden later lezen we dat deze Joost reeds verhuisd was naar de Ringdijk 231 in Zwijndrecht. Hier ging het pasgetrouwde stel dus wonen.

De man des huizes zette zijn tuindersbestaan in Hendrik-Ido-Ambacht voort. Het moet dan ook Cornelia geweest zijn, die in dit pand een nieuwe winkel begon. Zij benaderde de Dordrechtsche Melkinrichting. En met een reden, want het succes van dit bedrijf in Dordrecht zal ook haar niet zijn ontgaan. Het bestuur van de D.M.I. moet op zijn beurt enthousiast geworden zijn van een winkel in Zwijndrecht. Hiermee werd namelijk het afzetgebied en de naamsbekendheid vergroot. Daarnaast had men in Zwijndrecht nog nauwelijks winkels die puur gericht waren op de verkoop van melk- (producten). Alleen in de Molenstraat was Teunis Groeneveld sinds 1919 met zijn melkhandel, waaronder een winkeltje, actief. Verder liepen er genoeg melkboeren, maar nog niet van de Dordrechtsche Melkinrichting. Kortom, er lagen kansen! Al snel was alles in kannen en kruiken. Nog in december werd door de D.M.I. een



Hetzelfde gebied twintig jaar later. In het hoge pand de manufacturenwinkel De Mol en daarachter de D.M.I.-winkel met de bekende markiezen. Collectie HVZ.

vergunning aangevraagd voor het verbouwen van het woonhuis aan de Ringdijk 231 tot winkelhuis met woning. Enkele maanden later vroeg men toestemming in het naastgelegen pand, dus de Ringdijk 233, de keuken te mogen aanpassen voor het conserveren en bereiden van melkproducten. Ook werd de voorgevel aangepast. Er kwam een glazen winkelgalerij en de voordeur werd verder naar binnen geplaatst. En daarmee was het eerste filiaal van de Dordrechtsche Melkinrichting in Zwijndrecht een feit. De winkel was gelegen net voor het Maasplein, niet ver bij de Kerkstraatstoep vandaan, naast manufacturenwinkel De Mol en de daarnaast gelegen 'galanterieënwinkel' bazaar Grens. We kunnen stellen dat dit gebied in die jaren een enorme metamorfose onderging. Zo breidde in 1926 Johannes Mattheus de Mol zijn winkel, die hij in 1899 op deze plek begonnen was, uit door naast nummer 239, ook de nummers 241, 237 en 235 bij zijn winkel te betrekken.<sup>7</sup> De winkelhuizen werden omgebouwd en opgehoogd tot een statig geheel. Zes jaar eerder had ook diens buurman, Hendrik Grens, de panden 243 en 245 bij elkaar gevoegd, waardoor de winkeloppervlakte toenam evenals het woongedeelte boven de winkel.<sup>8</sup> Kortom, het filiaal van de D.M.I. was zeer strategisch gelegen in een gebied dat zich vanaf de jaren dertig zou ontpoppen tot het 'winkelcentrum' van Zwijndrecht.

De vestiging van de D.M.I. in Zwijndrecht had grote gevolgen voor de melkboeren. Van oudsher



Het in 1926 verbouwde statige pand van De Mol. Daarnaast zien we de voorgevel van het (toen nog) woonhuis met nummer 231-233, te herkennen aan het bordje 'te koop' boven de voordeur. In de nabije toekomst zou de D.M.I. winkel op deze plek openen. Hiervoor was een aanpassing in de voorgevel noodzakelijk. Collectie Regionaal Archief Dordrecht.

kende de Zwijndrechtse Waard de nodige veeleelt. Al in de zestiende-eeuwse bronnen wordt deze bron van inkomsten genoemd. Ook waren er in diverse zestiende-eeuwse boerderijen ruimtes ingericht voor het maken en koelen van melk(producten). Zo was achter de oude boerderij 't Hoff een ronde karnruimte. In boerderijen aan de Lindelaan en naast de Pietermankerk waren, evenals in herberg de Vergulde Swaen, lagergelegen kelders aanwezig om de melk en kaas te koelen. De melkboeren haalden hun melk direct bij de veehouders vandaan. Zij bewerkten de melk en verkochten die vervolgens aan de klanten. Met de komst van de D.M.I. in Zwijndrecht veranderde dit. Melkboeren werden nu gedwongen melk van de D.M.I. te verkopen, omdat dit bedrijf op grote schaal contracten met de veehouders afsloot. Ook de hoge kwaliteit van de melk door de machinale bewerking zal hierin een rol hebben gespeeld. Uit een krantenbericht uit december 1900 blijkt ook dat de D.M.I. melk uit Zwijndrecht importeerde. In de betreffende editie stond een verslag van de raadsvergadering, waarin een brief van de directeur van de D.M.I. aan de gemeente Zwijndrecht aan de orde kwam. Hierin verzocht hij te mogen weten of eventueel een vergunning zou worden gegeven tot het berijden der





*Een van de zoons van boer Pons voor de besneeuwde boerderij 't Hoff in de jaren dertig. Naast hem staan de melkbussen, die door de D.M.I. opgehaald zullen worden. Collectie HVZ.*

polderwegen met een automobiel om melk bij boeren op te halen.<sup>9</sup> De melk werd dus inmiddels van de boer direct naar de fabriek getransporteerd. Dit wordt bevestigd in een geschrift van Thijs Leendert Pons, laatste bewoner van boerderij 't Hoff. Als veehouder had hij een groot aantal koeien, die iedere dag in de wei gemolken werden. Vervolgens verzamelde hij de melk in emmers met een inhoud van twintig liter. Daarna sjouwde hij met zijn zoons deze emmers per twee naar de boerderij om daar de melk te zeven en te verzamelen in grotere melkbussen. Op hele warme dagen probeerde boer Pons de melk koud te houden door de melkbussen in de wei achter de boerderij te plaatsen. Iedere dag kwam een wagen van de D.M.I. langs om de melkbussen op te halen en ze te brengen naar de fabriek aan het Kromhout. Daar werd de melk bewerkt, gecontroleerd en gekoeld, zodat zij klaar was voor consumptie.

Bij verschillende uitgiftstations konden melkboeren de consumptiemelk ophalen. In Zwijndrecht was dit station in handen van de filiaalhouders van de melkwinkel. Het complex bevond zich aan de Onderdijkserijweg en bestond uit drie loodsen met schuifdeuren. Via enkele trappen en hallen kon men vanaf de winkel aan de Ringdijk deze opslagruimten aan de Onderdijkserijweg bereiken. Melkboeren konden er niet meer omheen: zij moesten zich wel aansluiten bij de D.M.I. of hun zuivel buiten de Zwijndrechtse Waard halen.

