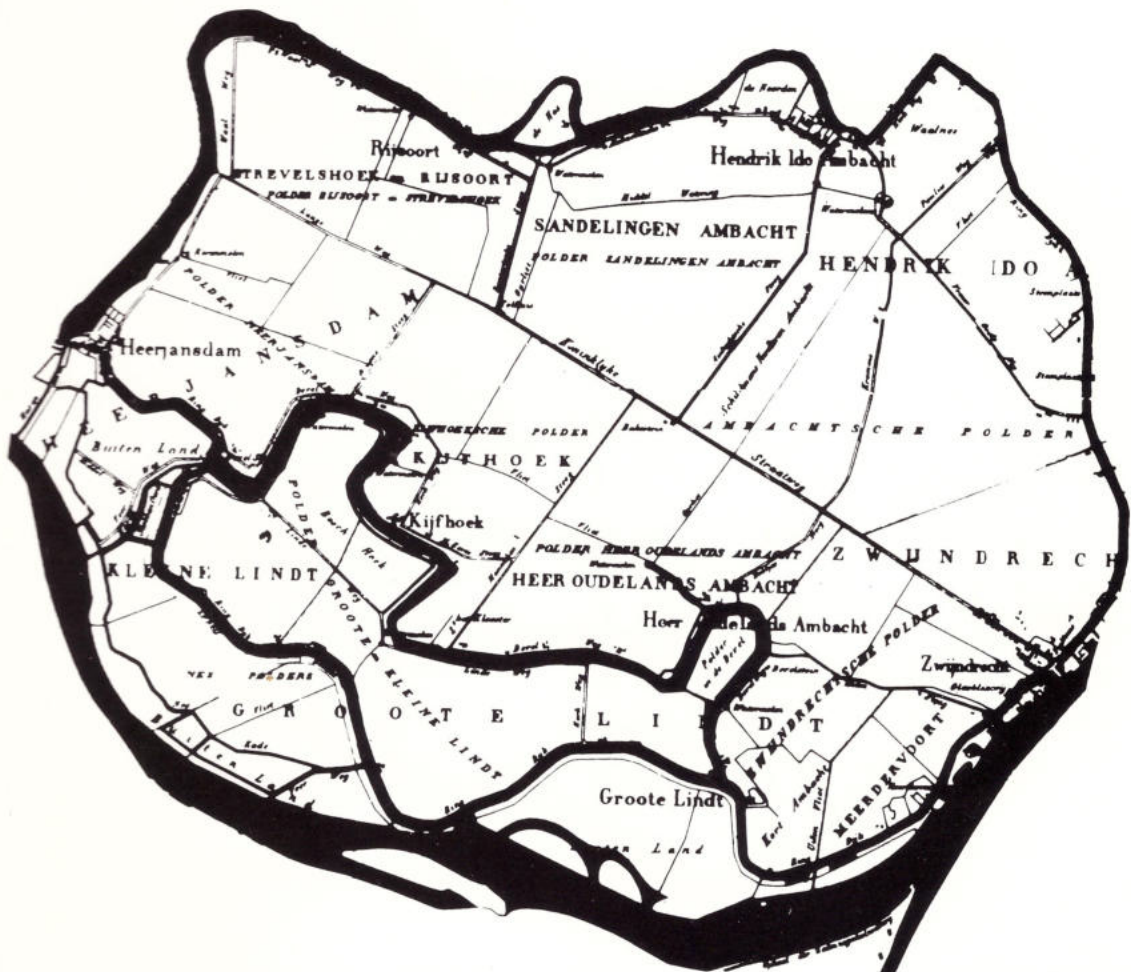


Swindrecht Were



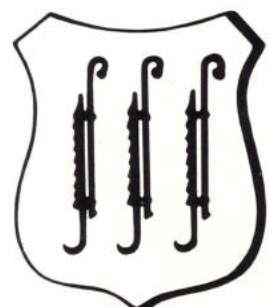
Heerjansdam



Hendrik Ido Ambacht



Zwijndrecht



Uitgave van: Historisch Genootschap, Hendrik Ido Ambacht
 Historische Vereniging, Zwijndrecht
 Jaargang 7 nr. 2
 oktober 1993

ERRATA: In het artikel uit de serie "VAN OEVER TOT OEVER" is aan het eind als schrijver genoemd A. Korrel (bladz. 21), dit moet zijn, A. Korpel.

In regel 13 bladz. 2 wordt verwezen naar Kwartaalblad 1991/4, dit moet zijn , zie Kwartaalblad 1991/4 van de Hist. Ver. West Alblasserwaard.

Swindregt Were

I N H O U D :

Van oever tot oever II	blz. 2
Zwijndrecht krijgt een brandweer	blz. 22

Colofon

Redactie-adres voor H.I. Ambacht:

Weteringsingel 118B

3342 AL H.I.Ambacht tel. 01858-13965

Redactie-adres voor Zwijndrecht:

Prins Bernhardstraat 28

3311 BR Zwijndrecht tel. 078 - 194677

Druk: Pro Patria Zwijndrecht

De verkoopprijs voor losse nummers: f 4,75

ISBN 90-73236-09-6

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

VAN OEVER TOT OEVER II

Het overzetveer Alblasserdam-H.I.Ambacht

Met de opening van de brug over de Noord op 14 november 1939 kwam er een einde aan de veerverbinding over water tussen Alblasserdam en H.I.Ambacht.

Ook hier had het vervoer over de weg het uiteindelijk gewonnen van dat over het water. Merkwaardig, dat over deze veerverbinding maar weinig bekend is. Zelfs in het jaarboek "1986" van de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden wordt in het artikel van Meta Visser-Ameling, over "Veren van vroeger en nu", het veer Alblasserdam-H.I.Ambacht niet genoemd. Voldoende aanleiding dus om, na publikatie over het "Oude Veer" (zie Kwartaalblad 1991/4), nu ook deze verbinding onder de aandacht van de geïnteresseerde lezer te brengen.

Veerrecht

In een rivierengebied als dat van b.v. de Alblasserwaard, was het leven en werken in vroeger tijden zonder overzetveren ondenkbaar geweest. Handelsreizigers gebruikten de veren om hun waar aan de man te brengen en boeren deden dat om hun vee en producten op de markt af te zetten. Zo was het veer een belangrijke schakel in het handelsverkeer. Niet iedereen had het recht om zo maar een veerdienst te exploiteren. Dat recht was voorbehouden aan de eigenaar van een "Heerlijkheid" of "Ambacht" dat bestuurd werd door een Heer of Ambachtsheer. Een Heerlijkheid of Ambacht is de vroegere benaming voor een gemeente. We vinden dit nog terug in de plaatsen als b.v. 's-Heer-Abtskerke, 's Heer-Arendskerke, 's-Heerenberg, 's-Heerenbroek, 's-Heer Hendrikskinderen, Heer Oudelandsambacht, of zoals bij Hendrik Ido Ambacht, Bergambacht, Vlaardingerambacht, Geestmerambacht, etc. Eigenaren van een Heerlijkheid of Ambachtsheerlijkheid hadden vroeger, naast het veerrecht, meerdere rechten zoals: visrecht, jachtrecht, windrecht (op molens), recht van aanwas, tiendrecht enz. Wij zullen ons hier niet verder in verdiepen, doch onze aandacht uit-

sluitend richten op het "veerrecht", dat in ons verhaal een cruciale rol zal gaan spelen. Het veerrecht hield o.a. in dat alléén de (ambachts)heer de enige gerechtigde was om personen en goederen over te zetten. Vanuit welk punt dit overzetten in het desbetreffende ambacht geschiedde, speelde geen enkele rol, net zo min als het feit, of het overzetten vanuit één of meerdere oeverpunten plaats vond. Wanneer de oevers aan verschillende (ambachts)heren toebehoorden, was er sprake van twee veerrechten. In de regel verpachtte een Heerlijkheid of Ambacht het veerrecht. Indien het veerrecht aan twee verschillende personen verpacht was, moesten er over de uitoefening van de veerdienst, goede afspraken gemaakt worden om conflicten te voorkomen. Zo bleek het veerbedrijf niet alleen in juridische zin ingewikkeld, ook in praktisch opzicht was het verre van eenvoudig.

In het midden van de 19e eeuw ging de overheid zich meer en meer bemoeien met het hele "Veergebeuren" en stelde daartoe een "Verenwet" in, die op 21 september 1847 werd bekrachtigd. Voor ons verhaal zal het navolgende artikel 2 van die verenwet een belangrijk aspect blijken te zijn in de strijd tussen twee exploitanten. Dit artikel zegt n.l. dat de veerrechten vervallen, indien het veer gedurende de laatste vijf jaren door of vanwege de gerechtigde feitelijk niet was uitgeoefend. Om deze redenen kwamen in de loop der tijden verscheidene veerrechten in het bezit van de overheid of van gemeenten, die daarvan geen gebruik meer maakten. Naast overzetveren, die een stroom dwars of in schuine richting overstaken van de ene oever naar de andere, hadden we hier ook nog te maken met beurtveren. Beurtveren volgden de stroom en verbonden twee aan water gelegen plaatsen, die op grotere afstand van elkaar lagen dan het geval was bij overzetveren. Het recht van beurtveren werd door deskundigen echter bestreden.

Opleving

Na de Franse tijd (1795-1813) trok de economie

sterk aan. Er ontstond een levendige handel, vooral in de zware industrie. Het stoomtijdperk brak aan en de scheepsbouw bloeide sterk op. Op de rivieren verschenen de stoomboten. In 1823 begon de Dordrechtsche Stoomboot Maatschappij met een dienst op Rotterdam en daarna ook naar Moerdijk. Op 19 juni 1849 (het Weekblad voor de Alblasserwaard van 1 november 1935 geeft als datum op "februari 1848") begon Reederij Fop Smit & Co met een stoombotendienst van Rotterdam naar Gorinchem. Hierdoor kregen ook de overzetveren een nieuwe impuls. In die tijd kwam dan ook het (voet)veer Alblasserdam-H.I.Ambacht in de vaart. Ten behoeve van dit nieuwe voetveer lieten de ambachtsheren van Alblasserdam t.w. C. Rijkee (1793-1866) en J.M. Herfst (1818-1869), een reglement opstellen, hetgeen we hier laten volgen.

