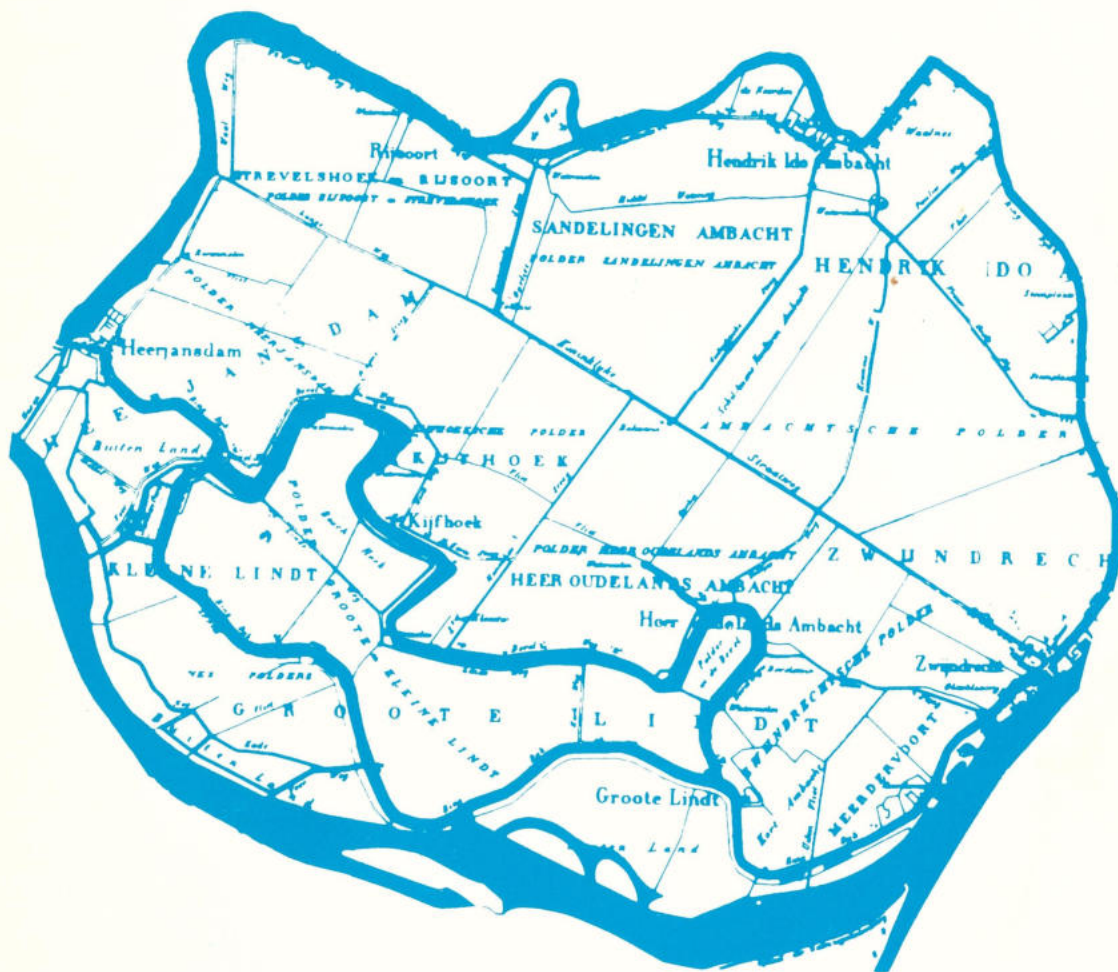


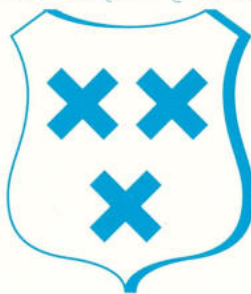
Swindrecht Were



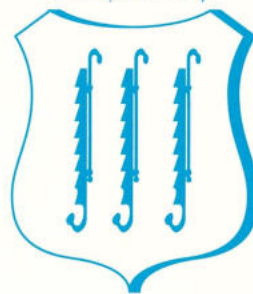
Heerjansdam



Hendrik Ido Ambacht



Zwijndrecht



Uitgave van: Historisch Genootschap, Hendrik Ido Ambacht
Historische Vereniging, Zwijndrecht
Jaargang 13 nr. 1
april 1999

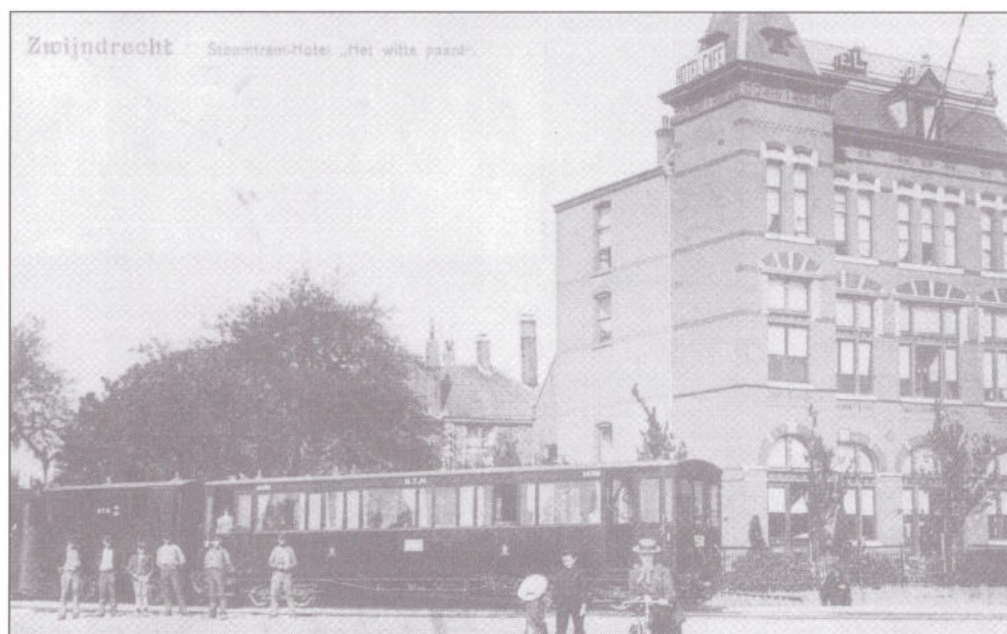
Swindrecht Were

INHOUD:

