

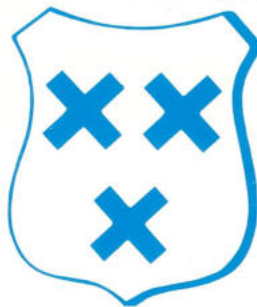
Swindrecht Were



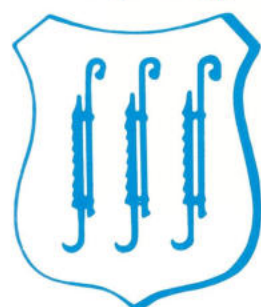
Heerjansdam



Hendrik Ido Ambacht



Zwijndrecht



Uitgave van: Historisch Genootschap, Hendrik Ido Ambacht
Historische Vereniging, Zwijndrecht
Jaargang 8 nr. 2
oktober 1994

Swindregt Were

I N H O U D :

Van oever tot oever IV, De brug over de Noord	blz. 2
Zwijndrechts verleden in dichtvorm	blz. 19
Een mysterieuze buitenplaats in het volgerland van Heer Oudelands Ambacht	blz. 22
De geschiedenis van O. & O.	blz. 27
Willem Schippers, een Zwijndrechtse romanschrijver	blz. 31
Colofon	blz. 36

*

Het begin

In 1896 kwam de eerste auto in ons land. De trotse bezitter was notaris Bax uit de Wieringerwaard. Toen hij zijn aanwinst van het station in Amsterdam af wilde halen, kon hij er niet mee wegkomen. Er moest eerst een monteur uit Duitsland komen om de eerste rijlessen te geven. In 1901 verschijnt de eerste Nederlandse auto, de Spijker, op de weg. Het is de eerste zescylinder auto ter wereld. De auto's die de Spijkerfabriek op Trompenburg te Amsterdam verlieten, voldeden blijkens lange prestatieritten uitstekend.

Buitenlandse concurrentie, vooral van de Ford-fabrieken, die tot seriefabrikage waren overgegaan, was er de oorzaak van dat Spijker zijn fabriek in 1914 moest sluiten.

In de beginperiode was een rit in een open auto bepaald geen pretje. Goede beton- of asfaltwegen ontbraken nog geheel. In de steden botsten men over hobbelige straatkeien en op modderige wegen bleven boeren rustig midden op de weg rijden. Tankstations stonden nog niet langs de weg. Benzine was slechts bij een enkele drogist verkrijgbaar. Op kruispunten stond nog geen verkeersagent; die verscheen pas in het jaar 1912.

Nieuwe wegen

Langzamerhand begon men het wegennet aan te passen aan het toenemend autoverkeer. Zo komen er tenslotte goede en vooral nieuwe wegen. Bij de aanleg van deze wegen bestaat er een opvallend verschil tussen het westen en andere delen van ons land. Het westen bestaat immers voor een groot deel uit polders met slappe veenbodem, die omringd zijn door bochtige dijken met lintbebouwing. Voor het toekomstige verkeer zouden deze dijken ernstige obstakels gaan vormen.

Voeg hierbij nog het feit dat de kruinen van de dijken smal zijn, dan valt te begrijpen dat het

moderne verkeer andere wegen eist. In het oosten van het land liggen de zaken anders. Hier vindt men in het algemeen rechte wegen. De zandige bodem en het feit dat de wegen hier niet op dijken liggen, maakt het mogelijk dat men deze wegen met geringe kosten kan verbeteren. Een nadeel is echter dat ze veelal door steden en dorpen lopen, hetgeen de bruikbaarheid en veiligheid niet vergroot. Daarom komen ook daar nieuwe wegen. In het westen en oosten, en dat geldt evenzeer voor het noorden en zuiden van ons land, ontstaat een toenemende afkeer voor pontveren als rivierovergangen i.v.m. de lange wachttijden.

Rijkswegenplan

In 1926 vindt de instelling van het "Wegenfonds" plaats. Het eerste Rijkswegenplan, dat van 1928, voorziet in de aanleg en verbetering van een aantal wegen, waarin de zeer specifieke bouw van een tiental bruggen over de grote rivieren. Het is noodzakelijk hiervoor een apart "Bruggenbureau" onder auspiciën van Rijkswaterstaat op te richten. Op 1 mei 1928 vindt dit zijn beslag. De leiding hiervan wordt opgedragen aan Ir. W.J.H. Harmsen. De taak van dit "Bruggenbureau" wordt echter zo omvangrijk, dat het een aparte "Directie" wordt die verder onder de naam "Directie-Bruggen Rijkswaterstaat" door het leven gaat. Als het "Bruggenbureau" aan haar taak begint, heeft het geen ervaring met het bouwen van bruggen. Men kijkt bij het ontwerpen naar sommige buitenlandse voorbeelden, zoals de Rijnbrug bij Remagen. Van het Rijkswegenplan maakt ook rijksweg A15 deel uit. Deze weg vormt de grote verbinding van Rotterdam, door de Alblasserwaard naar Nijmegen. Door het besluit van de regering om de A15 door de Waard te projekteren is aan de overbrugging van de rivier de Noord niet te ontkomen.

De jonkheer, de brug en de Nederlandse Staat

De verbinding met de overkant van de rivier de Noord werd sinds mensenheugenis onderhouden door middel van veerponten. Er was een veer dat vanaf Oostendam (H.I.Ambacht) naar Alblasserdam vice versa ging en een veer dat van Ridderkerk (huidige Drievliet: het z.g. Nieuwe Veer) naar de Kinderdijk een dienst onderhield en dat ter hoogte van de Merwedeweg aanlandde. Dat laatste veer was rond 1783 ontstaan als gevolg van een overeenkomst tussen de ambachtsheer van Ridderkerk, Mr. Cornelis Groeninx van Zoelen, én de ambachtsheer van Alblasserdam, Mr. Paulus Boogaert. De heren kenden elkaar, want ze waren beiden raad in de vroedschap en burgemeester van de stad Rotterdam. Ze besloten de veerrechten, die ze als ambachtsheren bezaten, rendabel te maken. Het veerrecht is een recht, dat verbonden is aan een (ambachts)heerlijkheid. Het veerrecht gold voor Ridderkerk zeker vanaf 1427 en voor Alblasserdam in ieder geval in 1447. Als gevolg van de overeenkomst tussen de twee bovengenoemde heren ontstond dus het Nieuwe Veer. Het Nieuwe Veer werd gedurende vele jaren gepacht door de familie Vos.

Het zal duidelijk zijn dat een brug over de Noord een concurrent wordt voor het Nieuwe Veer. De eigenaren van het veerrecht, Jhr. W.G. Groeninx van Zoelen en C. Rijkee en de pachter, vinden dat er maatregelen getroffen moeten worden. Er wordt besloten de zaak voor te leggen aan de rechter. In afzonderlijke procedures dagen zij de Staat der Nederlanden voor de arrondissementsrechtbank in Den Haag. Alleen de procedure, die door Groeninx van Zoelen is gevoerd, is in de juridische literatuur gepubliceerd. Vandaar dat uit deze procedure de volgende gegevens zijn ontleend.

In de dagvaarding stelt Groeninx, dat de Staat door een brug over de Noord te openen, inbreuk op het veerrecht maakt en dientengevolge zal hij

als eigenaar van dat veerrecht schade lijden. De rechtbank wijst op 7 november 1941, bijna een jaar na de opening van de brug, vonnis. Groeninx wordt in het gelijk gesteld; de Staat maakt een ongeoorloofde inbreuk op het veerrecht. De Staat laat het hier niet bij zitten en gaat in hoger beroep bij het gerechtshof te Den Haag. Het Hof vindt het een ingewikkelde zaak en laat bij arrest van 12 april 1943 een onderzoek instellen door drie deskundigen. Op 25 februari 1946 doet het Hof de einduitspraak: de Staat dient in het gelijk te worden gesteld en niet Groeninx. Het Hof overweegt ondermeer, dat de Staat door het aanleggen van een brug weliswaar een oeververbinding tot stand heeft gebracht, maar niet over water, zodat niet gesproken kan worden van een inbreuk op het veerrecht. Daarom geen schadevergoeding voor Groeninx.