#### **De handkar / hondenkar**

Voor de Tweede Wereldoorlog was de bezorging van consumptiemelk met kar nog heel gewoon. Deze



*Een blik op de Onderdijkserijweg vanaf de Kerkstraatstoep. Links naast het hoge gebouw moet het melkuitgiftepunt van de D.M.I. geweest zijn. Collectie Bastiaan Los.*

karren waren er in alle soorten en maten. De grotere karren werden door paarden voortgetrokken, terwijl kleinere karren met de hand werden voortgeduwd, of er werd een hond onder gespannen. In andere gevallen werden er fietskarren gebruikt. De D.M.I. maakte gebruik van de platte kar of handkar. Deze houten kar zag er eigenlijk vrij simpel uit en kunnen we het beste vergelijken met de karren, die tijdens feesten en optochten te zien zijn. Boven de houten wielen bevond zich de laadplank. Deze was precies hoog genoeg om er eventueel een hond onder te spannen. Aan het uiteinde van de kar bevond zich een ijzeren handvat, zodat de kar ook door de melkboer voortgetrokken of geduwd kon worden. Op de kar stonden een aantal grote en kleine kannen of bussen met kraantjes, gevuld met gewone melk, karnemelk, vla en yoghurt. De melkboer vulde de flessen van de klanten vanuit deze kannen. In de witte kisten, waar met grote letters D.M.I. op stond, bevonden zich onder de kleppen de beugel- of dopflessen, eveneens met een verschillende grootte. Hoewel de klanten van alles gebruikten om de melk

in op te slaan, zoals pannetjes en kommen, rekenden zij af per pint of per gallon. Met behulp van de maatbeker/tapbeker werden deze gevuld. Zo wist de melkboer precies welk bedrag hij moest afrekenen. In andere gevallen werden de beugelflessen door de bewoners hergebruikt en opnieuw gevuld. Zo kan het gebeuren dat mensen nu nog beugelflessen van de D.M.I. in huis hebben staan. In Dordrecht liepen veel melkboeren met handkarren rond, maar ook in Zwijndrecht werden voor de Tweede Wereldoorlog drie stuks gebruikt. Iedere morgen haalden de melkboeren de consumptiemelk op bij het uitgiftepunt aan de Onderdijkserijweg. Vervolgens liepen zij hun klanten af. Aan het einde van hun route kwamen de melkboeren terug naar het uitgiftepunt om de kannen te spoelen en de karren



*Een replica van de melkkar, gemaakt door de heer Van Nugteren. Collectie HVZ.*

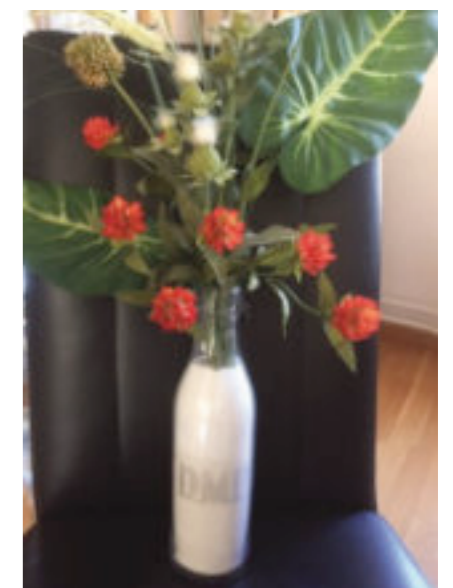


*Een hondenkar, gebruikt door de D.M.I.-melkboeren. Deze foto is gemaakt in Dordrecht ter hoogte van de Mazelaarsbrug. Ook in Zwijndrecht reden enkele van deze karren. Collectie Regionaal Archief Dordrecht.*

schoon te maken. Daarna zat de werkdag erop. Dit gold niet voor de winkel, waar Cornelia de Rijke met de scepter zwaaide. Deze bleef namelijk tot in de late uurtjes geopend.

#### **Concurrentie**

Hoewel de Dordrechtsche Melkinrichting aan het Kromhout al sinds haar oprichting een constante groei doormaakte, kreeg zij vanaf het begin ook al te maken met concurrentie. Zo werd op 9 oktober 1912



*De beugelflessen van de D.M.I. worden soms nog steeds gebruikt, bijvoorbeeld als vaas. Particuliere collectie.*

de Nieuwe Melkinrichting (N.M.I.) aan het Steegoversloot opgericht. Bij de opening van zowel de fabriek als de naastgelegen sociëteit op 20 december van dat jaar was een groot deel van het Dordtse stadsbestuur aanwezig, alsmede een aantal directeurs van modelmelkinrichtingen vanuit het hele land. De melkinrichting voldeed dan ook aan de nieuwste hygiëne-eisen. Daarnaast werden de machines aangedreven door een 32 pk elektromotor. In de toespraak van de burgemeester kwam duidelijk



naar voren dat deze nieuwe melkinrichting de Dordtenaren van gezonde consumptiemelk moest gaan voorzien. Hiermee ging zij de strijd aan met de alcoholhoudende dranken, die blijkbaar in Dordrecht nog altijd teveel gedronken werden. Over mogelijke concurrentie met de D.M.I. lezen we niets, maar uit het feit dat men vooral sprak over een groeiende bevolking en de vooruitgang van Dordrecht, kunnen we opmaken dat men een tweede melkinrichting toejuichte. Toch waren er voor de D.M.I. wel degelijk consequenties. Vanaf dat moment werd er namelijk nog meer aandacht aan hygiëne besteed. Niet alleen in de fabrieken, maar ook op de veehouderijen scherpte men de regels aan.

In 1919 bleek de Nieuwe Melkinrichting in zwaar weer te verkeren. De directeur W. Verheul, die tevens filiaalhouder was van een melkwinkel op de Voorstraat, maakte bekend dat de Nieuwe Melkinrichting vanaf dat jaar werd overgenomen door de Coöperatieve Centrale Melkinrichting (C.C.M.I.). Hierbij paste ook een verhuizing naar de Cornelis de Wittstraat. Dat deze overgang niet van een leien dakje ging, bleek wel uit het feit dat een deel van de veehouders en de winkeliers eerst welwillend stonden tegenover een overstap, maar zich later toch weer terugtrokken, omdat er geen overeenstemming kon worden bereikt over allerlei geldzaken. Dit alles leidde weer tot ontevredenheid van de aandeelhouders. Kortom, we kunnen stellen dat de echte concurrentie slechts van korte duur

*Zicht op de Vest met links het terrein van de Dordrechtsche Melkinrichting met kenmerkende schoorsteen in de jaren dertig. Collectie Regionaal Archief Dordrecht.*



was. Sterker nog, enkele jaren later zou de D.M.I. deze concurrent zelfs overnemen.

Een tweede concurrent, die op den duur een belangrijke rol ging spelen in Dordrecht én Zwijndrecht, was de Melkinrichting de Vooruitgang van Rudolf van Dalen. In 1927 had hij toestemming gekregen zijn fabriek aan de Groenmarkt te vestigen. Blijkbaar was zijn melkinrichting een succes, want in 1935 werd een verzoek tot uitbreiding goedgekeurd. Tijdens de Tweede Wereldoorlog keerde het tij. Rudolf moest zijn melkinrichting verkopen. Dit deed hij aan de 'Communistische Vennootschap Sterovita Melkproducten' onder leiding van Albert Hein, een Amsterdamse handelszaak. De nieuwe eigenaren kregen direct toestemming van de gemeente Dordrecht de benodigde aanpassingen te doen. Sterovita bouwde al snel naamsbekendheid op. Direct na de Tweede Wereldoorlog werd een nieuw complex betrokken aan de Weeskinderendijk, dat via de Spoorhaven direct met de Oude Maas in verbinding stond. Voor veel mensen is deze fabriek onlosmakelijk verbonden met de enorme melkfles op een paal, die hoog boven het terrein als reclame voor het bedrijf uittorende en vanaf de verkeersbrug over de Oude Maas jarenlang duidelijk te zien was.

