

# Swindregt Were



Heerjansdam Hendrik-Ido-Ambacht Zwiindrecht



UITGAVE VAN:  
HISTORISCH GENOOTSCHAP HENDRIK-IDO-AMBACHT EN  
HISTORISCHE VERENIGING ZWIINDRECHT  
Jaargang 35 nr.2, november 2021



**Foto boven:**  
De sloepenmakerij van Willem Visser bij de spoorbrug. Collectie Kees Popijus.

**Foto onder:**  
Zicht op Zwijndrecht. Op deze foto is te zien dat er direct naast Het Witte Paard en de sporen van de RTM een inham was met daar aan de scheepswerf van Willem Visser. Verder naar links is de tweede – veel grotere – werf van Kooiman gelegen. Collectie Kees Popijus.

# Inhoud

<b>Van de redactie</b>	<b>4</b>
<b>De oudste scheepswerf van Zwijndrecht</b> Kees Popijus & Maurice de Jongh	<b>5</b>
<b>‘De vlasserskaars is uit, de slooperskaars is aangegaan’</b> Willem Schneider	<b>25</b>
<b>Sloperij Frank Rijdsijk</b> Willem Schneider	<b>26</b>
<b>Scheepsloperij Stolks Handelonderneming opgericht in 1895</b> Willem Schneider	<b>36</b>
<b>Colofon</b>	<b>46</b>

**Foto omslag:**  
Het tegeltableau in de gelagkamer van de Vergulde Swaen. Collectie HVZ.

## Van de Redactie

### *De man van staal*

Vroeger, toen schoolmeesters in de klas nog niet werden opgezadeld met de behandeling van allerlei maatschappelijke problematiek, maar tijd hadden om een mooi verhaal te vertellen, hebben we het – denk ik – allemaal beluisterd: In een grijs verleden kwamen de Bataven met boten de Rijn afvaren. Nou ja, boten, het waren eigenlijk gewoon uitgeholde boomstammen. (Enkele musea hebben een exemplaar in hun collectie!) Als de meester mooi vertellen kon, zag je het gewoon voor je! Of je droomde weg. Ik weet niet waar die Bataven zoal neergestreken zijn. Dat zou het latere Flaardinghe geweest kunnen zijn. Of misschien in Thuredrecht. Wie zal het zeggen?

Eerst van hout, maar later van staal, werden in onze regio ook boten gemaakt. Misschien zijn die vaklui erfelijk belast geweest. Bedrijven als dat van Cornelis Verolme, Smit, noem maar op, hielden zich er (sommige tot voor enkele decennia) mee bezig. Boten bouwen. Bouten en moeren, voorhamers, smeer en vet. Terwijl andere ondernemers de kunst verstonden om die reuzen van staal weer uit elkaar te halen. Daarover gaat het in deze uitgave van ons periodiek, over zowel de scheepsbouw als de scheepsloperijen...

Ik moet zeggen dat mijn mederedacteuren daar bewonderenswaardig veel werk voor hebben verzet. Maurice de Jongh en Kees Popijus verrichtten met ijzere doorzettingsvermogen die taak om opheldering te krijgen over de oudste scheepswerf in Zwijndrecht. En in gedachten zie ik Willem Schneider op zijn stalen ros de ronde doen om materiaal te verzamelen over de Ambachtse bedrijven van Frank Rijdsijk, Stolk en Van Dalen. Bouwers en slopers... Vroeger met name bekend, en ook met bijnaam. Ik denk aan een zekere Gerritje... Oudere plaatsgenoten vullen de bijnaam probleemloos in en de echte migrant van elders raadt die waarschijnlijk nooit of te nimmer. Er zitten veel klinkers in die bijnaam. Maar voor wie hem als eerste raadt, stelt de redactie een 'vette bout' beschikbaar.

Ik moet plotseling denken aan een stripfiguur waar ik in mijn jongensjaren bewondering voor had: Archie, de man van staal! Het zou een sterk staaltje van bewaarsucht zijn als er op mijn zolder nog exemplaren liggen. Rust roest, maar de strip zal vergeeld zijn.

Zie dit nummer van Swindregt Were maar als eerbetoon aan al die noeste staalwerkers, die de regio 'op de kaart hebben gezet', zoals dat nu heet.

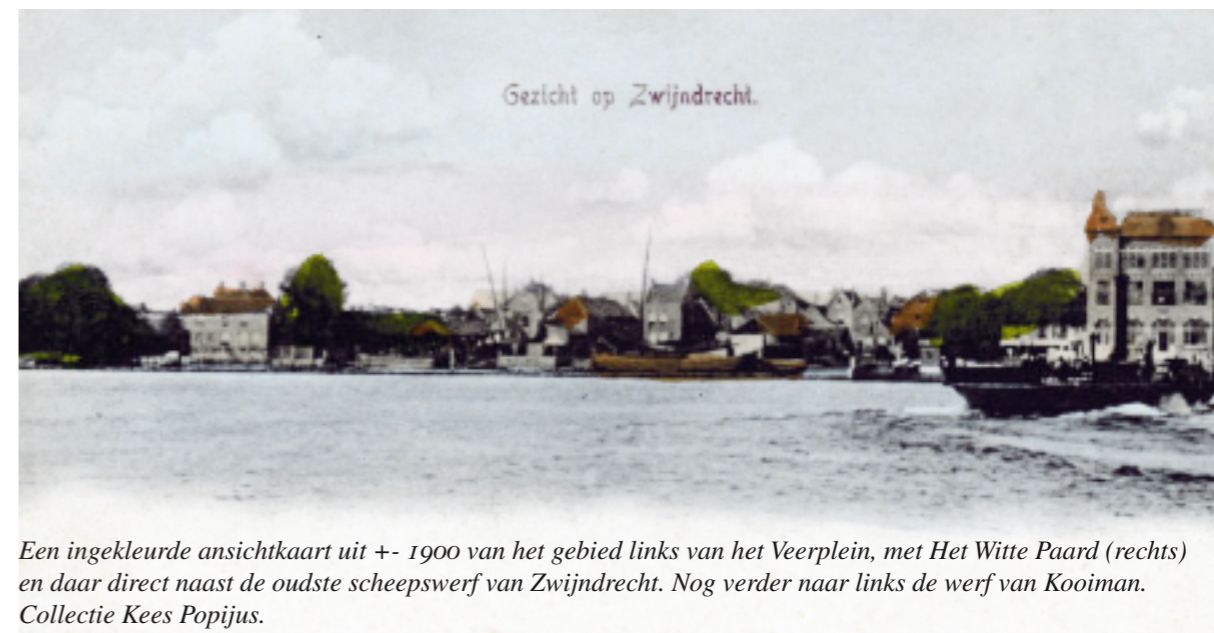
Veel foto's vertonen een staaltje van hun kunnen...

Geniet er maar van, beste lezer!

*Namens de redactie,  
René van den Berg*

## De oudste scheepswerf van Zwijndrecht

Kees Popijus & Maurice de Jongh



*Een ingekleurde Ansichtkaart uit +- 1900 van het gebied links van het Veerplein, met Het Witte Paard (rechts) en daar direct naast de oudste scheepswerf van Zwijndrecht. Nog verder naar links de werf van Kooiman. Collectie Kees Popijus.*

In februari van dit jaar werd de Historische Vereniging Zwijndrecht benaderd door de geschiedenis-verslaggever Marcia Tap van RTV Rijnmond. In de tijd van corona, met als gevolg de sluiting van vele musea en oudheidskamers, wil zij deze instellingen in het zonnetje zetten door de meest opvallende objecten te laten zien in korte filmpjes, die vervolgens uitgezonden zullen worden. Uiteraard zijn wij enthousiast en werken we mee!

We besluiten om ons topstuk 'het tegeltableau' centraal te stellen. Dit is een bijzonder negentiende-eeuws kunstwerk, waar een scheepswerf op dertig tegels is afgebeeld. Bijzonder is dat het tableau de eeuwenoude verbinding tussen Zwijndrecht en de scheepvaart en scheepsbouw laat zien, zelfs in een tijd, waarin nog geen fotografie was. Het werk hangt pontificaal in de gelagkamer van de Vergulde Swaen en is voor iedereen vrij te bezichtigen. Wanneer wij achtergrondinformatie verzamelen en doorlezen, waaronder stukken op onze website en in de mededelingenkranten (zo is er voor de verwerving

in 2008 een speciale bijlage uitgegeven),<sup>1</sup> stuiten wij echter op een aantal bezwaren. Kort door de bocht: niet alles klopt in het verhaal. Onder meer de suggestie dat de afgebeelde scheepswerf een voorloper is van 'Kooiman Marine Group', de bekende scheepsbouwer in Zwijndrecht, vinden wij niet overtuigend.

Nu ligt het in het hart van de geschiedschrijving dat theorieën voortdurend bijgeschaafd worden op basis van nieuw ontdekte feiten. Dus ontstaat op dat moment het plan om de geschiedenis achter de werf en het tableau tot op de bodem uit te zoeken. Terwijl het onderzoek gestaag vordert, worden wij enkele maanden later geconfronteerd met een artikel in diverse kranten, klakkeloos overgenomen door allerlei sociale media. Het Historisch- en documentatiecentrum de Augustijnenhof is van plan dé Canon van de Zwijndrechtse Waard uit te brengen en geeft alvast een voorproefje van een 'venster'. Hierin wordt geconcludeerd – na gedegen historisch onderzoek – dat Kooiman één van de

oudste bedrijven van Nederland is, namelijk ruim 400 jaar oud! Inmiddels weten wij op dat moment dat dit zeker niet het geval is. Hier wordt dezelfde fout gemaakt, die men in 2008 maakte. Zou het ‘gedegen onderzoek’ dan ook bestaan uit het doorlezen van diezelfde bijlage op onze website? Het zou zomaar kunnen. Als dit soort fouten gepubliceerd worden in een voor ons woongebied zo belangrijke, historische publicatie: in hoeverre is deze dan nog serieus te nemen? Wij zetten ons dan ook af tegen deze wijze van geschiedvervalsing. Vanaf dat moment zijn wij vastberaden: op basis van écht historisch onderzoek de geschiedenis van het tegeltableau en de scheepswerf vertellen.

### Misvatting

We kunnen stellen dat de grootste denkfout is dat men vanuit de hedendaagse bril naar het verleden heeft gekeken. Wat men zag op foto’s en zich herinnerde uit een nabij verleden was het Maasplein met daar de aanwezigheid van de werf van Kooiman. Tot 1975 was dit bedrijf op deze plek gevestigd, waarna het naar een veel groter terrein aan de Swinhaven verhuisde. Vervolgens heeft men teruggekeken naar scheepswerfactiviteiten op die



Kees Popijus vertelt over de geschiedenis van het tegeltableau aan Marcia Tap van RTV Rijnmond.

locatie en daarbij het gebied achter het Veerplein behoorlijk ruim genomen. Zo kwam men allerlei nieuwe informatie tegen: documenten en kaarten uit de zeventiende eeuw en afbeeldingen van een eeuw later. Alles wees op de aanwezigheid van een scheepswerf in die buurt. Dit moest dan wel de voorloper van Kooiman zijn. Maar blijkbaar heeft niemand ooit gedacht dat er meerdere werven naast het Veerplein gelegen kunnen hebben, terwijl het bewijs hiervoor eenvoudig op te zoeken is. Foto’s vanuit Dordrecht met zicht op Zwijndrecht laten duidelijk twee verschillende werven zien.<sup>2</sup> Eén werf ligt direct tegen het Veerplein aan, terwijl de tweede (die van Kooiman) verder westwaarts ligt (zie onder meer de onderste foto op de binnenzijde van de kaft). Kadastrale kaarten uit deze tijd laten een vergelijkbaar beeld zien. Deze situatie, waarbij twee scheepswerven direct naast elkaar lagen, heeft bijna veertig jaar aangehouden, namelijk tussen 1884 en 1927. Wellicht heeft men, omdat de werf van Kooiman veel groter was, de andere over het hoofd gezien of was men het bestaan ervan simpelweg vergeten. We kunnen in ieder geval stellen dat deze denkfout enorme gevolgen had en heeft. Destijds heeft de Historische Vereniging Zwijndrecht



Op deze luchtfoto zijn de twee werven het best te onderscheiden. Direct links van de tramsporen ligt het haventje met daar aan een scheepswerf. Verder naar links ligt de werf van Kooiman, duidelijk te onderscheiden door de vele voor anker liggende schepen. Collectie Kees Popijus.



Een detail van de luchtfoto. Collectie Kees Popijus.



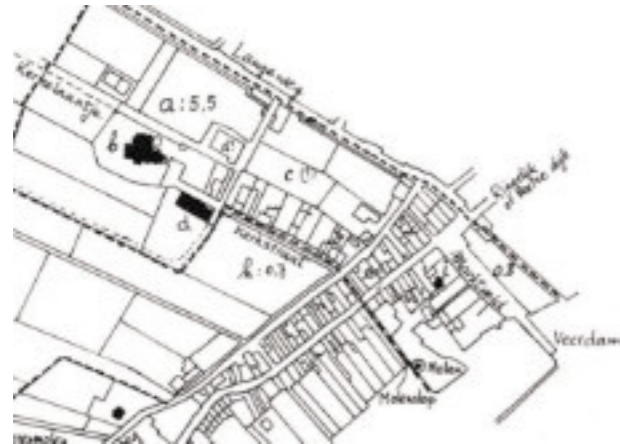
Een detail van de kadastrale kaart van rond 1900 ondersteunt de luchtfoto’s. De twee witte vijfkantjes geven de scheepswerven aan. Bij nummers 570, 1202 en 1393 gaat het om de oudere scheepswerf. Nummer 1418 betreft de werf van Kooiman. Collectie Kees Popijus.

bijvoorbeeld sponsoring voor de aanschaf van het tegeltableau gevraagd bij Kooiman onder het motto ‘dat het hun eigen geschiedenis was’. Nu is dat ook zeker een gedeeltelijke waarheid, want zoals we al eerder stelden, kunnen we op basis van het tegeltableau concluderen, dat de relatie tussen de inwoners van Zwijndrecht en de activiteiten op en langs de Oude Maas honderden jaren teruggaat. Hier is Dirk Kooiman, die in 1884 zijn scheepswerf begon, een duidelijk voorbeeld van. Toch is het foutief om te stellen dat het tableau enige verdere verbinding heeft met dit bedrijf. Het kunstwerk beeldde namelijk een andere, véél oudere scheepswerf af.

### De verbinding met het water

Wanneer we de oudste bronnen er op naslaan, lezen we niets over het bestaan van een scheepswerf direct achter het Veerplein. Toch weten we wel dat de inwoners al sinds de herbedijking van de Zwijndrechtse Waard zich bezighielden met scheepvaart. Zo verleende graaf Willem III (1287-1337) op 16 augustus 1332 ‘al die ghemeente die in Zwijndrecht wonen sullen ten veren van Zwijndrecht vry over varen sullen sonder veerscat te gheven’.<sup>3</sup> De inwoners van Zwijndrecht mochten dus op eigen gelegenheid overvaren, zonder daarvoor te hoeven betalen.<sup>4</sup> In de eeuwen die volgden zou deze veerverbinding met Dordrecht steeds belangrijker worden. Van oudsher was dit veerrecht aan de graaf van Holland voorbehouden, maar in de praktijk was het vrijwel altijd verpacht aan lokale ambachtsheren of inwoners.<sup>5</sup> Ook in de Informatie uit 1514,<sup>6</sup> die opgezet was door de Staten van Holland om de economische draagkracht van de verschillende gebieden in te schatten, zodat men de belastingen rechtvaardiger kon verdelen, lezen we dat men zich toen al bezighield met ‘schuytvoeren’. Dit wordt onderstreept door diverse gegevens uit DTB-registers, waar het beroep van de bruidegoms met enige regelmatig ‘schipper’ of ‘schippersgeselle’ was.<sup>7</sup> Waar schippers wonen, moeten natuurlijk ook aanlegplaatsen of kades zijn geweest. De natuurlijke, of gegraven kom, direct achter het Veerplein was waarschijnlijk zo’n plaats. Verondersteld is dat deze aanlegplaats gegraven is in de zestiende eeuw,<sup>8</sup> maar vermoedelijk is het haventje veel ouder. Het bevond zich namelijk op het land van de ambachtshere. Over het algemeen waren een deel van de buitendijkse gronden in het bezit van de graven van Holland (de zogenoemde twaalf roeden), die deze strook in 1335 aan de gezamenlijke ambachtsheren en -vrouwen gaf om de dijken te kunnen onderhouden. Het lijkt erop dat Schobbeland van Zevenbergen, de veertiende-eeuwse (her)bedijker, de uitzondering op de regel vormde.<sup>9</sup> Zowel het marktveld (Veerplein) als het gebied direct daarachter waren waarschijnlijk vanaf het begin zijn bezit. Dit stuk land hoorde ook niet bij de twaalf roeden. Belangrijke aanwijzingen hiervoor vinden we in oude aktes en op kadastrale kaarten.<sup>10</sup> Op laatstgenoemde zien we bijvoorbeeld

een directe verbinding tussen de Kerkstraat, waar de ambachtsheerlijke boerderij en de kerk van Schobbelands Ambacht waren gelegen, over de dijk tot aan de Oude Maas. Dit was een smalle steeg, ook wel pad of slop genoemd. Deze steeg eindigde bij de kom en de daarvoor staande korenmolen, een bouwwerk dat ook wel eens aan de ambachtsheren van Schobbelands Ambacht is toegeschreven.<sup>11</sup> De steeg werd in de vorige eeuw, toen de korenmolen allang verdwenen was, nog steeds ‘molenslop’ genoemd. In zestiende-eeuwse bronnen komt daarnaast ook de naam ‘Kerckedijkpad’ voor, zo genoemd vanwege de rechtstreekse verbinding met de kerk. Dit duidt wellicht op een zeer hoge ouderdom: het stamt uit de veertiende of vijftiende eeuw. Was dit misschien van origine de privéhaven van de ambachtshoofd?



Detail van een door Pons getekende schematische weergave van het land van de ambachtshoofd van Schobbelands Ambacht. Bij de stippellijnen lagen de grenzen. Het molenslop vormde waarschijnlijk zo een grenspad. Dat betekent dat zowel de molen als het haventje oorspronkelijk zijn bezit waren. Voor meer informatie: zie noot 10.

### Geschillen, ruzies en rechtszaken

Over de eerste tweehonderd jaar van de scheepstimmerwerf is relatief veel bekend. Dit komt doordat de verschillende eigenaren diverse rechtszaken moesten voeren tegen allerlei partijen. In sommige gevallen liep dit zo hoog op dat zelfs het Hof van Holland er aan te pas moest komen. De televisieprogramma's ‘De Rijdende Rechter’ of ‘Meester Frank Visser doet uitspraak’ zouden er waarschijnlijk hoge kijkcijfers mee halen. Hoewel dit voor de werfeigenaren destijds tot veel frustratie zal

hebben geleid, geeft het ons een unieke kijk in hoe het was om vier eeuwen geleden een scheepswerf te hebben. Voor de rechtszaken werden verschillende partijen gehoord, notariële archieven geraadpleegd en kaartenmakers gemobiliseerd. Kortom: een schat aan informatie voor ons geschiedkundigen en liefhebbers!