Bijzonder reglement

Artikel 1:

Het overzetveer in de gemeente Alblasserdam tegenover en naar de zijde van H.I.Ambacht, waarvan het recht aan de eigenaar van de ambachtsheerlijkheid van Alblasserdam behoort, zal zich uitsluitend tot het overzetten naar gene zijde der rivier van personen en goederen bepalen.

Artikel 2:

De dienst zal worden waargenomen door een bekwaam schipper, of een als schipper fungerende knecht.

Artikel 3:

Op de aangestelde schipper of als schipper fungerende knecht zullen van toepassing zijn de bepalingen voorkomende in de artikelen 4, 5, 6 en 9 (met uitzondering van dat gedeelte, de stedelijke besturen betreffende van het reglement op de overzetveren in de provincie Zuid-Holland door de staten derzelve provincies op de 16e juli 1847 vastgesteld).

Artikel 4:

In de dienst van dit veer zullen worden gebezigd een boot, lang 3,45 meter en breed 1,30 meter.

Voorzien van vier goede en sterke riemen. Een ijzeren haak, gehecht aan een houten stok met een lengte van 1,725 meter en een hoosvat. De boot met toebehoren zal de veerschipper voor zijn rekening moeten aanschaffen en in goede staat onderhouden.

Artikel 5:

Ten aanzien van dit vaartuig worden van toepassing verklaard de bepalingen in de artikelen 11, 12, 13, 14, 15 en 16 van bovenbedoeld provinciaal reglement vermeld en zal bovendien worden zorg gedragen dat dezelve te allen tijden rein en zindelijk zijn.

Artikel 6:

De overvaart zal niet anders dan roeiende, hetzij met twee of vier riemen, geschieden en de boot niet meer dan acht personen mogen bevatten, wordende het gewicht van 32,5 kilo vrachtgoederen voor één persoon gerekend. In geval van overwicht zullen eerst de personen en daarna de goederen overgezet worden.

Artikel 7:

In de waarneming van de dienst, welke de schipper met alle ijver en dienstvaardigheid zal behoren uit te voeren, zullen de in het provinciaal reglement onder artikel 18 t/m 22 voorkomende bepalingen stiptelijk worden opgevolgd.

Artikel 8:

De veerschipper zal gene meerdere vrachtgeld mogen vorderen dan bij het door de Koning goedgekeurde tarief is bepaald, zijnde onder de vracht begrepen, het aan boord bezorgen en aan wal zetten van de bagage, mits niet meer dan $12\frac{1}{2}$ kilo voor iedere reiziger wegende.

Artikel 9:

De bij het voorgaand artikel bedoelde vracht zal bij storm en na zonsondergang tot één uur voor zonsopgang worden verdubbeld, wordende als stormweer aangemerkt, wanneer de molens, welke zichtbaar zijn met aan vier einden gereefde zeilen malen en deze stilstaande, of gene zichtbare zijnde, ter beslissing van het hoofd van het plaatselijk bestuur, ingeval van verschil.

Artikel 10:

Wanneer bij stormweer de overtocht bijzondere inspanning mocht vereisen, zal driedubbele vracht mogen gevorderd worden, echter nimmer hoger. Doch zal ook de veerschipper bij zware storm evenmin kunnen verplicht worden, wanneer hij zulks gevaarlijk acht, alles evenwel desnoods ter beslissing van het hoofd van het plaatselijk bestuur. De reizigers die niet vóór het vertrek van de verdubbeling of verdriedubbeling van de vracht verwittigd zijn, zijn niet gehouden meer te betalen dan de enkele vracht. De vracht moet vóór het vertrek voldaan worden.

Artikel 11:

Bij ijsgang wordt van dit veer nimmer gebruik gemaakt.

Artikel 12:

Dit reglement treedt in werking zodra dit door gedeputeerde staten van Zuid-Holland zal zijn goedgekeurd.

Aldus vastgesteld door de ondergetekende eigenaren van de ambachtsheerlijkheid van Alblasserdam.

Alblasserdam, 27 januari 1848

Getekend: C. Rijke van Alblasserdam

J.M. Herfst van Alblasserdam

Veertarieven

Vanaf 27 januari 1848 werden de volgende tarieven door de ambachtsheerlijkheid van Alblasserdam voor personen en goederen naar de zijde van H.I. Amnabacht vastgesteld:

1. Bij het overzetten van personen alleen of van personen met goederen gelijktijdig:
 - a. voor personen ouder dan 5 jaren.... F.0,15
 - b. kinderen van 5 jaren en daar beneden
(mits zij niet geheel alleen moeten worden overgebracht, in welk geval voor dezelve mede de volle vracht zal worden betaald) vrij
 - c. vrachtgoederen der reizigers ter

- zwaarte van niet meer dan 25 nederlandse ponden vrij
- d. voor vrachtgoederen der reizigers
wegende 25 tot 50 nederlandse ponden F. 0,05
- e. voor iedere 25 ponden meerdere gewicht F. 0,05
het gedeelte van 25 nederlandse ponden meerdere gewicht wordt niet gerekend wanneer dit minder dan de helft bedraagt, doch die zwaarte te boven gaande geldt hetzelfde voor volle 25 nederlandse ponden.

2. Bij het overzetten van goederen alleen:
- a. voor 25 nederlandse ponden vrachtgoederen en minder F. 0,15
- b. voor iedere 25 nederlandse ponden meerdere zwaarte met inachtneming van het vermelde bij 2a F. 0,05
de vermeerdering van vracht heeft plaats volgens het reglement voor dit overzetveer.

Aldus vastgesteld door de ondergetekende eigenaren der ambachtsheerlijkheid van Alblasserdam.

C. Rijke van Alblasserdam
J.M. Herfst van Alblasserdam

Aanlegplaatsen

Het voetveer Alblasserdam-H.I.Ambacht begon in Alblasserdam met de afvaart vanaf de polder Ruijenhil aan het einde van het Molenpad. Dit pad liep vanaf de Hoogendijk, nabij de huidige kabelfabriek, tegenover (de inmiddels gesloopte) villa "Steenhoeve", zolangs het in 1846 gebouwde poldermolentje, naar de rivierzijde. Daar kon men zich dan over laten zetten door veerman Dirk Meijer. Te H.I.Ambacht was in de haven een aanlegplaats gecreëerd.

Geen levensvatbaarheid

Helaas had dit voetveer geen levensvatbaarheid.

Hoe verder men in de tijd vorderde, des te meer leidde het veer een kwijnend bestaan. Vermoedelijk was er rond 1890 al geen sprake meer van een geregelde dienst.

Men kon zich slechts op verzoek door veerman Veen over laten zetten. Toen hij overleed, oefende zijn vrouw dit beroep uit.

Vijf jaar nadat het voetveer officieel had opgehouden te bestaan, verviel het (halve) veerrecht H.I.Ambacht-Alblasserdam, overeenkomstig art.11 van de "verenwet", aan de Staat der Nederlanden. Het (halve) veerrecht Alblasserdam-H.I.Ambacht, bleef echter in handen van de heerlijkheid Alblasserdam. Dit lag aan het feit, dat de heerlijkheid Alblasserdam het veer Alblasserdam (Kinderdijk)-Ridderkerk nog in exploitatie had en de "verenwet" niets zegt vanuit welk oeverpunt een afvaart van een veer binnen die gemeente moet geschieden, noch met hoeveel "veren" er gevaren mag worden. Dientengevolge was hier dus geen sprake van "het verlaten van het veer". Het is maar hoe je het bekijkt!!

Het veerrecht wordt verpacht

In het jaar 1903 gaf de ambachtsheerlijkheid Alblasserdam het (halve) veerrecht Alblasserdam-H.I.Ambacht in pacht aan de gemeente H.I.Ambacht. In genoemd jaar kocht de gemeente H.I.Ambacht ook het (halve) veerrecht H.I.Ambacht-Alblasserdam terug van de Staat der Nederlanden. Hierop verpachtte H.I.Ambacht het (hele) veerrecht H.I.Ambacht-Alblasserdam en omgekeerd op haar beurt weer aan de al eerder genoemde Rederij Fop Smit & Co. Vanaf die tijd gingen de Fop Smitboten ook personen en goederen tussen beide gemeenten vervoeren.

Plannen voor een nieuw autoveer

In verband met de vestiging van een aantal nieuwe bedrijven in H.I.Ambacht begon zich aan het einde van de twintiger jaren de behoefte merkbaar te maken voor een nieuwe verbinding over water

met Alblasserdam. Vooral scheepswerf Jonker & Stans en scheepssloperij Rijsdijk oefenden een zuigkracht uit op werknemers uit de Alblasserwaard. Men vond daarbij ook dat auto en fiets van de nieuwe verbinding moesten kunnen profiteren, temeer omdat de Fop Smitboten daarin niet voorzagen. De plannen kregen gestalte door de oprichting van de "N.V. Maatschappij tot Exploitatie van Onroerende Goederen te H.I.Ambacht", die beheerd werd door Frank Rijksdijk (1868-1936), eigenaar van de gelijknamige scheepssloperij en zijn compagnon Bessem uit Rotterdam. De gedachte ging hierbij uit naar een autoveer, waarvan de afvaart naast de villa van Frank Rijksdijk moest plaatsvinden, d.i. aan het eind van het huidige Frankenpad, een zijweggetje van de Nieuwe Bosweg langs industrieterrein Antoniapolder. De villa staat er nog. In Alblasserdam koos men als ligplaats een plek nabij de ingang van de haven van de Zuurstoffabriek. De nieuwe maatschappij verwachtte geen problemen met betrekking tot de veer-rechten omdat, aldus naar het oordeel van deze maatschappij:

- het varen van de Fop Smitboten tussen Rotterdam en Dordrecht niet is het bedienen van een veer;
- het veer H.I.Ambacht-Alblasserdam en omgekeerd reeds meer dan vijf jaar was verlaten;
- de Fop Smitboten sedert 1903 niet varen tussen H.I.Ambacht, vrijwel recht over de rivier de Noord, naar Alblasserdam;
- de boten van Fop Smit niet zijn voor veerdienst bestemde boten;
- Fop Smit de overzetting van rijwielen en auto's weigert.