Bij 't Zwijndrechts RTM-bedrijf te gast	blz. 2
De geschiedenis van Ido's Mannenkoor	blz. 13
Een uit de hand gelopen scriptie	blz. 29
Verordening schoonhouden van openbare weg	blz. 34
Zeilschepen bij Dordrecht	blz. 35
Colofon	blz. 36

BIJ 'T ZWIJNDRECHTS RTM-BEDRIJF TE GAST

Nauwelijks heeft de late avondtram haar draai genomen, de Rijsoordse Steeg uit, of nog slechts de Ambachtsche Steeg bereikt, of de petrol-frontlantaarns op de locomotief prikken al van verre door de donkerte heen. Al fluitend komt de stoomtram nader, en door heel de dorpskern wordt er driftig aan de bel getingeld. De hobbel naar het Veerplein komt er aan. En eerst nog de bocht naar de Damsteeg, richting tramremise en het opstelspoor binnendijks. De plek waar we als twee maten, buiten schooltijd of zo, nogal eens te vinden waren. Zoals later, wat weer een ander voertuig betrof, ook een kameraad ons voor vertier naar de werkplek van vaders “stiel” zou meenemen, de richting Zwijndrecht-west uit. Dat wordt weer een ander verhaal.



De tram aan het eindpunt te Zwijndrecht

MET DE TRAM OP TOURNEE

De tram liep als een trein, maar niet zo hard. Gezien de veelal korte tramlengte kleinerend ook wel “Het Trammetje” genoemd. Tien stopplaatsen ging de tram langs. Na te streven rijtijd: veertig minuten, enkele reis. Locomotief nr. 32 bijvoorbeeld, zo’n vierkant model, trok dan het geheel. De meest kostbare voorziening binnen het traject was geweest, het viaduct over de kruising met de NS-lijn Rotterdam-Dor-

drecht nabij Barendrecht. Aan de Middeldijk daar was het eindpunt. Lang na de opheffing van de tramdienst stonden de stenen beren aan weerskanten van de spoorlijn er nog. Ze dienden als ondersteuning tegen de kop van de dijk.

Elke verjaardag mocht “Jan” een rit op de locomotief mee. Of samen: een voettocht van 15 km heen, en gratis op het 3e klasse achterbalcon retour. Bij het aanvullen van ketelwater voor de loc zou Jan even helpen..... Totdat de afsluiter het begaf. Of op het vrijvervoerbiljet samen op familiebezoek in de Hoeksche Waard. We passeren de provinciale enkelsporige tram/verkeersbrug over de Oude Maas. We begrijpen -of niet- dat er een voorrangsregeling is, maar geen stoplicht. In de richting Hoeksche Waard ligt het spoor in het rechter brugdek verzonken. Het wegverkeer rijdt in lijn achter de tram mee op. Komt de tram terug? Dat wegverkeer gaat naar links, wordt dus even “spookrijder” tegenover dat uit de richting Hoeksche Waard. Die zijn weer verplicht de nodige meters ruimte zijwaarts achter de tram vrij te houden. De linksrijders gaan door die ruimte achter de rijdende tram langs naar rechts (!).

DRIJFKRACHT STOOM

De machinist stond aan de langskant van de ketel. Vóór hem de stoker bij het vuur. Onder de ketel sloeg het vetgesmeerde raderwerk zijn slag. In een toestel “dat zichzelf en eenige voertuigen onderling en met de locomotief tot een trein verbonden, van de eene plaats naar de andere kan rijden”. (Wink’s Encyclopaedie, Rotterdam 1914). Dat deed onze tram: vijfmaal daags Middeldijk/Zwijndrecht.

Op zo’n (stop)plaats raakte een “uitkijkende conducteur lichtelijk een trampaal. Liep een tegen de railhelling geparkeerde tramwagon daar af, toen iemand de rem loshaakte. Nam een passerend tramstel (de machinist nam al een vleugje stoom terug) de linkerzijwand van een bestelauto mee. Werd er bij het passeren van de late avondtram een paard schichtig. Voerman, knecht, paard en wagen raakten de Waal in bij Rijsoord. ‘t Was een tuinder, met zijn waar op weg naar de vroegmarkt in Rotterdam. In paniek voor zich en “zijn hitje” om hulp roepend (het “vrachie” kwam morgen wel terecht, had hij ook nog geroepen) vergat hij de knecht, en die toen aan ‘t roepen: “En waar blijf ik

nou, baas!” Reden de tuinders de wagonladingen mest (de messing) uit vanaf de zijlijn langs de Nieuwe Huizen, tegenover de Kruisstraat, “waarmee ze zich het misnoegen van de omwonenden op den hals haalden”, met dat geroer in die walmende, riekende, ruige mest, vlak voor hun deur.

Kon de locomotief een keer de oprit naar het Veer niet meer hijsen. Te voet hielp de conducteur de gestrande reizigers verder op weg, verlegen als hij er mee was. Bij trampassage, de bezetters van de zomerse zitjes langs de lijn bij de ingang naar “Rustoord”, de tram de ruimte moesten geven. Er gedaan werd aan: “stopt op verzoek”, en een vaste trammer, een handelsreiziger, kon uitstappen vóór zijn woonhuis(!). Een gunst, zo af en toe, van conducteur en machinist.