### Lambert Leendertsz.

De persoon, die tijdens de rechtszaken steeds weer terug komt is Lambert Leendertsz., hoewel we ook variaties van zowel zijn voor- als achternaam tegenkomen, zoals Lauwert, Lammert of Lambrecht en Leendertsz. of Lennaertsz.. Deze man, die waarschijnlijk rond 1565 geboren werd, wordt in april van het jaar 1595 in een akte van het Dordtse scheepmakers- of schiptimmerliedengilde genoemd. In deze akte wordt hij ‘cuijper’ genoemd, mogelijk een verwijzing naar zijn (vorige) beroep, namelijk tonnen- of vatenmaker. Een half jaar eerder heeft hij bij dit gilde een aanvraag ingediend om eigen vijzen (hijsschroeven) en kettingen te mogen gebruiken. Het gilde staat hier echter ‘geenszins welwillend’ tegenover.<sup>12</sup> Met andere woorden: ze wijzen zijn verzoek af. We zien hiermee het grote machtsvertoon van de Dordtse instituties geïllustreerd. Zij dulden buiten de stadspoorten geen concurrentie en hebben er alles aan gedaan dit te voorkomen. Voor Lambert heeft de uitspraak grote consequenties. Hij is namelijk op dat moment druk bezig zijn werkplaats te professionaliseren. We weten dat op die plek bij het haventje al in 1573 een scheepstimmerman woonde, namelijk Cornelis Jansz. Schuytemacker, alias Roerom, met zijn vrouw Elisabeth Adriaensd.. In dat jaar koopt hij een ‘geheel huijs en erve tot den halve dijksloot voorts de 12 roeden’ van Jacob Aartsz. Bijl.<sup>13</sup> Er is dan nog geen sprake van een scheepswerf. In 1587, wanneer Lambert Leendertsz. het geheel overneemt, blijken er op het erf inmiddels meerdere timmerhuizen te staan. Cornelisz Jansz. Roerom moet gezien worden als de eerste die op dit terrein actief was in het onderhoud van schepen. Lambert Leendertsz. zet zijn werkzaamheden voort. De tegenwerking van het Dordtse gilde van scheepstimmerlieden enkele jaren later gooit echter roet in het eten, want nu kan Lambert zijn werkzaamheden

niet uitbreiden. Zonder de juiste gereedschappen kunnen schepen niet worden gehesen. Lambert zal zich dus moeten blijven richten op klein onderhoud.

Overigens, uit de aanvraag kunnen we opmaken dat Lambert in Dordrecht de weg wist. Dit zien we in zijn veelbewogen privéleven terug. Uit de doop-, trouw- en begrafenisregisters kunnen we hier het één en ander over vertellen. Zo trouwde hij maar liefst vier keer. Bij het noemen van zijn tweede huwelijk op 30 januari 1594 met Heijndrixken (Hendrikje) Jacob Heijndrixen staat dat hij toen weduwnaar was.<sup>14</sup> Zijn tweede vrouw kwam uit Dordrecht en haar vader was eveneens scheepstimmerman met een behoorlijk vermogen.

Als Hendrikje in 1605 overlijdt, wordt bij de notaris geregeld dat de drie onmondige kinderen, die vertegenwoordigd worden door hun voogden (de vader en broer van Hendrikje), een huis aan de Nieuwe Haven krijgen toebedeeld. Lambert krijgt als erfgenaam een huis en erf in Zwijndrecht in het bezit. Waarschijnlijk is dit het erf waar de timmerloodsen op staan. De afhandeling van voornoemde zaken maakt overigens de weg vrij voor zijn derde huwelijk met Hilliken Pietersdr., weduwe van Jan Hendrixsz. Greelmaker. Deze gebeurtenis vindt plaats in Zwijndrecht op 16 april 1606. Dertien jaar later blijkt ook deze vrouw te zijn overleden als hij voor de vierde maal in het huwelijk treedt. Op 1 oktober 1619 trouwt hij met de in

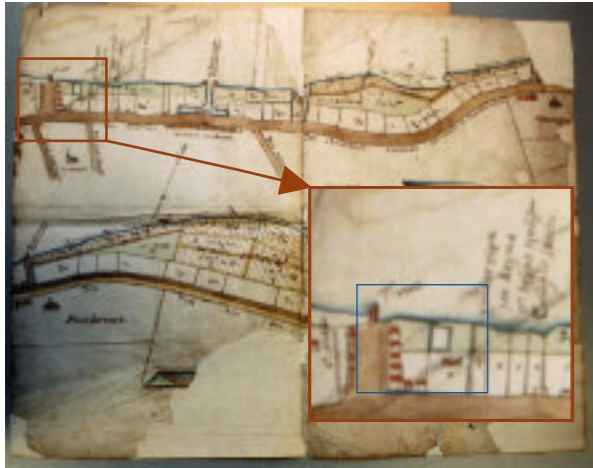


De grafsteen van ‘Maerten Gielissen van der Pijpen’ en zijn vrouw in de Grote Kerk van Dordrecht. Collectie Kees Popijus.

Dordrecht wonende Marijken Merten Bertelsdr., weduwe van Gillis Maertensz.. Uit dit viertal huwelijken komen minstens veertien kinderen voort. Bovendien heeft Leendert door de jaren heen behoorlijk wat kapitaal opgebouwd. Zo wordt hij in 1626 bij de duizendste penning (een belasting die alleen de rijkste inwoners hoefden te betalen, namelijk 1 gulden per duizend gulden aan bezittingen) aangeslagen voor vier gulden.<sup>15</sup> Met een totaal geschat bezit van vierduizend gulden kunnen we hem een behoorlijk vermogend man noemen. In 1629 wordt Lambert nog genoemd als heemraad van de Zwijndrechtse Waard. Een jaar later verkoopt hij een huis op de hoek van de Dolhuissteiger aan zijn (stief)zoon Maerten Gillisz. voor 1750 gulden. In 1635 blijkt de scheepswerf inmiddels overgegaan te zijn op één van zijn kinderen.

### Van der Pijpen

Hoewel Lambert Leendertsz. een groot nageslacht achterliet, waren het de kinderen uit zijn laatste huwelijk die eigenaars werden van de scheepswerf. Op 25 oktober 1633 verdeelde Lambert namelijk zijn bezit, waarbij de timmerwerf en het ‘groot huijs’ aan zijn vrouw Marijntje werden toegekend. Vanzelfsprekend kwamen daardoor eerst haar eigen zoons in aanmerking voor de werf. Uit haar eerste huwelijk met Gillisz. Maertensz., metselaar uit Dordrecht, waren vier kinderen voortgekomen. Hiervan was de bekendste haar oudste zoon Maarten Gillisz., die ook de naam ‘Van der Pijpen’ ging gebruiken. Hij was eveneens metselaar en wist het vak naar een nieuwe hoogte te brengen.<sup>16</sup> Zijn jongere broer Aert Gillisz. en hij werden de nieuwe eigenaren van de timmerplaats. Zo komen we de eerstgenoemde naam tegen in de tweehonderdste penning van 1638.<sup>17</sup> Drie jaar eerder werd deze Aert al als schiptimmerman genoemd, toen hij op 11 november 1635 trouwde met Mariken Cornelis Dirkszen, een Zwijndrechtse jongedame. Ook de overige kinderen van Lambert Leendertsz. bleven bij de scheepswerf betrokken, zij het niet als eigenaren. Zo weten we dat Pieter Lambrechtsz. (uit zijn derde huwelijk) en Theunis Lambrechtsz. (uit zijn tweede huwelijk) scheepsbouwers én ‘schipvaarders’ waren.



Detail van een kaart van Matthijs van Nispen van de Ringdijk uit 1682. Direct naast het Veerplein ligt de scheepswerf van Van der Pijpen. Collectie Kees Popijus.

We kunnen stellen dat de familie Van der Pijpen vanaf het begin veel tegenwerking heeft gehad. Diverse keren kwamen de broers en hun nazaten in aanvaring met instituties en bewoners. Langslepende rechtszaken volgden. Zo kreeg Gillis, zoon van Aart, het in december 1669 aan de stok met het houtkopersgilde. Hij werd er van beschuldigd tien weken daarvoor van koopman en schipper Hendrik de Widt uit Wesel enige 'crommertjgens' (schroeven) te hebben gekocht. Waarschijnlijk was hem dit verboden, want het leidde tot een berisping van het betreffende gilde, waar hij overigens wel lid van was. De hoogte van de straf was afhankelijk van de intentie van de koop; namelijk voor het gebruik bij de bouw van een eigen schip, of voor een schip voor de verkoop. De einduitslag is onbekend, maar wel staat nadrukkelijk vermeld in de akte, dat het bedrag pas geïnd mocht worden als de beschuldigde zijn straf op papier had ontvangen.<sup>18</sup> Nauwelijks vier jaar later was Gillis opnieuw betrokken bij een geschil, ditmaal met het schiptimmerliedengilde.<sup>19</sup> Interessant hieraan is dat bij de behandeling van deze zaak werd terugverwezen naar het verzoek van 1594 van Lambert Leendertsz.. Hieruit blijkt namelijk, dat het verbod veel verder ging dan alleen het gebruik van vijzen en kettingen. Ook mocht Lambert geen helling in gebruik nemen. Er was hem alleen toegestaan schepen te maken of te verven, die met de hand gekanteld konden worden. Een halve eeuw later, in 1649, had Maarten Gillisz. het voor elkaar gekregen hier gedeeltelijk onderuit te komen.

Zo kreeg hij 'vrijdom van het gilde', mocht hij drie houten vijzen gebruiken, evenals andere gereedschappen, die hij uiteraard uit eigen zak moest betalen. Dit alles tegen een jaarlijks te betalen bedrag van achttien gulden aan het gilde. In 1673 kwam het gilde er echter achter dat Gillis, die dus inmiddels de werf had overgenomen van zijn vader en oom, zich niet aan het contract had gehouden. Inmiddels was de werf voorzien van een scheepshelling en een smeerbalk. Bovendien had hij verzaakt het jaargeld te betalen. Het gilde eiste dan ook dat de werf terug ging naar de situatie van 1649 en dat de achterstallige betalingen alsnog werden gedaan. De uitslag van dit conflict is onbekend, hoewel we uit latere akten weten dat die pas in 1678 volgde. Ook weten we dat de kous hiermee niet af was. Toekomstige eigenaren zouden weer met dit gilde te maken krijgen.

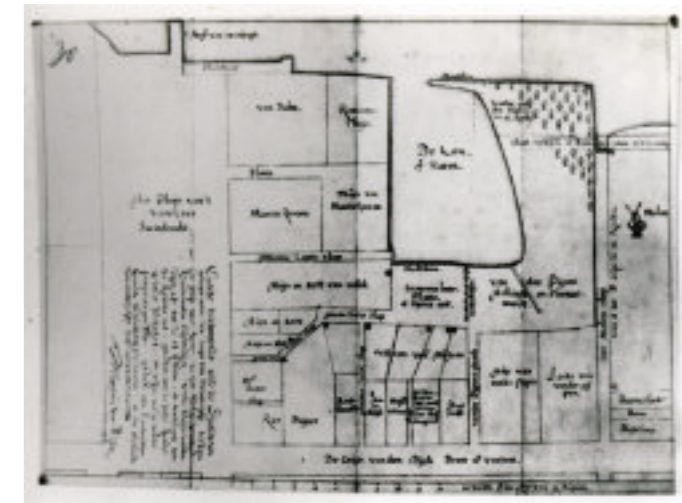


Een aquarel van E.H. Schoenmaker uit 1826 van de werf van Jan Schouten aan de Kalkhaven in Dordrecht. Dit is één van de grotere en bekendere werven in Dordrecht, maar het geeft een goed beeld van hoe een scheepshelling er precies uitzag in die tijd, en hoe belangrijk en noodzakelijk deze was voor Van der Pijpen voor het bouwen en repareren van schepen. Collectie RAD.

Niet alleen kreeg de familie Van der Pijpen het aan de stok met de Dordtse gilden. Ook dichterbij huis liep niet alles op rolletjes.<sup>20</sup> Uit bovenstaand verhaal kunnen we opmaken dat onder Maarten, Aart en diens zoon Gillis van der Pijpen de werf zich gestaag uitbreidde. Dit leidde echter tot scheve blikken van omwonenden, van wie de achtertuinen grensden aan de scheepstimmerwerf. Zij hadden al 'buyten memorie van mensen' recht op overpad over het erf van Van der Pijpen. Bovendien werd de

haven/kom niet alleen gebruikt door de werf, maar ook door schippers, die hier tijdens de strenge winterdagen hun schepen aanmeerden en door bewoners die er water haalden. Voor Gillis moet dit een doorn in het oog geweest zijn, want iedere keer liepen er mensen over zijn werf. Al dat gegluur had er al twee keer toe geleid dat hij boze gildebesturen op zijn dak had gekregen. Op den duur heeft hij dan ook bomen rondom zijn terrein geplant. Hierdoor konden de buurtbewoners geen gebruik meer maken van hun achteruitgang en zij stapten naar de rechter. Zij vonden een medestander in het Hoogheemraadschap van de Zwijndrechtse Waard. Dit genootschap was van mening, waarbij het zelfs terugverwees naar 1335, toen de Zwijndrechtse Waard net opnieuw bedijkt was, dat de werf zich geheel op de 'twaalf roeden' bevond. Hoewel veel dijkhuisen zich niet op dit terrein bevonden, gold dat wel voor de erven daarachter. De regels van het Hoogheemraadschap waren hier dus van toepassing. Eén daarvan was dat bewoners geen hoge heiningen om hun erf mochten leggen, dus ook het planten van bomen was verboden. Echter, volgens Gillis van der Pijpen dienden deze bomen niet als heining, maar ter voorkoming van het wegdrijven van de boomstammen in de haven (blijkbaar fungeerde die dus ook als balkengat). Door het drijf hout met touwen aan de bomen op de kade te binden, bleven de stammen op hun plaats liggen. Bovendien, betoogde Gillis van der Pijpen, had hij niets met de regels en keuren van het Hoogheemraadschap te maken. Immers, zijn voorouders hadden de twaalf roeden achter het huis ooit in het bezit gekregen, zo zou blijken uit persoonlijke documenten van honderd jaar eerder. Dit werd natuurlijk weer bestreden door het Hoogheemraadschap, want de twaalf roeden konden nooit in particuliere handen komen. Een langslepende rechtszaak was het gevolg, die eigenlijk de gehele jaren negentig van de zeventiende eeuw zou aanhouden. De bekende landmeter Matthijs van Nispen maakte diverse kaarten en schetsen van de werf en omgeving ter verduidelijking van de situatie. Bovendien werd er uitgebreid onderzoek gedaan in de notariële documenten. Hierbij ging het er vooral om wat de omwonenden en vroegere werfeigenaren precies in eigendom hadden verkregen en hoe dit in de

transportaktes was opgeschreven en moest worden geïnterpreteerd. Hierbij gaf een akte uit augustus van het jaar 1612 wellicht de doorslag. Dit document bevestigde dat Lambert Leendertsz., opa van Gillis van der Pijpen, het 'eeuwig durende erfpacht van het erf, strekkende twaalf roeden achter zijn huis' in handen kreeg van het Hoogheemraadschap. Het Hof van Holland besloot dan ook in het voordeel van Gillis. Dit betekende dat de omwonenden hun poorten aan de achterzijde niet meer mochten gebruiken, zelfs dicht moesten maken, en dat Gillis de bomen mocht laten staan. Bovendien draaiden de omwonenden en het Hoogheemraadschap voor de proceskosten op. Lang kon Gillis van der Pijpen echter niet van zijn overwinning genieten.



Matthijs van Nispen maakte in 1694 deze situatieschets. Bovenin zien we de haven, of kom, met daaromheen de werf van Van der Pijpen. Ook zijn de aangelegen erven met uitgangen weergegeven. Collectie Kees Popijus.

### Openbare verkoop

Na het overlijden van Gillis van der Pijpen in 1701 zette zijn zoon Aart de werf, net als veel andere onroerende goederen, te koop. Binnen enkele dagen was de verkoop een feit. Op 2 september werd voor een bedrag van 1400 gulden de 'schiptimmerwerf metten sloophellingh en twee lootsen' verkocht aan Arij Johannes de Bont.<sup>21</sup> Deze familie, wiens naam vooral verbonden is met de zoutindustrie, was in deze periode al actief aan de 'oosterse keetshaven'. Zo was deze Arij pannendoer. Hij repareerde de zoutpannen wanneer zij kapot of versleten waren. Waarschijnlijk kocht hij de scheepswerf voor twee van zijn zoons: Gijsbert (geboren 1671) en

Johannes (geboren 1674). Hun namen komen we in de akten tot 1718 regelmatig tegen.

We zouden hier ook een link kunnen leggen met de zoutindustrie. Voor het vervoer het klipzout (opgelost in zeewater), dat men overal ter wereld vandaan haalde, waren namelijk schepen nodig. Wellicht was dit een poging van De Bont om meer onderdelen van het productieproces in eigen beheer te krijgen. Het is dan ook niet vreemd dat de werf lange tijd in de familie bleef. Dit wordt ondersteund door de akten, want in de kohier der verponding van 1731 wordt bij Schobbelands Ambacht ook Arij de Bont genoemd. Direct daarna volgt de naam Pleun Dirksz. Uijttensbogaert, die hier waarschijnlijk ook enige onroerende goederen had. Sterker nog, de scheepshelling blijkt vier jaar eerder al in de persoon van Dirk Uijttensbogaert (1698), zoon van deze Pleun en een jongere neef van Gijsbert en Johannes de Bont,<sup>22</sup> een nieuwe eigenaar te hebben. In dat jaar (1727) stond Dirk namelijk voor de rechter, omdat hij klaarblijkelijk zijn afspraken met het scheepmakersgilde te Dordrecht niet was nagekomen. Volgens een vonnis uit 1678 moesten eigenaren van de ‘scheepswerf Van der Pijpen’ jaarlijks een bepaald bedrag aan dit gilde betalen, anders mochten zij de werf niet exploiteren. Deze afspraak gold uiteraard ook voor nieuwe eigenaren en was blijkbaar vijftig jaar na dato nog steeds van kracht. Bovendien had Dirk verzaakt met het op tijd uitbetalen van de timmermansknechten, waarvoor hij een boete gekregen had, die hij moest afstaan aan de ‘Armen van Zwijndrecht’. Dit alles had hij echter tot op heden geweigerd en er kwam een rechtszaak. Vier maanden later volgde de uitspraak en die pakte slecht voor Dirk uit: een boete van 10 gulden en 10 stuivers. Uiteraard moesten de knechten alsnog worden uitbetaald.<sup>23</sup>

Gelukkig zat niet alles tegen voor Dirk. Zo weten we dat hij en zijn broer en compagnon Hendrik ruim dertig jaar later nog steeds in het bezit waren van de scheepswerf. Regelmatig komen we hun namen tegen in bijl- of schuldbrieven. Zo lezen we dat op 28 juni 1756 Johannes Rijke, beurtschipper uit Breda, van beide heren een kofschip had gekocht voor 875 gulden en hiervoor een betaalrekening aanging van 150 gulden per jaar.<sup>24</sup> Als de koper in gebreke zou blijven, kwam daar een boete van vijf

procent per dag bovenop en in het ergste geval mochten de scheepsbouwers het schip zelfs terugvorderen. Zes jaar later blijkt de schuld te zijn afbetaald. In 1761 verkochten de broers opnieuw een schip voor 2650 gulden.<sup>25</sup> Het ging om het smakschip ‘De Jonge Margarita’. De koopster, Denijssse van Roo, weduwe van Obbe Obbes Heer, droeg het bedrag in één keer af. Niet veel later overleed Dirk Uijttensbogaert op 64-jarige leeftijd. Hendrik leefde toen nog bijna twintig jaar alvorens hij in 1781 in Rotterdam overleed. Waarschijnlijk was hij zijn zoon Pleun achterna gereisd, die daar in 1763 met een zeker Johanna Quack trouwde. Met hun overlijden komt een einde aan het bewind van de families De Bont en Uijttensbogaert over de scheepswerf.