Groeninx gaat nu nog hoger op: hij gaat in cassatie bij de Hoge Raad der Nederlanden. De door Groeninx aangevoerde argumenten tegen het arrest van het Hof worden door de Hoge Raad als onjuist en niet-feitelijk beschouwd, zodat het cassatieberoep van Groeninx bij arrest van 25 maart 1948 wordt verworpen. Het voert in het kader van dit artikel te ver om nader in te gaan op de overwegingen van het Hof en van de Hoge Raad. De strekking van het verhaal is duidelijk: de Staat heeft terecht geen schadeloosstelling betaald aan de eigenaren van het veerrecht.

DE BOUW

Inleiding

In het voorjaar van 1938 worden de eerste plannen voor de bouw van een brug over de Noord nader uitgewerkt op het bruggenbureau van Rijkswaterstaat. De Oostendamse haven, die tot dan toe ongeveer schuin tegenover de haven van Alblasserdam in de Noord uitkwam, zou gekruist moeten worden door de oprit naar de brug. Men besloot

de haven te verleggen tot evenwijdig aan de oprit naar de brug. Daar ligt hij nu nog, maar met dit verschil dat hij in 1938 nog in verbinding stond met de toen nog in gebruik zijnde sluis en via de sluis met de Waal.

De polders Grote Noord en Kleine Noord werden door de oprit in twee stukken gedeeld en de Dommis kwam nu geïsoleerd achter de oprit aan de waterkant te liggen (waar nu de controlepost van de tunnel staat, ingang tunnel dus). Verder werd er aan de Ridderkerk/Oostendamse kant een viaduct aangebracht. Dit laatste had tot doel de door de oprit onderbroken dijk weg-verbinding (Molendijk) H.I.Ambacht-Oostendam-Ridderkerk onder dit viaduct door in stand te houden. Aan de Alblasserdamse zijde werd geen zandlichaam als oprit naar de brug aangelegd, maar kwam dit op zware betonnen kolommen te rusten. Deze onderheide kolommen waren nodig omdat de slappe, veenachtige bodem een zwaar dijklichaam van zand niet kon dragen (met de recente tunnelbouw had men daar ook al problemen mee).

De scheepvaart

Door de scheepvaart moeten hoge eisen worden gesteld aan de overbrugging van de rivier.

In de eerste plaats moet worden voldaan aan de eis, dat de volle breedte van het zomerbed van de rivier, 175 meter, bewaard blijft. Na berekening volgde dat de wijde tussen de pijlers van de hoofdo overspanning 178 meter moest bedragen. Het laagste gedeelte van de constructie van deze overspanning is gelegen op 12,60 meter + NAP, zodat boven de hoogste waterstand nog een doorvaarthoogte van ruim 9,40 meter aanwezig is. In de tweede plaats moet een doorgang gegarandeerd blijven voor bokken, baggermolens, zeeschepen en andere hoog opgebouwde vaartuigen. Het beweegbare gedeelte moet dus een onbeperkte doorvaarthoogte hebben: de doorvaartwijde bedraagt 42 meter.

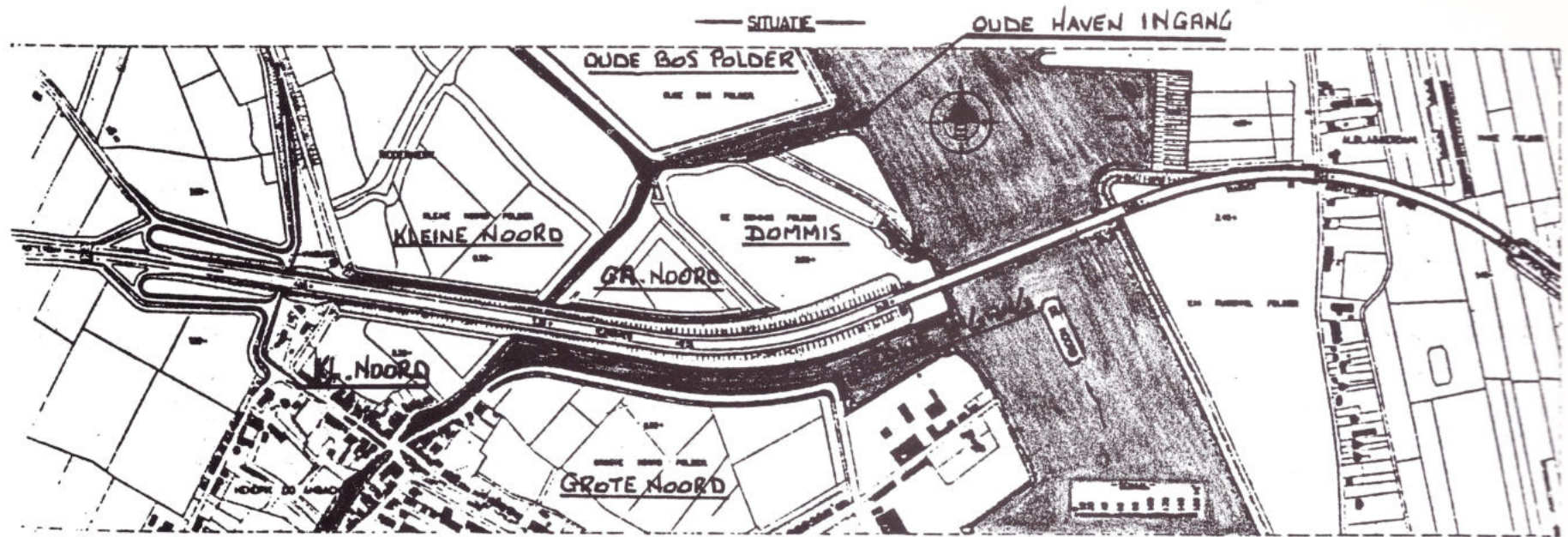


Fig. 1. Situatie.

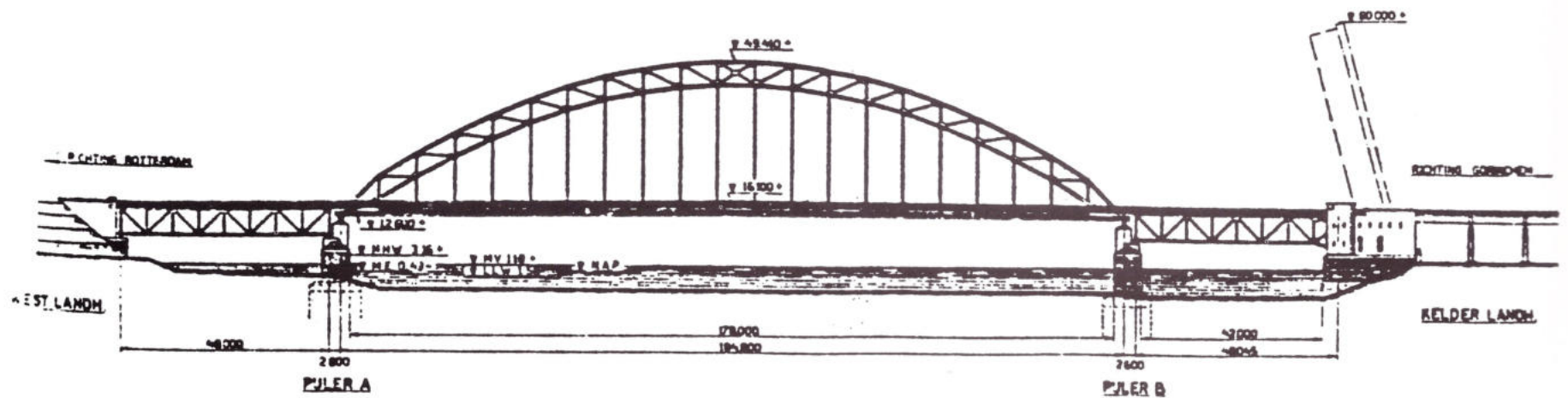


Fig. 2. Overzichtsschema rivieroverbrugging.