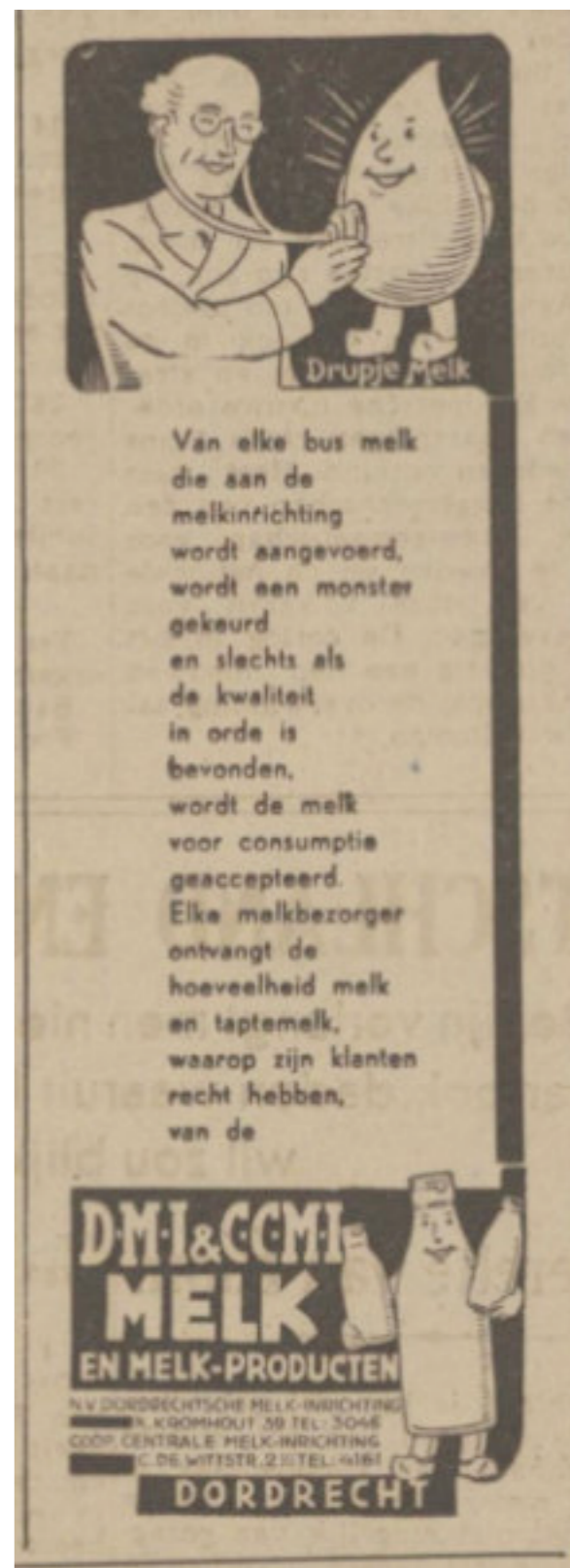
### **Tweede Wereldoorlog**

Dat Sterovita zich in de Drechtsteden kon nestelen tijdens de Tweede Wereldoorlog is niet geheel onverklaarbaar. De bezetter scherpte de kwaliteitseisen voor de melkverwerking namelijk aan. Het Melkstandaardisatiebesluit werd op 23 november 1940 doorgevoerd, waardoor de melkfabrieken het vetpercentage van de volle melk moesten verlagen naar 2,5 procent (nu is dit 3,5 procent). Om aan dit besluit te kunnen voldoen, werden fabrieken en melkinrichtingen gedwongen forse investeringen te doen. Hierbij moet gedacht worden aan centrifuges voor het afromen van de te vette melk, maar ook aan de nodige pasteurisatie- en koelapparatuur. Doordat het proces door het afromen in feite verlengd werd, moest ook de opslag worden vergroot. Rudolf van Dalen kon hier, net als veel andere ondernemers, niet aan voldoen en zag zich genooddaakt zijn melkinrichting aan Sterovita te verkopen. Ook de D.M.I. kon juist in deze jaren nieuwe uitbreidingen doen, omdat zij wel het kapitaal had om de nood-

zakelijke aanpassingen te doen. Zo nam zij in 1940 de gebouwen van de C.C.M.I. aan de Cornelis de Wittstraat over. Daarnaast werden de statuten van deze melkinrichting aangepast. Feitelijk werd zij zo een onderdeel van de D.M.I., hoewel in advertenties beide melkfabrieken altijd apart genoemd werden en een eigen directeur hadden. Verder onderscheidde de C.C.M.I. zich door zich vooral op de zelfstandige melkboeren en winkeliers te richten.

De Tweede Wereldoorlog bleek ook voor het filiaal van de D.M.I. aan de Ringdijk een moeilijke tijd. Al snel legden de Duitsers winkeliers allerlei restricties op. Zo bepaalden zij de openings- en meer nog de sluitingstijden. Konden winkeliers voorheen openblijven tot in de late uurtjes, nu werden zij gedwongen hun deuren al om zes uur te sluiten. Daarnaast werd overgestapt op een distributiesysteem, waardoor winkeliers nog verder in hun vrijheid werden beperkt. Zuivelproducten als kaas, eieren en boter werden op de bon gezet, terwijl melk in kleinere hoeveelheden moest worden verkocht. Het Melkstandaardisatiebesluit was de druppel die de emmer deed overlopen. Cornelia de Rijke en Joost Zijderveld besloten de melkverkoop in hun winkel op de Ringdijk te stoppen. Toch betekende dit niet het einde van de D.M.I. in Zwijndrecht. Op 23 juni 1942 diende het bedrijf namelijk een aanvraag in voor de uitbreiding van de zuivelinrichting op de Ringdijk 233 door het plaatsen van een stoomketel van tien atmosfeer. Twee weken later ging het gemeentebestuur accoord. Dit betekent echter niet dat die ketel ook daadwerkelijk geplaatst is. In de loodsen werden na de Tweede Wereldoorlog wel fundamenten gevonden, waar ooit iets op gestaan moet hebben maar geen ketel! Het zou kunnen dat de Duitsers deze gedurende de bezetting vorderden.

In de jaren die volgden, sloot men de winkel definitief en Cornelia en Joost verdwenen van het toneel. Na de Tweede Wereldoorlog keerde het tij – er kwamen nieuwe filiaalhouders. Dit waren Hendrik Noteboom (1907-1999) en Adriana Zwijnenburg (1909-2008). Beiden kwamen oorspronkelijk uit Strijen en waren in die plaats op 7 mei 1931 getrouwd. Henk was dephouder bij de C.C.M.I. aan de Cornelis de Wittstraat te Dordrecht. Tijdens de Tweede Wereldoorlog was het woonhuis



*Een reclame in de Dordrechtsche Courant uit de jaren veertig, waaruit blijkt dat de C.C.M.I. en de D.M.I. een nauwe samenwerking aan waren gegaan. Collectie Regionaal Archief Dordrecht.*



van het stel gebombardeerd. Aangezien de lijntjes tussen de C.C.M.I. en de D.M.I. kort waren, kwamen al snel ter ore dat het huis op de Ringdijk leeg stond. Zij kregen toestemming zich in Zwijndrecht te vestigen. Pas na de Tweede Wereldoorlog besloot het stel om de winkel alsmede het uitgiftepunt een nieuw leven in te blazen. Adriana Zwijnenburg werd daarmee de tweede filiaalhoudster.