### Een nieuw elan

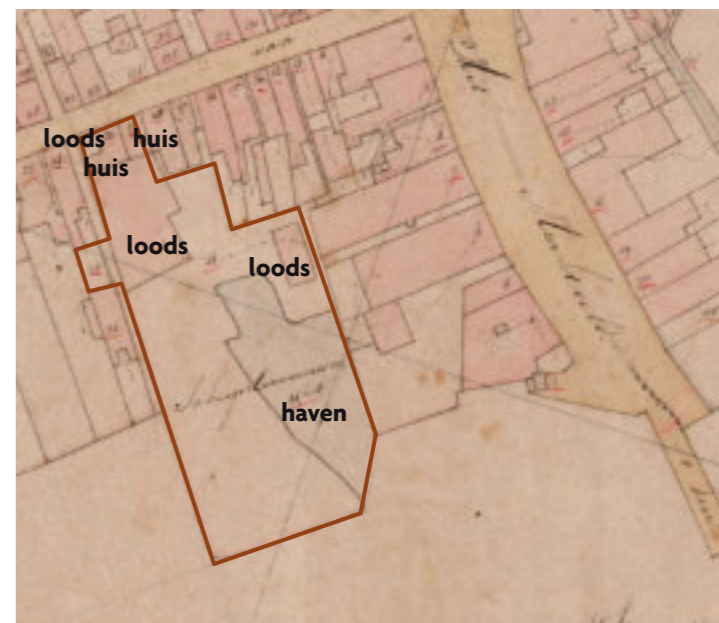
Papendrecht, 1788. Bij de familie Vogel staat iets heel frappants te gebeuren. Al meer dan een halve eeuw hebben familieleden de bekende scheepswerf aan het Westeind/Oude Veer in het bezit. Zij zijn overigens niet de enigen: Papendrecht staat bekend om de vele scheepswerven. In 1733 wordt in de kohier der Verponding genoemd dat Willem Pietersz. Vogel en diens zwager Gerrit Aries van Daelen ‘een huys, schuur en keetje’, waar de scheepswerf dus klaarblijkelijk uit bestond, in het bezit hebben. Vijftig jaar later, in 1787, hebben inmiddels twee van de zoons van Willem Pietersz. Vogel de werf in handen, namelijk Leendert (geboren 1732) en Jan Willemsz. (geboren 1735). De zaken gaan nog steeds voortvarend. Toch doet de gebeurtenis die datzelfde jaar plaatsvindt anders vermoeden. Bij de kerk wordt namelijk een ontlastbrief opgesteld, ook wel akte van indemniteit genoemd. Vier leden van de familie Vogel vertrekken naar Zwijndrecht, te weten: Pieter Vogel (geboren 1728), Antonie Vogel (geboren 1742), Neeltje Vogel (geboren 1739) en Pleun Vogel (geboren 1746).<sup>26</sup> Dit zijn allemaal broers en zussen van de eerder genoemde scheepswerfeigenaren.

In de jaren daarop volgen ook nog enkele andere familieleden, zoals Pleuns echtgenote Barbara Dekker. Dit doet vermoeden dat het hier om een heuse familieruzie ging. Was er een ruzie ontstaan in de relationele sfeer? Was men het niet eens met

de bedrijfsvoering over de werf in Papendrecht? Of lagen er in Zwijndrecht gewoonweg nieuwe kansen? Hoe het precies zit, zullen we wellicht nooit te weten komen. Duidelijk is wel dat een ware volksverhuizing naar Zwijndrecht het gevolg was. En we weten ook dat een aantal van hen in de scheepsbouw terechtkwamen. Zo lezen we bij het huwelijk van Willem Pleunsz. Vogel, oudste zoon van Pleun en Barbara, met Fennigje Arijsdr. Salij in 1814 dat hij scheepsmaker was. Dit moet wel de werf van ‘Van der Pijpen’ geweest zijn. In de aanwijzende tafel van 1823-1831, waar ook een prachtige – en meer nog gedetailleerde – plattegrond bijgevoegd is, zien we namelijk dat de ‘scheepstimmerwerf en erf’ inmiddels in het bezit zijn van Barbara Dekker, weduwe van Pleun Vogel. Laatstgenoemde overleed in 1803.<sup>27</sup> Zoon Willem heeft grenzend aan de werf twee huizen als eigendom. En ook elders langs de Ringdijk timmeren familieleden op nieuwe werven. Het tijdperk van de familie Vogel in Zwijndrecht is daarmee definitief angebroken (zie ook bijlage I).

### Vogel

In de eerste twee decennia van de negentiende eeuw is Willem Pleunsz. Vogel de belangrijkste timmerman op de scheepswerf. Zijn moeder Barbara Dekker is als erfgenaam van haar man Pleun Vogel de eigenaresse. Deze situatie houdt aan tot 1827, wanneer Barbara op 61-jarige leeftijd komt te overlijden. De werf komt nu in handen van zoon Willem. Toch blijkt er ook een rol weggelegd te zijn voor dochter Jannigje, getrouwd met tuinder Jordaen Baan. Zo is bijvoorbeeld in de *Haarlemsche Courant* van 18 augustus 1827 te lezen dat via een openbare verkoop onder meer een ‘hecht, sterk, en welgelegen huis, dijkerf en scheepstimmerwerf, met daarop staande lootsen en een keet’ zal worden verkocht.<sup>28</sup> De advertentie is om meerdere redenen interessant. Allereerst valt het op dat de geïnteresseerden contact moeten opnemen met Jannigje Vogel en Jordaen Baan, en dus niet met Willem Pleunsz.! Profiteren zij ook mee met een mogelijke verkoop van de werf? Daar lijkt het wel op. Ten tweede is het opzienbarend dat een krant uit Haarlem aandacht besteed aan de verkoop van onroerende goederen in Zwijndrecht. Daar moet dan



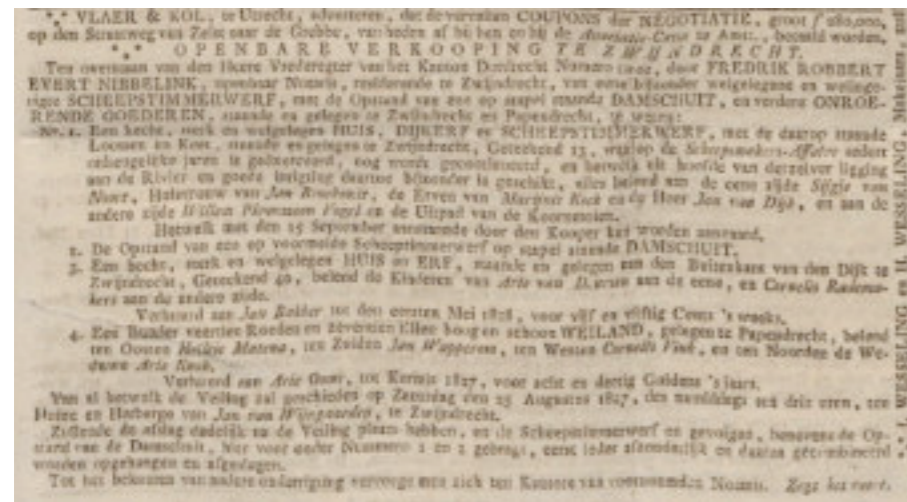
De kaart behorende bij de aanwijzende tafel van 1823-1831. De bezittingen van ‘de erven van Pleun Vogel’ Barbara Dekker omvatten naast een aantal huizen, ook de haven en een aantal loodsen en schuren. Collectie Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort / objectnummer: MINo8245A02

wel een bijzondere reden voor zijn. Wellicht heeft het te maken met de passage over, dat de ‘scheepmakers-affaire sedert onheuglijke jaren is geëxerceerd’. Met andere woorden: de ouderdom van de werf wordt benadrukt. Dit kan bedoeld zijn als extra stimulans om een historisch sausje over de werf te gooien, zodat deze eerder verkocht zal worden. De reden zou echter ook kunnen zijn dat de Vogels de werf wilden verkopen aan iemand met respect voor het verleden, alsmede de wil om een bijdrage te leveren aan de toekomst van het terrein. De zakenman zal voor de eerste optie gaan; de romanticus voor de tweede. De advertentie omvat overigens nog meer artikelen. Zo staat op het betreffende moment een damschip op de helling, die ook te koop wordt aangeboden net als allerlei materialen en gereedschappen. Tenslotte wordt er nog een weiland in Papendrecht genoemd, een aanwijzing dat de familie Vogel de verbinding met Papendrecht nooit helemaal heeft verloren. En het krantenbericht lijkt een voltreffer te zijn, want binnen drie maanden wordt het perceel op 27 december 1828 gesplitst. Een deel blijft in handen van Willem Pleunsz.. Als vier jaar later bij notaris

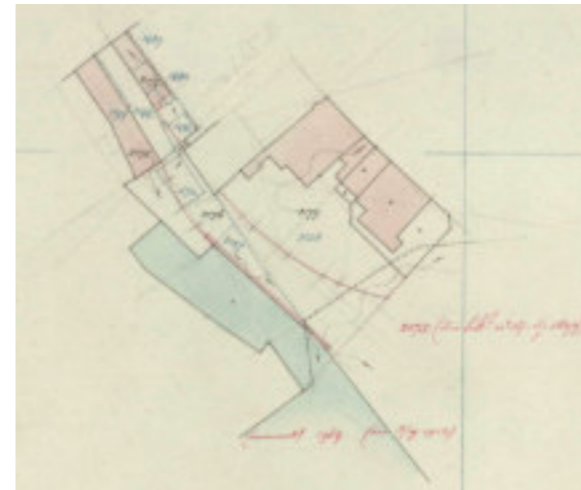
F.R.E. Nibbelink de splitsing op papier wordt gezet, blijkt dat hij dan nog steeds bezit een 'lootsje en erf te Zwijndrecht behorende tot het huis en gevolgen getekend 13'.<sup>29</sup> Bovendien wordt bepaald dat, hoewel een groot deel van de werf nu dus niet langer van hem is, hij en latere eigenaren nog steeds gebruik mogen maken van het haventje. Het gaat hierbij om de doorvaart en het lossen van schepen. Uitdrukkelijk wordt genoemd dat het hierbij niet uitmaakt welk beroep er op het erf zal worden uitgeoefend. Tot slot, Willem Pleunsz. behoudt eveneens het recht van overpad naar de Ringdijk. Kortom, hoewel de splitsing betekent dat de werf grotendeels verkocht wordt, houdt de familie Vogel nog een behoorlijk terrein met timmerwerken over en bezitten zij bovendien de nodige rechten op, over en langs het terrein.

Maar wie wordt dan de nieuwe eigenaar van de scheepstimmerwerf? Het is Willem Jansz. Vogel, een oudere neef van Willem Pleunsz. Vogel. Interessant aan deze man is dat hij op vijftienjarige leeftijd, samen met Barbara Dekker, in 1789 (een jaar later dus dan haar man Pleun) naar Zwijndrecht was gekomen. Hij was de oudste zoon van Jan Willemsz. Vogel, één van de toenmalige eigenaren van de werf op het Westeind in Papendrecht. De vraag rijst dan ook meteen op waarom hij destijds het nieuwe avontuur in Zwijndrecht boven de werf in Papendrecht had verkozen. Als oudste zoon had hij grote kans zijn vader als eigenaar op te volgen. Wellicht zag hij dat niet zitten. Veertig jaar later lagen er nieuwe kaarten op tafel. Zo zal er enige emotionele binding met de werf zijn geweest. Al in

1821, bij zijn tweede huwelijk met Hilligje Stolk, werd hij namelijk genoemd als scheepstimmermans-knecht. Hij werkte dus al jaren op deze plek en had daar misschien niet alleen met Willem Pleunsz. gewerkt, maar zelfs nog met diens vader. We kunnen dan ook stellen dat de werf een echt familiebedrijf was geworden. De koop ervan van zijn jongere neef was wellicht de bekroning op het bestaan van Willem Jansz. Vogel als scheepstimmerman. En het zou nog generaties lang dit pronkstuk blijven. Zo kocht zijn zoon Jacob Willemsz. Vogel samen met zijn vrouw Wijntje Baan in maart 1861 de werf over van zijn vader, een jaar voor diens dood. In het kadaster lezen we dat het hierbij ging om 'een loodsje en erf staande en gelegen buitendijks te Zwijndrecht sectie B nr. 570 – loots en scheepmakerij groot 2 roeden 60 ellen.' In augustus 1889 sterft Jacob. Zijn belangrijkste erfgenaam is zijn zoon Willem Vogel, hoewel ook zijn zussen Jacomina en Hilligje een deel van de nalatenschap in handen hebben. Waarschijnlijk besluiten zij gezamenlijk de werf te verkopen. Drie maanden later wordt de werf publiekelijk verkocht. Daarmee eindigt de 'hegemonie van de Vogels' over dit deel van de werf. Het is Antonie van Namen, de zaadhandelaar, die het erf met opstal koopt. In 1904 laat hij de scheepswerf afbreken en verkoopt hij een deel van de grond aan de Rotterdamsche Tramwegmaatschappij (RTM). Op het deel dat overblijft, laat Antonie een grote schuur bouwen, die tot halverwege de jaren twintig in zijn bezit blijft. De scheepmakers activiteiten op dit deel van de werf komen hiermee ten einde.



Het krantenartikel over de publieke verkoop van onder meer de scheepswerf. Via [www.delpher.nl](http://www.delpher.nl).



Op deze kadastrale kaart is duidelijk te zien dat de tramspoorweg (binnen de rode lijnen) dwars door de loods van de voormalige scheepswerf (B570) zou komen. Collectie Kees Popijus.

### Van Vogel naar Visser

Toch zijn Antonie van Namen evenals de RTM niet de schulden die de scheepswerf de doodsteek toebachten. Zoals we hierboven al schreven, was de werf sinds 1828 gesplitst. Een deel werd verkocht aan Willem Jansz. Vogel en diens nazaten. Hiertoe behoorde onder meer de scheepmakerij. Een ander deel, bestaande uit 'een loods en erf' en 'water als erf' bleef tot 1868 in handen van de erven van Willem Pleunsz. Vogel. Hierbij is de datum 7 februari 1843 het interessantst. Op die dag stierf Willem namelijk. De bezittingen moesten vervolgens onder de erfgenamen worden verdeeld en men greep daarbij terug op een testament uit 1819. Zijn vrouw Fennigje Salij werd de helft toebedeeld, terwijl zijn zoon Pleun de andere helft in zijn bezit kreeg. Hiermee zien we een duidelijk verschil met de vorige generatie. Toen had namelijk Barbara Dekker als 'erfgename van' de gehele werf in haar bezit gekregen. Ongetwijfeld zal dit te maken hebben met het feit dat Willem en Fennigje in Franse gemeenschap gehuwd waren. Dit houdt in dat er duidelijke afspraken waren gemaakt tussen beide partijen op een gelijkwaardige basis. Dit past natuurlijk helemaal in de post-Napoleontische maatschappij waar gelijkheid tot één van de kernbegrippen behoorde. Dit betekent dat er in die tijd twee eigenaren waren, namelijk moeder en zoon. De situatie werd echter nog gecompliceerder. Willem was getrouwd

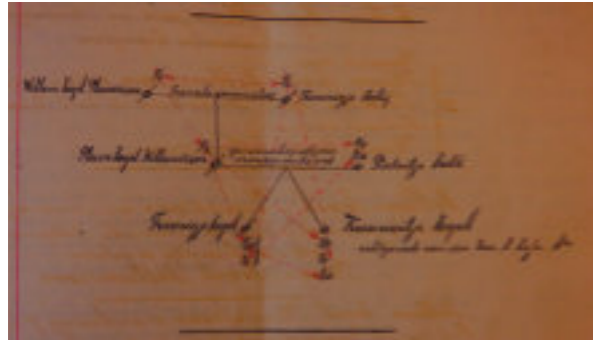
met Pietertje Valk en samen hadden zij twee dochters: Kuiniertje Cornelia en Fennigje, die genoemd was naar haar oma. Nauwelijks vijf jaar na het overlijden van zijn vader, sterft Willem Pleunsz. Vogel in 1848 zonder testament. Dit betekende dat beide dochters voor de helft zijn erfgenamen waren, evenals vrouw Pietertje Valk die de andere helft kreeg. Er waren nu dus vier eigenaren: Fennigje Salij (1/2e deel), Kuiniertje Cornelia Vogel (1/8e deel), Fennigje Vogel (1/8e deel) en Pietertje Valk (1/4e deel). In 1852 overleed eerstgenoemde. Zij had haar beide kleindochters als erfgenamen aangewezen. Zo werd hun aandeel dus vergroot naar 3/8e deel. Daarmee houdt de puzzel echter nog niet op. Tien jaar later kwam Fennigje Vogel namelijk geheel onverwacht te overlijden. Zij was pas twintig jaar oud. Vlak voor haar dood had zij haar zuster en moeder benoemd tot erfgenamen. Concluderend: halverwege de jaren zestig was de situatie zo dat Kuiniertje Cornelia via vererving de meeste rechten over de percelen had (9/16e deel), maar dat haar moeder Pietertje Valk eveneens een omvangrijk deel (7/16e deel) in haar bezit had. Toch zal de situatie opnieuw veranderd zijn, want in de loop der tijd verdwijnt ook Pietertje



Kuiniertje Cornelia Vogel met twee zonen. Collectie Kees Popijus.