De ingenieurs houden er rekening mee, dat de brug slechts een enkele keer per jaar geopend zal moeten worden (!):

Voorts moet rekening worden gehouden met het feit dat, tijdens de bouw van de brug, de scheepvaart normaal doorgang moet kunnen vinden. Tevens mogen in de periode 1 december - 1 maart geen steigerwerken in de rivier voorkomen.

Voor de toegang naar de opening van het beweegbare gedeelte moet de Noord plaatselijk worden verbreed. Deze verbreding kan het gemakkelijkst aan de oostelijke oever gebeuren, daarom ligt het beweegbare gedeelte aan de kant van Alblasserdam en niet bij Hendrik Ido Ambacht. Aan de westzijde wordt een vaste overspanning aangebracht van 48 meter in verband met de slechte funderingsgrondslag ter plaatse. Meer westwaarts werd de grondslag beter.

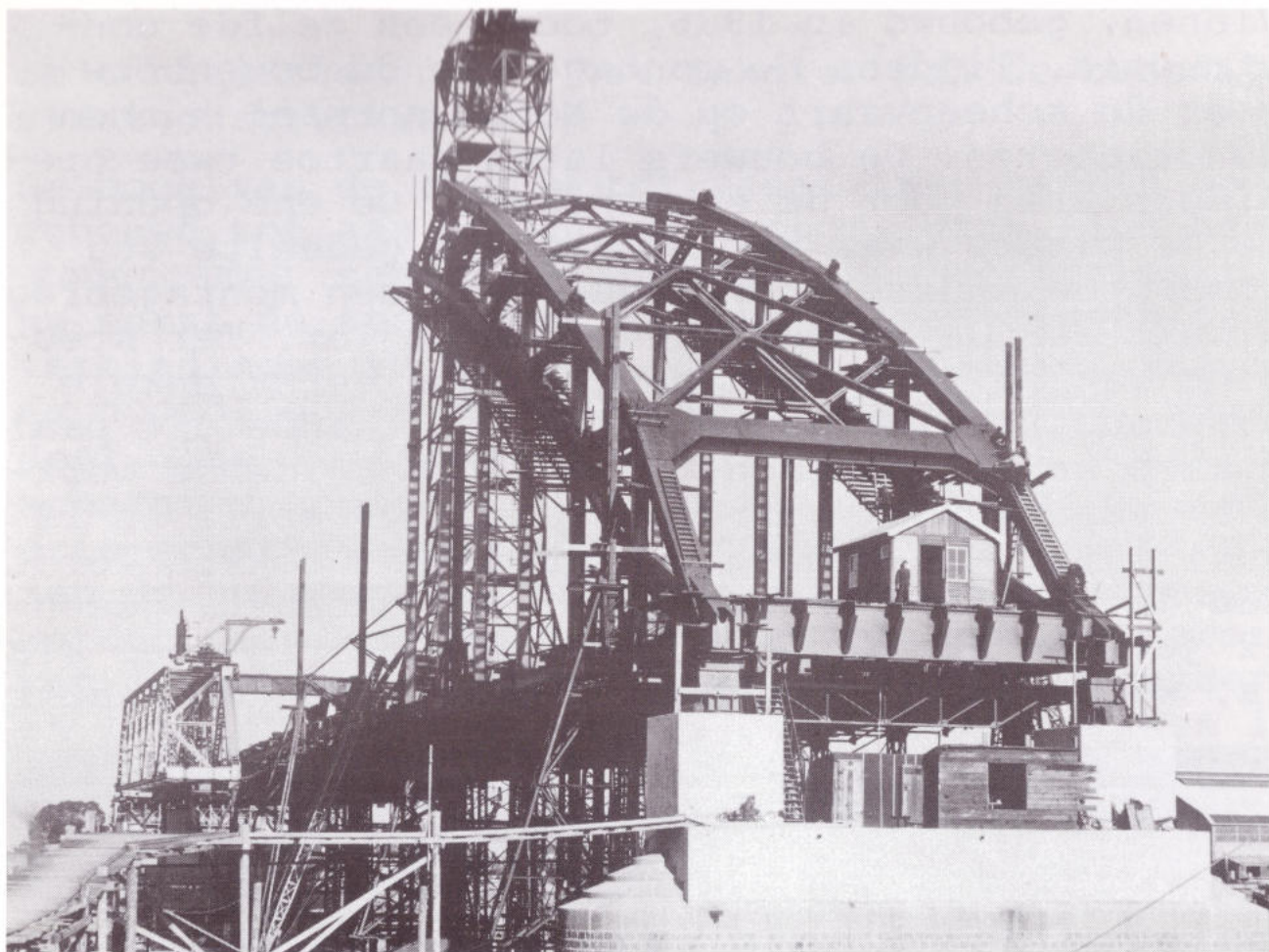
Aan Gusto Staalbouw uit Schiedam wordt het hoofdaannemerschap opgedragen. Gusto wordt ook belast met het voeren van de algemene leiding over de montage op de bouwplaats, alsmede de contrôle van de werkzaamheden voor wat betreft het zuiver afstellen van de brugdelen.

De onderbouw

De onderbouw van de brug bestaat uit een westelijk landhoofd, twee rivierpijlers en een als kelder voor de rolbasculebrug ingericht, oostelijk (kelder)landhoofd. Landhoofden en pijlers worden gefundeerd op palen van gewapend beton. Het oostelijk landhoofd is als kelder voor de rolbasculebrug ingericht, zodat de vormgeving hiervan geheel wordt bepaald door de eisen van de opstelling en beweging van de rolkwadranten met ballastkist.

De voor de brugbediening en opstelling van aggregaten benodigde ruimten worden ondergebracht in een van zuidelijke zijwand uitgebouwd, aan de doorvaartzijde grenzend, bedieningshuis.

In dit bedieningshuis bevinden zich drie ruimten:



De brug in aanbouw

de bovenste, waarvan de vloer voor beter uitzicht iets is verhoogd ten opzichte van het aansluitende trottoir en bijna geheel van glaswanden is voorzien, bevat de bedieningsapparaten voor de brugwachter. De andere twee ruimten zijn bestemd voor de elektrische aggregaten enz. Na een openbare aanbesteding wordt het werk van de onderbouw opgedragen aan de N.V. Christiani & Nielsen's Gewapend Beton Maatschappij te 's-Gravenhage, terwijl de granietlevering geschiedt door de firma J.B. Petit & Zoon uit Breda. Omstreeks juni 1938 zijn de twee rivierpijlers klaar.

Bovenbouw

Een boogbrug, zoals die over de Noord wordt uitgevoerd, is niet nieuw. De brug over de Lek bij

Vianen, gebouwd in 1936, toont een zelfde constructie. Tijdens de montage van de bovenbouw moet de scheepvaart op de Noord normaal kunnen functioneren. De bouwers laten daartoe twee openingen vrij voor de scheepvaart. De ene opening op de plaats waar het beweegbare gedeelte zou komen, de andere door middel van een montagebrug, direkt aan de oostelijke rivierpijler. Ter steuning van de te bouwen brug worden eerst enkele hulpconstructies aangebracht, bestaande uit paaljukken en steunmasten. Deze voorbereidende werkzaamheden worden verricht tussen 29 april en 12 juli 1938. Met behulp van drijvende bokken wordt dan de rijvloer aangebracht. Dit gebeurt tussen 12 juli en 20 augustus 1938. Als de rijvloer klaar is, wordt daarop een mobile draaikraan geplaatst



Het hoogste punt is bereikt, de vlag staat in (kraan)top. Rechts de stoomsleepboten met hun slepen van soms wel vier Rijnaken achter zich. Een bekend beeld uit die jaren.

om te assisteren bij het takelen van de benodigde staalconstructies.