Of de maatschappij het hierbij het rechte eind had zullen we verderop kunnen vernemen. Wij zullen ons nu verder gaan bepalen bij de verdere ontwikkelingen van de nieuwe autoveerpont.

In de kranten verschijnen de "aankondigingen" van een nieuw autoveer:

Aankondiging

als bedoeld bij Art. 2 van het Algemeen Reglement op Overzetveren in de Provincie Zuid-Holland.

De Maatschappij tot Exploitatie der Onroerende Goederen „Hendrik Ido Ambacht” te Hendrik Ido Ambacht bericht aan het publiek de **OPENING** van het **Motorpontveer** over de **Rivier de Noort van Hendrik Ido Ambacht naar Alblas-serdam** v.v. op **Zaterdag 30 Augustus 1930, des namid-dags ten 3 ure.**

De Veerdiensten zullen onderhouden worden door een **Motor-pont** met **2 Schroeven, laadvermogen 45000 K.G. of 450 Personen, waarvan de bediening plaats zal hebben door een Motorschipper en een Veerknecht.**

Een Motorboot, laadvermogen 6 ton of 30 personen, waarvan de bediening zal plaats hebben door een Motorschipper.

Het overzetten heeft plaats dag en nacht volgens goedgekeurde tarieven, aanwezig op Motorpont en Motorboot, alsmede in de Wachthuisjes op den Wal.

8273 60

Autoveerpont "Home Craft"

Begin 1930 had Frank Rijsdijk zijn oog laten vallen op twee, voor de sloop bestemde, zolderschuiten die wel eens van nut konden zijn voor de nieuwe veerverbinding tussen H.I.Ambacht en Alblas-serdam. De scheepjes waren elk lang ca. 12 meter en 3,30 meter breed. Voor het beoogde doel waren ze eigenlijk te klein. Op de scheepswerf van Jonker & Stans werden beide schepen echter in het midden met ongeveer zeven meter verlengd, waardoor er een lengte ontstond van 18,98 meter, groot genoeg om na koppeling als veerboot te kunnen gaan functioneren. In het begin van de zomer 1930 vertrokken beide schepen naar F. Kloos & Zoon's Werkplaatsen N.V. te Kinderdijk. Daar werden ze aan elkaar gekoppeld door middel van een aantal ijzeren U-profielen. Zo ontstond er een soort catamaran. De grootste breedte over het dek gemeten was hierdoor 11,55 meter geworden. Volgens de officiële meetbrief was het laadvermogen daardoor ca. 45 ton, bij een inzinking van 40 cm. Op de ijzeren U-profielen kwam een houten vloer, welke bestond uit een onderdek met een dikte van 10 cm

en een bovendeck van 3 cm dik. Op deze manier werd een voldoende sterke constructie verkregen voor het overzetten van auto's en goederen tot een gewicht van 45.000 kg.

De beide vaartuigen kregen ieder een eigen roer, die echter samengekoppeld werden en door een gezamenlijk stuurrad bediend konden worden. De voortstuwing geschiedde door twee (tweedehands) motoren, welke vanaf de brug bediend konden worden.

AANKONDIGING.

De N.V. Maatschappij tot Exploitatie der Onroerende Goederen „Hendrik-Ido-Ambacht”, te Hendrik-Ido-Ambacht, geeft kennis, dat de **VEERDIENSTEN OVER DE NOORD** van Hendrik-Ido-Ambacht—Alblasserdam v.v. ook zullen worden onderhouden door:

een Motorboot voor 20 Personen of 10 Personen met Rijkwielen, bediend door een Schipper, en een Roeiboot voor 15 Personen of 10 Personen met Rijkwielen, bediend door een Veerknecht. 34918 25

DE DIRECTIE.

Naast een nieuw autoveer zal er ook gevaren worden met een motorboot en een roeiboot.

Aankondiging

als bedoeld bij Art. 2 van het Algemeen Reglement op Overzetveren in de provincie Zuid-Holland.

De Maatschappij tot Exploitatie der Onroerende Goederen „Hendrik-Ido-Ambacht“, te Hendrik-Ido-Ambacht, bericht aan het publiek de opening van het Motorpontveer over de Rivier de Noort van Hendrik-Ido-Ambacht naar Alblasserdam v.v. op Zaterdag 30 Augustus 1930, des namiddags ten 3 ure.

De Veerdiensten zullen onderhouden worden door een Motorpont met 2 Schroeven, laadvermogen 45000 K.G. of 450 Personen, waarvan de bediening plaats zal hebben door een Motorschipper en een Veerknecht.

Een Motorboot, laadvermogen 6 ton of 30 Personen, waarvan de bediening zal plaats hebben door een Motorschipper.

Het overzetten heeft plaats dag en nacht volgens goedgekeurde tarieven, aanwezig op Motorpont en Motorboot, alsmede in de Wacht-huisjes op den Wal.

TARIEF DER OVERZETGELDEN.

Automobielen.

Vrachtwagens boven 1500 K.G. geladen	f 2.00
Idem ledig	„ 1.00
Vrachtwagens beneden 1500 K.G. geladen	„ 1.00
Idem ledig	„ 0.50
Auto-Omnibus boven 1500 K.G.	„ 1.00
Beneden 1500 K.G.	„ 0.50
Personen-Auto	„ 0.40
Motorrijwielen	„ 0.20
Idem met Zijspan	„ 0.25

Rijtuigen.

Vierwielig met 2 Paarden	„ 0.45
Idem met 1 Paard	„ 0.35
Tweewielig met 2 Paarden	„ 0.40
Idem met 1 Paard	„ 0.30

Transportwagens.

Vestransportwagens bespannen	„ 0.60
Groote Woonwagens bespannen	„ 1.00
Kleine idem idem	„ 0.50
Woonwagen m. Honden bespannen	„ 0.25
Meubelwagens bespannen geladen	„ 2.00
Idem idem ledig	„ 1.00
Handwagen of Hondenkar	„ 0.20

Goederen op Wagens.

Van 500 t./m. 1000 K.G.	„ 0.25
Van 1000 t./m. 1500 K.G.	„ 0.50
Van 1500 t./m. 2000 K.G.	„ 0.75

Personen op Vervoermiddelen.

Voor ieder Persoon buiten den Chauffeur of Koetsier	„ 0.05
---	--------

Vee.

1 Paard, Koe, Hilt of Esel per stuk	„ 0.25
Meerdere tegelijk per stuk	„ 0.20

Personenvervoer.

Passagiers	f 0.05
(Kinderen tot 4 jaar vrij.)	
Kinderen van 4—6 jaar	„ 0.02 ½
Kinderwagens, Kruiwagens, Rijwielen of Honden	„ 0.05
Passagiersbagage tot 50 K.G.	„ 0.05
Idem boven 50 K.G.	„ 0.10
Losse Koffers, Manden, Pakken of andere Bagage tot 50 K.G.	„ 0.05

Goederen.

In Zakken of Balen van 100 K.G.	„ 0.10
1 H.L. Zaad, Graan of Aardappelen	„ 0.07 ½

Abonnementen.

Boekjes met 12 kaartjes voor een Voetganger	„ 0.30
Voor een Voetganger met Rijwiel	„ 0.55

BIJZONDERE BEPALINGEN.

Voor het overzetten zal het hierbovenstaande tarief gelden van voorm. 5 uur tot nam. 11 ½ uur.

Gedurende de andere uren zal voor Rij- en Voertuigen, Vee en Goederen het tweevoudige verschuldigd zijn.

Voor Voetganger met Rijwiel	„ 0.25
---------------------------------------	--------

Bij lichten hysgang zal driemaal

De tarievenlijst van de veerdiensten

In het bakboord vaartuig stond een Deutz tweetact dieselmotor en in het stuurboord vaartuig een viertact ruwoliemotor. Volgens een globale schatting woog de zo ontstane veerpont 75.000 kg. Begin augustus 1930 was de veerpont gereed en kon de "Home Craft", want dat was de naam van de nieuwe veerpont geworden, aan de rechtmatige eigenaar worden overgedragen.

Laatste inspectie

Toen de "Home Craft" in H.I.Ambacht aankwam, ging de veerpont bij scheepswerf Jonker & Stans op de helling. Daar vond op 20 augustus 1930 een algehele inspectie plaats in opdracht van de gemeente H.I.Ambacht. Deze inspectie werd uitgevoerd door ir T.H. Tideman. Naar zijn mening vormden de beide vaartuigen de zwakste schakel van de veerpont, mede door de ouderdom. Op een door hem aangewezen plaats werd een gat in één der zijanten van de scheepsrump geboord om de dikte daarvan te kunnen meten.