Valk van het toneel,<sup>30</sup> en blijft alleen Kuiniertje achter als belangrijkste rechthebbende van de percelen, die ooit toebehoord hadden aan haar opa, Willem Pleunsz. Vogel. Het ging hierbij in ieder geval om een dubbelhuis, loods en erf 'bekend onder den naam van scheepstimmerwerf.'<sup>31</sup> Hiermee wordt nog maar eens benadrukt dat het gebied ooit behoorde tot een veel groter geheel. In de kadastrale akten is Kuiniertje vanaf 1868 de eigenaresse en wordt haar moeder niet genoemd.



*Schematische weergave van de vererving over het deel van de scheepswerf dat oorspronkelijk toe behoorde aan Willem Pleunsz. Vogel, opgesteld door de notaris. Collectie RAD.*

Kuiniertje Cornelia trouwde in 1867 met Arie Visser. Deze man maakte deel uit van een - voor Zwijndrecht - zeer belangrijke familie op het gebied van scheepsbouw en houtimport en -bewerking. Samen met zijn broer Cornelis stichtte hij in 1864 het bedrijf A. Visser & Co. aan de Westkeetshaven. De scheepsbouwactiviteiten gingen echter al minstens drie decennia verder terug. Ook in de aankomende decennia zouden zij in deze industrietak actief blijven, zelfs op de buitendijkse gronden aan de andere kant van het spoor. Door het huwelijk van Kuiniertje Cornelia Vogel met Arie Visser kreeg deze familie ook dit deel van de oudste scheepswerf van Zwijndrecht en het daarbij behorende haventje in handen. Kuiniertje bleef echter altijd de belangrijkste eigenaar. Tegen het einde van haar leven liet zij ook drie van haar zoons als mede-eigenaren noteren. Dit waren Arie Cornelis, Plonius Johannes en Willem. Zij waren de tweede generatie bestuurders van de houthandel. Daarmee kunnen we stellen dat voornoemd bedrijf een behoorlijke invloed heeft gehad op het reilen en zeilen van de scheepswerf.

Vanaf de jaren tachtig van de negentiende eeuw werden de loods en het erf door Willem Visser geëxploiteerd, die het gebied gebruikte voor zijn sloepenmakerij en wellicht daarvoor al als kolen-opslagplaats. Hier begon dus een nieuw hoofdstuk in de geschiedenis van de scheepswerf. Deze Willem moeten we overigens niet verwarren met eerdergenoemde zoon van Kuiniertje Cornelia en Arie Visser. Hij werd namelijk pas geboren in 1884 en toen was de sloepenmakerij inmiddels al enige tijd op het terrein gevestigd. Het ging dan ook om de jongste broer van Arie Visser. Deze Willem was in 1847 geboren. Hoewel hij in zijn jeugd meerdere keren verhuisde tussen Zwijndrecht en Puttershoek, waar ook de 'roots' van de familie Visser lagen, blijkt hij in 1872 te wonen bij zijn oudste zus Maria, die samen met haar man Jacobus Boender een winkel op de Ringdijk had. Een jaar later stapte Willem zelf in het huwelijksbootje met Jannetje van der Linden. Het zou het eerste van drie huwelijken worden. Jannetje stierf in 1881 op 31-jarige leeftijd. Zijn tweede vrouw, Maartje de Bondt, met wie hij drie jaar later trouwde, overleed in 1893 op 42-jarige leeftijd. Dit huwelijk duurde bijna negen jaar. Tot slot trouwde Willem met de 23 jaar jongere Gerritje van Trig. Hoewel uit alle huwelijken een aantal kinderen voortkwamen, kunnen we uit bovenstaande informatie concluderen dat Willem behoorlijk wat tegenslagen te verwerken kreeg in de privésfeer. Als sloepenbouwer had hij meer geluk. Zo was rond 1880 op het terrein een schuur herbouwd. De zaken liepen voorspoedig, want in



*Foto vanaf de Oude Maas richting de haven. We kijken op de achterkant van de huizen aan de Ringdijk. Op de voorgrond een aantal palingpeurders. Collectie Kees Popijus.*

1915 stond op het erf inmiddels niet alleen een huis en schuur, maar ook een werkplaats. Bovendien bleek ook de haven nog deels toegankelijk. Bewust wordt hier het woord 'deels' gebruikt, omdat de RTM in 1904 ook een deel van 'zijn' haven over had genomen om de tramsporen aan te kunnen leggen. Toch had dit nauwelijks invloed op de werkzaamheden. Sterker nog: rond 1900 opende Willem Visser een tweede vestiging aan de Ringdijk, direct naast de spoorbrug.<sup>32</sup> Echter, Willem vergat de oude scheepswerf niet. Deze werd ook nog veelvuldig gebruikt en bleek daarnaast een uitstekende haven voor de palingpeurders, kleine bootjes die uitsluitend voor het steken van palingen gebruikt werden. Uiteindelijk overleed Willem in 1926. De toekomst van de werf was in het ongewis.



*De haven van Willem Visser richting Dordrecht. Collectie Kees Popijus.*



*Willem Visser naast één van zijn sloepen op zijn scheepswerf. Collectie Kees Popijus.*

De dood van hun oom was aanleiding voor de gebroeders Visser, die vanaf 1915 (mede-)eigenaren waren van het terrein, om de toekomst van de werf te bespreken. Terwijl schepen steeds groter en moderner werden, was het terrein eigenlijk te klein om mee te gaan met die vernieuwingen. Inmiddels was dit omringd door bebouwing. Mogelijkheden tot uitbreiden waren er niet of nauwelijks. Sterker nog: het tegenovergestelde bleek het geval. Zo was de andere helft van de voormalige scheepmakerij inmiddels door Antonie van Namen gekocht en bebouwd en had ook de RTM letterlijk haar sporen op het terrein achtergelaten. En ook het overgebleven deel was gehavend. In de laatste twintig jaar waren door meerdere partijen succesvolle pogingen ondernomen om stukjes van het terrein af te snoepen; zelfs de haven was deels gedempt. Bovendien was de werf inmiddels overvleugeld door de naastgelegen (moderne) scheepsbouwer Kooiman. De familie Visser zal hebben ingezien dat de werf zijn beste tijd had beleefd. Acht jaar later kwam dan ook het einde. Het terrein werd verkocht aan de gemeente Zwijndrecht. Die verkocht op haar beurt een deel van het erf aan Dirk van der Ploeg, die daar een kantoor liet bouwen voor zijn zaadhandel. Met het overgebleven deel van het terrein had de gemeente andere plannen. Hier moest namelijk een groot plein komen met een verbinding tussen dijk en rivier. Al jaren was het op het naastgelegen Veerplein regelmatig zo druk, dat het verkeer muurvast stond. Dit nieuw aangelegde gebied 'het Maasplein' moest dienen als ontlasting. De herinrichting vanaf 1927 had ingrijpende gevolgen. De laatste loodsen van de driehonderdvijftig jaar oude werf werden gesloopt en de nog veel oudere havenkom gedempt. Het verhaal was uit.

### Onder de rook van de spoorbrug

De demping van de haven en de herinrichting van het gebied dat nu 'Maasplein' heette, betekende niet het einde voor het bedrijf van Willem Visser. Rond de eeuwwisseling had hij namelijk zijn oog laten vallen op een buitendijks terrein, dat direct tegen de spoorbrug gelegen was. Dit was een zeer bijzondere locatie, want het was deze plek waar tot voor kort de vermaarde houtzaagmolen de Rietvink had gestaan. Deze molen, die al in 1730 genoemd wordt, was



*Twee foto's van het pas geopende Maasplein eind jaren twintig. Niets herinnert meer aan de scheepstimmerwerf die zich hier ooit bevond. Collectie Kees Popijus.*

sinds 1785 in het bezit van de houtkopers en -handelaarsfamilie Broeksmit. De direct naast de molen gelegen inham van de Oude Maas was altijd in gebruik geweest als balkengat. In de loop van de negentiende eeuw werd de molen gemoderniseerd met een stoommachine. In 1892 verkocht Frederik Broeksmit de houtzaagmolen aan Dirk Schaap en Jaap Mulder. Zij lieten de molen tien jaar later slopen.



iedere verandering op de werf moest hij eerst toestemming vragen. Dat Willem Visser zijn oog op dit terrein liet vallen, is dan ook niet vreemd. In 1902 werd hij de nieuwe eigenaar en hij pakte direct door.<sup>33</sup> Nog in datzelfde jaar vroeg hij een vergunning aan voor de bouw van een stenen pakhuis voor de opslag van brandstoffen en een pekhok (plaats waar op de werf pek en teer plus alle bij behorende gereedschappen bewaard werden). Er werden ook vergunningen ingediend voor de bouw van een peksmelterij en twee eengezinswoningen.<sup>34</sup>

En daarmee was het terrein omgebouwd tot sloepenmakerij. Tevens werden op de werf schepen gerepareerd en onderhouden. Ook was het mogelijk om sloepen te huren. Er waren diverse soorten te huur. Allen waren voorzien van een merkteken: WV gevolgd door een Romeins cijfer, bijvoorbeeld VI. De verhuur heeft tot in de jaren vijftig van de vorige eeuw geduurd. Kleinzoon Cornelis Anthonie besloot uiteindelijk te stoppen met de verhuur en reparatie. Het terrein was groot en zodoende was het mogelijk een gedeelte te verhuren. Een van de huurders was



*Molen de Rietvink. Op de achtergrond korenmolen De Hoop (links) en de toren van de Grote Kerk in Dordrecht (rechts). Collectie Kees Popijus.*

De kavel met het balkengat waren uitermate geschikt voor een scheepswerf. Bovendien kon Willem het terrein, nu het van de molen ontdaan was, helemaal naar eigen inzicht inrichten. Dit in tegenstelling tot de werf achter het Veerplein, waar de loodsen en werkplaatsen al eeuwenlang op dezelfde plaats stonden. Bovendien zwaaiden daar zijn schoonzus en later zijn neefjes de scepter. Voor



*Het terrein van Willem Visser, met spelende kinderen en een aantal sloepen. Collectie Kees Popijus.*



*De scheepmakerij van Willem Visser onder aan de spoorweg. Collectie Kees Popijus.*



*Een ansichtkaart met reclame voor de scheepmakerij. Collectie HVZ.*

Piet van Leeuwen, van de buizenhandel, die daar zijn oorsprong vond. 'In november 1924 huurde hij een klein terreintje bij de spoorbrug, groot ongeveer 400 m<sup>2</sup>. Voor het vervoer van de buizen werd onder andere ook gebruik gemaakt van een roeiboot.'<sup>35</sup> Het is niet bekend of hij deze boot huurde bij Willem Visser. Wel verrichtte Willem werkzaamheden voor Piet, zoals blijkt uit de nog aanwezige kasboeken van Willem Visser.



*Het dubbele woonhuis van Willem Visser dichtbij de scheepmakerij bij de spoorbrug. Collectie Kees Popijus.*

Gelijktijdig zette Willem zijn brandstoffenhandel op dit terrein voort. En zo braken een aantal zeer gunstige jaren aan tot de Tweede Wereldoorlog roet in het eten gooide. Door de directe ligging aan de bruggen over de Oude Maas werden zowel de woonhuizen als de loodsen van de sloepenmakerij zwaar beschadigd. Het herstel ervan duurde enkele jaren.

In de jaren dertig besloten Arie Visser, zoon van Willem Visser en P. de Klerk de 'Zwijndrechtse Verenigde Brandstoffenhandel' (ZVB) op te richten. Vanaf dat moment gingen zij zich meer richten op de brandstoffenhandel, onder meer met het leveren van kolen aan huis. Dat dit een goede zet was, bleek in de jaren die volgden. In de jaren vijftig werd de sloepenmakerij zelfs helemaal opgeheven. Op het terrein van Visser kwam nu een

*De buizen op het terrein van Van Leeuwen met op de achtergrond de sloepen van Willem Visser. Bron: boek: 30 jarig bestaan van P. van Leeuwen jr's Buizenhandel N.V.*



Arie Visser Willemsz. en zijn vrouw Lena Willemina Visser-Kuijper. De tweede generatie scheepsbouwers op het terrein onder de spoorbrug.  
Foto's familie Visser.



Cornelis Anthonie Visser Arieszn., kleinzoon van Willem Visser, die besloot de scheepmakerij te sluiten en zich volledig te richten op de brandstoffenhandel. Foto familie Visser.

De zwaar beschadigde loodsen net na de Tweede Wereldoorlog. Collectie Kees Popijus.



installatie voor een bezinepomp. Dit bleek een schot in de roos. Zo werd deze een aantal keren uitgebreid tot in 1988 een vergunning werd aangevraagd voor de bouw van een totaal nieuw tankstation.<sup>36</sup> Niet alleen kreeg de ZVB hier toestemming voor, ook werd het bedrijf zes jaar later toegestaan hier een autowasserij aan toe te voegen. Tot enkele jaren terug was de familie Visser nog steeds bij dit tankstation betrokken. Tegenwoordig is het onderdeel van 'de Haan', een bedrijf met vele tankstations in deze regio.

#### Tegeltableau

Met de familie Visser is het verhaal over de scheepswerf achter het Veerplein bijna compleet.

Links Arie Visser Willemsz. met daarnaast zijn vrouw. Rechts Jannigje Visser, dochter van Arie Visser. Wie de middelste vrouw is, weten we niet. Foto familie Visser.



Een luchtfoto van het terrein van Visser onder de spoorbrug rond 1950. Het dubbele woonhuis en scheepmakerij met haven zijn duidelijk te zien. Collectie Kees Popijus.

Alleen het beroemde tegeltableau is nog onbesproken. De Historische Vereniging Zwijndrecht heeft het kunstwerk in 2008 via een antiquair in handen gekregen. Voor die tijd moest zij het doen met een tekening, die in de Tweede Wereldoorlog door Jan Vogel gemaakt was. Hij had het kunstwerk destijds ergens zien hangen en het nagetekend, omdat hij vond dat het voor het nageslacht behouden moest blijven. Waar hij het gezien had, was een lange tijd onbekend. Inmiddels weten we beter. Het was namelijk een erfstuk van de familie Visser, dat jarenlang hing in het hoofdkantoor van de houthandel aan het Balkengat (bij het Noordpark).



Een aquarel van Ary van Wanum uit 1775. Tussen het zeil van de rechterschuit en de korenmol De Hoop is de loods van de scheepstimmerwerf te zien. Collectie RAD.

Toen dit bedrijf in de jaren zeventig ophield te bestaan, is het nog enige generaties in de familie gebleven. Echter, in 2008 was het tijt gekeerd, toen de toenmalige eigenaar overleed en er in de familie geen interesse meer voor het kunstwerk was. Door samenloop van omstandigheden kwam het tegeltableau uiteindelijk bij de Historische Vereniging terecht. Het is niet met zekerheid vast te stellen hoe oud het kunstwerk is. De connectie met de familie Visser doet vermoeden dat het tegeltableau gemaakt is in het derde kwart van de negentiende eeuw. Toen kreeg de familie immers in de persoon van Arie Visser de scheepswerf in het bezit. Echter, het is even waarschijnlijk, zo niet waarschijnlijker, dat het vóór die tijd al in het bezit is geweest van de familie Vogel, waarbij het werk via Kuiniertje Cornelia Vogel door haar huwelijk met Arie Visser aan laatstgenoemde familie werd doorgegeven. Ook de afbeelding zelf lijkt te wijzen op een ouder 'bouwjaar'. Zo heeft de maker duidelijk inspiratie opgedaan bij de afbeeldingen van Ary van Wanum (1733-1780) en van Anna Catharina Brouwer (1772-?). Eerstgenoemde maakte omstreeks 1775 een prachtige aquarel van het gezicht op Zwijndrecht tussen de Westkeetshaven en het Veerplein, waarbij achter een zeilbootje ook duidelijk de scheepmakerij te zien is. De door Anna Brouwer gemaakte gravure, die als illustratie voor het dorp Zwijndrecht diende in de *Steden- en plattelandsbeschrijver* van Lieve van Ollefen (1749-1816), laat het Veerplein en omgeving zien. Ook daar zien we duidelijk de loodsen van scheepswerf op terug.

Beide voorstellingen beelden het geheel op een zelfde manier af als de vervaardiger van het tegeltableau. Het tegeltableau moet dus ergens in de eerste helft van de negentiende eeuw gemaakt zijn. Maar wie was de opdrachtgever? De beste papieren heeft Barbara Dekker. Het was namelijk haar man die in 1788 een sprong in het diepe nam en vanuit Papendrecht naar Zwijndrecht vertrok om daar op de scheepswerf te gaan werken. Hij kreeg die werf ook in zijn bezit. Vervolgens was Barbara na zijn dood ruim twintig jaar lang de eigenaresse, terwijl haar zoon de werkzaamheden van zijn vader overnam. Misschien moeten we het tegeltableau dan ook zien als eerbetoon aan haar man en het familiebezit.

### Tot slot

In dit artikel is de geschiedenis van de oudste scheepswerf van Zwijndrecht behandeld. Vaak staat deze bekend als de werf van ‘Van der Pijpen’. Dit is zeker terecht, want dankzij deze familie kreeg de werf in de zeventiende eeuw grote betekenis. We hebben gezien dat dit zeker niet zonder slag of stoot ging. Zonder de inspanningen van met name Gillis van der Pijpen was de helling er wellicht nooit gekomen. Toch moeten we de familie Vogel ook de nodige eer geven. Onder haar leiderschap bleef de werf meer dan een eeuw floreren. De link met de

familie Visser was vervolgens niet onbelangrijk. Die zorgde ervoor dat de werf ook in de laatste veertig jaar in gebruik bleef. Ook deze familie had veel respect voor het terrein. Het was echter duidelijk dat de werf inmiddels haar tijd voorbij was. Dat die dan uiteindelijk ophield te bestaan, is ook geen verrassing. Wat echter wel een gemiste kans is, is dat de gemeente de eeuwenoude haven destijds volledig heeft gedempt. Daarmee is de relatie van het gebied met het water totaal gereduceerd.

Tot slot: er is geconcludeerd dat er geen link is tussen de werf van ‘Van der Pijpen’ en de daarnaast gelegen werf van Kooiman. Als dit wel zo was, hadden we de naam van laatstgenoemde tegen moeten komen in het kadaster, of de archieven. Dit is niet het geval. Kooiman was dus een andere, op zichzelf staande werf. En zo waren er nog vele in de Zwijndrechtse uiterwaarden. We hopen daar op een later moment meer aandacht aan te besteden.



De gravure van Anna Catharina Brouwer van ‘het dorp Zwijndrecht’. Uiterst links is, tussen de korenmolen De Hoop en het torentje van de Oude Kerk, de loods van de scheepswerf te zien. Collectie HVZ.