De boog van de brug wordt vanaf twee kanten opgebouwd tot aan het hoogste punt, waar zich het zogenaamde scharnier bevindt. Men controleert nu eerst de stand van de brug om vervolgens de verbindingen te klinken. Na het afklinken van de hoofdliggers wordt de brug afgevijseld, waardoor deze zelfdragend wordt. Vervolgens wordt het scharnier gesloten, waarna de brug werkt als een drie-scharnierbrug. Op 12 november 1938 kunnen dan de hulpconstructies, de loop- en werksteigers, worden verwijderd. Men is precies voor de termijn van 1 december/1 maart klaar. Tussen 1 december en 1 maart mogen er immers geen steigerwerken in de rivier staan. In het voorjaar van 1939 begint men met het aanbrengen van het betonnen rijdek over de middenoverspanning.

Het beweegbare gedeelte

Bij het construeren van de brug had men voor het beweegbare gedeelte drie oplossingen: een hefbrug, een dubbele klapbrug of een enkele klapbrug. Een hefbrug was uit esthetische overwegingen niet aan te bevelen. Een klapbrug heeft daarom de voorkeur, mede doordat de rijvloer van de brug zich op ongeveer veertien meter boven NAP bevindt en dus bij een basculebrug de zogenaamde kelder nagenoeg geheel boven water ligt. Het kostenmotief was uiteindelijk de doorslaggevende faktor om voor een enkele klap te kiezen.

Het beweegbare gedeelte wordt bewogen door middel van twee, aan weerszijden opgestelde, elektrische tandradlocomotieven. Het bewegingswerk bestaat uit een gelijkstroom-elektromotor van 50 PK bij 500 toeren per minuut. Het geheel openen of sluiten van de brug gebeurt in twee minuten bij een windkracht van 20 kg per m². en in vier minuten bij een windkracht van 40 kg. per m². Mocht de gelijkstroominstallatie defekt raken, dan kan de brug worden bewogen door middel van draaistroommotoren

van drie PK bij 1000 toeren per minuut. In dit geval duurt het 20 minuten om de brug te openen of te sluiten. De ingenieurs van Rijkswaterstaat zagen ervan af om de brug te voorzien van een mechanisme voor handbediening bij kalamiteiten. De redenering was, dat het lang zou duren voordat men de benodigde werkmensen had gevonden om te helpen. Trouwens, het zou tot de hoge uitzonderingen behoren als er een dergelijke lange onderbreking van de stroomtoevoer zou samenvallen met de sporadische ogenblikken, dat de brug zou zijn geopend. De benodigde elektrische stroom voor de installatie wordt betrokken van het GEB te Dordrecht. In de kelderpijler is een transformatorstation geplaatst, waar de beschikbare spanning van 12.500 V wordt omgezet in 380 V. Door de elektrische installatie te voorzien van een groot aantal elektrische vergrendelingen en beveiligingen, is de kans op het maken van fouten bij de bediening uitgesloten. Met de elektrische vergrendelingen wordt bereikt dat, zodra de waarschuwingsseinen voor het landverkeer gaan branden, de elektrische bel gaat werken. Deze bel blijft gedurende 30-60 seconden werken ter waarschuwing van zich eventueel nog onder de brug bevindende personen. De afsluitbomen voor het landverkeer kunnen 30-60 seconden na het ontsteken van de waarschuwingsseinen worden neergelaten. Zodra een afsluitboom wordt neergelaten, kunnen de lichten niet meer worden gedoofd.

De grendelinrichting kan uitsluitend worden bewogen in gesloten stand van de hefbomen. De seinlichten voor de scheepvaart kunnen alleen in geheel geopende stand van de brug veilig worden gesteld. Met andere woorden: de brug moet helemaal worden geopend, voordat de seinen op groen gaan. Op 22 augustus 1939 wordt de 320 ton wegende klap van de brug gemonteerd. Het werk is dan bijna klaar. In zestien maanden tijd heeft men een brug gebouwd. De totale bouwkosten worden geraamd op Fl. 3.000.000,--.

OPENING

Op dinsdag 14 november 1939 is het dan zover: de nieuwe rijksweg en brug worden officieel geopend. Hoewel iedereen blij is met de nieuwe weg en vol bewondering de nieuwe brug bejubelt, vindt de opening in alle soberheid plaats. Immers op 29 augustus 1939 is het Nederlandse leger gemobiliseerd, terwijl op 1 september 1939 Duitsland Polen binnenvalt. In de loop van de ochtend verzamelen zich aan het begin van de rijksweg 15, nabij Ridderkerk, de autoriteiten: vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat, de A.N.W.B., de Kamer van Koophandel en natuurlijk de bestuurders van de gemeenten uit het Drechtstedengebied.

Opmerkelijk is dat in het gezelschap een regeringsvertegenwoordiger ontbreekt. Het kenmerkt zich waarschijnlijk de geringe belangstelling van hogerhand voor het projekt. Bij het beginpunt bedankt de hoofdingenieur van Rijkswaterstaat, Ir. De Bussy, iedereen die heeft meegeholpen aan het tot standbrengen van deze Oost-Westverbinding.

Na de toespraak van Ir. De Bussy is het aan de voorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Dordrecht en Omstreken, de heer C.J. van Helden, om het lint door te knippen. Als vertegenwoordiger van de ondernemers in de Alblasserwaard is Van Helden gelukkig met de nieuwe rijksweg en brug. Het werd hoog tijd, dat de Waard op een moderne manier werd ontsloten.

Vervolgens gaat het gezelschap in de richting van de nieuwe brug. Op het vaste gedeelte van de brug, net voor de slagbomen, is het woord aan Ir. W.J.H. Harmsen, hoofdingenieur van Rijkswaterstaat, directie Bruggen. Hij geeft de aanwezigen een beknopte technische uitleg van de brug. De rolbasculebrug is op dat moment de grootste ter wereld. Na zijn toespraak is het zover: de klap van de brug wordt neergelaten en langzaam gaan de bomen omhoog. Dit alles onder het toe-

ziend oog van enkele fotografen en een filmploeg. De burgemeester van Alblasserdam, de heer J. van Scheers, bedankt, namens zijn ambtgenoten, Rijkswaterstaat en in het bijzonder Ir. Harmsen voor hetgeen hier tot stand is gebracht.

De burgemeester van Alblasserdam ziet de toekomst hoopvol tegemoet, ondanks de zorgvolle tijdsomstandigheden.

Na deze officiële plichtplegingen rijdt het gezelschap over de rijksweg 15 tot ongeveer het station van Sliedrecht en gaat daarna terug naar Alblasserdam voor een lunch in de kantine van



De opening van de Alblasserdamse brug in 1939. Op de voorgrond links politie H.G.Berkel, rechts G.Tameras

de Nederlandse Kabelfabriek. Na de lunch vertrekt men weer naar Sliedrecht, waar enige in aanbouw zijnde werken, tussen Sliedrecht en Gorinchem, in ogenschouw worden genomen. In Gorinchem wordt tenslotte bij de firma De Vries Robbé een kopje thee gedronken.