### Gerrit Voordendag

Niet alleen via het filiaal aan de Ringdijk waren mensen verbonden aan de Dordrechtse Melkinrichting. Ook waren er inwoners van Zwijndrecht die een baan hadden in één van de filialen of fabrieken in Dordrecht. De D.M.I. was dus voor Zwijndrechtenaren een belangrijke werkgever. Eén van die mensen was Gerrit Voordendag (1903-1990). Sommige (oudere) inwoners van Zwijndrecht zullen deze achternaam vooral kennen van de groentewinkel in het pand aan de Ringdijk 257 in de naoorlogse periode. De winkel werd gerund door Anna Adriaantje Hoogvliet (1905-1992), de vrouw van Gerrit Voordendag. Sinds hun huwelijk op 23 november 1933 woonden zij boven de winkel en daar werden ook hun negen kinderen geboren.

Oorspronkelijk kwam het stel uit Strijen, maar na hun trouwen verhuisden zij direct naar Zwijndrecht. Gerrit en Anna waren dus tijdgenoten en plaatsgenoten van Hendrik Noteboom en Adriana Zwijnenburg. Waarschijnlijk kenden zij elkaar nog uit hun jeugd, hoewel zij niet met elkaar zullen zijn omgegaan, omdat zij een verschillende achtergrond hadden. Nu beide gezinnen op loopafstand van elkaar op de Ringdijk woonden, zullen zij elkaar ook daar zijn tegengekomen. Zo speelden de kinderen met elkaar.

Tot slot kenden Hendrik Noteboom en Gerrit Voordendag elkaar van de werkvloer. Gerrit was namelijk monteur van beroep. In 1933 werkte hij in een melkfabriek in Maasdam. Tijdens de Tweede Wereldoorlog maakte hij de overstap naar de D.M.I. en uiteindelijk wist hij zich zelfs op te werken tot assistent-bedrijfsleider. Als monteur moet hij de filialen, melkuitgiftepunten, de fabrieksgebouwen van zowel de D.M.I. als de C.C.M.I. en het personeel in Dordrecht en Zwijndrecht goed gekend hebben.

### Gouden jaren en Melksanering

De jaren vijftig bleken gouden tijden voor de melkverkopers. Zwijndrecht groeide als nooit tevoren.



De inmiddels witgeschilderde voorgevel met pindak van de winkel van de familie Voordendag.

Het inwoneraantal steeg van 13.000 in 1942 naar 25.000 in 1962. Dit waren allemaal potentiële klanten, vooral ook omdat gedurende de jaren vijftig en vooral in de jaren zestig bewoners meer te besteden kregen. Nieuwe partijen traden toe tot de Zwijndrechtse melkverkoopwereld.

In juli 1951 gaf de gemeente Zwijndrecht Sterovita N.V. toestemming voor de plaatsing van een koelcel in een melkuitgiftestation voor het koel houden van melkproducten.<sup>10</sup> Het ging hierbij om een pand aan de Onderdijkserijweg nummer 130,



Beheerder Theo Coenraads (in het wit) voor het spoel-lokaal tijdens de opening van Sterovita aan de Bruinelaan. De verhoging was om het in- en uitladen alsmede het onspoelen van de melkbussen te vergemakkelijken. Collectie Kees Popijus.



Op de afbeelding boven is goed te zien hoe dicht de winkels van de familie Voordendag (tweede pand links, met pindak) en de familie Noteboom (achter het hoge pand van De Mol, met uithangende markiezen) bij elkaar lagen. Collectie Kees Popijus.

Foto links: Gerrit Voordendag in actie. Een foto uit de jaren veertig of vijftig. Aan de tekst boven de foto te zien, is de foto in Zwijndrecht gemaakt. Waarschijnlijk installeerde hij hier een koeling of opslagtank. Collectie familie Voordendag.

net voorbij de Julianastoep, dus op loopafstand van het pand van de Dordrechtse Melkinrichting.

Al snel bleek de locatie niet meer te voldoen, want in 1956 werd het bedrijf verplaatst naar de Burgemeester de Bruinelaan nummers 140-142-144. Hierbij ging het niet om de panden zelf, maar om de loodsen die op het terrein hierachter stonden. In de jaren zestig werd het complex nog verder uitgebreid met koelinstallaties en extra opslagtanks.<sup>11</sup> De komst van Sterovita had grote gevolgen voor het melkwezen in Zwijndrecht. De D.M.I. had er een geduchte concurrent bij. Zo kwam er een ware reclameoorlog. In lokale en regionale kranten stonden vele advertenties over de 'prijzverlagingen' van de melkproducten van Sterovita. Er werden recepten in geplaatst met melkproducten als basis. Men kon allerlei prijzen winnen bij lokale acties en loterijen. Zo werden er bij zo'n actie in 1959



Een reclame van Sterovita voor kindervoeding in een krant uit 1950. Collectie Kees Popijus.



maar liefst twintig elektrische koffiemolens verloot. De Dordrechtsche Melkinrichting kon natuurlijk niet achterblijven.

Tot slot moeten ook de vele dagtripjes naar Sterovita en de Dordrechtsche Melkinrichting genoemd worden. Voor veel huishoudscholen in de wijde omgeving was dit een jaarlijks terugkerend uitstapje. Niet alleen konden scholieren de fabriekshallen en de werkzaamheden aanschouwen, ook viel er genoeg te proeven. Zo kregen zij na de rondleiding een vlaflap. Dit was een geheel andere manier om reclame te maken voor het bedrijf en aan klantenbinding te doen. Het interessante is dat in deze tijd beide bedrijven konden bestaan, ook in Zwijndrecht. Blijkbaar was er een markt voor beide partijen.

Met recht kunnen we dit dus gouden jaren noemen.

Ook de winkel op de Ringdijk deed in deze tijd goede zaken. Wie voor het pand stond, kon het niet ontgaan dat het hier een winkel van de Dordrechtsche Melkinrichting betrof. Boven de etalage hing namelijk een grote lichtbak met daarop de letters van de D.M.I., die al vanuit de verte te zien waren. In de etalage kon men allerlei reclamemateriaal vinden. Eens in de zoveel tijd kwam een officiële etaleur langs om de etalage opnieuw in te richten. Via een klein portiekje vond je links de deur naar de



Een blik in de winkelgalerij van de D.M.I. in de jaren vijftig. Particuliere collectie.



Een groepsfoto tijdens een uitje van de Zwijndrechtse melkboeren naar de fabriek van Sterovita in Dordrecht. Collectie Kees Popijus.

bovenwoning, terwijl rechts de deur naar de winkel was. De wanden van de winkel waren geheel bekleed met kleine, witte, gemêleerde tegeltjes.

Op de vloer waren twee toonbanken recht tegenover elkaar geplaatst. Onder de linker toonbank bevond zich de lade waar het geld in gedaan werd. Verderop stond een tafel met daarop een glazen stolp met verse eieren en een kaasplank met verse kaas. Op die manier konden de klanten zelf de hoeveelheden, die zij nodig hadden, pakken. Adriana Zwijnenburg en haar winkelmeisjes zwaaiden hier de scepter. Iedere dag werd in het kantoortje achter de winkel de bestelling voor de volgende dag opgemaakt. Dit kantoortje was ook met het uitgiftepunt verbonden, zodat de melkboeren iedere dag alvast hun bestellingen konden doorgeven. Tot in de jaren zestig bleef de situatie onveranderd.