Conducteur Aart van der Linden in de jaren '30,
gekleed in het uniform van de RTM.

MEER OP EEN RIJTJE

Als DFC/FEYENOORD in Rotterdam speelde, oude locatie, kwam er een zware Henschel-machine met de nodige rijtuigen de schare supporters aan de stopplaats Nieuwe Huizen ophalen. Ook de pont was er goed mee. Zelf beklommen we in Dordrecht de voetbrug over de sporen richting Betuwe en Breda. We keken in het interieur onder de kap van de onderlangs passerende locomotieven, en naar de flitsende vuurgloed, die opwalmde als de stoker net “opgooide”.

Een achterste tramrijtuig (RTM), op sommige trajecten met een onbeschermde noodremklepje achterop, kreeg er veiligheidshalve een vrijlopende wagon extra achter. Al te grage kenners van de werking misten de kans de klep te bedienen. In Zwijndrecht hulp: bij vertrek maakte de stoker onopvallend even zijn “opwachting” achteraan de tram. Die ervaring was de beste leermeester. Op vrijdag kreeg de locomotief haar wekelijkse (ketel)wasbeurt. De eerste drie ritten die dag waren voor de reservemachine. ‘s Middags kon je die tegenkomen op z’n retour naar Rotterdam. Zo’n reserveloc kwam een keer in het nieuws. De Hoge Raad wees het zogenaamde “locomotief-arrest” toe/af? Voor het geval er, na een aanrijding bijvoorbeeld, noodwendig



De tram op de Rotterdamseweg, halte Nieuwenhuizen

in de tramdienst moet worden voorzien met een reserveloc, mogelijk ook de kosten wegens die altijd beschikbaar te houden meetellen.

DE NADAGEN

Het spoor Middeldijk/Zwijndrecht was een zijlijn van het hoofdtraject Rotterdam-Hoeksche Waard. De tien stopplaatsen waren: Ziedewijdsche Dijk, 't Zwaantje, Wevershoek, Lage Dijk, Mauritsweg, Rijsoord, Rijsoordsche Steeg (Tolhuis), Ambachtsche Steeg bij boerderij "De Wijde Blick", Kromme Weg, Nieuwe Huizen Zwijndrecht. Bij het overstapstation Middeldijk was een zogenaamde sporendriehoek beschikbaar. Bedoeld als rechtstreekse links-rechtsafslag c.q. om het spoormaterieel te keren. Van 1928 tot 1940 liep er tevens nog een RTM-autobusdienst Rotterdam/Zwijndrecht. Elk halfuur ZABO/RTM. Ook voor reizigers uit Dordt was het tramvervoer bestemd, destijds in het tramplan inbegrepen. Voor het "blijf voor de pont" werd ontheffing verleend (!). Een retourkaartje per tram Rotterdam/Zwijndrecht 1e klasse kostte ca. f 3,—. 1e klasse met de RTM-stoombootdienst Middelharnis-Hellevoetsluis f 0,90. Bij het verlaten van den tram diende men zijn kaartje te vernietigen. En altijd mee te kijken, als het biljet gecodeerd en afgescheurd werd.

De dienst Middeldijk/Zwijndrecht liep van 1 oktober 1904 tot 10 april 1941. Een jaar later werden op last van hogerhand rails en fundatie losgewerkt en per "eigen vervoer" met onbekende bestemming getransporteerd. De echte allerlaatste verbinding, Spijkenisse-Hellevoetsluis, werd op 15 februari 1966 opgeheven. Gepoogd werd nog die voor museale activiteiten te bestemmen, maar dat kwam niet gelegen.

"Wie het gebied zo'n vijftien jaar geleden goed kende, zal het wellicht vreemd aandoen, over een grote autoweg door een tunnel naar de Hoeksche Waard te rijden en vervolgens, bijna zonder oponthoud, door te gaan naar Zierikzee". (Drs. A.Dijkers in RTM (...) 1971.)

Het Gemeentebestuur van Zwijndrecht nam één en ander over de stoomtram op in Swindrecht/Zwijndrecht, Historie van bijna 1000 jaar. Zelfs de Nederlandse Toeristenbond zou geen bezwaar tegen opheffing gehad hebben. Gemeentelijke subsidies vervielen. De maximum-snelheid van de tram was 20 km/u? (Ook wel vergeleken met die van een fietser met wind mee. R) Summier, die aandacht van de gemeente,

maar als één op de dertig “memorabilia” totaal, over duizend jaar in het boekwerkje, toch nog een meest eervolle vermelding.