OORLOG

In de loop van 1940 worden door de overheid maatregelen getroffen om bij een eventuele aanval de brug te beschermen. In overleg met de afdeling Voorzieningen Kunstwerken van de Genie worden maatregelen overwogen voor het inrichten van mijnkamers, diep in de pijlers en van geschutsruimten in de pijlerkoppen. Het onderling overleg loopt niet altijd even vlot: onbekend als men is bij Defensie van welke kant de mogelijke vijand zal kunnen aanvallen en de geschutsruimten onder vuur zal nemen. In de laatste periode, voor het aanbreken van de oorlog, komen de schietgaten echter aan de oostzijde van de brug. Met de voorbereidingen om de brug te beschermen, staat men voor het probleem hoe een nieuwe, kostbare brug te behouden. De algemene opinie is dat het te ver gaat de brug zomaar op te blazen. De oplossing wordt gevonden door, in een aantal pijlers van het 615 meter lange viaduct, sparingen te maken voor het aanbrengen van een dynamietlading. De sparingen, die ongeveer 10 cm in het vierkant zijn, bevinden zich in een twaalfstal pijlers, inclusief de vier stuks in de kleinere pijlers voor de twee trapopgangen naar de brug.

De sparingen worden toegankelijk gemaakt door in de pijlers een aantal stalen klimbeugels mee in het beton te storten. Bij naderend onheil kan men zo een stuk oprit van het viaduct laten springen. Op deze manier blijft de brug gespaard, terwijl eventuele latere reparatie gemakkelijk uit te voeren is en minder kostbaar zal zijn. Natuurlijk bestaat de mogelijkheid de brug bij naderend onheil open te draaien.

ONGELUKKEN

Als de auto's sneller gaan rijden, nemen ook de ongelukken toe. Er vinden op de brug, niet alleen de laatste jaren, veel aanrijdingen plaats. Om aan het harde rijden een einde te maken, wordt eind jaren '60 besloten tot het invoeren van een maximumsnelheid van 70 km/uur. Voor de toenmalige automobilisten was het wel even wennen om de snelheidsmeter in de gaten te houden, maar de politie was hen behulpzaam. Deze hield, net als in het najaar van 1987 en september 1989, snelheidscontroles. Als gevolg van een ongeluk ontstaat vaak een kilometerslange file, hetgeen voor de doorgaande oost-west verbinding een groot oponthoud betekent. Sinds 1987 past de brug dan ook niet meer in het rijkswegenplan. Voor het moderne verkeer is de brug te gevaar-



Gezicht op de brug aan Ambachtse zijde vanaf de watertoren, vóór 1953. De koeien grazen hier op de Grote Noordpolder, dit is nu industriegebied met aansluiting op de brug. De huizenrij rechts is gesloopt na de watersnood.

lijk. De rijstroken zijn te smal en een middenberm ontbreekt. Sinds 1949 bestaat nog altijd de mogelijkheid, dat tractoren met aanhanger van de brug gebruik mogen maken, terwijl tijdens de zomermaanden de brug veelvuldig voor de pleziervaart moet worden geopend. Het publiek heeft de brug dan ook omgedoopt tot de "brug der zuchten".

TOEKOMST

Na 50 jaar trouwe dienst voldoet de brug niet meer voldoende aan de eisen van deze tijd. Er wordt een oplossing gevonden in de aanleg van een tunnel onder de Noord, waardoor de brug in de toekomst een rustiger bestaan zal gaan leiden.

TOT SLOT

Het zal duidelijk zijn: na 1989, toen de brug 50 jaar bestond, is er heel veel gebeurd. De tunnel onder de Noord werd aangelegd (te recent om in deze artikelenserie op te nemen). De brug werd gerenoveerd, de klepbediening geautomatiseerd en bediend vanuit de centrale controlepost boven de tunnelingang aan de Ambachtse zijde. De toeleidende wegen werden aangelegd of gewijzigd en er verschenen alom stoplichten aan beide zijden van de brugovergang. En niet te vergeten: de aloude havenkom van de Oostendam/Ambachtse haven werd afgesloten.

Noot

Bovenstaand artikel is een verkorte versie van twee zeer interessante beschrijvingen over de bouw en andere zaken betreffende de brug over de Noord. Ook de gevolgen van rijksweg A15 door de Alblasserwaard komen ruimschoots aan bod. Deze beschrijvingen werden gepubliceerd in het kwartaalblad van de Historische Vereniging West Alblasserwaard i.v.m. het vijftig-jarig-bestaan van de brug in 1989.

Onder de titel "De Noord 50 jaar overbrugd" schreven de heren A. Korpel en W. van Ringelesteijn genoemde artikelen.

Hierin kwam vooral de Alblasserdamse kant van de oeververbinding aan de orde. In dit artikel (Van Oever tot Oever IV) heeft ondergetekende de beschrijving van de ingrepen in het landschap aan de Ridderkerk/Oostendam/Ambachtse kant tussengevoegd en de Alblasserdamse kant laten vallen. Voor het ter beschikking stellen van de twee hierboven genoemde documenten wil ik dhr. Korpel hartelijk bedanken.

C. Lagendijk

Bronnen: (A. Korpel)

Gemeente Alblasserdam

Historische Vereniging Hardinxveld/Giessendam

Topografische Dienst - Emmen

Alblasserdams Heden en Verleden P. Boersma, 1939

Onze Streekhistorie, deel 1 H. van Hoogdalem

Honderd Jaar Prov. Waterstaat J.L. van der Gouw,

1975

50 Jaar overbrugd, Directie Bruggen Rijkswater-
staat, 1978

Dordrechtse Courant 14 november 1939

en andere uit Alblasserdam en omgeving.

Bronnen: (W. van Ringelesteijn)

Dankbaar is door mij gebruik gemaakt van de reeds verzamelde gegevens van de heer A. Korpel, als mede van notities van gesprekken, gevoerd met de heren C. van der Laan, L. Stout, H. Meerburg en J.G. van der Koogh.

Literatuur:

De strijd om de "vergeten" brug A. Korpel

Nederlandse jurisprudentie 1949,

nr. 120 (HR 25-3-1948)

De Ingenieur, 54e Jaargang, nr. 19

Nieuwsblad voor Zuid-Holland

Schoonhovensche Courant 12-1-1940

Dordrechtse Courant 14-11-1939

De redactie prijst zich gelukkig dat zij van Kees Los, medewerker van het dichters- en schrijverscollectief "Woording", twee gedichten, betreffende het recente verleden van Zwijndrecht mag opnemen.

Het ene gedicht belicht de kleine wereld van zijn grootmoeder in haar nadagen.

Zij was Adriana Los-de Waard (1855-1943), in haar omgeving bekend als tante Naan(tje), echtgenote van Gijsbert Los (1853-1915). Zij woonde jarenlang onder aan de Kerkstraatstoep, hoek Onderdijkse Rijweg. Van de Ringdijk af gezien de rechterhoek. Het verkeer op de tamelijk steile stoep betrof toen slechts voetgangers en op- en afstappende fietsers.

Het andere gedicht beschrijft in korte bewoording een beeld van het gehele vroegere dorp.



De Kerkstraat ca. 1920

haar bovendeur stond veelal open
zij overzag dan weerszijds d'onderdijk
keek ook de kerkstraat in tot halverwege
en had op 't stoepverkeer gerede kijk

en 't onderdijkse onderhuisje
met open uitzicht op die tijdse sfeer
blijkt hier met haar een stukje spiegel
van swindregts straatbeeld van weleer

KEES LOS



STILSTAAN

stilstaan,
rondkijken,
je inbeelden alsof het is
als toen je er was en
er groeide,
je even buigen over de
blauwdruk van weleer,
over je wereld van toen
met

paardbemeste straten
de schorre straatventer
besintelde hobbelpaden
de handkarbrede dijk
lange rookslierten boven de rivier
de topzware parlevinker
leunende slopjeshuizen
geschrobde steentjesstraatjes
het boenschone stoepgraniet
mudzaksjouwende kolenboeren
dikgeteerde schuttingen
bakgeurende bakkerskarren
de straatlantaarnopsteker
de klosklos van klompen
de eenmanspetrolieboer
de amechtige stoomtram

stilstaan,
rondkijken,
even terug en even weten
dat het zo was,
toen je er was,
toen je dáár was,
want wat was ben je
geweest.