Ook wat betreft de deurverkoop werden in deze jaren goede zaken gedaan. Niet alleen reden de melkboeren van de D.M.I. door de gemeente om hun zuivelproducten aan de man te brengen, ook de zelfstandigen deden dit. En dan waren er ook nog eens de verkopers van de concurrent Sterovita. Op het hoogtepunt waren dit er zelfs zeven. Op hun uitgiftelocatie aan de Burgemeester de Bruïnelaan was het iedere morgen een drukte van belang. Kratten werden voortdurend heen en weer gereden en gesjouwd, waarbij het gerinkel van de flessen door de hele laan te horen was. Inmiddels was er tussen de melkboeren stevige concurrentie ontstaan. Toch is dit nooit uit de hand gelopen. Sterker nog, over het algemeen gingen melkboeren vriendelijk en

respectvol met elkaar om. De melksanering, die in 1952 plaats had, is daarvoor illustratief. Hierbij gingen alle Zwijndrechtse melkboeren met de gemeente Zwijndrecht om de tafel om te komen tot *rationalisatie van de bezorging van melk en melkproducten en een efficiënte melkdistributie*.<sup>12</sup> Voor die tijd was de melkbezorging namelijk allesbehalve praktisch. De melkboeren reden dagelijks kriskras door Zwijndrecht om hun klanten te kunnen voorzien. De saneringscommissie besloot om van dit systeem af te stappen. Iedere melkboer kreeg vanaf dat moment een vaste en afgebakende melkwijk met exact hetzelfde aantal afgiftepunten als in de oude situatie. De uitkomst van het overleg was bindend. Om de melkboeren hieraan te houden, moesten zij een overeenkomst ondertekenen. Naar aanleiding van deze gebeurtenis werd ook de 'stichting Melksanering Zwijndrecht' opgericht. Zij werkte als controleur en trad op bij geschillen. Als een melkboer wilde stoppen, moest hij zelf een vervanger zoeken en diegene moest dan via de officiële wegen de melkwijk kopen. In uiterste noodzaak werd de wijk verdeeld onder de andere melkboeren binnen de stichting. Wanneer een melkboer op vakantie ging, zorgde de stichting ervoor dat de andere melkboeren dit evenredig konden opvangen. Nieuw opgeleverde woonwijken werden eerlijk verdeeld. Het gebeurde wel eens dat melkboeren illegaal hun klandizie wilden uitbreiden in pas opgeleverde buurten. Zij werden door de stichting teruggefloten. Toch leverde dit niet altijd het gewenste resultaat op. Zo zijn er wel degelijk hoogoplopende conflicten geweest tussen melkboeren



over 'klantenpikkerij' en het kostte de stichting de grootste moeite dit in de hand te houden. Dit orgaan werd in de Zwijndrechtse melkverkoopwereld ontzettend belangrijk. Nog vele jaren bleef zij actief.

### De IJzeren hond

Na de Tweede Wereldoorlog raakte de hondenkar uit den boze. Daarmee bleef alleen de handkar in het straatbeeld. Deze platte kar werd voortgeduwd door de melkboer, hoewel het in de praktijk vaak de buurtkinderen waren die de melkboer hiermee hielpen. In een later stadium bevestigde men soms een motor op de handkar, zodat deze zichzelf voortbewoog. Dit vergemakkelijkte het werk voor de melkboer. Een kar in opkomst was de 'ijzeren hond'. In de jaren vijftig kwam deze ontwikkeling uit Engeland overwaaien. Ook in dat land werd de hond als trekdier maatschappelijk gezien steeds minder geaccepteerd. De naam ijzeren hond verwees dan ook naar het streven om de hond uit het straatbeeld te doen verdwijnen en te vervangen voor een motorische aandrijving. Eigenlijk kunnen we de ijzeren hond vergelijken met een driewieler, waarbij men het voorste wiel 360 graden kon draaien. Op dit wiel was een kleine motor bevestigd, evenals de stuurstang met een hendel voor het gas geven, koppelen en het remmen. Omdat de snelheid beperkt was tot slechts een paar kilometer per uur kon de melkboer gewoon achter of naast de wagen lopen. Hoewel men in sommige uitvoeringen kon zitten aan de voorzijde, was dit bij de ijzeren honden van de D.M.I. niet het geval. Het achterste deel van de ijzeren hond bestond uit een afgesloten laadruimte, waar de kannen met gewone melk, karnemelk, vla en yoghurt stonden. Vanuit deze kannen of melkbussen werden nog steeds de pannetjes en flessen van de klanten gevuld en er werd nog steeds per pint of gallon afgerekend. Op het dak van de cabine kon men de kratten met flessen kwijt. De fles, en dan met name de dopfles, moet in de loop der tijd steeds populairder zijn geworden. In de jaren vijftig had de D.M.I. aan de Ringdijk de beschikking over vier ijzeren honden.

In de zomermaanden reed een fietskar met ijs van de D.M.I. rond in de Zwijndrechtse straten. Collectie Kees Popijus.



Zij werden gebruikt door de melkboeren Gijs Smaal, die in het Julianadorp liep, Klaas Blokland, die melk bezorgde langs de Bruinelaan, Prinsessenbuurt en de Rotterdamseweg, Pleun Baan, die in 'het rooie dorp' een melkwijk had en Joop Kiel, die eveneens in Meerdervoort liep en later de wijk van Pleun Baan overnam. Vooral Klaas Blokland moet jarenlang in dienst van de D.M.I. geweest zijn. Zo zou hij al in de jaren dertig en veertig met een hondenkar in de Zwijndrechtse straten zijn gesignaleerd.



*De ijzeren hond, waarmee de D.M.I. vanaf de jaren zestig door de Zwijndrechtse straten reed. Op de voorkant een zoon van filiaalhouder en melkboer Freek van Dijk. Particuliere collectie.*



*Een blik op de Onderdijkserijweg in de jaren zestig. Voor het uitgiftepunt staan een ijzeren hond en daarachter de Volkswagenbus van Freek van Dijk gereed om aan de bezorggronde te beginnen. Collectie Kees Popijus.*



*Een trouwfoto van Freek van Dijk en Nel de Rijke. Zij zouden de derde en tevens laatste filiaalhouders van de D.M.I.-winkel aan de Ringdijk worden. Particuliere Collectie.*

### Nieuwe eigenaren

In de eerste helft van de jaren zestig besloten Adriana Zwijnenburg en haar man het filiaal van de D.M.I. op te geven. Zij waren inmiddels ruimschoots de vijftig gepasseerd en al drie decennia actief in deze bedrijfstak, waarvan bijna twintig jaar op de Ringdijk. In 1963 werd de zaak overgedaan op het echtpaar Van Dijk-de Rijke. Nel de Rijke was een nichtje van Cornelia de Rijke, de eerste filiaalhoudster. Daarmee kwam de winkel weer in de familie terecht. De cirkel was rond. Haar man Freek van Dijk werd melkboer, terwijl zij de winkel beheerde. Toch bleek het geen gemakkelijke tijd. Er was een grote verandering gaande in Zwijndrecht. In de jaren vijftig waren verschillende wijken uit de grond gestampt, zoals de wijk Noord met daarin de Schildersbuurt en de Sterrenbuurt. Ook in Neder-

hoven en Kort-Ambacht werd inmiddels flink aan de weg getimmerd. Omdat deze wijken ver van Zwijndrechts belangrijkste winkelgebied waren gelegen, werden op die plekken nieuwe winkelcentra geopend. De Passage was in 1956 de eerste. Interessant aan dit winkelcentrum is, dat zij geïnspireerd was op de drie jaar eerder geopende (en zeer succesvolle) Rotterdamse Lijnbaan. Beide waren een autoluw winkelcentrum, waar boven de winkels ook gewoond werd. In Zwijndrecht bleek de formule eveneens een succes en al snel volgden winkelcentra in Noord, Meerdervoort en Kort-Ambacht. De winkels, die zich er vestigden, bleken moderner dan die aan de Ringdijk. Er kwamen zelfbedieningswinkels, later zelfs supermarkten als de Vendet en de Spar. Dit had grote gevolgen voor het winkelgebied rond het Veerplein-Maasplein, want hier kwam nu minder winkelend publiek. Door middel van allerlei acties probeerden de winkeliers het tij te keren. Zo werd een speciaal boekje uitgebracht,<sup>13</sup> waarin alle deelnemende winkels reclame maakten. Er zat zelfs een plattegrond bij.