oud = nieuw in ‘t museum

Veertig jaar geleden, in december 1958, schreef Drs. Dijkers in Op de Rails over “De Dordtse paardetram wrong zich door de Groothoofdspoorpoort zoals een zuiger door een cilinder gaat. Geen muis kon er samen met hem door”. Van 1891 tot 1919 werd de Paardetram Station-Groothoofdspoorpoort door de RTM bediend. Op 6 januari werd er met Dordt een overeenkomst gesloten, waarop concessie verkregen werd. Er hoefde geen retributie betaald te worden, gezien de financiële uitkomsten bij de vorige concessionarissen. Bij de RTM-paardetram kostte een rit 71/2 cent. Onder zo’n vorige ondernemer, de S.A. Belge des Tramways, ressorteerde de Dordrechtsche Tramweg Maatschappij, ook doende met paardentractie. Hem werd verweten: “Maar welke ordentelijke paardetramdirectie zette nu ook de dienst grofweg enkele dagen stil wegens sneeuwval?” De tramlijn was op normaalspoor berekend, 1435 mm breed. Over langere tijd bekeken zou de tram de Groothoofdspoorpoort 1.800.000 maal zijn “doorgewurmd”. Een “archiviste” had nog een gedicht opgediept over een zuiderbuur, die per “tram locale” in eigen land een dagje uit was: Maar was hij maar thuis gebleven, met die “locale”, want: “.... En ge rijdt, en ge staat, en ge zijt; En ge rijdt weer, en ge staat, en ge zijt; G’hebt bovendien met een kaartje van doen ...”. De Tramstichting in Den Haag, in 1965 opgericht, wilde bij voorbaat haar ideële doelstelling bevestigen, door zich te beijveren, en erin te bemiddelen, zoveel mogelijk bruikbaar uitgerangeerd rollend RTM-materieel in bezit te krijgen. Een minder leuke, onherroepelijke bestemming van dit materieel zou dan kunnen worden voorkomen. Door het op te sporen, zien te verkrijgen en voor museale opstelling aan te passen. Met de bevindingen ook daarvan op te doen, bekijkend en rijdend, kan ten zuiden van Ouddorp (Z-H) langs de N 57, richting De Punt van Goeree & Brouwersdam: het R.T.M.-Rijdend Tram Museum.

relatie RTM-Zwijndrecht:
H. Vermaat, machinist
J. Vermaat

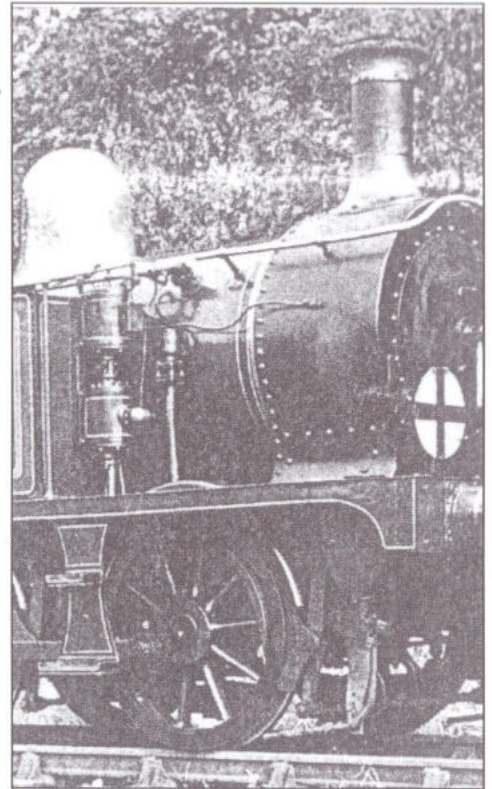
L.O. Roodbergen
12-12-’98

DE STOOMTRAM - juni 1998

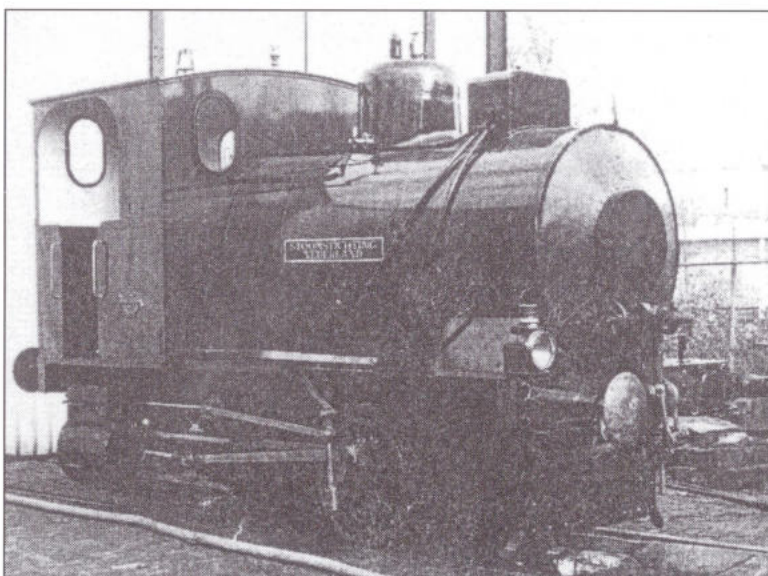
Rotterdam “vuurloze” stoomlocomotief 6326 gerestaureerd. Deze locomotief is in 1913 onder dit fabrieksnummer gebouwd door Orenstein & Koppel en geleverd aan de firma Van den Bergh en Jurgens te Oss.

Later heeft de loc nog dienst gedaan bij de Verenigde Oliefabrieken Zwijndrecht, waarna ze voor museumdoeleinden bewaard werd. Dit soort locomotieven is vooral ontwikkeld om dienst te doen in brandbare omgevingen. Vuurloze locomotieven zijn zodanig ontworpen, dat zij, indien voorzien van een lading stoom uit een andere ketel, met deze voorraad zeer lang kunnen werken. En daardoor hebben zij geen eigen vuur nodig. Op het Bello Festival 1998 heeft deze twee-assige machine voor onze bezoekers voetplaatritten in Hoorn verzorgd.

Locomotief 5 zorgde voor het tijdig aanvullen van de stoomvoorraad.