Die dikte bleek echter maar 15 mm te zijn. Dit sloot niet uit, dat er nog dunnere plaatsen konden zijn. In geval van aanvaring, waardoor er een gat onder de waterlijn zou kunnen ontstaan, kon de veerpont niet blijven drijven omdat er geen waterdichte schotten aanwezig waren. Ook was er geen z.g. aanvaringsschot. Nadat op de werf van Jonker & Stans enkele van deze aanvaringsschotten waren aangebracht, bestond er geen bezwaar meer tegen het in de vaart brengen van de "Home Craft", ook wel het "Veer van Rijdsdijk" genoemd, waarmee maar liefst 450 personen konden worden overgezet.

"Home Craft" in de vaart

Zaterdagmiddag 30 augustus 1930 werd de motorpont "Home Craft" feestelijk in gebruik genomen. De pont was voor dit doel versierd met talrijke vlaggetjes, terwijl vele genodigden de eerste tocht tussen H.I.Ambacht en Alblasserdam meemaakten. Daarmee ging een lang gekoesterde wens in vervulling.

Op de "Home Craft" waren de twee gebroeders De Heer als veerschippers aangesteld. De één woonde in een woonark, die in de haven van scheepssloperij Rijsdijk lag, de ander in de "rijke huisjes" van de voormalige steenfabriek van Cornelis Vroege in Alblasterdam. Volgens ooggetuigen was ook G. Vliegenthart schipper op de "Home Craft".



Op 30 augustus 1930 werd de nieuwe autopont feestelijk in gebruik genomen.

Aan belangstelling had de nieuwe veerpont geen gebrek, vooral door de toename van het autoverkeer. Was het bij het "Nieuwe Veer" (Kinderdijk-Ridderkerk) erg druk, dan week menige automobilist uit naar het veer op Ambacht. Ook het verkeer, komende uit de richting Sliedrecht, Papendrecht of Oud-Alblas, nam nu bij voorkeur dit veer en reed niet eerst door naar de Lammetjeswiel, de halteplaats van het "Vosseveer".

Voor het overzetten van alleen personen, met of zonder rijwiel, werd gebruik gemaakt van een motorboot. Met deze boot, die een laadvermogen had van 6 ton, konden tot 30 personen worden overgezet. Op 21 maart 1931 werd deze motorboot echter weer vervangen door een kleinere, geschikt voor het overzetten van 20 personen of 10 personen met een rijwiel.

Het overzetten vond dag en nacht plaats, zowel met de autoveerpont als met de motorboot. Van 's morgens 05.00 uur tot 's avonds 23.30 uur gold voor beide overzetmogelijkheden het normale tarief. Gedurende de overige uren was het dubbele tarief verschuldigd.

Proces

Het kon natuurlijk niet uitblijven dat de eigenaren van het veerrecht van Alblasserdam, t.w. de ambachtsheren C. Rijkee en J.M. Herfst, deze nieuwe ontwikkelingen zomaar over zich heen lieten gaan, omdat zij daarvan financieel nadeel ondervonden.

Zij spanden een kort geding aan tegen de N.V. Maatschappij tot Exploitatie van Onroerende Goederen te H.I.Ambacht, dat in september 1931 voor de rechtbank te Dordrecht plaats vond. Toen de rechtbank op 7 oktober 1931 uitspraak deed, werden de ambachtsheren van Alblasserdam in het gelijk gesteld omdat de Ambachtse maatschappij inbreuk had gemaakt op het veerrecht. De Ambachtse mij. was het daar niet mee eens en ging in cassatie. Bij de Hoge Raad stellen de ambachtsheren van Alblasserdam hierbij opnieuw aan de orde dat alléén

zij de enige gerechtigden zijn om personen en goederen uit de gemeente Alblasserdam naar H.I. Ambacht over te zetten en dat dus de handelingen van de Ambachtse maatschappij onrechtmatig zijn en zij daardoor schade lijden. Verder voerden zij aan dat zij het recht om personen en goederen van Alblasserdam naar H.I. Ambacht hebben verhuurd aan de Stoombootrederij Fop Smit & Co. De Ambachtse N.V. bracht hier tegen in, dat het recht van overzetten voor de ambachtsheren van Alblasserdam is vervallen (art. 11 van de "Verenwet"), omdat het veer reeds meer dan vijf jaren was verlaten. Verder dat de wijze, waarop het overzetten van personen en goederen tussen de gemeenten H.I. Ambacht en Alblasserdam door de Stoombootrederij Fop Smit geschiedt, niet kan worden beschouwd als het uitoefenen van een veerdienst. Toen op 10 februari 1933 de Hoge Raad te 's-Gravenhage uitspraak deed, werden de ambachtsheren van Alblasserdam wederom in het gelijk gesteld. Alléén zij hebben het recht om personen en goederen over te zetten, ondanks het feit, dat de Stoombootrederij Fop Smit niet als een veerdienst in de zin der "Verenwet" is te beschouwen. De Ambachtse N.V. Maatschappij tot Exploitatie van onroerende goederen werd hierop veroordeeld in de kosten op het beroep in cassatie voor de som van f 150,--. Zo viel binnen drie jaren na de ingebruikstelling van de "Home Craft" en het personen-motorbootje het doek over deze veerdienst.

"Home Craft" verkocht

Na de uitspraak van de Hoge Raad werd de motorpont "Home Craft" te koop aangeboden. In afwachting daarvan had de veerpont een tijdelijke ligplaats gekozen in de haven van de Hollandse Beton Maatschappij te H.I. Ambacht. Na enige tijd werd de "Home Craft" opgekocht door Leen Janse. Janse, die West-Kinderdijk 249 woonde, had in één van de hallen van de voormalige machinefabriek van Frans van der Lee, aan het Zuiderstek, een slopersbedrijf.

De dag nadat de "Home Craft" was verkocht kwam een vertegenwoordiger van de Antwerpse firma Merxen naar H.I.Ambacht. Hij had ook een bod willen uitbrengen op de veerpont, maar viste achter het net. De bedoeling was dat de "Home Craft" in Antwerpen een nieuwe veerdienst zou gaan onderhouden op de Schelde. Leen Janse sloopte de twee scheepsmotoren uit de "Home Craft" en deed de veerpont toen over aan de firma Clements, een verzinkerij aan de Oost-Kinderdijk, ongeveer recht tegenover de Noordenstraat in Alblasserdam. Daar ging de veerpont, na wat veranderingen, als laad- en losplaats fungeren. De motorpont werd ook gebruikt voor het opslaan van materialen. Tot in het jaar 1947 deed de pont dienst bij de verzinkerij als aanlegplaats. Toen verhuisde de verzinkerij ook naar het terrein van de voormalige Machinefabriek van der Lee op het Zuiderstek en daarmee viel definitief het doek over de "Home Craft".

Rederij Fop Smit & Co verdwijnt

In eerste aanvang had de Stoombootrederij Fop Smit & Co slechts weinig te duchten van de spoorwegen. De rederij had zich al een vaste plaats verworven en zorg gedragen voor de ontwikkelingen van bepaalde vervoersstromen. Doch de opkomst van de auto ging meer en meer een reële bedreiging vormen voor de Fop Smitboten. De concurrentie werd tenslotte zo groot, dat de rederij met verlies ging werken. Directeur De Kanter, vond tenslotte steun bij directeur Kuiper van de N.V. Rotterdamse Tramweg Mij., echter onder die voorwaarde, dat de R.T.M. in het bezit kwam van de meerderheid van de aandelen. En zo geschiedde. Voor de Fop Smitboten kwam er echter geen opleving meer. Directeur Kuipers slaagde er tenslotte in het verliesgevend bedrijf voor een vast bedrag over te doen aan de Stoombootrederij op de Lek. Op 2 november 1935 werden de contracten getekend en staakte de Fop Smitboten de dienst Rotterdam-Gorinchem. Een dag later nam de Stoomboot Reederij op de Lek de dienst gedeeltelijk over. Lekboot "2" ging toen dagelijks

viermaal het traject Rotterdam-Dordrecht en omgekeerd uitvoeren. Het traject Dordrecht-Gorinchem werd toen onderhouden door een vrachtautodienst. Anderhalf jaar later moest ook de Stoombootrederij op de Lek het overgenomen traject staken, wegens te grote verliezen. Op 15 mei 1937 voer de "2" de laatste bootdienst Rotterdam-Dordrecht. Dat betekende ook, dat met deze rederij geen personen en goederen meer overgezet konden worden tussen H.I.Ambacht en Alblasserdam. Maar ondertussen had er zich alweer een nieuwe ontwikkeling op het veergebeuren voorgedaan, waarvan wij u nu deelgenoot zullen maken.

Nieuwe overzetveer

Het was ook de ambachtsheerlijkheid van Alblasserdam genoegzaam bekend, dat het wegvervoer het uiteindelijk zou gaan winnen van dat over het water. Dit impliceerde, dat op een gegeven moment het vervoer van personen en goederen over water tussen Alblasserdam en H.I.Ambacht geheel stil zou komen te liggen, terwijl juist daar in de behoefte moest worden voorzien, getuige het inmiddels opgeheven veer van Rijdsdijk. Alhoewel Stoombootrederij Fop Smit & Co de veerrechten Alblasserdam-H.I.Ambacht vice versa officieel tot 31 december 1935 nog in pacht had, was dit voor de ambachtsheerlijkheid Alblasserdam geen beletsel om alvast uitvoering aan de hernieuwde veerverbinding tussen beide gemeenten gestalte te geven. De gedachte ging hierbij uit naar een motorboot voor het overzetten van personen, rijwielen, motoren, handwagens, kruiwagens, e.d., met uitzondering van auto's.

Zo ging op 3 september 1935 de pacht van het veerrecht Alblasserdam-H.I.Ambacht voor de som van f 1200,-- per jaar naar N.V. Reederij Van der Schuyt uit Rotterdam, Maaskade 27-30.