## Bijlage I: Eigenaren scheepswerf

Eigenaar		Periode	
Cornelis Jansz. Schuytemacker, alias Roerom		1573 - 1587	
Lambert Leendertsz Maerten Gillisz. & Aert Gillisz. van der Pijpen Gillis van der Pijpen		1587 - 1701	
Ary Johannes de Bont Dirk & Hendrik Uijttendogaert		1701 - +/- 1763	
Pleun Vogel Barbara Dekker Willem Pleunsz. Vogel		+/- 1788 – 1828 (splitsing)	
Willem Pleunsz. Vogel	1828-1927	Willem Jansz. Vogel Jacob Willemsz. Vogel Willem Vogel	1828-1889
Fennigje Salij Fennigje Vogel Kuiniertje Cornelia Vogel Arie Cornelis, Plonius Johannes en Willem Visser (laatste pachter: Willem Visser)			
Gemeente Zwijndrecht Dirk van der Ploeg	1927 (demping haven en bouw kantoor)	Antonie van Namen RTM	1889 – 1904 (sloop laatste loods)

## Noten

1. Zie ook: <https://www.swaen.org/images/mededelingenkrant/jaargang06/swaenkrantnr21b.pdf>.
2. Zie onder meer: *Het Dordrecht van Tollens* (Dordrecht 2000), p. 53. Dit boek is samengesteld door het Stadsarchief Dordrecht.
3. F. van Mieris, *Groot charterboek der graaven van Holland van Zeeland en heeren van Vriesland, deel II* (Leiden, 1754), p. 535.
4. Hier zat echter een politieke boodschap achter. Zo zou deze (her)bedijking veel gevegd hebben van zowel de bedijkers als de inwoners van de streek, die de werkzaamheden moesten uitvoeren. Zij hebben dit recht verkregen als dank, wellicht meer nog als motivatie om de handdoek niet in de ring te gooien.
5. W. van Zijderveld, *Varen naar de overkant. Veerdienst Zwijndrecht - Dordrecht (1200-2010)* (Dordrecht 2009), p. 20.
6. R. Fruin (i.o.v. de Maatschappij der Nederlandsche Letterkunde), *Informacie. Den staet faculteyt ende gelegenheit van de steden ende dorpen van Holland ennde Vrieslant om daerna te reguleren de nyeuwe schiltale gedaen in den jaere MDXIV* (Leiden 1866), p. 589.
7. Onder meer de trouwgegevens van de Nederlands Hervormde kerk te Zwijndrecht in de periode 1600-1675 geven dit beeld. Voor meer informatie verwijs ik naar de afdeling Genealogie in de Vergulde Swaen.
8. W. van Zijderveld, *Het Veerplein. Wat er zoal gebeure in Zwijndrechts vroegere centrum* (Lexmond 2018), p. 24.
9. Zo is gesuggereerd dat er een bijzondere band was tussen Schobbeland van Zevenbergen en het Hollandse gravenhuis. In 1346 werd in het ambacht van Schobbeland een kapel gesticht door Margaretha van Henegouwen, uit naam van haar pas overleden broer graaf Willem IV. Dit kapelletje groeide uit tot de hoofdkerk van Zwijndrecht. Zie voor dit verhaal ook: C.L. van der Leer, ‘Een middeleeuws geloftekerkje in Zwijndrecht, gesticht door een strijdlustige graaf’, in *Swindregt Were* (1995:2), p. 11.
10. L.J. Pons, ‘De oorspronkelijke hoevenverkaveling van de Ambachtsheerlijkheden van de Zwijndrechtse Waard’, in *Zwijndrechtse Wetenswaardigheden, deel II* (Zwijndrecht 1998), p. 246. Pons voert hier, naast het door ons genoemde argument, een tweede (meetkundig) bewijs aan, namelijk dat het gebied inclusief het buitendijkse deel voldoet aan de standaardgrootte van het ambachtsheerlijke erf, zoals dat in de gehele waard gewoon was.

## Noten (vervolg)

11. Over de korenmolen is nog veel in nevelen gehuld. Zo zou de korenmolen 'de Hoop' een negentiende-eeuwse variant zijn van een veel oudere (zestiende-eeuwse?) molen, die de 'Veersche meulen' werd genoemd. Wellicht had ook deze een voorloper, die in verband met de ambachtsheren van Schobbelands Ambacht kan worden gebracht. In de toekomst zal hier nog verder onderzoek naar gedaan moeten worden.
12. RAD toeg.nr. 16, inv.nr. 277.
13. Zie ook noot 21.
14. RAD toeg.nr. 16, inv.nr. 11, p. 128: datum 30-1-1594.
15. RAD toeg.nr. 3, inv.nr. 3975, p. 147.
16. Zo bouwde hij de Sint Annapoort, de Catharijnepoort, werd het daar in de buurt gelegen Maartensgat naar hem vernoemd, en was hij ook betrokken bij de bouw van het huis 'de Onbeschaamde' op de Wijnstraat, dat door de bekende architect Pieter Post was ontworpen voor de familie Van Beveren. Tijdens zijn leven woonde hij in Zwijndrecht, maar werd hij in de Grote Kerk van Dordrecht begraven.
17. RAD toeg.nr. 3, inv.nr. 3978, p. 91.
18. RAD toeg.nr. 16, inv.nr. 310.
19. RAD toeg.nr. 16, inv.nr. 313 en 316.
20. Voor dit dossier verwijzen wij naar: RAD, toeg.nr. 728, inv.nr. 909.
21. RAD toeg.nr. 20, inv.nr. 289, p. 217. Onderaan wordt de verkoop van de scheepswerf geregeld.
22. De moeder van Gijsbert en Johannes de Bont was Pieternelletje Dirksdr. Uijtenboogaert (1661). Haar jongere broer Pleun Dirksz. (1675) en diens zoon Dirk hadden in 1726 de scheepswerf in het bezit.
23. RAD toeg.nr. 9, inv.nr. 145, vanaf folio 85.
24. RAD toeg.nr. 14, inv.nr. 67, folio 017/017vs.
25. RAD toeg.nr. 14, inv.nr. 67, folio 056vs/057.
26. RAD toeg.nr. 559, Inv.nr. 7 (aktes van indemniteit).
27. De aanwijzende tafel van 1811-1832 is onder meer te vinden op: <https://beeldbank.cultureelerfgoed.nl/> en dan zoeken naar 'Zwijndrecht'.
28. *Haarlemsche Courant*, 18-08-1827.
29. RAD toegang.nr. 1212 inv.nr. 174.
30. Dit zou het gevolg kunnen zijn van het feit dat Pietertje Valk in 1861 opnieuw was getrouwd met de smid Huig Fonkert uit Oud-Beijerland en dus in Zwijndrecht weinig meer te zoeken had.
31. RAD toegangne. 1212 inv.nr. 173.
32. K. Popijus, *Van buurtwinkel naar buurtsuper, deel II* (Alblasserdam 2017), blz. 51-53.
33. RAD toeg.nr. 657 inv.nr. 1422. Het artikelnummer 378 gaat over Willem Ariesz. Visser en de werf is kadastraal gelegen op nummer C1223 en vervolgens C1273 en C1274.
34. Zie onder meer: RAD toeg.nr. 1050, inv.nr. 62C (peksmelterij), RAD toeg.nr. 1264, inv.nr. 1689 (2 eengezinswoningen) en nummer 1675 (stenen pakhuis en pekhok).
35. Zie boek uitgegeven ter gelegenheid van het 30 jarig bestaan van P. van Leeuwen jr's Buizenhandel N.V.
36. Bijvoorbeeld: RAD toeg.nr. 1050, inv.nr. 634 (benzinepompinstallatie in 1964), RAD toeg.nr. 1264, inv.nr. 6916 (aanbrengen 8m³ verticale propaanopslagtank) en RAD toeg.nr. 1264, inv.nr. 10107 (bouwen benzinstation in 1988).

# 'De vlasserskaars is uit, de slooperskaars is aangegaan'

Willem Schneider

## Inleiding: van vlasserijen naar sloperijen

Onze gemeente was vroeger een klein dorp, waar de inwoners langs enkele hoofdwegen woonden: de Achterambachtseweg, de Dorpsstraat, de Kerkstraat en de Veersedijk. Zij vonden daar ook hun werk. 'Vlasserij en landelijk bedrijf houdt schier allen hier onledig'.<sup>1</sup> Deze uitspraak van de Zwijndrechtse schoolmeester De Regt uit 1848 geeft aan dat de economische ontwikkeling in 18e en 19e eeuw in ons dorp eenzijdig was. Naast de vlasserij was het stenen bakken een belangrijke economische pijler van de lokale Ambachtse economie. De Ambachters leefden van de vlasserij of 'vlasneering', de 'brouwerij en boerderij, of gelijk men ook noemt melkerij', aldus de Amsterdamse geschiedschrijver Van Ollefen in 1793. Maar hij noemde ook de 'beide steenplaatsen of steenbakkerijen, die zeer veel volks in 't werk hebben'.<sup>2</sup> Van circa 1588 tot 1917 werkten diverse generaties Ambachters in deze steenbakkersbedrijven. Dit 'steenovenfolk' had in deze 350 jaar een armoedig bestaan.

De eigenaren van de steenplaatsen, die vaak ook wethouders van de gemeente waren, wisten hun werknemers te binden door zogenaamde 'plaats-huisjes'. Te denken valt bijvoorbeeld aan de bekende 'zeven schoorstenen' en de aankoop van andere woningen. 'Het werk was er zwaar, vuil en bovendien was het seizoenarbeid. 's Winters lagen beide steenplaatsen stil en dus werd er ook niet betaald. Armoede was dan voor de werknemers spoedig onvermijdelijk; bedeling door de diakonie'. Kinderarbeid was ook schering en inslag. Uit een onderzoek van de provincie Zuid-Holland in 1861 bleek dat zowel jong als oud per dag 14 uur werkte. Dat gebeurde zes dagen per week. De kinderen kwamen weinig of niet op school. Als ze niet op de steenplaatsen werkten, stuurden hun ouders hen naar de vlasserij.

In de periode 1890-1915 doet zich nabij de

Veersedijk een 'sociaal-economische revolutie' voor. Kleinschalig, maar wel verstrekkend. De avontuurlijke en solistische Ambachter Frank Rijdsdijk durfde het namelijk rond 1890 aan om een eigen bedrijfje te stichten aan de Veersedijk, een bedrijfje dat uiteindelijk uitgroeide tot een wereldwijd bekende onderneming! Hij zette Hendrik-Ido-Ambacht op de wereldkaart, waardoor uit diverse staten grote (marine)schepen aan de Rietbaan en de Noord hun slopersgraf vonden. Bovendien bleek dit bedrijfje het startschot te zijn voor de komst van meerdere scheepssloperijen aan de Veersedijk. Uiteindelijk zijn de volgende sloperijen ontstaan: *Stolks Handelonderneming* (1895), *Prudentia* (1897), *Arie Rijdsdijk-Boss en zonen (ARBEZ)*, *N.V. Holland* (1907), *Sijmen de Jong en zonen* (1918), *Fa. A. van Persie, Sloperij en Metaalhandel* (1946) en *Van Dalen Scheepssloperij en Metaalhandel* (1947). Het is onmogelijk deze sloperijen in dit nummer van Swindregt Were allemaal te behandelen. Daarom zal ik in drie artikelen *Frank Rijdsdijk*, *Stolk* en *Van Dalen* kort bespreken, waarbij ik onder meer de sociale aspecten aanstip.

*Frank Rijdsdijk.*



# Sloperij Frank Rijdsdijk

Willem Schneider



De voorpagina van een drieluik die tijdens het dertigjarig bestaan van scheepssloperij Frank Rijdsdijk werd uitgegeven (1919).

Het eerste van de drie artikelen gaat over Frank Rijdsdijk.

## Sloperij Frank Rijdsdijk

Frank Rijdsdijk was bekend met de slechte werkomstandigheden van de vlasarbeiders in ons dorp: zijn vader was ook een vlasarbeider. Door zijn doorzettingsvermogen werd Frank één van de notabelen in Hendrik-Ido-Ambacht: als bestuurder (gemeenteraadslid van 1899 tot 1924) én vooral bekend als ondernemer. Door zijn durf was hij één van de belangrijkste voortrekkers die het economische karakter van ons dorp structureel veranderde. Daardoor veranderde de leef- en werkomstandigheden van veel Ambachtse werknemers. Men had immers structureel werk en was niet meer gebonden aan seizoensarbeid, of aan de verplichting om het gehele gezin voor de werkgever in te zetten. De armoede daalde in na 1915 aanzienlijk, temeer omdat van Rijdsdijk de werknemers onderdelen van de te slopen schepen mee naar huis mochten nemen. Dat scheelde hen veel in hun uitgavenpatroon.

## Jeugdherinneringen

Hoe ondernemend en vastberaden Frank Rijdsdijk was, wil ik met een paar voorbeelden illustreren.

Allereerst enkele jeugdherinneringen, die Frank verwoordde in een interview met de *Nieuwe Rotterdamsche Courant (NRC)* uit 25 december 1915.<sup>4</sup> De onderstaande citaten komen dus uit dit interview. Rijdsdijk vertelde dat hij in 1880 op zijn elfde jaar van de lagere school kwam. Daarna ging hij direct in de vlasserij werken.

*‘Op mijn twaalfde ging ik met vader mee vlas wieden en plukken in den Houtrijkpolder bij Haarlem om voor ons groote gezin (11 kinderen en ouders) den kost te verdienen. Werkte van ’s morgen*



Frank Rijdsdijk ging vanuit dit schuitenhaventje bij Zomerlust in Zwijndrecht ‘Rotterdam varen’.



*vijf tot ’s avonds zeven in den brandende zon, voor veertig cent daags. En ’s winters hielp ik bij het ’t zwingelen en ’t braken van het vlas voor andere boeren. Totdat er uiteindelijk niets meer was.’*

Hij voelde zich geïnspireerd door zijn opa Arie Wildeman. *‘Mijn grootvader Arie Wildeman nam ons dan den winter door in ’t werk van zijn oud-ijzer handelen. Ik hielp de metalen en al wat hij opkocht bij de boeren sorteren. Dat werk stond mij wel omdat ik er een toekomst in zag, en zoo jong als ik was toch al een modernere wijze van handelen in droomde. Ik moest ’t ijzer breken, keteltjes en zo meer, maar we hadden niet eens de noodige werktuigen van stalen beitels en zoo, en speelden het ’t klaar met oud vlotspijkers en de primitiefste hulpmiddelen. Op zoo’n klein aakje brachten we ’t dan naar den koopman in Rotterdam.’ Deze bron van inkomsten was echter niet structureel voor Rijdsdijk. Hij moest daarom nog andere werkzaamheden zien te vinden: hij ‘deed in de tuinderij’.*

## Rotterdam varen

Hij had slechte ervaringen met het beruchte ‘Rotterdam varen’. Frank: *‘Doch zoodra de zomer weer aankwam, de slappe tijd, moest ik den boer maar weer op. En zoo heb ik ook nog twee seizoenen bij een groententuinder in Zwijndrecht gewerkt. Dat was dan ’s nachts om ’n uur of twaalf die schuit roeien (vanuit het schuitenhaventje Zomerlust) naar de Erasmusmarkt in Rotterdam, de groente daar lossen en om drie, vier uur kwamen de koopers ze weghalen. Maar als je je vader en moeder vermoord hebt, ben je nog te goed voor dat slavige leven. Drie nachten in de week had ik dat kwarweitje te doen, en overdag zwaar poot-aanspelen, dat ik nog eens slapend van den dijk ben gerold; eens op een nacht onder Feijenoord in de roeiboort zat te dutten en toch bleef trekken aan de riemen.’*

## Starter

Hij vervolgt in dit interview: *‘En toen ik (na de diensttijd) weer thuis kwam in mei 1895, was ’t slap in het werk, zoodat ik opnieuw tuinmansknecht ben geworden. Een paar werkmenschen namen den polder in den Rietbaan aan om gras te maaien: ik maaide mee en hooide mee. En bij den tuinder*



De bakermat van de scheepssloperij Frank Rijdsdijk.

*was ’t met november ook weer op. Maar toen werd het kritiek: mijn grootvader had niet genoeg voor mij te doen, en nadat ik eenige dagen werkloos rond gezocht had, besloot ik om te proberen zelf wat in ’t oud ijzer te beginnen, doch daar had ik ’n beetje geld voor nodig om in te koopen, en ik kon ’t nergens geleend krijgen. Nu had ik in dien tijd een klein hondje en dat diertje heeft mij op den goeden weg geholpen. Want op ’n nacht verzon ik om daarmee ’t land in te gaan en te kijken of ’k geen bunzing te pakken kon krijgen. De fortuna was mijn gunstig, ik ving er twee, liep er meteen door naar Dordt en daar verkocht ik ze voor een daalder per stuk op de markt. En dit handgeld heeft me geluk aangebracht.’*

## Werken in vaders ‘koestalletje’

De volgende stap die Rijdsdijk nam, was het vinden van een vaste werklocatie. Dat was bij de stal van zijn vader. Hij werkte hard en geleidelijk brachten zijn inspanningen hem financieel gewin. De bakermat van zijn onderneming was een schuur van 25 vierkante meter (het *koestalletje*) met een startkapitaal van drie gulden.

Rijdsdijk: *‘Meteen ging ik van het handgeld dat ik in Dordt verdiende een duwkar huren, ik trok er de boeren mee langs, van wie ik oud ijzer, koper en allerlei afval opkocht. Dat sorteerde en sloopte ik dan ’s avond bij lamplicht, vaak een eind in de nacht, in vaders oude schuurtje; ’s morgens vroeg verkocht ik ’t aan grootvader, en aanstonds trok ik er verder op uit om weer nieuwen voorraad te koopen. ’t Liep mij mee, ik verdiende al dadelijk aardig geld zoo, dat ik na een poosje een hond kon*

koop voor de kar, die ik op afbetaling kreeg van den timmerman. Nog eer de winter half om was, kon ik mijn schuld afdoen. En toen mijn goede vader kort daarop kwam te sterven (14 mei 1890) was ik zo gelukkig den kost voor 't gezin te kunnen ophalen. Want ik breidde mijn rit gestadig uit, en alle weken bezocht ik geregeld: Zwijndrecht, Papendrecht, Alblasserdam, Oud-Alblas, Bleskensgraaf, Molenaarsgraaf, Wijngaarden en Rijsoord. In den barren winter 1890/91 <sup>5</sup> trok ik met een slee met drie honden bespannen over 't ijs om van allerlei te koop. Zoodra mijn broers wat groter werden, hielpen ze mij mee, en wij verdienden rijkelijk ons bestaan.'