Loc.secr 323
collectie Bluebell Railway



Loc SSN 6326.
Foto R.Statius Muller

VAN RANGEERLOCOMOTIEF TOT ATTRACTIEF MECHANIEK

Een bepaalde herinnering moet worden bijgesteld. Aan het “vroegere” kan een relatieve meerwaarde worden toegekend, symbolisch. Ook gezien er dan meer over te schrijven viel en te vernemen valt. Het komt voorrijden, vuur- en rookloos, maar niet krachteloos, het “mechaniek”. Naar de “Van Dale”: “een samenstel der delen waardoor iets in werking wordt gebracht”. Vooral dit laatste gold het vuurloze “Machientje”, zoals wij het noemden: de vroeger in de rangeerdienst bij de Vereenigde Oliefabrieken Zwijndrecht lopende privé-stoomlocomotief. We herinneren ons dit stoomtractievoertuig nog, en wie ook? Te meer, omdat, wat ons betreft, de vader van een ons bevriende klasgenoot één der machinisten was. Niet dat ze om onze belangstelling verlegen zaten; integendeel. Hooguit Jan z’n vader, als die op het nabrengen van het trommeltje brood en koffieketeltje wachtte. Zo goed als hij dan overigens ook weer was, ons af en toe op de machine mee te laten rijden.

Wij lazen recentelijk over de uiteindelijke bestemming die de locomotief kreeg: op rijdend museumniveau helemaal. En dat het niet “uitgerangeerd” raakte en afgeschreven, het “Machientje”. In de Stoomtram, het blad van Stoomtram Hoorn-Medemblik en de Stichting-Museum-Stoomtram, werd lovend opgegeven over een “stoomgast” die meermalen de Museumlijnen bereed. Onze verbazing was compleet na even verder lezen. Ze was het, waar het over ging: exact de van origine bij Jurgens (nu Unimills) thuishorende loc.

CURRICULUM VITAE

Nieuw van de fabriek Orenstein & Koppel te Berlin-Drewitz wordt loc 6326 in 1914 bij de oorspronkelijke vestiging in Oss afgeleverd. In 1871 hadden de Gebrs. Jurgens een Stoomkunstboterfabriek opgericht. Sinds 1869 gold de Boterwet. De margarine komt eraan. In 1928 wordt de locomotief naar Zwijndrecht overgeplaatst. Van den Bergh & Jurgens worden ook daar burens. Op de omslag van de JOZ-marsch van P.J. Ooms prijkt ter illustratie een grote luidklok, hangend aan een zware klokkenbalk bij het opschrift: “‘t Is alles Lotus wat de klok

slaat!” In 1973 naast de gerenommeerde Toeristische Stoomtram Dienst Goes-Borssele locomotief 6326. In Zwijndrecht had die zolang nodig op “non-actief” en in ‘t vet gestaan. Vervolgens in 1978. Was de “stoomgast” toen een schip geweest, dan zou zijn geadviseerd: naar de “Motteballevloot” ermee! Maar dat liep anders. De Stoom Stichting Nederland SSM te Rotterdam nam de vuurloze op in haar bestand, bij het grotere aldaar reeds ondergebrachte rijklaar of in de revisie zijnde klassiek spoormaterieel.

ONDER DE KAP

Hoe verliep dat destijds, kans te hebben een paar ritten op de vuurloze locomotief mee te mogen maken? Voor de aan- en afvoer van de wagons kwam de loc dagelijks de goederenlijn op, de Ringdijk langs. Daar stonden we dan op een vrije woensdagmiddag. Nog geen rook en smook te zien. Trouwens, een schoorsteenpijp heeft de machine niet. De dopvormige stoomdom zit er wel op. Wolken stoom stijgen er achter de fabriekspoort op. Het rangeerdeel is in aantocht. Jan’s vader drijft de machine die keer. “Cab-forward” wordt er gereden: het machinistenhuis voorop. Ook de treingleider heeft de middagwacht. Zijn armzwaai van achter vandaan betekent: stoppen voor het wissel. Onze kans om met permissie op de machine te komen. Dan wéér de fluit en.... we rijden. Met elleboogstoom en vaste hand zet de machinist de hendels goed, en als ‘t uitkomt, met de losse loc de vaart er in. Zelf deint hij mee op de cadans van de klapperende wielen onder hem. Wij blijven door wat houvast geeft in balans op de voetplaat. Ook de voeten zoeken daar steun. ‘t Is al metaal-op-metaalgeluid waar ‘t horen in vergaat. De loc mist een bed van kolenvuur, wat de geluiddemping aan boord onderdrukt. Het optrekken met de kar luistert naar de reguleur. Het afremmen werkt in combinatie met het ganghendel én de reguleur. Het ganghendel bepaalt het vooruit/achteruit gaan. Dan is er nog een handrem achter de hand. Die komt er aan te pas, want we zijn er... De inrijpoort staat open en het wissel krom. Ook de treingleider knipoogt ons nog na.... Zijn plaats was aldoor halverwege de trein, waar hij oog had op het aan- en afhaken van de wagons. Een NS-locomotief kon dan voor verder transport richting Spoordok zorgen, en voor aanvoer naar het hoofdspoor.

IN DE ROULATIE

Op 28 februari 1981, dan genummerd SSN 3, komt de loc voor 't front op de Open Dag van de Stichting in de Spaansche Polder te Rotterdam. Daarna zou er nog een uitgebreide revisie wachten. De aantekening, het predikaat: van "slecht tot zéér goed" zou er uitkomen. Het volgende externe vertoon kwam er aan bij het NS-150 jubileum. Dagelijks moest de loc worden klaargestoomd; op zich al het succesnummer van de dag. Verder uitzwermende in de loop van de tijd bezette het toestel veel het toeristische traject Hoorn-Medemblik. Of een eveneens aan normaalspoor gelegen locatie elders, waar stoom te bekomen was. Kwam men er mee opdragen naar terreinen op het gebied van evenementen en jubilea. De entourages, en waar het over ging, pasten er dan ook bij. Op diverse toeristische museumlijnen werd er ook op tijdschema gereden. De machine stond dan voor de nodige passagiersaccommodatie in span. Een nieuwe spoorervaring werd er opgedaan. Tweeërlei klassieks was er aan voor de bewonderaars: het gevarieerd garnituur aan volgrijtuigen en aan 't eind van de rit even langs bij de snuivende en uitdampende vuurloze locomotief, en bij de begeleiders. Men reisde veelal gelijk weerom; alleen maar om met de trein weggeweest te zijn. De tussenstops onderweg boden een bijkomend verzetje. Ook van de bijzonder attractieve voetplaatritten kon "non-stop" worden geprofi-teerd. "Eén mijl, duizend schokken", naar een oud Chinees gezegde? Met minder kon het ook, wisten we van onze ritten langs de dijk in Zwijndrecht.