KEES LOS

Zwijndrecht, 30 mei 1994

EEN MYSTERIEUZE BUITENPLAATS IN HET VOLGERLAND VAN HEER OUDELANDS AMBACHT

Mijn jeugdjaren bracht ik door op Huize Ravestein onder aan de dijk, enkele tientallen meters landinwaarts naast de Walburgpad. Mijn vader en zijn broer hadden hier op de uitgestrekte grond naast en achter het omstreeks 1900 gebouwde huis een kwekerij van groenten en tuinplanten.

De eerste tekenen uit een ver verleden kwamen te voorschijn na iedere hevige regenbui. Links voor het huis ontstond dan steeds dezelfde mooie ronde waterpoel. De volksmond beweerde dat daar vroeger een grote vijver moest hebben gelegen. En als kind fantaseerde je dan hoe bij die oude vijver ook een oud huis moet hebben gestaan. Dat oude maar verdwenen huis werd steeds echter meer werkelijkheid naarmate ik opgroeide.

Een oude landarbeider, wiens familie eertijds dit land had gepacht, vertelde me hoe vroeger bij het omploegen van de grond regelmatig muurresten waren gevonden. Door al dat ploegen was het meeste nu wel verdwenen, maar enkele restanten zouden er zeker nog wel liggen. Toen ik op een late herfstmiddag nadat alle gewassen van het land waren gehaald, ging graven op de aangezezen plek, vond ik inderdaad een lange rechte muur van mooie gele stenen. En enkele prachtige blauwgroen geïriseerde glasscherven.

Korte tijd later, omstreeks 1970, werd alles onteigend en verdwenen al die sporen onder haastig neergezette nieuwbouw.

Jaren later vond ik een aantal andere sporen. Enkele regels in oude boeken en schaarse, soms moeilijk leesbare, notities in oude acten. Korte zinnen over een huis dat zou kunnen hebben gestaan op de bovenbeschreven plek. Een huis met de merkwaardige aanduiding "Buyteplaats genaamt Van de Wal".

De meeste ontdekkingen kwamen echter de afgelopen jaren. Met het oog op het jubileumboek van de Historische Vereniging ondernam ik een uitvoeri-

ge speurtocht in archieven en andere plaatsen naar de geschiedenis van het Huis Meerdervoort. Het daaruit resulterende verhaal over Meerdervoort met zijn boeiende bewoners en prachtige tuinen kunt u lezen in dit inmiddels verschenen jubileumboek "Zwijndrechtse Wetenswaardigheden" (blz. 41 t.e.m. blz.96).

Tijdens die speurtocht verzamelde ik echter ook, welhaast in eenzelfde moeite, vele belangwekkende gegevens over enkele andere huizen en buitenplaatsen in de Zwijndrechtse Waard. Veel van die gegevens zullen te zijner tijd worden vastgelegd in een afzonderlijke publicatie. Daarin zal dan ook worden opgenomen wat in de oude archieven verborgen lag over dat voor mij zo mysterieuze huis vlak naast mijn ouderlijke woning bij de Walburgpad.

Vooruitlopend daarop wil ik in dit artikel alvast als een aardige bijzonderheid kort beschrijven hoe het bedoelde huis in de 18e eeuw de buitenplaats werd van de ambachtsvrouw en de ambachtsheer van Heer Oudelands Ambacht.

Het gebied van de Zwijndrechtse Waard dat door de bedijking van 1331 vorm had gekregen, werd onder de bedijkers zo eerlijk mogelijk verdeeld. Zij werden ambachtsheer over het hun toebedeelde gebied, met alle daaraan verbonden rechten en voordelen. Allereerst werd de beste grond verdeeld, waardoor de "hoofdambachten" ontstonden. Daarna werd de minder goede grond verdeeld en kreeg ieder hoofdambacht zijn "volgerland". Huize Ravestein en de Walburgpad lagen in het gebied dat eertijds behoorde tot het "volgerland van Heer Oudelands Ambacht". Van dit gebied bleek een aantal oude kaarten bewaard te zijn gebleven, o.a. een kaart uit 1584, getekend door Jan Potter en een kaart uit 1615 van Matthijs Been. Beide kaarten zijn afgebeeld in bovengenoemd jubileumboek. In de buurt van de plek waar later Huize Ravestein en de Walburgpad lagen, staat op beide kaarten een fraai huis getekend, met trapgevel en torentje. (Zie de af-

beelding met uitvergroting van een detail van de kaart van Jan Potter). In vele akten en andere gegevens wordt dit huis later aangeduid als de "Buyteplaats genaamt Van de Wal". Eén van die akten geeft als omschrijving van het geheel: "een Herenhuis, Tuinman- en Koetshuis met zijn kom, vijfers en laanen (...) annex weij zaaij moes en boomgaarden tesamen (...) negen mergen en vierhondert roeden".

Uit de archieven blijkt dat Adriaan Op de Kamp deze "Buyteplaats van de Wal" aan het einde van de 17e eeuw in eigendom had. Zijn dochter Catharina, geboren in 1678, trouwde met Johan van Someren. Kort na de geboorte van hun zoon, Willem genaamd, overleed Johan echter in 1700. Catharina hertrouwde in 1708 met Jacob van Hersele. Deze Jacob van Hersele verwierf de heerlijkheid Heer Oudelands Ambacht. Toen hij in 1724 overleed, erfde Catharina deze heerlijkheid en werd aldus "Vrouwe van Heer Oudelands Ambacht". Een oud document vertelt dat Catharina tot haar dood toe op de buitenplaats Van de Wal heeft gewoond. Na de dood van zijn moeder erft zoon Willem van Someren de buitenplaats en nog enkele andere zaken, zoals de heerlijkheid Heer Oudelands Ambacht en de familiezeepziederij. Willem sterft in 1765, ongehuwd, zonder nakomelingen. In zijn testament had hij als erfgenamen aangewezen, ieder voor een achtste deel: Isaac de Brauw, Philippus Erkelens Janszoon, mejuffrouw Henrica de Brauw, Adriaan Reepmaker, vrouwe Wilhelmina Brandwijk van Blokland, huisvrouw van de heer Gerard Belaarts, vrouwe Kristina Reepmaker, huisvrouw van de heer Mattheus Rees, vrouwe Johanna Reepmaker, huisvrouw van de heer Johan van Neurenberg en jonkvrouwe Petronella Reepmaker. Daarnaast is er een indrukwekkend lange lijst van legaten, waaruit duidelijk het sociale gevoel van de overleden ambachtsheer Willem spreekt. Zo is er een mooi geldbedrag voor "Daniel Bothof

tuinman op 't Huis Van de Wal" en voor "Koetsier Christoffel Schimmel". De kerk van Heer Oudelands Ambacht krijgt 2000 gld. Eenzelfde bedrag gaat naar de armen van Heer Oudelands Ambacht. De ambachtsheerlijkheid tenslotte gaat naar Willems neef Isaac de Brauw, kassier bij de Oostindische Compagnie.

De buitenplaats Van de Wal wordt uiteindelijk door de erfgenamen verkocht aan "Johannes Heijblom, coopman woonende tot Dordrecht". Op dat moment komt er een einde aan de periode dat de ambachtsheer van Heer Oudelands Ambacht op het Huis Van de Wal woonde.