Geleidelijk werd de werkplaats op het erf van zijn vader te klein. Rijsdijk nam ook wat grotere projecten aan, waarbij hij aan recycling dacht. Hij zei hierover: 'Zoo begon ik al eens een kleinen baggerschuit van de steenbakkerij te sloopen; 't hout werd verkocht voor boerenbruggen en het afval als brandhout.' Om dit soort schepen te kunnen laten aanmeren, had de jonge ondernemer een goede toegang tot het water nodig. Maar voor dit probleem vond hij ook een oplossing: 'Een vlasboer stond mij zijn sloot aan de Rietbaan af voor de slooperij, ik werkte al met drie, vier knechts. Geregeld bezocht ik nu de aannemers en scheepsbouwers voor ijzer, koper, oude ketels. Langzamerhand kocht ik kleine sleepboten, kleine baggermolens, Rijnaakjes, van die raderbootjes die den Moezel en den Rijn bevoeren: -de Hohenzollern, Kaiserin Auguste, de Lorelei.'

De rompen verkocht hij om er weer Rijnscheepjes van te bouwen. 'En ik had zelf al een smederij



Begin tijd van Frank Rijsdijks scheepsloperij.

gemaakt, en een primitieve beulinrichting om het gegoten ijzer te breken. Na vijf jaar was vaders koestalletje te klein geworden, want toen had ik al 'n tien, twaalf knechts in 't werk. Bovendien kreeg de steenbakker, wiens slikken aan ons slootje grensden, last van weggespatte stukjes ijzer en omdat die steenbakker niemand minder dan de burgemeester zelf was (Arie Anton van Elk) noodzaakte hij mij een ander terrein te zoeken voor zulk soort werk."

#### Nieuwe locatie: Scheepswerf Van Duijvendijk

Het was dus uitkijken naar een nieuwe locatie. Frank Rijsdijk vond deze ook, door namelijk in 1896 de nabijgelegen, vroegere scheepswerf Van Duijvendijk aan te kopen. De scheepswerf was gelegen aan de Rietbaan. Waarom kocht Frank deze werf? Omdat hij gebruik kon maken van het verschil tussen hoog- en laagwater en een aantal ondiepten in de rivier. Jan Drost, een van de latere bedrijfsleiders bij Rijsdijk, zei hierover: 'Door dit verschil konden de schepen geheel worden gesloopt. Men bracht namelijk het tot de waterlijn afgesloopte schip met hoogwater naar een ondiepe plaats, waar het schip met laagwater vervolgens droog viel en in stukken kon worden gemaakt. Ik zeg niet in stukken gesneden, want zo werkte het toen niet. Alle schepen die er toen waren, waren geklonken schepen. Dus werden de schepen met hamer en beitel gesloopt. De kop van de klinknagel werd er afgeslagen (afgeritst) en vervolgens werden de platen met keggen van elkaar verwijderd'.<sup>6</sup>

#### Eerste buitenlandse aankoop

De ambitie van Rijsdijk bleek niet te stoppen bij de Nederlandse grens. Zijn inzet was om (buitenlandse) zeeschepen in het polderland bij Hendrik-Ido-Ambacht te slopen. Dit is hem ook gelukt. Daar is een boek over te schrijven, daarom laat ik bij enkele hoofdpunten.

Zijn eerste aankoop was in België. Dat ging op een wonderbaarlijke manier. In het interview met de NRC zei Frank Rijsdijk: Het ging om de 'Parlement Belge' een ijzeren radarstoomschip voor vervoer van post en passagiers op de lijn Oostende-Dover. En al was ik nooit in 't buitenland geweest en al kende ik geen vreemde talen – 't waren daar toch

ook geen menseneters; met het Vlaamsch zou ik mij kunnen redden; dus ik reisde er heen.' Rijsdijk toonde dus durf en ging op de 'bonnenfoo'. Hij kende immers geen Frans en hij had vooraf geen lening afgesloten voor de aankoop van dit schip. Ook had hij geen plan om dit schip te vervoeren naar zijn werf, als hij de hoogste bieder mocht zijn. Om kort te gaan: toen de volgende dag (1 oktober 1885) de briefjes van de bidders geopend werden, bleek Frank Rijsdijk met enkele franken verschil eigenaar te zijn geworden van dit schip. Hij was de hoogste bieder, met 33.650 Belgische Francs. Het blad *L'Echo D'Ostende* maakte op 3 oktober 1895 melding van de koop op de veiling. 'Er waren 18 aanbiedingen. De laagste was 11.000 Belgische Frank. De hoogste was 33.650 franc. Het was een Hollandse firma uit Dordrecht die deze prijs betaalde. De aankoop prijs benaderde ongeveer de prijs van oud ijzer.'

#### Gejuich: vast werk!

De volgende stap was de vaart naar Hendrik-Ido-Ambacht. Die duurde een paar weken: op 17 oktober kwam de sleepboot *Noordzee* in Oostende de *Parlement Belge* halen. Op 18 oktober vertrokken beide schepen naar Nederland en kwamen op 19 oktober aan in Maassluis. Vervolgens werd de *Parlement Belge* verder gesleept naar Hendrik-Ido-Ambacht voor de sloop op de werf van Frank Rijsdijk. Rijsdijk keerde met zeer voldaan gevoel terug naar Holland 'om 't noodige geld te leenen. Maar toen ik dan ook een tijdje later, na veel geschipper, met dat groote schip kwam binnengesleept, toen stond de heele Dijk vol van 't volk en toen klonk er 'n hartelijk gejuich.' Het gejuich van de toeschouwers was ook een uiting van de waardering, want de komst van grotere schepen bood hun meer perspectief op werk. Rijsdijk had blijkbaar een aantal mensen ingelicht die zo aan de aanslag konden: 'Daar heb ik toen al met 'n twintig mensen aangesloopt, allemaal volk van den Dijk, dus gewezen tuinders, vlassers en steenbakkers, wie 'k werk had geleerd.'

Rijsdijk was een echte zakenman en gebruikte deze gebeurtenis om geld te verdienen: 'Van die vereerende belangstelling heb ik aanstonds gebruik gemaakt door mijn nieuwkoopje te kijk te leggen

tegen een kwartje entree. En aan de bezoekers verkocht ik meteen tafels, stoelen en scheepsmeubelen en touwen, etc. die nog aan boord waren.' Hier was sprake van een win-win situatie: een vorm van 'recycling', de arme bevolking was blij met deze goede spullen en Rijsdijk had extra inkomsten voor de verkoop van de meubels, etc.

#### 'We zeiden altijd tegen de kinderen als ze iets kapot gemaakt hadden, hè Frankie Rijsdijk.'

<sup>7</sup> De komst van grote zeeschepen veroorzaakte logistieke problemen. Immers, hoe passeerden ze bruggen op weg naar Hendrik-Ido-Ambacht, zoals in Rotterdam? Maar ook deze hobbel werd genomen. De oplossing was om deze schepen in twee etappes te slopen. Ambachtse slopers gingen naar de Vondelingenplaat. Daar vond de eerste 'afpelling' plaats. Vervolgens werden de casco's naar Slikkerveer gesleept 'en daar werden ze zoveel lichter gemaakt dat ze de sloperij in Hendrik-Ido-Ambacht konden bereiken. Het ene schip was nog nauwelijks gereed gemaakt om naar Ambacht te vertrekken, of het volgende schip kwam al weer binnen. Het waren soms zeer grote zeeschepen, vooral voor die tijd.'<sup>8</sup>

Als de schepen de 'hobbel' van de Rotterdamse brug(gen) hadden genomen, betekende dat nog niet dat ze zonder kleerscheuren aan de scheepsloperij bij de Rietbaan konden aanmeren. Want vlakbij de plaats van aankomst ging het wel eens fout. In het interview met de NRC in 1915 noemde Rijsdijk het voorbeeld van de *Calabria*. 'Eindelijk liep het toch spaak. 't Was met de *Calabria*, ook een Engelse boot (een ijzeren schroefstoomschip). Daar konden we, wegens den grooten diepgang, de Noord niet mee in. De sleepbootondernemers rieden aan een springtij af te wachten en 't dan maar te wagen om 'm de Noord door voor de Rietbaan te halen. Maar dat plan mislukte hopeloos. Er kwam niet genoeg water en voor de werf van Leen Smit & Co te Alblasserdam bleef hij vastzitten. Om het schip te lichten, moest er daar toen eerst alle ijzer worden afgesloopt, de machines moesten er uitgehaald, enz. Een paar dagen later ontstond er brand aan boord (19 mei 1898) en het heele schip brandde van voor tot achter totaal uit. Daardoor werd het aanmerkelijk lichter en kwam vlot. We sleepten het

vijfhonderd meter verder en weer bleef hij zitten – viel dwars stroom in de Noord – die hij voor 7/8 afsloot. Toen was Holland in last! Kwam de Waterstaat, en verbood mij in 't vervolg zulke groote schepen naar huis te halen, zoolang ik geen werf aan diep water had. En kregen we 'n oponthoud van tien weken, om er zoo veel af te sloopen, dat hij eindelijk naar binnen kon.'

### 1897-1902 Frank Rijdsdijk Scheepssloperij

De jaren 1897 en 1898 waren belangrijke jaren voor Frank Rijdsdijk, die inmiddels zijn broer Arie in zijn bedrijf had betrokken. In 1897 gingen de gebroeders Rijdsdijk zakelijk gezien uit elkaar. Arie stapte uit de zaak omdat hij zijn broer Frank 'te voortvarend of te overheersend, of hij vindt het werken met geleend geld geen goed idee.'<sup>9</sup> Arie ging zelfstandig verder met een eigen zaak. Hij vestigde zich ook aan de Rietbaan.

Ook anderen vonden Frank een impulsieve en roekeloze man als het ging om de aankoop van (marine)schepen. Frank ging na de scheiding met Arie in 1897 alleen verder onder de naam: *Frank Rijdsdijk Scheepssloperij*.

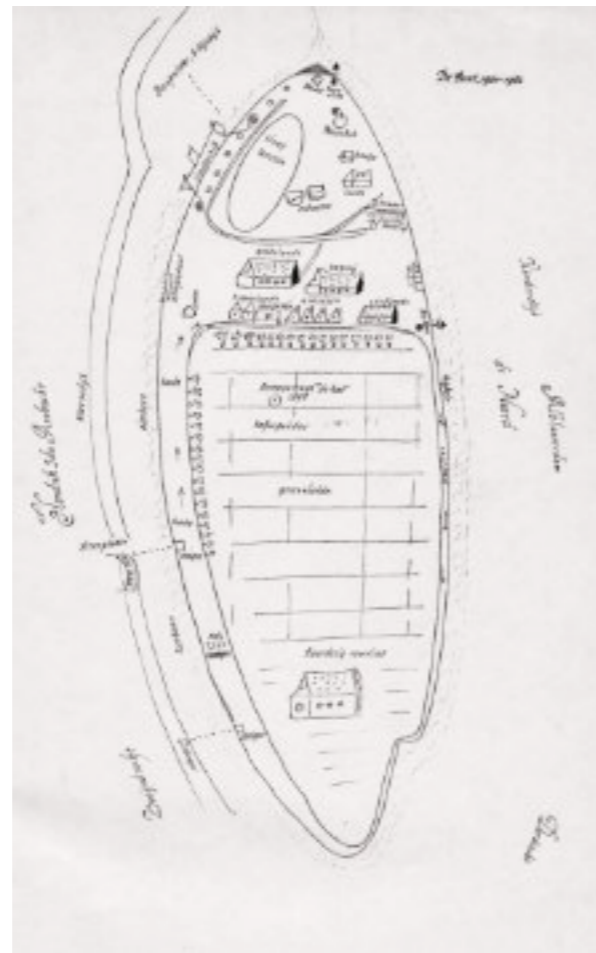
Na de affaire met de Calabria kreeg Frank het dringende advies van de toenmalige Ambachtse burgemeester Van Elk uit te kijken naar een nieuwe locatie. Ook Rijkswaterstaat verzocht hem een ander terrein te zoeken. Enkele maanden na de scheepsbrand van de Calabria vond Rijdsdijk een andere werkplek, namelijk De Punt. Frank: 'Docht spoedig daarop kocht ik de Punt (de meest noordwestelijke punt) van de Sophiapolder aan de Noord, een terrein van twee hectaren, waar we een moderne sloperij inrichtten'. De Punt ligt op de Sophiapolder, een eiland dat is ontstaan uit enkele zandplaten en bekend staat als het 'kleine en grote rode zand'. Een lid van de vroeger in Ambacht bekende Dordtse bankiersfamilie De Kat, de eigenaar van dit eiland, legde er vervolgens kaden aan. De notariële akte vermeldde dat datum van de aankoop 18 november 1898 was en met de 'som van zesduizend gulden welke contant door de koper is betaald.'

Tekening van J. Visser, auteur van 'De ondergang van de Punt', 1982.

Rijdsdijk bouwde vervolgens vier arbeidswoningen bij zijn sloperij, een zagerij, en een paar loodsen.

### 1902-1907: N.V. Maatschappij tot Exploitatie der Scheepsloperij Frank Rijdsdijk

1902 was een kanteljaar in het bedrijf. Blijkbaar had Frank Rijdsdijk nog meer geleend geld nodig, waardoor hij naar de kapitaalmarkt ging. In het NRC-interview zegt hij hierover: 'En steeds grotere schepen, uit verschillende landen werden daar in stukken en brokken ontleed. Om in het noodige werkkapitaal te voorzien werd een NV van een half miljoen gulden opgericht in 1902: de N.V. Maatschappij tot Exploitatie der scheepssloperij v.h. Frank Rijdsdijk.' Maar tijdens het bestaan van deze N.V. deden zich ook de nodige perikelen voor. Rijdsdijk wist op een 'aanstekelijke manier zijn werkvolk te inspireren(!), maar hij had enkele onhanteerbare eigenschappen die een goede samenwerking in de weg stonden. Hij was in zijn



Onbewoonbaar verklaarde woningen in 1982; uit: 'De ondergang van de Punt'.



Veersedijk 41. Aan de beschadigingen op de muur is te zien dat het vrachtverkeer moeite had de bocht van de Veerweg naar de dijk te maken.



Dit logo ziet u terug op de muur van de woning Veersedijk 41.

aankoopbeleid impulsief en hij had niet veel op met collegiaal overleg noch met zijn mededirecteur noch met zijn commissarissen.'<sup>10</sup> Op de aandeelvergadering van februari 1907 kreeg Rijdsdijk van de aandeelhouders dan ook 'eervol' ontslag.

### 1907-1963 Frank Rijdsdijk's Industriële Ondernemingen

Dat ontslag was aanleiding tot de volgende stap in zijn ondernemerscarrière. Hij kwam in aanraking met Daniel George van Beuningen, één van de rijkste ondernemers uit zijn tijd, en kreeg financiële steun van hem. Rijdsdijk wist daarom op 15 februari 1907 een terrein van 4,85 ha in de Nieuwe Bospolder te kopen. Daar kwam zijn nieuwe onderneming met als naam *Frank Rijdsdijk's Industriële Ondernemingen*. Overigens: omdat hij geen directeur meer was van de *N.V. Maatschappij tot Exploitatie der Scheepsloperij Frank Rijdsdijk* moest hij zijn woning aan de Veersedijk 211 verlaten..

In 1916 werd deze onderneming omgezet in een N.V.. In het Algemeen Handelsblad van 16 november 1917 werd duidelijk wat de activiteiten en bezittingen van de nieuwe N.V. waren: die richtte zich niet alleen meer op het slopen van schepen, maar ook op de bouw van 'drijvende kranen' en 'een



drijvende stoombok' van 200 ton. In het interview toonde Frank Rijdsdijk enige trots over zijn nieuwe onderneming, die hij in 1907 oprichtte: *'Doch aan dezelfde Noord richtte ik aanstonds een nieuwe werf in, nu van ruim tien hectaren oppervlakte, een electrisch bedrijf met de directeurswoning en tal van andere gebouwen. Er kwam een zagerij bij voor het zware hout, een groote smederij voor het repareren van ketels en machinerieën, een schaar, die massief ijzer van 15 cm dikte knipt, een beul-inrichting waar pantserplaten van 42 cm worden gebroken. De hijschmasten zijn vervangen door drijvende bokken van 50 tot 125 ton uit oude schepen opgebouwd, oktober 1912 in aanbouw de 125 tons drijvende bok Colossus.'* Later verhuurde het bedrijf grote bokken, zoals de Goliath I, II, III en IV.

#### Afsluiting tijdperk Frank Rijdsdijk als ondernemer

Uiteindelijk krijgt Frank Rijdsdijk opnieuw ontslag als directeur: in 1924 zeggen de commissarissen in hem het vertrouwen op. Opnieuw omdat samenwerking met hen moeizaam verliep. Zo vernamen de commissarissen achteraf dat Rijdsdijk aan de werf van zijn zoon in Engeland een aantal

duikboten had verkocht om deze te slopen. De commissarissen beschouwden deze werf als een 'concurrent'. Bovendien stelde Rijdsdijk de financiële positie van het bedrijf in de pers rooskleuriger voor dan deze in werkelijkheid was. Met het aftreden verdween Frank Rijdsdijk uit de wereld van de sloperijen.

#### Aankoop marineschepen

De wereldoorlogen waren -hoe raar het ook klinkt- goede tijden voor de sloperij van Rijdsdijk. Van de scheepssloperijen in Ambacht was Frank Rijdsdijk een grote afnemer van marineschepen: Duitse, Engelse, Nederlandse en Amerikaanse schepen. Dan ging het om zowel oppervlakteschepen als duikboten. Dit soort schepen bezat immers veel oude, soms zeldzame materialen die tegen een goede marktprijs konden worden verkocht. Deze vaartuigen hadden bijvoorbeeld messing lagers, koperen leidingen voor de stoom en bronzen schroeven.

De non-ferro metalen brachten in het begin van de 20e eeuw meer op dan het staalschroot en in de oorlogsschepen zat veel meer non-ferro dan in de vrachtschepen. De marineschepen waren ook

*De Bickersploeg bij Rijdsdijk in de dertiger jaren: Look Visser, Leen Stolk, Wim van Gelderen, Arie Kok, Arie Bakker, Arie van Gelderen, met de pet rechts is baas Sterkman, Andries Leensvaart, Dirk van Gelderen, Jan van Es, Maarten van Gelderen, Leen Hartog, neef Den Hartog (neef van Leen). Bron: familiecollectie Fam. Visser*



*'Niet alleen ons ging 't voor den wind; de heele Dijk werd welgesteld', aldus Frank Rijdsdijk. Let daarom op de mooie kleren en de klompen van de kinderen op de foto (rond 1920). De locatie op de foto is aan de Veersedijk in de buurt bij Morgana/Woningbouwverenging/Guldenweg.*

bepantserd, het pantserstaal was soms wel 30 cm dik. Bovendien zat in dit staal ook nikkel, dat destijds een veel gevraagd product was.<sup>11</sup> Aan het einde van dit verhaal ziet u in de bijlage een aantal foto's van gesloopte marineschepen.