TUREN NAAR DE VUREN

De stoomoplading van de vuurloze kwam bij Jurgens uit het ketelhuis in de fabriek. Elders, buiten een vast vulstation, zoals tegenwoordig veel, wordt de loc op een bij te plaatsen stoomlocomotief met vuur aan boord aangesloten. Op bekend terrein is loc 5 van de SHM er altijd klaar voor. Goed stoken is het halve werk.

Door stoomleidingen gaat er heet water, stoom en oververhitte stoom de vraagkant op. Oververhitte stoom is een extra meegenomen ingrediënt in het proces. Naar gelang de keteldruk - in het Machientje die in een drukvat - stijgt de watertemperatuur. $10\frac{1}{2}$ / 16 kg cm² druk = 145/150°C water. Tot $\pm 180^\circ$ water = ± 12 bar druk kan er worden

ingestuwd. Een in het systeem voorzien tweede rondje stoom (hergebruik) onder hoge druk per arbeidsslag in de cilinders, neemt trapsge wijze in verminderende mate af, mèt de warmte in het hele circuit. Intussen heeft het machientje alweer enkele uren gelopen.

Vuurloos, rookloos. Geen vonk noch uit pijp, noch uit vuurhaard. Economisch en doelmatig in de exploitatie. Brandvrij rondom en inzetbaar op industriegebied speciaal, althans daarop gefabriceerd.

Wat hadden we toch “in huis” in ons oude vroegere dorp aan veredelde stoomtechniek, toen al. Vergeten we ook niet de stoomlevering (puur), op bestelling met de stoomsleepboot langszij, aan andere bedrijven of drijvende objecten aan, c.q. te water, of buitendijks aan de grotere werken. Ook daar was het “stoken en turen naar de vuren” , en naar de manometer, wat de monometrische opvoerhoogte betreft.

‘t KON ER WEER TEGEN

Oude machines zijn het waard om bewaard te blijven, hoewel: in het blad De Stoomtram attendeerde een technische informant op het zijns inziens vermeende kwalijke: dat het machinistenhuis van loc 3 SSN averechts op het frame zou staan, inclusief de ronde ommanteling van de ketelruimte. Dat ten opzichte van de normale rijrichting van de loc. En hoe de lezers er over dachten? Maar, gauw bekeken, “doen alsof” zat er achter. Vragenderwijs en quasi-verwonderd sneed de schrijver het probleem van die vermeende foute constructie aan. Juist om meer de aandacht op het bijzondere ervan te richten. Zoals ook schertsenderwijs op het eigenaardige vuur- en pijploze van de loc werd gewezen.

“Cab-forward”-rijden gaat anders: de complete locomotief rijdt dan achterstevoren vooruit, en niet de helft uiteraard. Sommige modellen buitenlandse locomotieven, met abnormaal lange ketel, werden er speciaal op gebouwd. De machinist had beter zicht om hem heen naar alle kanten, en ook de rook woei met de zucht de andere kant op. ‘t Blijft dus: “Nooit gedacht, ‘t kan er weer tegen, ‘t machientje rijdt weer allere wagen”. Op de wijs van het “Trio in F” uit de eerder genoemde JOZ-marsch van Ooms zouden er vast nog lofwaardige woorden aan te wijden zijn.

pro memoria bedoelden:

P.Rietveld (JOZ) J. van Dijk

M.van der Meide (JOZ)

L.O. Roodbergen

5-12-'98



DE GESCHIEDENIS VAN

Ido's Mannenkoor

t/m 1944

In 1982 zocht men in het kader van de viering “H.I.Ambacht-650 jaar waard” in de gemeente-archieven naar gegevens over de geschiedenis van ons dorp. Daarbij kwam aan het licht, dat de oprichting van “Ido’s Mannenkoor” niet had plaatsgevonden in 1907, maar 40 jaar eerder in 1867. Namelijk, in een brief van 28 september 1867, gevoegd bij de notulen van de Raad der Gemeente H.I.Ambacht van 17 oktober 1867, ontvouwde de heer H. Court, president van de vereniging en nog negen anderen, hun plannen om te komen tot het “oprigten eene Liedertafel of Mannenkoor”. Men schreef daarin, dat deze plannen al twee jaar bestonden, maar deze geen doorgang konden vinden vanwege “het volslagen gemis aan eene localiteit waar de vereeniging als de bedoelde hare bijeenkomst op passende wijze kon houden”. De brief vervolgde met : “Thans echter zou dit bezwaar uit den weg kunnen worden geruimd. Het nieuwe schoolgebouw zou tot ons doel eene schoone localiteit zijn. Wij veroorloven ons daarom UEdAchtbare eerbiediglijk te verzoeken ons vergunning te verlenen tot gebruik van een der afdeelingen van genoemd gebouw op Zaterdagavond van 6 tot 9 uur”.

Met dit nieuwe schoolgebouw werd de gemeenteschool (de 2e Openbare Lagere School) bedoeld, die in april 1867 in deze kinderrijke Steenplaatsbuurt in gebruik was genomen. Later ook wel bekend als - de school aan de Wepsterlaan - zo genoemd naar het hoofd van deze school de heer Wepster. De raad besloot dit verzoek voor het houden van deze gemeenschappelijke zangoefeningen in te willigen. Hiermee was de oprichting een feit en kon met repeteren worden begonnen.