*De D.M.I.-winkel met uitgeklapte markiezen eind jaren zestig. Collectie Bastiaan Los.*

Hoewel het boekje gratis was, werd er wel van de mensen verwacht, dat zij als tegenprestatie in 'Zwijndrechts grootste winkelcentrum' hun spullen zouden kopen. Een gewaagde actie kunnen we wel stellen. Toch mocht dit alles niet baten. Veel winkeliers vluchtten weg naar de nieuwe winkelcentra. Ook het echtpaar Van Dijk moet de klandizie in deze tijd hebben zien teruglopen. En dit terwijl zij wel degelijk probeerden mee te gaan in de nieuwe ontwikkelingen. Zo had Freek de melkwinkel omgebouwd naar een zelfbedieningswinkel compleet met nieuwe kassa's, koelcellen en stellages. Op die manier had de winkel een nieuwe en moderne uitstraling. Ook aan de buitenkant had het pand de nodige veranderingen ondergaan. Zo was de lichtbak ingeruild voor een vlaggenmast waaraan de Nederlandse vlag boven de winkeldeur wapperde. Daar direct onder waren de kenmerkende markiezen regelmatig uitgedraaid en was de etalage goed gevuld met reclamemateriaal. Toch zorgde dit alles niet voor een toename van het aantal klanten.

Uiteindelijk kwam het definitieve einde van de winkel van hogere hand. De Watersnoodramp in 1953 had zowel gemeente als Rijkswaterstaat doen inzien dat de dijken in Zwijndrecht te laag en te smal waren. Hoewel de dijken het water hadden tegengehouden, had het heel weinig gescheeld. Vanaf de jaren vijftig gonsden dan ook voortdurend geruchten dat de Ringdijk moest worden aangepakt. Dit zou ten koste gaan van de honderden woningen, winkels en bedrijven in dit gebied. Uiteindelijk werden de geruchten bewaarheid. In de jaren zestig en zeventig werden de panden op de Ringdijk stapsgewijs onteigend en vervolgens gesloopt. Het echtpaar Van Dijk wilde dit besluit niet afwachten. Zij stopten in 1970 met hun winkel en verhuisden enige tijd later naar de Prins Hendrikdwarsstraat. Twee jaar later kocht Rijkswaterstaat de panden van de Dordrechtsche Melkinrichting.<sup>14</sup> Tenslotte vielen zij, evenals de loodsen aan de Onderdijkserijweg, ten prooi aan de sloophamer. Hiermee was het gedaan met de D.M.I. in Zwijndrecht.

De teruglopende klandizie gold overigens absoluut niet voor de melkboeren met vaste melkwijken. De gouden jaren hielden hier voorlopig aan, gestimuleerd door de constante groei van de bevolking in Zwijndrecht. De D.M.I. had tot aan de



sluiting nog steeds vier melkboeren in dienst. Freek van Dijk was sinds de overname één van die vier. Hij reed in een omgebouwde Volkswagenbus en had zijn melkwijk in het centrum (Rotterdamseweg, Bruinelaan en zijstraten). Daarnaast was Joop Kiel nog steeds van de partij. Jaap Bolder en Arie Stam waren sinds enkele jaren hun collega's. Ook kwamen er regelmatig invallers uit Dordrecht. Zij maakten nog steeds gebruik van de ijzeren hond. Na de opheffing van de D.M.I. nam Freek van Dijk een baan in Dordrecht aan als chauffeur/vertegenwoordiger. Later kwam hij terecht in één van de Melkuniefabrieken en werd daar onderdeel van het team dat werkte aan de 'Mona-toetjes'. Hoe het met de andere melkboeren van de D.M.I. afliep, is niet bekend. Zij zochten hun heil wellicht in Dordrecht, werden zelfstandige, kwamen terecht bij concurrent Sterovita of gingen een ander beroep uitoefenen.

#### Opgeslokt door de Nederlandse Melkunie (N.M.U.)

Een belangrijk gevolg van de Tweede Wereldoorlog was dat de Europese markten weer toegankelijk

werden voor de Nederlandse bedrijven. Was er in de jaren voor deze verschrikkelijke tijd een protectionistisch beleid van de meeste Europese landen en moest men tijdens de Duitse bezetting vooral voor het Derde Rijk produceren, nu werd het mogelijk nieuwe afzetmarkten te bereiken. Tegelijkertijd betekende dit dat de Nederlandse economie toegankelijk werd voor buitenlandse bedrijven. Al snel kwamen er enorme hoeveelheden consumptiemelk en melkproducten uit andere landen op de Nederlandse markten terecht. Hierdoor daalden de prijzen en werden arbeiders in verhouding duur. Een oplossing voor dit probleem was het aanschaffen van allerlei machines ter vervanging van de arbeidskrachten. Denk maar aan rolbanden en schoonmaken vulmachines. Veel kleinere melkinrichtingen en -fabrieken konden deze innovaties financieel niet bolwerken. Een ware fusiegolf ontstond. Voor zowel de D.M.I. als Sterovita speelde de Nederlandse Melkunie (N.M.U.) hierbij een grote rol. Dit bedrijf breidde zich vanaf het begin van de jaren zestig sterk uit door de aankoop van andere zuivelbedrijven.