#### Werken in ploegen

Het werken in de sloperij was zwaar, maar dit zware werk versterkte de gezamenlijke zin. De verwevenheid tussen Frank Rijdsdijk en de Ambachtse samenleving was groot. Immers: de sloperij had veel Ambachtse in dienst. En toen Rijdsdijk in de periode 1927-1929 zo'n 150 werknemers 'wegens slapte' ontsloeg, had dat grote invloed op het dorp. Deze grote verwevenheid komt naar voren in diverse kranteninterviews met werknemers van deze sloperij.

Dat zag ik terug in bijvoorbeeld in een interview met Arie Verboom. Op 2 januari 1911 begon hij zijn loopbaan. Verboom verdiende toen 6 cent per uur en werkte 60 uur per week! Met wat overuren erbij verdiende hij ongeveer 12 gulden per maand. *'Men begon om 's morgens zes uur en stopte 's middags*

*om half zes. Er werd twee keer een schaftijd ingevoerd: één van een half uur en één van een uur. Wij stonden de hele dag met twee man nagels te hakken of te bikken. De eerste sloeg met de voorhamer, de tweede hield de beitel vast. Snijbranders waren er toen bijna niet. Alle nagels van de schepen werd met handwerk uitgehakt. De losgemaakte platen werden geknipt. Dat was een zwaar werk en daar kon men alleen stoere kerels voor gebruiken. Het is bijna niet te geloven dat Rijdsdijk in 1911 al 150 mensen in dienst had!'*<sup>12</sup>

Het samenwerken in ploegen kwam de gezamenlijke zin in het bedrijf ten goede. De werknemers (*den Dijkers*) hadden een groot saamhorigheidsgevoel.

#### 'Als de sleepsfluit van de sloperij floot, ging het hele dorp eten'

De samenbindende functie van de sloperijen zien we ook in het verhaal van een oud-werknemer, Koos Valk, terugkomen. Hij werkte vanaf 1946 bij Frank Rijdsdijk. In een interview zei hij het volgende: *'Als je ging werken was 't of bij Frans Rijdsdijk, de*

Holland, 'n boer of 'n tuinder. Iedereen kan natuurlijk niet bij 'n boer of 'n groententeler gaan werken, dan moet je 'n beetje kennis van kennis zaken hebben. En dan gingen ze hier naar de sloperij, meestal als 'n jonge jongen van een jaar of 14-15. Kwamen ze van school, gingen ze hier naartoe en dan werden ze bikkerjongen. Dan hadden ze van die luchtbeitels en dan tikten ze het roest eraf, want die brander moest 'n beetje schoon ijzer hebben. Die jongen werd ook gebruikt om gereedschappen om te wisselen in het magazijn. En als je dat 'n paar jaar had gedaan, dan kreeg je een ander baantje, hetzij kraanmeester of brander. Vroeger werkte je van zeven tot vijf uur, met 's morgens een kwartier pauze en 's middags een uur: van 1 tot 2 uur. Dat was ook 'n gegeven hier in het dorp. Er moest om 1 uur aan die fluit getrokken worden en dan gingen we eten. Maar dan ging ook het hele dorp eten. Alle tuinders, om 1 uur gingen die eten. In de volksmond heette het hier 'de sloperij'. Bij de ouwtjes nog steeds. En alle mensen

hier in 't dorp hadden wel het een en ander van die schepen in huis: hetzij kopjes of schoteljes, borden, messen, lakens, slopen, handdoeken.”<sup>13</sup>

#### Einde tijdperk onderneming (Frank) Rijdsdijk

Door de invoering van het Deltaplan in 1953 zou het getijdenverschil op de Noord veel kleiner worden. Zo werd de traditionele manier van slopen onmogelijk; er kwamen dure investeringen voor sleephellingen en dergelijke. Ook nieuwe machines zoals een grote 'schrootschaar' vroegen een hoge investering. Dit vormde mede de aanleiding tot de fusie van beide bedrijven in 1963 tot Frank Rijdsdijk-Holland N.V. In 1967 kwam weer een fusie met N.V. Hollandia schroothandel te Amsterdam en ontstond Hollandia-Rijdsdijk. In 1980 werd Hoogovens IJmuiden de nieuwe moedermaatschappij en in 1994 voegde Hoogovens zijn schrootbedrijven samen met die van het Duitse Klöckner. De bedrijven in Hendrik-Ido-Ambacht werden gesloten.

## Noten

1. D. Damsma en L. Noordegraaf: 'De Vlaserij', in: *Hendrik Ido Ambacht 1332-1982; uitgave 1982*
2. L. van Ollefen: *De Nederlandse Stads- en Dorpsbeschrijver Deel 't Eiland van Dordrecht, De Hoeksche Waard, De Zwijndrechtsche Waard, de Riederwaard en 't Land van IJsselmonde*, 1793.
3. Frank Rijdsdijk geciteerd in de *Nieuwe Rotterdamse Courant*, 25 december 1915.
4. Interview met Frank Rijdsdijk, *Nieuwe Rotterdamse Courant*, 25 december 1915.
5. Op 25 november 1890 begon een langdurige vorstperiode die bijna onafgebroken tot 2 januari 1891 duurde. In totaal waren er zeven nachten strenge vorst en 14 nachten matige vorst en werden er maar liefst 18 ijsdagen geteld. De gemiddelde ijsdikte in sloten en vaarten kwam uit op ongeveer 65 cm, plaatselijk werd zelfs een dikte van 70-80 cm bereikt!  
Bron: <https://www.onweer-online.nl/forum/topic/10694/barre-winter-18901891/>
6. Verslag uit juni 1999 van oud-bedrijfsleider Jan Dorst (1928-2009) over het onderwerp 'recycling'.
7. Door veel Dordtenaren werd deze uitspraak vaak gebruikt om de gedegenheid van het slopen te ondersteunen. Bron: mijn Dordtse collega Arie de Koning.
8. Interview met Arie Verboom; *Weekblad Hier Zwijndrecht* 31 maart 1966.
9. B.J. Tideman: *De geschiedenis van twee scheepssloperijen in Hendrik-Ido-Ambacht*, blz. 3.
10. Tideman, idem: 'Hij was een grenzeloze optimist en enige groothedswaan is hem ook niet vreemd.' blz. 21.
11. Tideman, idem: blz. 18
12. *Hier Zwijndrecht* 31 maart 1966
13. *Hoogovens Handelsblad*, speciale uitgave bij het 100-jarig bestaan van Frank Rijdsdijk-Holland B.V. in H. I. Ambacht, najaar 1989.

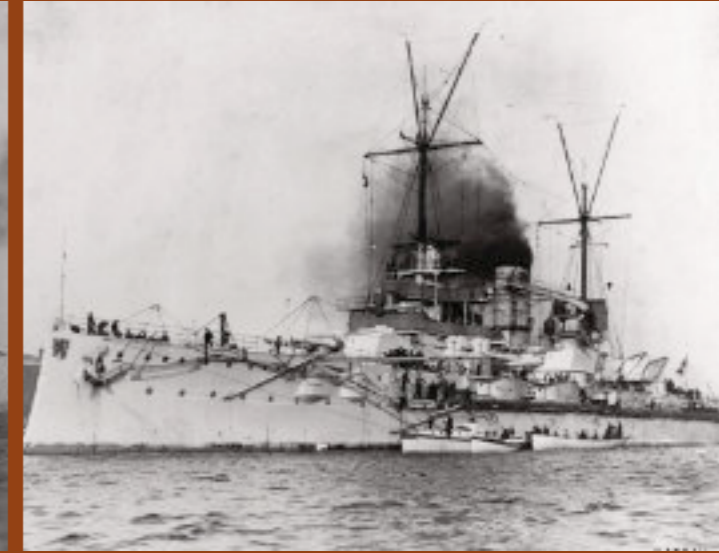
## Foto's

De gebruikte foto's in dit artikel zijn afkomstig van de collectie van Historisch Genootschap Hendrik-Ido-Ambacht en de Facebookgroep 'Foto's van en over Hendrik-Ido-Ambacht'.

## Bijlage: Gesloopte marineschepen



HMS Dreadnought, stapelloop 1906.



SMS Nassau, 1910 (1e Duitse Dreadnought bij Frank Rijdsdijk gesloopt in 1923).



HMS Anson 1889.



SMS Rheinland in dok, ongedateerd.

# Scheepsloperij Stolks Handelsonderneming: opgericht in 1895

Willem Schneider



Teunis Stolk



Johannes Stolk



Stolks Handelsonderneming begin vijftiger jaren; Foto uit collectie Kasper Stolk.<sup>1</sup>

## I Geschiedenis: van oliehandelaar tot scheepssloper

### 1.1 De hoofdpersonen

Handelsbedrijf Stolk is al sinds 1895 een begrip in de Drechtsteden en ruime omgeving. Wat ooit begonnen is door een kleine inzamelaar van ijzer, groeide gedurende meer dan 120 jaar uit tot een

begrip in de wereld van de metaalhandel en de scheepssloperijen. Het bedrijf ontstond in de tachtiger jaren van de 19e eeuw, met een oliehandel als gevolg van de ziekte van Cornelius Stolk (1841-1888). Hij was getrouwd met Marina van der Leer (1845-1905). Het echtpaar Stolk kreeg zes zonen:

1. Adrianus (21 februari 1868-29 april 1953)
2. Willem-Cornelis (3 december 1869-4 mei 1888)
3. Kasper (21 maart 1872-13 februari 1951)
4. Johannes (30 januari 1874-7 maart 1953)
5. Jacobus Adrianus (13 juli 1879-22 februari 1962)
6. Teunis (14 februari 1882-5 september 1958)

Zoals u ziet, is Cornelius niet oud geworden: 47 jaar. Hij woonde in de buurt van Hooftwijk en stond geboekt als arbeider. Hij kreeg echter last van stoflongen door de slechte arbeidsomstandigheden in de vlassector en werd daardoor arbeidsongeschikt. Echter: om zijn grote gezin te kunnen onderhouden, schakelde hij over op de fabricage van metalen en huishoudelijke artikelen, terwijl zijn vrouw met haar vierde zoon een oliehandel begon (met behulp van hondenkarren). Toch overleed Cornelius snel vanwege de ziekte longtering, dat is tuberculose. Zijn vrouw Marina bleek een sterke en opgewekte vrouw te zijn.<sup>2</sup> Na de vroege dood van haar man bleef ze achter met zes kinderen. Zij wilde niet dat die bij tuinders, vlasboeren of steenbakkers zouden



gaan werken. Haar doel was dat haar kinderen een vak leerden. Mogelijk had haar keuze te maken met de slechte werkomstandigheden en het feit dat de steenbakkerijen en vlasserijen in de tweede helft van de 19e eeuw het economisch slecht hadden. De meeste broers waaierden dan ook uit: Adrianus werd smid in Ridderkerk; Kasper werd bakker in Sliedrecht; Jacobus werd melk- en groentehandelaar, vanuit zijn winkel aan de Jericholaan in Rotterdam. Willem Cornelius werd koopman in de opbrengsten van boomgaarden.

Johannes diende vanaf maart 1894 als infanterist in de Nationale Militie. Hij trouwde op 20 augustus 1896 met Adriaantje Plaizier uit Ridderkerk (23 maart 1876-20 december 1922). Adriaantje had zware suikerziekte en dit was waarschijnlijk ook de oorzaak van haar vroege overlijden in december 1922.

Johannes en zijn jongere broer Teunis deden aanvankelijk de oliehandel met hun moeder. Ze pachtten ook alle lantaarnpalen vanaf Oostendam tot aan het Zwijndrechtse Veer. Allereerst de lantaarnpalen aan de Veersedijk.<sup>3</sup> In de periode 1897-1899 ging het college van B. en W. opnieuw met Johannes in zee. Wel werd het verzoek om zijn 17-jarige broer Teunis deze werkzaamheden uit te laten voeren 'met het oog op de jeugdige leeftijd van Teunis én de grote verantwoordelijkheid der betrekking' geweigerd.<sup>4</sup>

Na 1899 besloot het college van B. en W. dat met het 'opsteken en schoonhouden der lantaarns in het Dorp, W. Bachman, klompmaker en aan de Veersedijk (van het Laantje tot Oostendam) Johannes Stolk, koopman alhier, onder de volgende voorwaarden worden belast':

De lantaarns worden ontstoken van 11 oktober 1899 tot en met de maand maart 1900. (Teunis is daar tot ongeveer 1911 mee doorgedaan).

Voor elke lantaarn wordt aan hen uitbetaald een bedrag van 6 gulden over voornoemd tijdvak.<sup>5</sup>

Johannes Stolk, oprichter van Stolk Handelsonderneming (30 januari 1874-7 maart 1953). In 1895 richtte hij de onderneming op. Daarnaast was hij tot 1900 actief als lantaarnopsteker aan de Veersedijk.



Teunis Stolk (14 februari 1882-5 september 1958)  
Deze foto dateert van 14 februari 1947 toen Teunis 65 jaar werd.

### 1.2 Belangrijke jaren: 1895 en 1939

Later begonnen Johannes en Teunis een handel in oude metalen en stichtten zij in 1895 de sloperij Stolks Handelonderneming. Maar in juli 1939 verliet Johannes deze handelonderneming. Teunis en zijn zonen (Cees, Henk, Piet, Wim, Kas<sup>6</sup> en Teunis) zetten deze onderneming onder hun leiding voort onder de naam *T. Stolk, Metaalhandel en Sloperij*. *De Dordrechtsche Courant* meldde deze zakelijke scheiding in een krantenbericht.

Gebr. J. en T. Stolk, metaalhandel en sloperij, Veerschedijk 219-223, H. I. Ambacht, Vennootschap ontbonden. Het bedrijf wordt onder denzelfden handelsnaam voortgezet door en voor rekening van: T. Stolk.

### 1.3 Oorlogsperiode

Deze handelonderneming kwam de Tweede Wereldoorlog goed door. De familie Stolk leed geen honger, hetgeen kwam door de creatieve opstelling van de Stolken. *'Er was bij de Stolken altijd eten. Mijn vader ging met broer Wim met de roeiboot naar Werkendam met allerlei stangen en ijzeren staven. Deze werden geruild voor eten. De Stolken waren altijd aan het handelen en daarom was er*

*nooit honger in de oorlog,'* aldus Kasper Stolk.

De familie Stolk was tijdens de oorlog actief in het verzet. Zo verborg Teunis' dochter Adrie Venema-Stolk met haar man Duitse en Italiaanse deserteurs in de half gezonken schepen aan de oever van de Sophiapolder. Teunis' zoon Wim ving Amerikaanse en Engelse parachutisten op in het onderhuis van zijn woning aan de Veersedijk en zette die 's nachts over naar het toen bevrijde Brabant. Zo sluisde hij ook Joodse families door. Wim heeft daar na de oorlog nooit over gesproken. Na zijn overlijden vonden zijn kinderen hiervoor bedankbrieven van generaal Eisenhower en de staf van het Britse leger.<sup>7</sup>

### 1.4 Jaren vijftig

In de jaren vijftig deden zich elke belangrijke veranderingen voor. Allereerst overleed Johannes Stolk in maart 1953. Elke maanden daarna, in augustus 1953, publiceerde het Algemeen Handelsblad een bericht over *Stolks Handelonderneming*. Daaruit bleek dat vennoot Cornelis Stolk uit de onderneming stapte. Volgens familieleden had dit besluit te maken met de wijze van bedrijfsvoering. *"Deze man was geschoold. Hij was een tijdlang financieel administrateur bij een motoren/kettingenfabriek in Rijsoord/Ridderkerk. Mijn vader*



Slopers bij Stolk in de jaren vijftig/zestig.  
Rechts: Piet van Drunen.

*trok veel met hem op. Bij de uittreding speelden vooral de karaktersverschillen tussen twee oudste zonen Henk en Kees een belangrijke rol. Oom Kees is toen met behulp van vader Teunis met het metaalhandel/sloperij 'Walburg' begonnen, aldus Kasper Stolk. Cornelis vestigde zich vervolgens aan de Veersedijk 100 te H.I. Ambacht met de bedrijfsnaam*

*IJzer- en Metaalhandel 'Walburg'. Dit bedrijf is in 1999 opgeheven.*

### 1.5 Tweede uitkoop

Nadat Cornelius in 1953 zich losgemaakt had van de onderneming, kochten in 1968 Kasper en Willem zich uit de Handelonderneming Stolk. *'Dat een*



Foto links: Teunis Stolk sr. geleefd: in september 1958 overleed hij op 76 (zittend midden) in 1957 op 75-jarige leeftijd met zijn kinderen Na deze foto heeft Teunis Stolk niet lang meer geleefd: in september 1958 overleed hij op 76-jarige leeftijd.

Foto onder: De eerste vrachtwagen van Sloperij Stolk. Foto is gemaakt op het Maasplein Zwijndrecht. Chauffeur was dhr. Boonstra.



dramatisch familieconflict, zoals bij vele familie-bedrijven het geval is. Kasper en Willem trokken nauw met elkaar op. Willem moest er uit, Kasper zei: ik ga ook. Toen zijn Willem en zijn zoon Teun voor zichzelf begonnen. Willem werkt nog mee met zijn zoon Teun aan een nieuw metaalhandelsbedrijf aan de Molenvliet in Zwijndrecht, dat onder dien (klein)zoon Willem zou uitgroeien tot Stolk Recycling B.V. in Zwijndrecht. Dit is het bedrijf dat Stolks handelsonderneming aan de Veersedijk weer terugkoopt van zijn achterneef Ad Stolk', aldus Kasper. Het terugkopen door Willem Stolk gebeurde in januari 2012 (zie het onderstaande bericht uit De Brug).

### Stolk's Handelsonderneming overgenomen

Stolk BV Recycling uit Zwijndrecht heeft per 1 januari 2012 Stolk's Handelsonderneming aan de Veersedijk in Hendrik Ido Ambacht overgenomen. De eigenaar van Stolk's Handelsonderneming, de heer Ad Stolk heeft vanwege zijn leeftijd de onderneming verkocht aan Stolk BV Recycling, van zijn neef Willem Stolk. De twee bedrijven zijn historisch met elkaar verbonden en passen wat betreft de activiteiten naadloos bij elkaar. De heer Willem Stolk was al lang op zoek naar een locatie aan het water en zag hier een mooie kans. De bestaande activiteiten: het recyclen (slopen) van schepen en andere installaties zullen ter plaatse worden voortgezet en uitgebreid met de

inkoop en verkoop van metaalafval voor particulieren en kleine bedrijven. Ter gelegenheid van het ondertekenen van de koopovereenkomst is bijgevoegd de foto gemaakt in het kantoor van de onderneming met drie generaties Stolk. Van links naar rechts: Ad Stolk, Willem Stolk en Willem Stolk jr., alweer de vijfde generatie metaalhandelaar. De oude eigenaar de heer Ad Stolk gaat zich bezig houden met de in- en verkoop van schepen. De familie Stolk is blij dat ze dit bedrijf kunnen voortzetten en verder uitbouwen. Voor meer informatie: de heer Willem Stolk, tel: 0653296110 mail: info@stolkhandelsbedrijf.nl



## 2. Slopen van materieel

### 2.1 Aankoop schepen

De belangrijkste activiteit van Stolk was de aankoop van sloopschepen. Hoe vond de aankoop van zo'n schip plaats? 'Ik ben een keer bij de aankoop van een klein schip meegegaan. Zo'n oude schipper moest vanwege ouderdom zijn schip verkopen, want de schipper moest ermee ophouden vanwege zijn leeftijd. Hij stond te huilen omdat zijn schip weg moest. Mijn vader beloofde dat ik de roeiboort zou krijgen. Toen het schip op de sloperij aankwam, zat de roeiboort er niet bij. 'Pa, waar is de roeiboort?'

vroeg ik toen. 'Ja jongen, die man had het zo slecht. Ik heb daarom gezegd dat hij het roeiboortje mag te houden'. Schipper met petje, tranen in zijn ogen en zijn scheepje weg. Als tegemoetkoming gaf mijn vader het nog dierbare roeiboortje', aldus Kasper Stolk.