Helaas ontbreken over deze tijd veel gegevens zoals b.v. de naam van de dirigent, uit hoeveel leden het koor bestond, welke muziek werd ingestudeerd enz. enz. Bekend is wel, dat men voortvarend van start ging, want reeds enkele weken na de oprichting verzocht men

Burgemeester en Wethouders het gebouw te mogen gebruiken tot het geven van “eene Publieke Uitvoering op Dinsdag den 17e December 1867, des avonds ten 6 uur”, hetgeen zou kunnen duiden op een zekere muziekkennis bij de leden of wel al een langere oefentijd, waarvoor weliswaar geen geschikte ruimte aanwezig was, maar wel werd gezongen.



De vroegere repetitieruimte van Ido's Mannenkoor, de tweede openbare lagere school aan de Wepsterlaan. Op deze foto is links de school te zien, kort voor de sloop. Op de voorgrond de sporen van de dijkverzwaringswerkzaamheden.

Men repeteerde dus op zaterdagavond van 6 tot 9 uur, maar in de zomer van 1868 bleek het door “beroepsbezigheden” van de koorleden niet mogelijk de “repetitiën” op werkdagen te houden. Men richtte daarom een verzoek aan B. & W. om gedurende de zomermaanden om de veertien dagen te mogen gaan zingen op zondagmiddag van 5 tot 7 uur.

Zich bewust dat een dergelijk verzoek grote bezwaren zou kunnen opleveren, lichtte men dit als volgt toe: “Mogt het in het oog van sommigen niet strooken met den rustdag verschuldigten eerbied een

gedeelte van dien dag tot dergelijke doeleinden te bezigen, de overtuiging dat het UEdAchtbare gebleken zal zijn, dat wij uitsluitend voor oogen stellen de beoefening van 't schoone en daardoor veredeling van den geest met de kennis, dat al wat liefelijk is en welluidend den Zondag niet ontsierd, geeft ons de vrijmoedigheid dit ons verzoek UEdAchtb. op te dragen, niet twijfelende aan UEdAchtb. goedgunstige beschikking”.

Uit 1870 is bekend, dat daarin uitvoeringen werden gegeven, waarvan één “ten bate der Armen” van de gemeente en een “Soiree voor Honoraire leden” (ereleden) met hun dames, dit alles in één of meerdere schoollokalen. Ook werd in dat jaar een gunstig resultaat bereikt bij een zangwedstrijd in Rotterdam.

In mei 1871 werd nogmaals verzocht om gedurende de maanden mei en juni op zondagmiddag van 5 tot 7 uur te mogen repeteren.

Men was nl. voornemens om op 9 juli 1871 deel te nemen aan een internationale zangwedstrijd, uitgeschreven door het “Willems Genootschap” te Gent in België. Wilde men dit doen met “eenige kans van goed gevolg tot het behalen van een der ereprijzen”, dan moest er druk gestudeerd worden. Door de “invallende” werkzaamheden in de vlasbouw, waardoor veel leden elders moesten zijn en niet anders dan 's zondags thuis konden zijn, was dit onmogelijk. Andere geschikte particuliere gebouwen waren er niet in de gemeente, zodat het verlenen van een dergelijke vergunning deze hinderpaal uit de weg kon ruimen om het beoogde doel te bereiken, “zijnde een doel, dat de goede naam der Gemeente bevorderlijk was”.

Naar aanleiding van dit verzoek werd door de gemeente advies gevraagd aan het hoofd der school de heer Wepster. In een brief van 24 mei 1871 deelde hij o.a. mede hoe in het algemeen de genoemde Liedertafel van de reeds verkregen vrijheid gebruik maakte en waaruit de gemeenteraad kon besluiten hoe gewenst het zou zijn meerdere voorrechten aan hen toe te staan. Hij beschuldigde de Liedertafel van “eigendunkelijk handelen zonder hiervan kennis te geven of verlof te vragen. In waarheid is het, of ik een gedeelte van het gebouw met de leden der genoemde zangvereniging deel”. Hij verklaarde dan ook