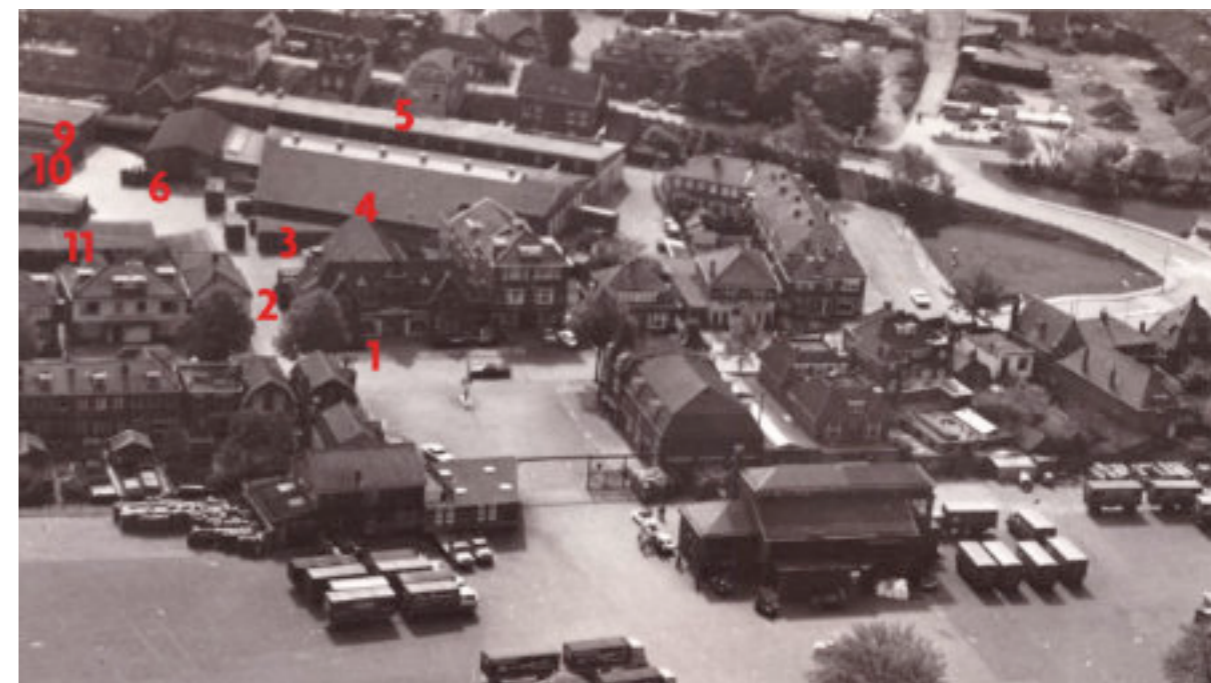


De Ringdijk in het begin van de jaren zeventig, vlak voor de sanering. Halverwege aan de linkerzijde is het pand van De Mol al gesloopt. Daarachter is de voormalige D.M.I.-winkel nog te zien. Collectie M.A. van den Hout.

In de beginmaanden van 1967 werd bekend dat de Nederlandse Melkunie een voorstel had gedaan tot de overname van de Dordrechtse Melkinrichting om haar positie in de omgeving van Rotterdam te versterken. In vergelijking met eerstgenoemd bedrijf had de D.M.I. slechts een kleine omzet (ongeveer 18 miljoen kg per jaar tegenover 481 miljoen van de N.M.U.). Met vier consumptiemelkbedrijven in Amsterdam, één in Hilversum, één in Leimuiden, twee in Rotterdam, één in Den Haag en één in Zierikzee en daarnaast nog een groot aantal fabrieken voor zuivelproducten verspreid over Nederland, was dit met recht een groot bedrijf te noemen. Het bestuur van de D.M.I. onder leiding van J. D. de Vos adviseerde de aandeelhouders dan ook de aandelen te verkopen. De belangrijkste redenen waren de hoge investeringen en de toenemende specialistische kennis. Een maand later bleek dat nagenoeg alle aandeelhouders (ruim 99 procent) hun aandelen hadden verkocht. Daarmee was de D.M.I. na zeventig jaar haar zelfstandigheid kwijt. Nauwelijks een jaar later fuseerde de Melkunie met de Coöperatieve Melk Centrale

(C.M.C.), een zuivelbedrijf dat vooral in het westen van het land actief was. Hiermee was het lot van de fabriek in Dordrecht bezegeld. Kleinere melkinrichtingen moesten hun deuren sluiten, ook de fabriek aan het Kromhout. Alle werkzaamheden werden verplaatst naar Rotterdam. Voor het personeel werden regelingen getroffen. Zo mochten werknemers boven de zestig jaar met vervroegd pensioen en kregen de andere werknemers een passende functie aangeboden bij één van de andere Melkuniebedrijven.

Sterovita heeft het langer volgehouden. Dit zou te maken kunnen hebben met het feit, dat dit bedrijf als enige consumptiemelk mocht leveren aan de Amerikaanse troepen, die in het kader van de Koude Oorlog met name in West-Duitsland gelegerd waren.<sup>15</sup> In ieder geval bleef Sterovita lang buiten het fusiegeweld. Toen in het begin van de jaren tachtig bleek dat Melkunie Holland<sup>16</sup> verregaande interesse had in het Dordtse zuivelbedrijf, was het gedaan met de zelfstandigheid. Al snel volgde een overname. Voorlopig bleef de fabriek geopend, maar of dit garanties bood voor de lange termijn, kon het



Een overzichtsfoto van de hoek Bruinelaan en Ringdijk in de jaren zeventig. Beneden is het veilingterrein. Aan de Bruinelaan stonden de drie panden, waar achter Sterovita gevestigd was (1). Via een doorgang (2) kwam je bij een binnenplein met loodsen. Aan de rechterkant, achter de winkel, waren de melktanks. Daar recht tegenover was het spoellokaal (3). Verderop waren de hallen van het transportbedrijf van Jac. van Namen (4 en 5) en van Arkenbout (9, 10 en 11). Collectie HVZ.



moederbedrijf niet beloven. Ook voor Sterovita, dat toen dus inmiddels Melkunie heette, in Zwijndrecht had deze overname gevolgen. In 1984 waren de panden aan de Bruïnelaan reeds in het bezit van A. van Wingerden. Deze vastgoedhouder sloopte de panden uit 1926 en liet er een gloednieuw kantoren-complex neerzetten, waar de Nederlandsche Middenstandsbank (N.M.B.) een plek kreeg. De huur voor de melkboeren werd dus opgezegd en de opslagruimten en het spoellokaal werden gesloopt. Sommige melkboeren vonden bij boer Schouten op De Baak een nieuw terrein voor de opslagtanks, terwijl anderen stopten met hun werkzaamheden. Een klein decennium later kwam ook het definitieve besluit voor de hoofdfabriek aan de Weeskinderendijk in Dordrecht. Binnen twee jaar zou ook zij haar deuren moeten sluiten. Sterovita telde toen 136 werknemers, die zich vooral concentreerden op de productie van schoolmelk en MonChou kaas. Zowel de productie als de werknemers werden overgeplaatst naar andere fabrieken.<sup>17</sup> In 1993 werden de deuren van Sterovita definitief gesloten.

### Tot slot

Er is in onze omgeving nog maar weinig, wat herinnert aan het roemrijke verleden op het gebied van melkproductie en -distributie. De weides met koeien werden na de Tweede Wereldoorlog ingeruild voor moderne stadswijkwijken. Ook de melkuitgiftepunten in Zwijndrecht zijn verdwenen. De thuisbasis van de D.M.I. aan de Ringdijk werd gesloopt bij de dijkverhoging, evenals het eerste uitgiftepunt van Sterovita aan de Onderdijkserijweg. De panden aan de Burgemeester de Bruïnelaan volgden in de jaren tachtig. Alleen de inrit naar het uitgiftepunt is nog steeds aanwezig en een enkele loods, maar van het dagelijkse gerinkel is niets meer te horen. Ook de zuivelfabrieken in Dordrecht

### Noten

1. Met dank aan Freek van Dijk, filiaalhouder en melkboer van de D.M.I. in de laatste jaren van de winkel aan de Ringdijk. Daarnaast bedank ik mevrouw Wulfse-Noteboom, dochter van Henk Noteboom en Adriana Zwijnenburg; de tweede filiaalhouders. Ook heb ik veel gehad aan de input van de broer van Nel, tevens zwager van Freek. Hij kon de nodige hiaten in de chronologie van de winkel opvullen. Tot slot, dank aan Bas Los, die onderzoek gedaan heeft in de archieven naar dit onderwerp en via een aantal oud melkboeren achter veel informatie over de Melksanering kwam.
2. Over alle problematiek en oplossingen voor de veehouders verwijs ik naar: J. Luiten van Zanden & A. van Riel, *Nederland, 1780-1914. Staat, instituties en economische ontwikkeling* (Meppel 2000) 367-9.
3. Waarom zat men toen blijkbaar niet op een melkinrichting te wachten? Wellicht waren het de melkboeren hier een stokje voor staken. Zij vonden misschien wel een belangrijke partner in een ander melk gerelateerd bedrijf, dat in die tijd reeds in Dordrecht gevestigd was, namelijk Albers Creameries. In 1883 was deze kunstboterfabriek van Wilhelmus Albers (1813-1895) aan de Spoorhaven in Dordrecht