Over de buitenplaats zelf valt nog veel meer te vertellen. Over andere eigenaren, waaronder Jacob Vriesendorp, over Abraham Pompe van Meerdervoort, de bewoner van het Huis Meerdervoort, die in 1808 het grootste gedeelte van de buitenplaats koopt voor zijn zuster Maria Geertruida. Ook over het poldertje Walburg dat buitendijks tegenover de buitenplaats lag en er door aankoop bij ging horen, over de boerderij naast het huis, over het Alewijnshoofd, dat als laad- en losplaats bij de buitenplaats hoorde, over de dijkstoepen, over de afbraak en de verkoop van de inventaris van de buitenplaats en van de boerderij. Maar deze en andere bijzonderheden moeten wachten tot een volgende publicatie.

Drs. C.L. van der Leer

[illegible]



DE GESCHIEDENIS VAN O. & O.

De gymnastiekvereniging O. & O. (Oefening & Ontspanning), opgericht 1 mei 1919, kan bogen op een rijke historie. Uit de archieven blijkt dat de vereniging eigenlijk ouder is. Reeds in 1912 besloten enkele heren wat aan turnsport te gaan doen. De start vond toentertijd plaats op de wei van Staat bij de watertoren. De winter daarop verhuisden de mannen naar de schuur van Jan Legerstee in de Kerkstraat, waarna men vervolgens bivakkeerde in het gemeentegebouw in de Emmastraat en de Openbare school aan de Lindelaan.

Intussen werd het plan opgevat om een officiële gymnastiekvereniging op te richten. Een zekere heer Nawijn had zich ontfermd over het schrijven van de statuten en reglementen. Dit kostte veel tijd en geld. Diverse malen moest het geheel herschreven worden. Als oprichtingsdatum werd uiteindelijk 1 mei 1919 gekozen.

Het gebouw De Harmonie, gelegen aan de Ringdijk bij de kolenwerf van Visser (thans ZVB), was het



volgende bouwwerk waar de lessen werden ondergebracht. Dit was een hele vooruitgang. Al spoedig werd toen besloten ook een damesafdeling op te richten. Vanaf dat moment groeide de vereniging gestaag. Ook jeugdafdelingen werden toegevoegd.

De oorlogsjaren 1940-1945 verstoorden het geheel. De Harmonie werd in deze oorlogsjaren in beslag genomen door de Duitsers. Het gebouw zou overigens de oorlog niet overleven. In 1943 moest er ondergedoken worden met al het materiaal. Bruggen, rekken en ander materiaal werd versjoud naar een van de gebouwen van de Zoutkeet aan de Onderdijkserijweg. Na de oorlog hielden de overgebleven bestuursleden een ledenwerfaktie, die op dat moment rond de 250 leden opleverde.

Van start werd gegaan in de open lucht onder de verkeersbrug. Vervolgens gebruikte men het Veilinggebouw, totdat men een onderkomen vond in het kleuterschooltje aan de Lindelaan. Een zucht van verlichting werd geslaakt toen in 1955 eindelijk het gymnastieklokaal aan de Pr. Bernhardstraat was gerealiseerd en ook betrokken kon worden door

O. & O. Op dat moment werd ook de huisvrouwengymnastiek geïntroduceerd. De vereniging maakte toen een explosieve groei door.

Telkens als er binnen Zwijndrecht een nieuwe lokaliteit werd gevestigd, werden er nieuwe afdelingen opgestart, met zowel reeds bestaande als nieuwe facetten van de turnsport. Dit resulteerde in een verdergaande groei van het ledental. In 1969 kon men het 1000ste lid begroeten. De daarop volgende jaren steeg het ledental nog wat verder. Na een kleine terugval blijft het ledental sindsdien vrij stabiel tussen de 1000 en de 1100. In 1973 was men zelfs in de gelegenheid een eigen klubgebouw te realiseren. Dit kwam tot stand aan de Pr. Bernhardstraat.

De vereniging kan terugblikken op een succesvol bestaan. Van begin af aan heeft men in kringverband, zowel individueel, als met groepswork een geducht woordje meegesproken. Vele kringtitels en prijzen zijn hiervan een stille getuige.



Heren tijdens een oefening grondgymnastiek in jaren twintig, nu acrogymnastiek genoemd.



De dames-herengroep in actie tijdens een multi-oefening

De laatste vijftien jaren hebben deze successen geleid tot deelname aan provinciale, regionale en landelijke voorwedstrijden, alsmede nationale kampioenschappen. Deelname hieraan, zowel op het gebied van het toestelturnen als op het vlak van de ritmische (sport) gymnastiek leidde tot goede klasseringen binnen de Nederlandse top. Het leverde zelfs de nodige landtitels op.

In deze periode wist O. & O. ook tal van grote tournooien, waaronder een aantal Nederlandse kampioenschappen, naar Zwijndrecht te halen. In haar organisatie was zij succesvol.

Ook op topsportgebied spreken O.& O.-leden een woordje mee. Binnen de Ritmische Sport Gymnastiek heeft dit zelfs geresulteerd tot deelname van diverse personen aan internationale tournooien, alsmede Europese en wereldkampioenschappen.

Op recreatief gebied was en is de vereniging ook zeer actief. De sinds jaar en dag gehouden jaarlijkse uitvoering geeft hiervan steeds weer een volledig beeld. Een verlengstukje hierop is het deelnemen aan de demogyjada's, waarbij zonder wedstrijdelement demonstraties jazzdans plaatsvinden. Binnen dit hoofdstuk valt ook de gymnaetrada, een internationaal gymnastiekfestijn dat in principe eenmaal in de vier jaar georganiseerd wordt en waarbij men eveneens geen wedstrijdelement kent. In 1982, 1987 en 1991 was O. & O. hierbij vertegenwoordigd.

Wij hopen hiermede een globaal beeld te hebben gegeven van het wel en wee binnen ons 75-jarig bestaan.

J. Visser

WILLEM SCHIPPERS,
EEN ZWIJNDRECHTSE ROMANSCHRIJVER

Ieder die werkzaam is bij een uitleenbibliotheek kan bevestigen dat streekromans tot de meest gelezen literaire werken behoren. Wat is eigenlijk een streekroman? In het algemeen wordt er een roman onder verstaan die gesitueerd is in een bepaalde streek van ons land; niet in de stad, maar op het platteland. Je kunt die, bij wijze van spreken, in je atlas opzoeken.

Een tweede kenmerk is dat de romanfiguren het dialect van de streek spreken. Beslist belangrijk is ook dat de typische gewoontes van die regio, bijvoorbeeld bij feesten, worden beschreven. Het genre kwam vooral tot bloei tussen de wereldoorlogen. Tot de bekendste auteurs van de streekroman rekenen we ongetwijfeld Antoon Coolen, Herman de Man en Anne de Vries.

Een drietal beoefenaars van dit genre is/was woonachtig binnen de grenzen van Zwijndrecht. Ik



W. Schippers op 80-jarige leeftijd in zijn bloementuintje
te Dordrecht.

denk aan Marinus van Goeree, mevrouw Joosten-Fokkema en Willem Schippers. Of de drie bovengenoemde aspecten in al hun werk voldoende zijn uitgewerkt om al hun boeken tot de echte streekromans te rekenen, dat laat ik nu maar buiten beschouwing. Schippers geniet waarschijnlijk, landelijk gezien, de grootste bekendheid van dit drietal. In deze bijdrage wil ik daarom het één en ander van en over hem aan de vergetelheid ontrukken...

Wie in onze regio kent ze niet? Titels als Vaders jongen, De Grienduיל, Het uilennest e.d. waren, en zijn nog, vaak gelezen boeken. Waarschijnlijk om het avontuur en de spanning, maar ook de warme emotionaliteit en de voor elk begrijpelijke "boodschap" die Schippers in deze boeken wist te vertolken, zijn ze regelmatig herdrukt.