### 2.2 Sloop kleine schepen, gemalen en lood

De firma Stolk richtte zich niet alleen op de sloop van kleinere schepen, maar ook op de sloop van stoomgemalen. Tot de kleinere schepen, die Stolk sloopte, behoorden de veerboten. Zo wist de firma de Marsdiep, de veerboot tussen Den Helder en Texel, aan te kopen. Dit schip (132 ton) kwam in 1926 in dienst en onderhield circa dertig jaar (1926-1956) de lijndienst tussen de kop van Noord-Holland en Texel.

Ook kocht het bedrijf in 1973 van de gemeente Rotterdam twee wagenveren, onder meer het casco van de veerboot *Heen en Weer*, die tussen Vlaardingen en Pernis voer. Volgens kleinzoon Kasper kocht zijn opa ook twee veerponten uit Ierland, die een lijndienst hadden tussen Bristol en Ierland. Daarna hebben ze nog dienst gedaan bij het veer van Hellevoetsluis. Eén van deze schepen was de *St. Hillary*. Die werd weer opgebouwd als veerpont die voor het leggen van de dammen over het Haringvliet voer. Later werd dit schip tussen Cyprus en Turkije ingezet. De veerpont is uiteindelijk niet bij Stolk, maar in Frankrijk gesloopt. Een andere bron van inkomsten voor Stolk was volgens de kleinzoon het slopen van alle lood uit de goten van het kasteel van Breda. De loden goten werden gesloopt rond 1930-1935.

Naast veerboten kocht de Handelsonderneming vele kotters, die werden gesloopt. Een voorbeeld van deze aankoop was de Duitse gezonken kotter *Paloma*. Teunis Stolk kocht het schip voor slechts 44.500 gulden.

In de jaren zeventig overleden twee vennoten Stolk, die de Handelsonderneming waren begonnen. Het waren Pieter Stolk (overleden in mei 1975) en Hendrik Stolk (overleden in december 1977).

### 3 Verhouding tussen Stolk en Frank Rijdsdijk

De beide firma's hebben veel gemeenschappelijk en liggen dicht bij elkaar. De vraag werpt zich op hoe

nu de verhouding tussen beide firma's in de loop van de tijd was. De heer T. Stolk jr. lichtte in een interview in 1989 een tipje van de sluier op. Je zou grote concurrentie verwachten.<sup>8</sup> Echter: uit dit interview blijkt het tegendeel.

Van der Linden komt hier als vriend binnen, aldus de heer T. Stolk jr: 'Dat is in het verleden zo gegroeid. Mijn vader begon al op elfjarige leeftijd met dit bedrijf, vanuit de petroleumhandel en vervolgens in lompen en metalen. Hij deed soms weleens zaken met Frank Rijdsdijk zelf. Als kind heb ik Rijdsdijk op zijn Harley Davidson voorbij zien rijden', glundert Stolk. 'Toen ik 17 was, kwam ik bij mijn en vijf broers in het bedrijf. Ik ben nu 65 jaar en we hebben bijna 48 jaar connecties met Frank Rijdsdijk. In 1941 met Van Zessen, en de heer P. de Jong, twee directeuren. Na de fusie tussen Frank Rijdsdijk en Holland met de heer Tideman en Van der Linden, de vader van de tegenwoordige Van der Linden. We hebben hele goede contacten; in 't verleden maar ook nu!' Hij kijkt peinzend door het grote raam dat uitziet op de werf en vervolgt dan: 'In deze wereld ervaar je de handel weleens als een soort sport. Een eerlijke sport dan. Een van de spelregels is een goede verstandhouding met je concurrenten. Dat lukt soms niet met allemaal, maar een uitzondering is wel Frank Rijdsdijk. Als er grote projecten waren, gaven we elkaar vaak tips en probeerden we samen afspraken te maken, zodat we er beiden iets aan over konden houden. En ik moet zeggen dat ze bij Frank Rijdsdijk altijd alle beloftes en zakelijke overeenkomsten nagekomen zijn. Ze zijn betrouwbaar. Als je het goed doet, zit je ook niet in elkaars vaarwater. Je hebt soms 30, 40 jaar lang je eigen klanten. Daardoor heb je ook 'n beetje je eigen specialiteit. Dat respecteren en met elkaar samenwerken is belangrijk. We kopen en verkopen aan Rijdsdijk. We maken goed schroot, veel uit de scheepsbouw (oxy, staal) en schroot van binnenschepen, we noemen dat 'categorie 21'. De staalindustrie heeft dat graag en die leveringen lopen ook al jaren gedeeltelijk via Frank Rijdsdijk. We zijn daar een soort groot tussenhandelaar.

Vroeger, en dan praat ik over de jaren 40, had je een bepaald groothandelskartel. Dat werd gevormd door Frank Rijdsdijk, Nijkerk, Nimeta, Kaufman, Simons, Utrechtse IJzerhandel, etc. Zij hadden hun eindafnemers en wij leverden via dat kartel. We zijn in die jaren ook gegroeid. Een belangrijke poot aan ons bedrijf is de buizenhandel en bruikbare materialen waarvoor Frank Rijdsdijk ook van een onze leverancier is. We zijn gaan investeren in een grote schaar. Wat het milieu betreft, hebben we pas een investering gedaan van twee ton voor olie-opvang van sloopschepen met separatie-apparatuur. We zijn daarom naast tussenhandel ook voor een deel groothandelaar geworden. Maar dat kan als je 't in goede verstandhouding doet. Ik zeg altijd dat je aan je concurrenten beter verdienen dan elkaar voorbij te lopen. En dat geldt ook voor hen. Dat geldt zeker ook Frank Rijdsdijk en ons, aldus Stolk.<sup>9</sup>

### 4. Tenslotte

Wat ooit begonnen is als een bedrijf van een kleine inzamelaar van ijzer groeide gedurende meer dan 120 jaar uit tot een begrip in de wereld van metaalhandel en scheepssloperij. Treffend voor het bedrijf was het onderstaande verslag uit augustus 1998:

Op nummer 223 staat Stolks Handelsonderneming. Kantoor aan de Veersedijk; grote bergen staal en aluminium erachter; rijdende hijskranen erboven. In het water afgedankte pontons, zandzuigers, oude binnenschepen en een afgebladderde mijnenjager 'die al dertig jaar op de sloop wacht'. Directeur A. H. Stolk -derde generatie- spreekt liever niet van slopen. 'Recycling klinkt veel netter'. Zijn bedrijf doet goed werk, zegt hij, 'want wij zorgen ervoor dat het 'staal' waar u nu in rondrijdt, en hergebruikt materiaal is. Dat is toch mooi. Jaarlijks verwerken wij zo'n 40.000 ton staal. Een deel daarvan komt in containers over de weg, de rest via het water. Met scharen verwerken wij dat tot hapklare brokken voor verdere verwerking.<sup>10</sup>



# Scheepssloperij Van Dalen (1947-2018)

Willem Schneider

Op een plek waar eens het rietland lag, stichtte Rudolph van Dalen in 1947 zijn Scheepssloperij en Metaalhandel. Dat was ter hoogte van de oprit Vrouwgelenweg/Veersedijk. De sloperij lag van de Ambachse sloperijen het dichtst bij de grens met Zwijndrecht

Het bedrijf kende drie directeuren: Rudolph, Ruud en Rolf van Dalen. Drie generaties aan het roer van een sloperij was uniek voor de aan de Veersedijk aanwezige sloperijen. Opmerkelijk was dat geen familiere afsplitsingen plaatsvonden, zoals bij Frank Rijdsdijk en bij de sloperij Stolk.

Rudolph van Dalen, de oprichter van de scheepssloperij Van Dalen Scheepssloperij en Metaalhandel, was geboren in 1895 in Papendrecht. Hij was in 1914 melkverkooper 'deur aan deur' en ontmoette daardoor op zijn 19e jaar zijn vrouw Adriana Nouwen. Blijkens de huwelijksakte trouwde hij met haar in 1916.



Rudolph van Dalen  
(1895-1981)  
Roepnaam: Dolf.



Rudolph van Dalen  
(1930-2009)  
Roepnaam: Ruud.



Rudolph van Dalen  
(1960-heden)  
Roepnaam: Rolf.



Deze luchtfoto dateert van 1955. Kenmerkend voor de sloperij van Van Dalen waren de drie kranen die het gehele terrein konden bestrijken.

## Noten

1. Interview dat de redactie van Swindregt Were met Kasper Stolk en mevr. Van der Ven-Stolk op 26 november 2019 had. De citaten in dit artikel komen uit dit interview.
2. Zie interview met Kasper Stolk (bovenstaande noot).
3. 'Johannes Stolk, koopman, wordt met ingang van heden in plaats van Maarten Terlouw, belast met het opsteken der lantaarns aan den Veersedijk' (Vergadering B&W 1-10-1896; Bron: RAD 1036-109).
4. Besluit B&W 26 september 1899; Bron: RAD 1036-110.
5. Besluit B&W 29 augustus 1900 Bron: RAD 10-110.
6. Kas is de vader van Kasper, die voor dit artikel door de SW-redactie werd geïnterviewd.
7. Deze informatie is afkomstig van de geïnterviewde Kasper Stolk.
8. Zie het artikel 'In schroothandel was altijd ruzie', in: Schuttevaer, 30 juni 2017
9. Hoogovens Handelsblad, speciale uitgave bij het 100-jarig bestaan van Frank Rijdsdijk-Holland B.V. in H.I. Ambacht, augustus/september 1998.
10. Reformatorisch Dagblad, 15 augustus 1998

Blijkbaar had hij goede inkomsten en wist hij in 1920 een melkfabriek in Dordrecht te kopen. Dat was de *Melkinrichting De Vooruitgang* aan de Groenmarkt 20, 22, 24 en 28 in Dordrecht. Daarin liet hij tijdens de tweede wereldoorlog ook joodse kinderen onderbrengen. Tijdens deze oorlog zag hij meer brood in de handel van metalen. Daarom begon hij na verkoop van de melkinrichting aan de melkfabriek Sterovita, een winkel aan huis in metalen (o.a. met kolenkitten). *‘Mijn vader (15 jaar) moest deze kolenkitten zwart verven. Een oudere dame vertelde laatst lachend dat zij destijds een kolenkit, die verpakt in krantenpapier, bij Van Dalen had gekocht. De verf was nog niet goed opgedroogd waardoor zij het papier van de kolenkit moest peuteren,’* aldus Petra Van Dalen. Zij is de kleindochter van de oprichter van de Sloperij. Voor zijn oudste zoon Wim kocht Van Dalen, voordat de tweede wereldoorlog begon, een pand in de Toulonselaan in Dordrecht waar Wim een melkwinkel begon. *‘Onze grootvader zag overal geld in. Hij zat in het onroerend goed, want hij had meerdere pandjes gekocht en verhuurd,’* zo vertelde Petra. In 1947 kocht Van Dalen op advies van Arie Rijdsdijk, eigenaar van een andere sloperij, een stuk grond aan de Veersedijk met en voor zijn toen zeventienjarige zoon, ook genaamd Rudolph van Dalen (1930-2009). Daar begon hij een sloperij met de naam Scheepssloperij en Metaalhandel. Hij huurde destijds een knecht, een neef van Arie Rijdsdijk, in om op zijn sloperij te werken.



### Familieband

Aan de Veersedijk bouwde Van Dalen een ‘2 onder 1 kap’ voordat hij op 29 december 1955 trouwde met Cornelia van Pelt. Dit grote huis bestond uit twee bovenwoningen met daaronder twee garages; daarachter waren, over de gehele breedte, de kantoren van het bedrijf. Volgens Petra Van Dalen woonden links haar oud ouders en rechts ‘neef Cor & Truus van Dalen met hun gezin. Ik ben in 1957 geboren, zusje Caroline in 1959, broertje Rolf in 1960 en zusje Ingrid in 1964. Ik ben opgegroeid op de werf totdat ik naar de middelbare school in Dordrecht ging. Wij kwamen wekelijks bij onze opa en oma thuis op bezoek. De familieband was heel hecht.’

Volgens Petra *‘schijnt mijn grootvader vooral de eerste 10 jaren (1947-1957) de touwtjes in handen te hebben gehad terwijl mijn vader daar in ‘opleiding was’. Dagelijks kwam opa langs om onder meer de boekhouding te controleren. Intussen werd ook een schoonzoon Arie den Hollander in dienst genomen (zwager van mijn vader) en neef Cor van Dalen. Zij zaten op kantoor voor de in- en verkoop, controleerden de weegbrug, etc.’*



Van Dalen in de Strooppot.

### Sloop radarboten

Duidelijk is dat Van Dalen in tegenstelling tot Frank Rijdsdijk geen marineschepen van ons land of van uit andere staten sloopte. Volgens kleinzoon Rudolph (Rolf) van Dalen, trok de aankoop van twee grote op stoomwerkende raderboten veel aandacht trok in de pers. Dat waren: De *Rotterdam* en de *Prins Hendrik*, die in 1955 werden gesloopt. Volgens *Het Vrije Volk* uit 1956 waren dit schepen die invloedrijke Nederlanders bij een oorlog naar Engeland zouden kunnen vluchten. Na een lange zwerftocht vonden deze schepen hun slopersgraf bij Van Dalen. Ze waren eens de glorie van de Nederlandse Stoomboot Rederij Akkermans. *‘Duizenden Nederlanders hebben met deze schepen de dromerige tocht gemaakt van Rotterdam naar Nijmegen en omgekeerd’*, zo vermeldde *Het Vrije Volk* op 1 februari 1955. Beide schepen voeren ook regelmatig tussen Rotterdam en Basel.

### Personeel: gastarbeiders

Over het personeel: *‘Ik kan mij geen namen meer herinneren van werknemers maar ik weet wel dat er diep respect was voor mijn vader. Mijn vader liep vaak buiten op de werf alles te coördineren. Het was de hele dag ‘Goedemorgen Meneer van Dalen, Goedemiddag Meneer van Dalen’. Mijn vader was ook zeer betrokken bij het gezinsleven van zijn werknemers. Hij was streng maar rechtvaardig. Elke avond, bij sluitingstijd, moesten de vrachtauto’s in strakke lijn naast elkaar gezet worden. Kortom er was discipline.’* Tussen 1960 en 1973 kwamen circa 65.000 Turkse migranten naar Nederland. Zij waren vooral afkomstig uit het midden en zuidoosten van Turkije, waar veel werkloosheid heerste. Volgens Petra van Dalen werkte op het bedrijf van haar vader ook Turkse gastarbeiders: *‘Ze werden met open armen ontvangen. Er werkten ongeveer acht Turken, die op de werf woonden. Eerst in een caravan, later in een ruime keet. De schafteket, stond op de scheepssloperij vlak naast ons nieuwe*

*woonhuis/kantoor. Daar sliepen de Turkse werknemers (incl. douche/toilet). Tante Truus (de echtgenote van neef Cor) wist te vertellen dat de Turkse gastarbeiders ook voor haar cadeautjes meenamen zoals de bekende sloffen (met punt!). Grappig, maar bij Tante Truus bereikten de punten van die sloffen haar neus niet! Mijn tante Truus als mijn moeder ontvingen overigens na elke vakantie kadootjes.’*

Over gastarbeiders gesproken, sommige Ambachters kunnen zich dat ook herinneren. Zoals Willem Helmink: *‘Ik weet dat sloperij Van Dalen Turken in dienst had. Die hadden een optrekje op het terrein van de scheepssloperij zelf. Er was een wasgelegenheid (douche) klein keukentje een slaapvertrek met stapelbedden en een woon-vertrek. Alles werd verwarmd door elektrische radiatoren. Mijn moeder (mevrouw Helmink) was daar voor ingehuurd om het twee keer in de week schoon te maken. Boodschappen eten en drinken haalden ze bij het winkeltje van Daantje, die aan het begin van de Vrouwgelenweg zat. Ik meende dat Ruud van Dalen zes Turken daar had wonen.’<sup>1</sup>*

### Sloop ander materieel

Er werden niet alleen binnenvaartschepen gesloopt maar ook kleingood, variërend van wasmachines tot auto’s. Het gesloopte metaal brachten vrachtauto’s naar Dordrecht.

Behalve dat materiaal kwam soms ook de politie langs: ze kwam honderden geweren brengen naar de sloperij. Deze geweren moesten vernietigd worden!

### Verkoop familiebedrijf

In 1982 verkocht Ruud van Dalen op 52-jarige leeftijd jaar het bedrijf aan zijn zoon Rolf. Deze verkocht het familiebedrijf in 2018 aan HKS Metals in Moerdijk. En met deze transactie kwam een einde van een familiebedrijf van drie generaties Van Dalen, die allen directeur van dit bedrijf waren.

## Noten

1. Zie Willem Helmink op de Facebookpagina *Foto's van en over Hendrik-Ido-Ambacht*, 3 april 2021; In Ambacht werkten woonden in de jaren zestig en zeventig gastarbeiders uit Marokko, Turkije, Spanje en Italië. De Italianen woonden toen onder meer in het vroegere burgermeesterhuis van Burgemeester Spoor en werd het ‘Italianenhuis’ genoemd. In het ‘t Ambachts: *‘En op de kerkstraat wat eerst restaurant was zat vol met ieteljanen huis’*. *‘Frank Rijdsdijk had best wel een aantal Marokkanen in dienst en die hebben een tijd in het oude witte huis van de familie Tideman aan de Veersedijk gewoond’*.

# 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

*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



## Redactie Zwijndrecht:

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

dr. C. R. van den Berg

*Redactieadres:*

Kievitstraat 19, 3334 TG, 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



Zicht op de sloperij Van Dalen in 1967.



Zicht op de sloperij Stolk in 2001.





*Zicht op sloperij Frank Rijdsdijk vanaf De Punt.*