In verband met moeilijkheden betreffende een behoorlijke aanlegplaats zou het nog een jaar duren al eer de dienst kon aanvangen. In Alblasserdam vond de afvaart plaats in de haven aan het

Zuiderstek. Te H.I.Ambacht zou worden aangelegd aan de (voormalige) Fop Smit - steiger, die ten tijde van de ingebruikstelling van de nieuwe veerverbinding werd gebruikt door Reederij op de Lek.

Veerdienst Hendrik Ido Ambacht-Alblasserdam

over de Noord

met de motorboot „De Noord” (8 ton), welke in één vaart kan overzetten ca. 50 personen en 20 rijwielen.

Personeel: 1 schipper/motordrijver.

Aanvang van den dienst: 10 September 1936.

DIENSTREGELING.

Van Maandag t/m. Zaterdag: van Hendrik-Ido-Ambacht:

6 u., 6.30 u., 7 u. en zoo vervolgens elk half uur tot 22 uur.

van Alblasserdam:

6.15 u., 6.45 u., 7.15 u., en zoo vervolgens elk half uur tot 22.15 u.

's Zondags:

van Hendrik-Ido-Ambacht:

9 u., 10 u., 11 u., en zoo vervolgens elk uur tot 20 uur.

van Alblasserdam:

9.15 u., 10.15 u., 11.15 u. en zoo vervolgens tot 20.15 u.

N.B. Bij behoefte 's Zondags extra afvaarten.

TARIEF.

Personen f 0.04; kinderen van 6 tot 12 jaar, onder geleide, f 0.02. Kinderen beneden 6 jaar, onder geleide, vrij. Personen met rijwiel f 0.06, id. m/rijwiel m/hulpmotor f 0.08. m/motorrijwiel f 0.10, id. m/motorrijwiel m/zijspan f 0.15, id. m/tandem f 0.08, tandem m/2 pers. f 0.12. pers. m/transportrijwiel f 0.08, id. m/driewieler f 0.10, id. m/motortransportdriewieler f 0.15, id. m/kruis- of kinderwagen f 0.06, id. m/handwagen of hondenkar f 0.10.

N.V. REEDERIJ v. d. SCHUYT.

ROTTERDAM—ALBLASSERDAM.

De veerboot was een 8-tons motorboot, genaamd "De Noord", die in één vaart ca. 50 personen en 20 fietsen kon overzetten en bediend werd door schipper De Koning. Op 10 september 1936 kon uiteindelijk de dienst aanvangen. In H.I.Ambacht kreeg De Koning het echter weldra aan de stok met veerman Klop. Deze verbood De Koning om met zijn motorboot aan te leggen aan de (voormalige) Fop Smit-steiger. De steiger bleek echter eigendom te zijn van de gemeente H.I.Ambacht, dus had Klop het recht niet om het aanleggen te verbieden. Na drie maanden varen werd schipper De Ko-

ning vervangen door de Alblasserdamse schipper Aart van den Berg, wegens klachten van passagiers. Naast De Koning hebben de schippers Vliegenthart en Zonneveld Pieck ook dienst gedaan op de veerboot.

Met de opening van de brug over de Noord, op 14 november 1939, werd het veer opgeheven. Daarmee kwam ook aan deze veerverbinding een einde, waarvan het merkwaardige is, dat ir O. Boersma in zijn boek "Alblasserdam's heden en verleden" met geen woord rept.



Het voetveer op Alblasserdam, hier de haven van Alblasserdam uitvarend. De afvaart vond plaats aan het einde van de Veerweg. Schippers waren: Vliegenthart, De Koning, Gerrit Zonneveld Pieck uit H.I.Ambacht en Aart van den Berg uit Alblasserdam (foto gemaakt tussen 1936 en eind 1939).

Literatuur: Rechtsgeschiedenis der heerlijke veeren in Holland. F.A. Holleman (diss.) Leiden 1928.

Beurt- en wagenveren. Drs J.M. Fuchs.
's-Gravenhage 1946.

Van Stoomboot Schoonhoven tot raderboot kapitein
Kok. W.J. Boot. Amsterdam 1985.

Een en ander van Alblasserdam en omgeving.
L. Smit. Alblasserdam 1936.

Selectie Ridderkerk 1900. Trilogie. J.van Es.
Ridderkerk 1977.

Overzetveren in Zuid-Holland, verslag van Ged.
Staten. J.L.v.d.Gouw. 's-Gravenhage 1961.

Personen:

Joh.Clements	Alblasserdam	N. Meerburg	Alblasserdam
B. Drinkwaard	H.I.Ambacht	W.v.Ringelesteijn	Alblasserdam
P. Hooglander	Alblasserdam	W. Spruijt	Alblasserdam
C.v.d.Laan	Kinderdijk	C. Biesbroek	H.I.Ambacht

Couranten:

Dordrechts Nieuwsblad van 26 augustus 1930 -
28 augustus 1930 - 21 maart 1931 - 9 september
1936 en 9 september 1936. Klaroen van 15 augustus
1968.

Archieven:

A.R.A. Den Haag, Inv. 131 en 145. Gemeente Archief
H.I.Ambacht en Alblasserdam. Brieven van de ambachtsheren van Alblasserdam. Processtukken Hooge Raad der Nederlanden Jus et Veritas, februari 1933 (via W. van Ringelesteijn).

door: A. Korrel, Alblasserdam

NASCHRIFT REDACTIE

Onder dank aan de heer A. Korrel uit Alblasserdam, door wiens medewerking we het artikel over de veren H.I.Ambacht-Alblasserdam konden plaatsen, nog de volgende opmerkingen:

- 1e. Enkele gedeelten, die hoofdzakelijk van belang waren voor de geschiedenis van Alblasserdam, hebben we weggelaten;
- 2e. enkele kleine aanvullingen onzerzijds kunnen de duidelijkheid van het artikel ten goede komen.

C. Lagendijk

ZWIJNDRECHT KRIJGT EEN GEMEENTELIJKE BRANDWEER

Tot 1841 was de brandbestrijding in Zwijndrecht grotendeels in handen van de "Heeren Keetmeesteren", eigenaren van de destijds in onze gemeente gevestigde zoutziederijen. Vanzelfsprekend hadden deze keetmeesters daar zelf het grootste belang bij. In hun bedrijven werden 24 uren per dag de vuren onder de "zoutpannen" gestookt om het zout te zieden. De zoutketen waren voor een groot deel uit hout opgetrokken en met riet gedekt. Deze gebouwen waren dus nogal brandgevaarlijk!

Zowel het complex van de Ooster- als dat van de Westerketen beschikte over een eigen brandweer, bemand met het personeel van die keten.

Al in een vroeg stadium beschikten ze over, voor die tijd moderne (hand-)brandspuiten, in 1672 uitgevonden door de Amsterdammer Jan van der Heyden. Dat deze inspanningen niet overbodig waren, bewees de geschiedenis: er brak nogal eens een brandje uit in de zoutketen.

Kennelijk maakte de gemeente in een voorkomend geval gebruik van de brandspuiten van zoutketen. Maar de hogere overheid was van oordeel, dat de gemeente over een eigen brandweer moest beschikken.

In het "Reglement voor 't Gemeente-Bestuur van Zwijndrecht" van 1803 (de Franse tijd!) vinden we in artikel XXV: "Het zelve (dat is het gemeentebestuur)wend alles aan, wat tot voorkoming van Brand zou kunnen strekken, en zorgt daar toe onder anderen, dat zo spoedig mogelijk voor deeze Gemeente, 't zij alleen, of met de naburige Gemeente van Meerdervoort tezamen, werde gemaakt en onderhouden, een behoorlijke Brandspuit; alsmede dat op 't gebruik daar van, en op de Brandwering, de benodigde Keur en Ordonantie vervaardigd werde".

Kennelijk was dit artikel voor de betrokken gemeentebesturen nog geen aanleiding over te gaan tot het instellen van een gemeentelijke brandweer.

Op 5 januari 1827 schreef de Staatsraad, Gouverneur van Zuidholland, Van der Duyn, aan de "Burgemeesteren en Assessoren der gemeenten ten platten lande": "meermalen is mij en U Zijner Majesteits stellige begeerte kenbaar geworden, dat overal, waar zulks als een ondragelijk bezwaar voor de gemeentelijke kasse kan worden beschouwd, en waar geene zeer spoedige hulp van eene naburige plaats kan worden verkregen, brandspuiten worden aangeschaft, en dat overal brand-reglementen worden daargesteld".

De koning wenste een "behoorlijk en aanhoudend toezigt" op de brandweer en brandreglementen. Daarom moesten de gemeenten een opgave doen van de beschikbare "blusmiddelen" en reglementen.