*Het rijtje winkelhuizen met het opvallende torentje waar achter Sterovita tot in de jaren tachtig gevestigd was. Bron: facebookpagina Oud Zwijndrecht.*

bestaan al geruime tijd niet meer. Zowel de fabriek van Sterovita als die van de Dordrechtse Melkinrichting zijn gesloopt. De enige herinnering aan de historie van laatstgenoemde is de fabriekspijp waar met enorme letters D.M.I. op is geschreven. Al jaren heeft men plannen om dit monumentaal erfgoed op te knappen en het een nieuwe functie te geven. Op het voormalige terrein zullen in de nabije toekomst luxe appartementen worden gebouwd. De melkboeren, ten slotte, zijn al een tiental jaren uit het straatbeeld verdwenen. Met het verdwijnen van de melkuitgiftepunten, kregen zij een lange tijd de zuivelproducten aan huis geleverd. Dit betekende dat zij thuis een geleende of gehuurde koeltank hadden staan. Toch bleek het een uitstervend beroep. Op een enkeling na werden zij weggeconcurrereerd door de steeds groter wordende supermarkten. Daarmee zijn het vooral de (collectieve) herinneringen aan de melkboeren, de melkwinkels en melkfabrieken die de geschiedenis levend houden maar helaas niet de monumenten.

gekomen. Vanuit de Alblasserwaard haalde dit bedrijf dagelijks grote hoeveelheden melk binnen en daar werd het verwerkt tot margarine. Het is goed mogelijk dat Wilhelmus en zijn zoon Francois de komst van de melkinrichting in eerste instantie hebben tegengewerkt. Het zouden immers concurrenten worden op de botermarkt. Daarnaast moesten zij hun melk uit dezelfde 'melkplas' halen. Zij waren graag geziene gasten in de (katholieke) elite van Dordrecht en zij hadden zeker de contacten om de komst van een melkinrichting tegen te houden.

4. Zie ook: *Dordrechtse Courant*, 22-02-1897.
5. Zie voor het volledige verslag de *Dordrechtse Courant* van 14-04-1900.
6. In open brieven naar de *Dordrechtse Courant* hebben melkboeren en kritische inwoners zich beklagd over het feit dat deze krant deze vorm van kwakzalverij kon toestaan. Zie bijvoorbeeld: *Dordrechtse Courant* van 09-04-1900.
7. RAD, toegang 1264, inventarisnummers 2490, 2491.
8. RAD, toegang 1264, inventarisnummers 2168, 2188.
9. *Dordrechtse Courant*, 15 december 1900.
10. RAD, toegang 1050, inventarisnummer 426.
11. RAD, toegang 1264, inventarisnummers 4207, 4290, 4421, 4753, 5150.
12. Zie hiervoor het papierwerk van de Stichting Melksanering Zwijndrecht. Collectie in het bezit van de auteur.
13. Dit boekje is ook aanwezig in de bibliotheek van de Historische Vereniging Zwijndrecht. Het is samengesteld en aangeboden door winkeliers van het 'Maascentrum' in het jaar 1962.
14. Stadsarchief Rotterdam, toegang 1354, inventarisnummer 487. Het gaat hierbij om: akte van aankoop van een woonhuis met erf, staande en gelegen aan de Ringdijk, kadastraal bekend gemeente Zwijndrecht, sectie B no. 2527 van de naamloze vennootschap Melk Unie Dordrecht N.V. (voorheen genaamd N.V. de Dordrechtse Melkinrichting), met retro-acta 1927.
15. Zie ook: *AH Flitsen, personeelsorgaan van Albert Hein NV*, 21ste jaargang, nummer 10 (1964). <https://albertheijnerfgoed.courant.nl/issue/FL/1964-11-01/edition/17/page/1?query=> Hieruit blijkt dat Sterovita ook in Casablanca en Tripoli fabrieken had. Vanuit deze fabrieken werden Amerikaanse troepen in Noord-Afrika van zuivelproducten voorzien.
16. De Melkunie Holland ontstond in 1980 na een fusie tussen de Coöperatieve Vereniging Noord-Holland te Opmeer en de C.M.C.-Melkunie. Laatstgenoemde was ontstaan na een fusie tussen de Melkunie en de Coöperatieve Melkcentrale te Den Haag in 1969. Bij deze fusie ging het vooral om het vergroten van het aandeel in de melkconsumptie. Zij zorgde indirect voor de teloorgang van de Dordrechtse Melkinrichting. De fusie in 1980 zorgde er vervolgens voor dat Melkunie een belangrijke producent werd van zuivelproducten. Zie ook: Peter van Druenen, *Een begerlijk product. De geschiedenis van Melkunie Holland en haar voorgangers 1872-1989* (1989).
17. Dit ging overigens niet van een leien dakje. Zo werd in 1992 nog gestaakt bij Sterovita Dordrecht, evenals bij andere zuivel-fabrieken, nadat contractonderhandelingen tussen de FNV en de zuivelorganisatie FNZ spaak gelopen waren. Belangrijk breekpunt was de verhoging van de VUT-leeftijd naar zestig(!) jaar in 1995. Waarschijnlijk zal in Dordrecht ook de dreigende sluiting van de fabriek een belangrijke reden geweest zijn.



*Aan het Kromhout staat de fabriekspijp van de voormalige melkfabriek nog fier overeind. Het is het laatste tastbare restant van wat ooit de Dordrechtse Melkinrichting was. Collectie Regionaal Archief Dordrecht.*



# 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 - 31 94 34 35

Vestigingsadres: 'Den Brommert',

Dorpsstraat 84, 3342 BD Hendrik-Ido-Ambacht

Vormgeving: H. Reijerse

Productie: Tinto Media, Hendrik-Ido-Ambacht

De verkoopprijs voor losse nummers: € 5,00

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: 22150439

## Foto achterzijde:

Een blik op de Ringdijk tussen Kemperstoep en Kerkstraatstoep in het begin van de jaren twintig. Halverwege de foto, na de twee panden met puntaken, zou in 1928 het filiaal van de Dordrechtse Melkinrichting worden geopend. Collectie Bastiaan Los.



## Redactie Zwijndrecht:

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

dr. C. R. van den Berg

Redactieadres:

Saturnusstraat 16, 3331 SM Zwijndrecht,

E-mailadres: SW-redactie@swaen.org

## Historische Vereniging Zwijndrecht:

Vestigingsadres: 'Oudheidkamer De Vergulde Swaen',

Rotterdamseweg 5355, 3332 AC Zwijndrecht,

telefoon: 078 - 612 56 81

E-mailadres: info@swaen.org



**Foto boven:** Een blik op de Ringdijk met winkelend publiek in de jaren vijftig. Achter het hoge pand van manufacturenwinkel De Mol is de winkel van de D.M.I. duidelijk herkenbaar door de lichtbak aan de voorgevel. Collectie Bastiaan Los.

**Foto onder:** Nogmaals een blik op de Ringdijk, maar nu eind jaren vijftig. De markiezen van manufacturenwinkel De Mol zijn uitgekapt. Het pand daarachter is van de D.M.I., nu niet met lichtbak, maar met een vlaggenmast aan de gevel. Collectie Bastiaan Los.