Willem Schippers is op 4 april 1867 in de Groote Lindt geboren, toen nog een zelfstandig dorpje. Hij was de jongste en had twee broers en twee zusters. Zijn vader was brievenaarder. Een zestien jaar oudere broer van Willem verdronk bij het schaatsen in de Devel, hetgeen een grote indruk op hem maakte.

Fysiek was Willem niet sterk. Toen hij veertien was, ging hij in de leer bij een smid in Maasdam. Alhoewel heimwee hem aanvankelijk parten speelde, voelde de leerjongen zich er spoedig thuis. Daarna ging de jonge Willem werken bij Penn en Bauduin, waar hij zevenenveertig jaar zou blijven.

Schippers was een rustig, beminnelijk mens, die graag de verhalen van anderen aanhoorde. Hierdoor deed hij inspiratie op voor zijn boeken. In zijn jeugd had hij tijdelijk een andere passie: de jacht. Na een ongeluk dat heel wat erger had kunnen aflopen, kwam daar aan abrupt einde aan.

In totaal schreef Schippers 45 boeken, en dat op een bijzondere manier. Zijn zoon vertelde: "Iedere avond schreef vader een stukje. Meestal een paar blaadjes. Wanneer hij twee kantjes vol had, stopte hij, ook al was het midden in een zin". Met name was het echter de vrouw van de auteur die hem aanmoedigde. Het was voor hem duidelijk meer een ontspanning dan een inspanning. De hoofdfiguren waren meestal zeelui, molenaars, soldaten en boeren. Zelf vond hij Vaders Jongen zijn beste werk. Schippers streefde ernaar om zijn boeken een positief-christelijk element mee te geven.

De meeste figuren hebben echt bestaan, maar doordat de auteur plaatsnamen, leeftijden en andere gegevens verwisselde, is het (behalve in zijn eerste boek) moeilijk om iemand te herkennen....

Betrekkelijk laat (Schippers was al 34, en dat is voor een schrijver vrij oud) begon de auteur, op aandrang van zijn vrouw, met zijn "schrijf-hobby". Spijt heeft hij er nooit van gehad. De meeste boeken verschenen bij de uitgeverij J.J.Groen en Zoon N.V. te Leiden.

Een andere genre heeft Schippers bij mijn weten nooit beproefd. De meeste boeken bleven beperkt van omvang en verschenen in een "eenvoudig jasje" op de markt.

Willem Schippers is op 10 juni 1954 overleden. Op 15 juni 1954 werd hij ten grave gedragen naar de Algemene Begraafplaats te Dordrecht, waar hij woonde. Veel over zijn privéleven is er niet bekend. Toen hij al wat ouder was, schreef Schippers een soort autobiografie waaraan hij als titel Herinneringen meegaf; hieruit verzamelde ik ook materiaal voor deze bladvulling in Swindrecht Were. Als er lezers zouden zijn, die mij meer informatie kunnen verschaffen, dan houd ik mij aanbevolen!

C.R. van den Berg

Velen bewezen de laatste eer

OP de Algemene Begraafplaats is gistermorgen de bekende Christelijke schrijver Willem Schippers, die Donderdag op 87-jarige leeftijd is overleden, ter aarde besteld. Hoe deze eenvoudige en vriendelijke man tijdens zijn leven is gewaardeerd, bleek wel uit de grote belangstelling, die voor de trieste plechtigheid bestond. In de aula bevond zich een grote schare van vrienden en kennissen, die Willem Schippers zich in de loop der jaren heeft mogen verwerven.

Nadat de kist onder het spelen van „Rust mijn ziel, Uw God is Koning” was binnengedragen, en opgebaard sprak eerst de oudste schoonzoon van wijlen de heer Schippers. Deze schetste zijn schoonvader als een plichtsgetrouw mens en een liefdevol vader. Ook wees hij nog even op zijn grote betekenis als schrijver.

Namens de uitgeverijfirma J. N. Voorhoeve in Den Haag hield de heer J. H. van Riessen een korte toespraak. De heer Van Riessen getuigde van het prettige contact, dat hij altijd met de heer Schippers heeft mogen hebben. Ook wees hij op de grote betekenis, die de schrijver Willem Schippers had en nog heeft. „In al zijn boeken” aldus de heer Van Riessen, „spreekt de ene mens de andere aan. Meer dan 700.000 exemplaren zijn verschenen en gelezen, en nog worden zijn boeken gelezen. Hij heeft de boodschap van het evangelie gebracht.” Spreker besloot zijn toespraak met de

woorden: „Hij is ontslapen, maar zijn werk duurt voor.”

Namens de directie van de Koninklijke firma Penn en Bauduin, bij welk bedrijf de heer Schippers 46 jaar lang heeft gewerkt, sprak de heer G. van Ardenne. Hij schetste hem als een stille, bescheiden figuur, die echter een voorbeeld was van plichtsbetrachting en vakbekwaamheid. Namens de directie bracht spreker eerbiedige hulde aan de bescheiden werker, die onmisbaar was ook voor Penn en Bauduin.

De heer J. van Randwijk voerde het woord namens de „Vereniging tot verbreiding van het evangelie aan de Mijl”. Jaren lang is de heer Schippers bestuurslid van deze vereniging geweest. Voor de laatste maal bracht de heer Van Randwijk hem dank voor wat hij heeft gedaan tot verbreiding van het evangelie.

Daarna voerde ds. R. C. H. Verhoef nog een ogenblik het woord. Hij noemde de heer Schippers een apostel en zendeling, die zijn eigen werkwijze had. In zijn werk, aldus spreker, heeft hij het geloof in zijn Verlosser en Zaligmaker, uitgedragen. Hij was gehoorzaam aan het gebod van Christus: „Gij zijt het zout der aarde en Gij zijt het licht der wereld.” Hij wist zo vervolgde ds. Verhoef zijn toespraak, dat hij mocht leven uit de verlossing van Christus en daarom kunnen wij ondanks zijn heengaan, blij verder leven.” Spreker besloot zijn toespraak met de woorden, die wijlen de heer Schippers zelf eens in een van zijn boeken schreef: „Onder de zwarte aarde is het duister, maar aan de overzijde is er licht. En dat licht dooft niet, want daar zal geen nacht meer zijn.”

Onder de klanken van „Ruwe stormen mogen woeden” werd het stoffelijk overschot daarna naar zijn laatste rustplaats gedragen.

Toen de kist langzaam in het graf gedaald was dankte een familielid voor de betoonde belangstelling. Daarna sprak ds. Verhoef de geloofsbelijdenis uit. De plechtigheid werd besloten met het „Onze Vader”.

Colofon

"Swindregt Were", een naam die naast "Swijndregt Were" al vroeg gebruikt wordt voor de Zwijndrechtse Waard, is het periodiek van het Historisch Genootschap Hendrik Ido Ambacht en de Historische Vereniging Zwijndrecht.

Het blad verschijnt twee tot drie keer per jaar en wordt gratis aan de leden toegezonden.

Redactie H.I.Ambacht:

B. Baijense
C. Lagendijk
A. de Zeeuw

Redactie Zwijndrecht:

drs.C.R. van den Berg
mw.E.Dreesens-
van der Linden
A. van der Linden
K. Popijus

Redactie-adres voor H.I.Ambacht:

Weteringsingel 118B

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

Redactie-adres voor Zwijndrecht:

Prins Bernhardstraat 30,

3331 BR Zwijndrecht tel.078 - 194677

(tevens adres secretariaat Historische Vereniging Zwijndrecht).

Secretariaat Historisch Genootschap Hendrik Ido Ambacht:

Ir. H. van Vliet, Weteringsingel 38

3242 AJ H.I.Ambacht - telefoon 01858-12272

Postgiro 440728

Druk: Pro Patria Zwijndrecht

De verkoopprijs voor losse nummers: f 4,75

ISBN 90-73236-12-6

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