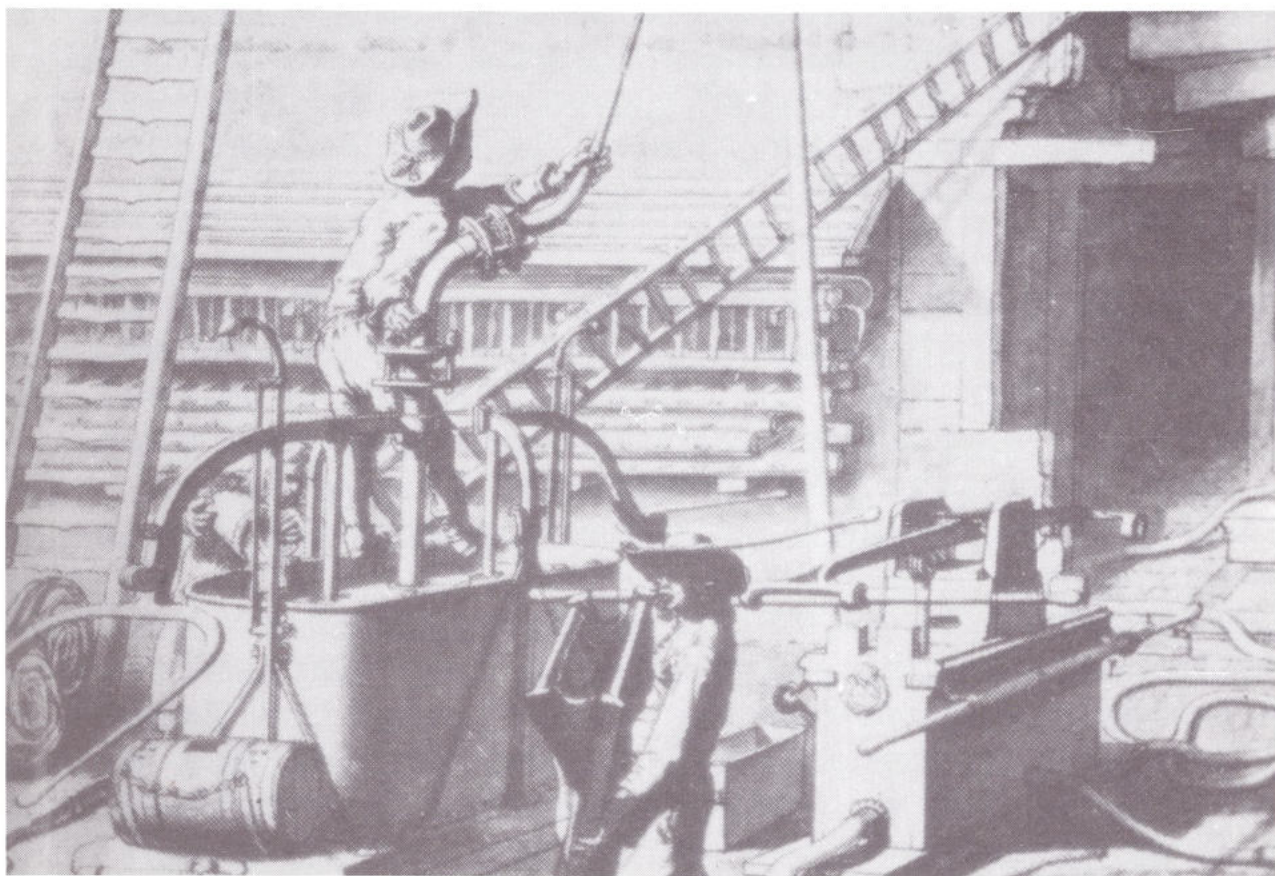
In een verzoek van 12 maart 1839 tot goedkeuring voor het aangaan van een geldlening aan de Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland is sprake van de "aankoop der brandspuite", samen met de toenmalige gemeente Meerdervoort. (Zwijndrecht en Meerdervoort grensden aan elkaar bij de Molensteeg (de huidige Lindelaan)). Er waren kennelijk plannen voor een brandweer.

Op 5 april 1839 brak brand uit in de zoutziederij van G. van Hoogstraten en Zoon. In verband met het gevaar voor de omgeving vroegen Burgemeester en Assessoren van Zwijndrecht assistentie aan Dordrecht. Vier bemande brandspuiten rukten uit en kwamen -via de pont!- naar Zwijndrecht.

De brand werd bedwongen. Burgemeester en Wethouders van Dordrecht "vermeenden ook, dat onder den Goddelijke zegen, aan de Dordrechtse Brandspuit en ingezetenen, het te danken is, dat de grootste rampen en Verwoestingen zijn Voorgekomen". Ze presenteerden vervolgens op 23 mei 1839 de rekening van de door hen "zoo edelmoedig Voorgesloten Verschotten" ten bedrage van f 346,325, maar wel met de aantekening bij nalatigheid "de tussenkomst van de hogere autoriteit in te roepen". Waaraan werd toegevoegd: "daar het voorzeker aan het Hoog Bestuur zeer onaangenaam zoude

zijn te vernemen, dat de vroegere bevelen van Zijne Excellentie den Heer Gouverneur, tot het aanschaffen van Brandspuiten en blusmiddelen in Zwijndrecht, zijn nagelaten". Met toestemming van Gedeputeerde Staten betaalde Zwijndrecht de rekening.

Op 14 april 1840 verzocht het gemeentebestuur toestemming aan Gedeputeerde Staten een "erf, gelegen in deze gemeente, buitendijks, groot tachtig ellen" (sectie A 619) aan te kopen van de "erven van wijlen Arie Bergijk en zijne nagelaten weduwe Geertje de Jong" voor de som van honderd gulden, teneinde "op hetzelfde Erf te kunnen stichten een gebouw tot berging eener brandspuit voor deze en de naburige Gemeente Meerdervoort". De aanschaf van een of meer brandspuiten door de



Enkele modellen van handbrandspuiten verbeterd door de Amsterdammer Jan van der Heyden, omstreeks 1671, door uitvinding van de zuigbuis en gebruik van slangen tussen spuit en tromp.

gemeenten was nu dus serieus aan de orde.

In 1841 hadden de besprekingen en onderhandelingen succes, want op 6 augustus 1841 vroegen de gemeenten Zwijndrecht en Meerdervoort aan Gedeputeerde Staten "autorisatie" tot aankoop van de brandspuiten en een brandspuithuisje van de eigenaren van de toen nog in Zwijndrecht gevestigde zoutziederijen voor de som van f 550,- (n.b. f 50,- voor het spuithuisje!).

Weliswaar moesten er aan de spuiten nog "eenige reparatieën" worden uitgevoerd, maar men achtte dit "oneindig verkieslijker dan het aanschaffen van anderen" (waarschijnlijk werden daarmee een of meer nieuwe spuiten bedoeld).

De aanschaf van het brandweermaterieel had tot consequentie dat er ook een brandweerverordening moest komen. De op 22 april 1843 vastgestelde "Keure ter blussching van brand en..." is hierna onverkort opgenomen.

De oorspronkelijk met de hand geschreven "Keure" is terwille van de leesbaarheid in getypte vorm overgebracht, doch stemt overigens nauwgezet overeen met het origineel.

De Gemeenteraad van
Zwijndrecht en van
Meerdervoort,

in overweging genomen hebbende de bestaande behoefte aan eene algemene keur ter blussching van brand en der onmiddellijke verrigtingen na eenen gebluschten brand

Gezien Artikel 153 der grondwet en Artikel 31 van het reglement op het bestuur ten plattelande in de Provincie Holland.

Hebben goedgevonden en geresolveerd te arresteren de navolgende

Keure ter blussching van brand en
der onmiddellijke verrigtingen na
eenen gebluschten brand

Eerste Afdeeling

Voorzorgen tot het in eene bekwamen

staat hebben der middelen benoodigd
ter blussching van brand

Artikel 1

Alle slooten, vlieten, wateringen, watergangen of waterloopen in deze gemeente, langs huizen, erven, wegen of landen zullen te allen tijde in behoorlijke orde, kant en bodemschoon moeten zijn opge maakt en gehouden worden ter wijdte van minstens twee ellen vijf palmen en een duim. Zoomede zullen door alle dammen, voor zoo verre die in dezelve niet aanwezig zijn, riölen moeten worden gelegd en te allen tijde onderhouden, ter wijdte van drie palmen en een duim in het vierkant, en ter lengte zoodanig dat zij van wederzijden van den dam drie palmen en een duim daarbuiten komen, een en ander op verbeurte eener geldboete van drie gulden alles onverminderd de bestaande keuren en reglementen door de respective Polderbesturen op dat stuk daargesteld.

Artikel 2

Alle huizen zullen moeten voorzien zijn van het brandgereedschap waarop dezelve volgens daarvan te maken lijsten zullen worden aangeslagen, om daarvan bij brand of andere noodzakelijke gevallen gebruik te kunnen maken op eene boete van een gulden voor elk ontbrekend stuk.

Artikel 3

Op alle deze brandgereedschappen zullen de voorletters van den naam van den eigenaar en het nummer van het huis waartoe dezelve behooren duidelijk en leesbaar met witte olieverbw geteekend moeten worden, alles op een boete van vijftig centen. Zoomede zullen moeten zijn de ladders van niet minder dan 20 sporten en de haken van niet minder dan 7 ellen lengte.

Artikel 4

Een ieder zal verplicht en gehouden wezen alle de in het vorige artikel bedoelde brandgereedschappen in de beste orde en geschikte gereedheid te hebben, ten einde dezelve in tijd van nood voorhanden zijn, zullende voor elk alsdan ontbrekend stuk verbeurd worden eene boete van zestig centen.

Artikel 5

Tenminste eens in het jaar zal, na behoorlijke publicatie, door de leden van het gemeentebestuur geregelde brandgereedschap schouw gehouden worden, wanneer een ieder verplicht zal zijn hetzelfde voor zijn huis, op de straat of den dijk ten toon te stellen, terwijl voor ieder ontbrekend stuk of hetwelk niet naar behooren geteekend, niet goed of dicht bevonden wordt, onverminderd de verplichting om het gebrekige dadelijk te herstellen zal verbeurd worden eene boete van vijftig centen; alles behoudens het bepaalde bij artikel 59 van het reglement op het bestuur ten plattelande.

Artikel 6

De eigenaars der woningen zijn aansprakelijk voor al het brandgereedschap enz., hetwelk bij hunne woningen behoort, en zal de Burgemeester bevoegd zijn, om bij het ontbreken van een of ander stuk, hetzelfde aan te koopen en de kosten en boete ten deze geïmpendeerd op den eigenaar te verhalen.

Artikel 7

De generale brandmeester is belast om de brandspuiten altijd in goeden en bruikbaren staat te houden en de noodige reparaties of vernieuwingen aan dezelve aan het gemeentebestuur voor te dragen.

Tweede Afdeeling

Over de Personen tot het aanwenden van
de middelen tot blussching van den brand
geaffecteerd en derzelver oefening

Artikel 8

De brandspuiten en gevolgen worden bestuurd door brandmeesters Generaal, zijnde de Burgemeester en vier brandmeesters, zijnde de Assessoren van beide gemeenten.

Artikel 9

De brandmeesters generaal designeren met gemeen overleg van den gemeenteraad genoegzaam aantal personen, ter behandeling van iedere spuit benoodigd.

Artikel 10

Niemand mag zich aan deze benoeming onttrekken op

eene boete van zes tot twaalf gulden, ten ware om redenen die de gemeenteraad voldoende vindt.

Artikel 11

Bij het ontstaan van brand of bij het proberen of de oefening der spuiten zullen de geaffecteerden zijn van de hierna genoemde teekenen, op een boete van een tot drie gulden, als

De brandmeesters generaal en de brandmeesters met een geverwd stokje, de kommandeurs met eenen breed geelen lederen band om den linkerarm, waarop met zwarte letters hunne kwaliteit vermeld staat en eene geverwde stok ter lengte van een en eene halve el.

De slangbewaarders met eenen geelen lederen band om den regterarm, waarop met zwarte letters hunne kwaliteit zal zijn aangeduid en eenen geverwden stok ter lengte van een en eene halve el.

De trompvoerders en zakdragers met eenen zwarten lederen band om den linkerarm, waarop met witte letters vermeld staat de kwaliteit en het Nummer der spuit.

De slangdragers en de leden der perspomp met eenen zwarten lederen band om den linkerarm, waarop de kwaliteit en het Nummer der spuit waartoe zij behooren met witte letters vermeld staat.

De leden der waterpomp met eenen witten lederen band om den regterarm, waarop de kwaliteit en het Nummer der spuit waartoe zij behooren, met zwarte letters vermeld staat.

Artikel 12

De onderscheidsteekenen zullen aan de geaffecteerden der spuit voor rekening der gemeenten worden ter handgesteld, met bepaling dat een ieder verplicht is dezelve op het eerste onderzoek van brandmeesters te vertoonen, alsmede dat dezelve bij verlating van de gemeente zullen moeten worden teruggegeven, alles op eene boete van een tot drie gulden.

Artikel 13

Een ieder is verplicht zich te allen tijde bij brand of bij de behandeling der spuiten strikt te gedragen naar de orders, welke hun door de supe-

rieuren gegeven worden, zullende diegenen welke zich aan ongehoorzaamheid schuldig maken of hunne posten zonder consent verlaten, gestraft worden met eene geldboete van drie tot twaalf gulden.

Artikel 14

De geaffecteerden aan de brandspuiten zullen van tijd tot tijd in de behandeling der spuiten geoefend worden, waarvan te voren behoorlijke publicatie geschieden zal, zullende diegenen die bij het afroepen hunner namen niet tegenwoordig zijn verbeuren dertig centen, zij die komen onder de behandeling zestig centen en die geheel wegblijven een gulden en twintig centen, terwijl de opperhoofden eene dubbele boete zullen verbeuren.

Artikel 15

De geaffecteerden aan de brandspuit zullen verplicht zijn, na den afloop van het gebruik der spuiten, elk voorzoveel hem aangaat, te zorgen dat alles worde uitgespoeld, de slangen te droogen gehangen, en de pompen met haar toebehooren in eene geregelde orde op hare plaats bezorgd worde, en zulks zoodanig, dat bij de eerste noodzakelijkheid, alles weder kan gevonden worden zonder eenige wanorde of vertraging, en zulks op eene boete van vijftig centen voor iederen nalatige.

Derde afdeling

Verplichtingen bij het ontstaan van brand
en bepalingen omtrent het blusschen van
den brand

Artikel 16

Indien de brand in den avond of bij nacht ontstaat, zullen alle de ingezetenen een brandend licht voor hunne ramen stellen of eenen lantaarne met eene brandende kaars uithangen om de straten te verlichten op eene boete van een tot drie gulden.

Artikel 17

De nachtwacht is bij ontstaan van brand verplicht de geheele bebouwde kring der gemeente door brand te roepen, met bijvoeging van de plaats alwaar dezelve ontstaan is alsmede om de leden van den gemeenteraad, de brandmeesters en anderen te waar-

schuwen op verbeurte van zes gulden.

Artikel 18

Bij het ontstaan van brand zal de klokkenluider na bekomen order van Burgemeester of Assessoren gehouden zijn aanstonds de brandklok te trekken of te doen trekken, op eene boete van zes gulden.

Artikel 19

De spuiten zullen de gemeenten Zwijndrecht en Meerdervoort niet mogen verlaten dan op autorisatie van een der brandmeesters.

Artikel 20

Alle personen aan de spuiten geaffecteerd zullen zich dadelijk op het vernemen van ontstanen brand, zonder naar de plaats waar dezelve heerscht verder te hooren naar de bewaarplaats der spuit begeven, teneinde de spuiten onder opzicht van hunne brandmeesters, ten spoedigste naar den brand over te brengen.

Artikel 21

Alle inwoners zullen bij het ontdekken van brand of kleppen van de klok gehouden zijn aanstonds hunne brandemmers en verder brandgereedschap voor hunne huizen en op de straat te zetten, teneinde in den brand te kunnen worden gebruikt, en zullen de schade alsdan daaraankomende ter tanpatie (?) van den gemeenteraad worden vergoed, zullende een ieder zijn brandgeweer zoo lang bij den brand moeten doen verblijven tot hetzelve hem zal worden teruggegeven, alles op eene boete van drie gulden.

Artikel 22

Bij het ontstaan van brand zullen uit ieder huisgezin zich zooveel personen ter plaatse van den brand vervoegen als eenigsints kunnen gemist worden, en aldaar de bevelen van den gemeenteraad en van de Brandmeesters stiptelijk nakomen, op eene boete van drie gulden.

Om bij de brand te adsisteren zullen alleen vrij zijn de bewoners van het huis alwaar den brand ontstaat, en beide zijden van hetzelve de zes geburen of bewoners van de zes naastgelegen huizen alsmede van de vier huizen aan de overzijde der straat van het in brand zijnde huis staande.

Artikel 23

Indien het gebeuren mogt, dat er op het oogenblik van den brand, tot behandeling der spuiten meerderen dan de aanwezige geaffecteerden mogten benoodigd zijn, zullen alle particuliere personen, bij den brand ledigstaande door den Burgemeester, de leden van den raad of door brandmeesteren kunnen geprest worden en gehouden zijn tot blussching van den brand mede te werken op eene boete van een tot zes gulden, zullende ingeval van nood alle schepen en andere vaartuigen, wagens en paarden der ingezetenen door den Burgemeester, de leden van den raad of de brandmeesters evenzeer kunnen gerequireerd en bij weigering kunnen weggenomen worden, behoudens derzelve regt op vergoeding van de daaraan toe te brengen schade zullende de weigerachtigen verbeuren eene boete van twaalf gulden.

Artikel 24

Wanneer de brand bij vriezend weder mogt ontstaan zullen de brandmeesters zorgdragen, dat de pompen in gedurende beweging blijven en desnoods met zout worden gaande gehouden, alsmede dat de slangen op houten of dergelijken worden gelegd, teneinde dezelve niet aan de straat zouden vastvriezen.

Artikel 25

De brandmeesters zorgen dat langs de slangen der spuiten op behoorlijke afstanden geaffecteerden worden geplaatst ter voorkoming van beschadiging.

Artikel 26

Niemand der geburen van het huis alwaar den brand woedt, zal den toegang door deszelfs huis mogen weigeren, en niet kunnen beletten dat desnoodig geoordeeld wordende de slangen door hetzelfde worden gelegd.

Artikel 27

De nabij gelegen gebouwen, huizen en goederen, voornamelijk die welke door den wind het meest aan den brand zijn blootgesteld, zal men, zoo veel doenlijk, door alle mogelijke middelen, trachten te bewaren en nat te houden.

Artikel 28

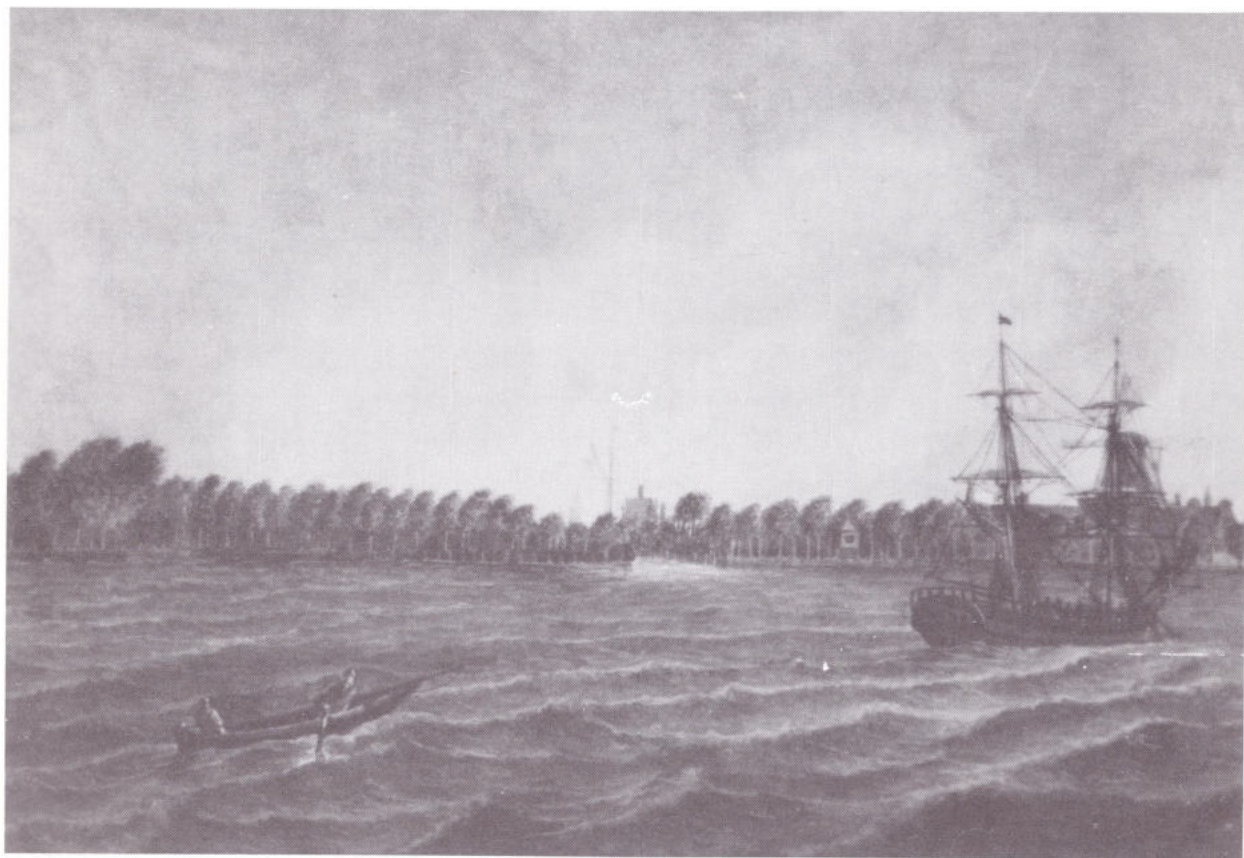
Zonder uitdrukkelijk bevel van een der brandmeesters zullen geene brandhaken mogen gebezigd, evenmin geene belendende gebouwen en muren omvergehaald worden.

Vierde Afdeeling

Bepalingen naar te komen na de blussching
van den brand

Artikel 29

De vlammen geheel meester geworden, doch de verbrande voorwerpen nog smeulende zijnde, zullen de brandmeesters de spuit met de benodigde manschappen zoo lang bij dezelve doen verblijven tot men zich van de geheele blussching kan verzekerd houden, teneinde bij eene wederuitbarsting van de vlam bij de hand te zijn om water te geven.



Brand in de Zoutketen in het NW gedeelte te Zwijndrecht op den 20 augustus 1845, des avonds ten acht uren gezien van de Buitenwalevest. Tekening in kleur door C. Wüst.

Artikel 30

Na het blusschen van den brand zal voor de behoorlijke bezorging der spuit en slangen moeten worden zorg gedragen.

Artikel 31

Diegenen die ter gelegenheid van ontstanen brand, goederen in bewaring zullen gegeven zijn, zullen gehouden wezen daarvan binnen vierentwintig uren behoorlijke aangifte aan het Plaatselijk Bestuur te doen.

Artikel 32

Iemand in het doen van pogingen ter blussching van den brand gekwetst zijnde, zal de gemeentekas de kosten der genezing betalen en vergoeden.

Vijfde Afdeeling

Algemeene Bepalingen

Artikel 33

Aan den burgemeester en Assessoren, gelijk ook aan brandmeesteren, Veldwachter, Bode en nachtwaker worden bij deze het regt toegekend om ter zake van alle overtredingen in dit reglement voorkomende bekeuringen te doen.

Artikel 34

Alle boeten zullen overeenkomstig den algemeene wetten en 's Konings besluiten ingevorderd, en het provenu derzelve in de gemeentekas gestort worden.

Artikel 35

Ingeval van onvermogen of onwilligheid van den overtreder om eene aan hem opgelegde boete te betalen zal die geldboete door de straf van eene gevangenis van eenen dag kunnen worden vervangen, terwijl voorzooverre bij enkele artikelen in dit Reglement voorkomende geene bepaalde straf mogt zijn gelimiteerd de overtreders zullen geacht worden te verbeuren eene boete van een tot twaalf gulden of bij het wetboek van strafregt indertijd op de begane overtreding is vastgesteld.

Aldus gedaan en gearresteerd om ter goedkeuring aan de EdelGrootachtbare Heeren Gedeputeerde Staten dezer Provincie te worden voorgedragen, op heden den twee en twintigsten April achttien honderd drie en veertig, door den gemeenteraad van

Zwijndrecht
(was getekend)
G.J.Thibaut
Aart Los
A. Bezemer
M. Schouten
A. Vliegenthart
B. Melle

Meerdervoort
(was getekend)
W.D. Nibbelink
Huijg Valk
Cornelis Valk
Jan Jz Rijke
Schalk van Deursen
F. Broeksmit

(naschrift door de provincie)
De ontvangst bergt bij dispensie van Gedeputeerde
Staten der provincie Zuidholland van den 30 Junij
1843, N 27, krachtens art. 31 van het reglement op
het bestuur ten platten lande

Mij bekend
De Griffier der Provinciale
Staten van Zuidholland.
(was getekend)
D.J.G. Ganswijk

Opmerking: Aan de "Keure" ontbreekt de handteke-
ning van burgemeester/secretaris A. Stoop J.A.zn.

Bij de "Keure" waren gevoegd: twee lijsten "der
bij ieder gebouw behorende brandgereedschappen
ingevolge Artikel 2 van vorenstaande keur, opge-
maakt binnen de gemeente van" Zwijndrecht en
Meerdervoort, bevattende de "Namen van de Eige-
naars der Gebouwen", "Letter en Nummer der gebou-
wen", de "Lantaarns, Brandemmers, Kluiven*, Brand-
haken en Brandladders".

* Een kluif is een samenstel van planken en ha-
ken met behulp waarvan men op een rieten dak kan
klimmen. Tegenwoordig nog gebruikt door rietdekkers.
Omwille van de omvang van deze lijsten is nagela-
ten deze bij dit artikel op te nemen. Ze zijn ove-
rigens bij onze bibliotheek ter inzage beschik-
baar.

Om een indruk te geven hoe de toenmalige "verplich-
te" brandweer was samengesteld, is hieraan de "be-
manningslijst" van 1843 toegevoegd.

Op "Zaterdag den 12 Augustus 1843" stelden de ge-
zamenlijke gemeenteraden van de gemeenten Zwijn-

drecht en Meerdervoort, ingevolge art. 9 der "Keure ter blussching etc." de samenstelling van de "brandweer" vast als volgt.

Ingevolge art. 8 van de "Keure" traden de (twee) burgemeesters op als "brandmeester Generaal" en de (vier) assessoren als "brandmeesters".

Brandspuit No 1

Commandeurs

Bastiaan Melle	Cornelis van Sandeling
Teunis Broeksmit	Teunis Willem Koonings
Cornelis Rolloos	Cornelis de Bondt Czn.

Slangbewaarders

Jan Vogel Wzn	Jan Jz Rijke de Jonge
Pleun Vogel Wzn	Willem Baan
Adrianus Euser	Jacobus van Noort
Marinus Kavelaars	Cornelis Pijper
Hendrik van der Leer	Jordaan van Sandeling
Adrianus Schouten	Jacobus van Schaardenburg

Trompvoerders

Johannes Rolloos	Jan van Wingerden Wzn
Dirk van Wingerden	Gerrit Rijken

Buisvoerders

Mattheus Vliegenthart	Klaas Bezemer
Daniel Los Gijsbertszn	Jan Staat

Gereedschapsdragers

Cornelis van Maurak	Klaas van Wingerden
Jacob van Hulst	Theodorus Petrus van Kla- veren

Slangdragers

Cornelis de Klerk	Anthonie van Willigenburg
Jan Los Gijsbertszoon	Jan Stolk Jacobszoon
Daniel Los Aartszoon	Willem Staat
Henri Louis Weekhout	Jacobus de Graaf

Leden der Waterpomp

Willem van Deursen	Antonie Scheurwater
--------------------	---------------------

Huibert van Namen	Cornelis de Bondt Corn.zn.
Teunis Jacobszn.Bezemer	Arie de Vormer
Gerrit den Arend	Jan de Klerk
Huig van Pelt	Cornelis Korperaal
Antonie Meijne	Adrianus Bezemer Jacobszn
Antonie Valk	Cornelis Bezemer Jacobszn
Dirk den Arend	Leendert de Waard de Jonge
Adrianus van Nugteren jr	Arie Huisman
Arie Rijken Mijnduszn	Mels van der Linden van Dam
Cornelis de Bondt	Mattheus de Klerk Pieterszn
Hindi(?)zn	
Coenraad den Arend	Jan van Diesthuizen

Leden der Perspomp

Arie van Wingerden Kzn	Mari Petrus Monhemius
Corstiaan van der Net	Jan Baan
Andries Euser Pieterszn	Cornelis Dekker
Leendert van Noort Pzn	Antonie Baan
Johannes Verra	Arie Bezemer
Arie van Noort Pzn	Leendert de Waard Arieszn
Pieter van 't Hoff	Cornelis van Eck
Leendert Vogel Los	Pieter Verhoeven
Adrianus Zoutewelle	Cornelis Euser
Jan Zoutewelle	Mattheus de Klerk Jilleszn
Jeremias van Halen	Gijsbert Los Gijsbertzoon
Leendert van der Burg	Nicolaas Stoop
Jan Wulfse	Dirk de Waardt
Jacob Bijkerk	Jan de Waard
Leendert Dam	Corstiaan Slobbe
Bastiaan Kind	Willem Vliegenthart de
Jacob Kind	Jonge
Floris Groeneveld	Simon van Loon
Jan Rijken Aartszoon	Casper Baltus Melger Pelgrim
Izaäk van 't Hoff	Bastiaan van der Wildt
	Jan van de Wetering

Brandwacht

Hendrik van Loon Czn	Antonie van Namen
Pieter van Noort	Pieter van Wingerden
Johan Friedrich Adolph	Simon van Nugteren
Boven	

A. Slobbe