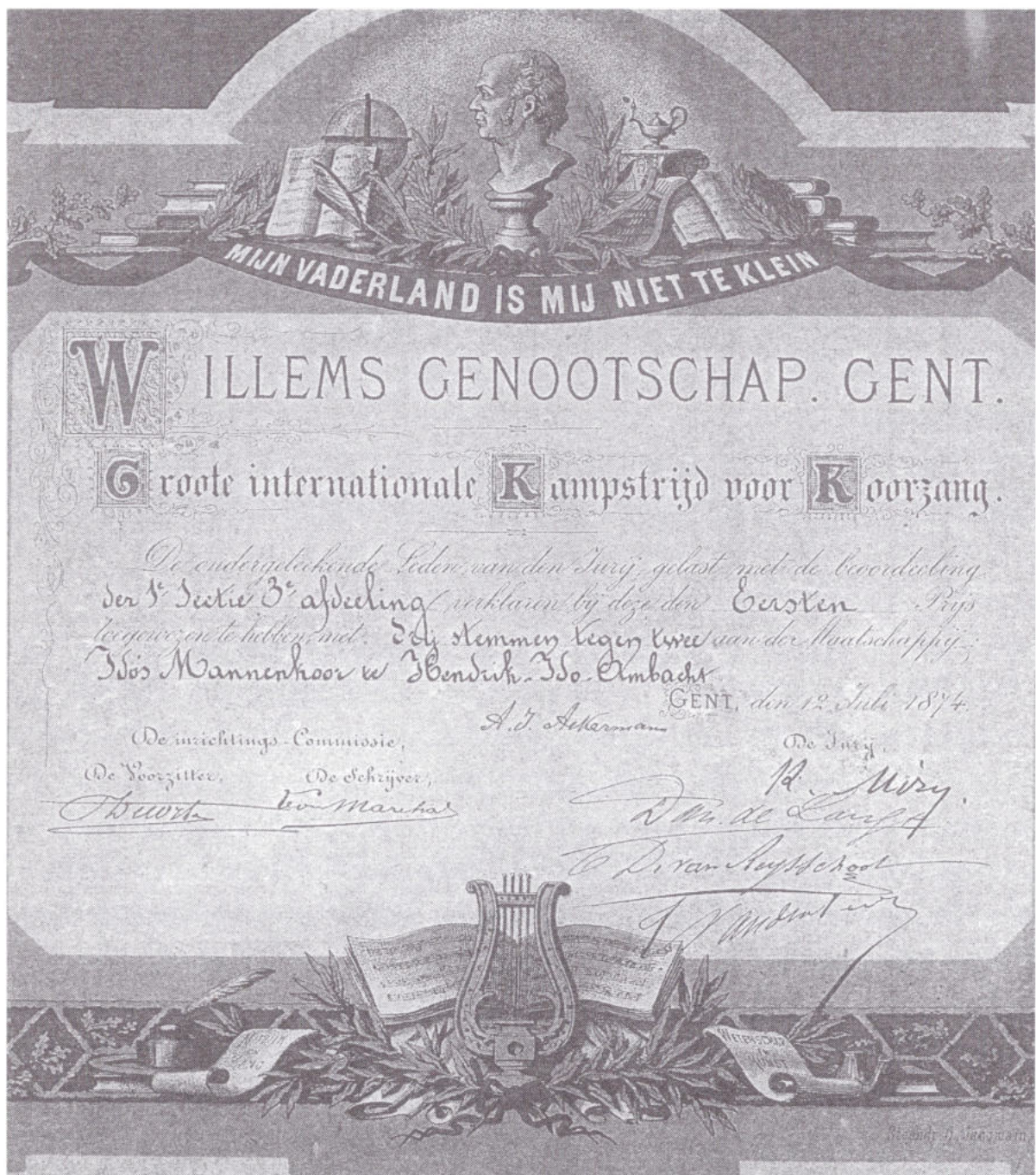
niet langer in betrekking te willen staan tot deze Liedertafel en vroeg de raad “zoodanige maatregelen te nemen, die hem van de verplichting ontslaan, controle op de handelingen van deze vereeniging te houden”. Of de vergunning werd verleend, is niet bekend. Wel werd aan die zangwedstrijd in Gent deelgenomen met als resultaat een eerste prijs.

Ook in datzelfde jaar richtte men zich tot de gemeenteraad met het verzoek om bij uitvoeringen van het mannen- en kinderkoor gebruik te mogen maken van een der portalen voor het klaarmaken van chocolade of limonade. Gezien het gezamenlijk verzoek lijkt dit kinderkoor een onderdeel te vormen van het mannenkoor, maar niets is minder waar. In die tijd werd het schoolgebouw verlicht met olielampen en verwarmd met kolenkachels. Men zorgde zelf voor de brandstof, maar soms bracht de gemeente extra kosten in rekening voor het verbruik van petroleum tijdens uitvoeringen. Zo werd bezwaar gemaakt tegen het in rekening brengen van zeven liter petroleum voor twee uitvoeringen. Men voerde aan, dat voor één uitvoering het koor zelf de petroleum had gekocht en daarmee de lampen had gevuld, die na afloop verre van leeg waren. Het was dan ook onmogelijk een dergelijk aantal liters petroleum in één avond te verbranden. Bovendien was de olie, die door het mannenkoor in de lampen was gedaan, gedurende een paar maanden gebruikt voor de “repetitiën der Kinderzangvereeniging” en daarover had men bij de gemeente ook geen klacht ingediend. Uit deze laatste alinea zou men dus kunnen opmaken, dat dit koortje geen deel uitmaakte van het mannenkoor, maar b.v. van de school.

Ook kon het gebeuren, dat men tijdens de repetities zelf voor steenkool moest zorgen om de ruimte te verwarmen.

In 1874 werd subsidie aangevraagd voor een op 12 mei te houden feestviering. Wat deze viering inhield en waarvoor is echter niet bekend. Toen het gemeentebestuur de subsidie verleende, werden zij uitgenodigd bij de te houden optocht aanwezig te zijn omdat naar men zei: “Daar waar eene corporatie als het Gemeentebestuur voorgaat zal zeker eene Feestviering in de beste orde afloopen en wij eene zedelijke steun verkrijgen door Uwe tegenwoordigheid”.

Inmiddels was ook weer een uitnodiging ontvangen van het “Willems Genootschap” uit Gent om deel te nemen aan een door dat genootschap uitgeschreven zangwedstrijd op 12 juli 1874. Daar het koor nog steeds met een tekort kampte en nieuwe uitgaven, verbonden aan deze reis, dit tekort alleen maar groter zou maken, wat dodelijk zou kunnen zijn voor de vereniging, werd een subsidie aangevraagd van vijf en zeventig gulden. Men was daarbij van mening, dat de Liedertafel aan



haar eer en ook die van de gemeente verplicht was aan die uitnodiging gehoor te geven. Tevens vond men: “dat verder naar aanleiding van den goeden naam die de Liedertafel zich zoowel in het Buitenland als in Nederland heeft weten te vestigen, het bestuur vermeent, dat de gemeente er prijs op kan stellen, zoo mogelijk het bestaan te verzekeren en den bloei der Liedertafel te bevorderen als zijnde beider goeden naam naauw aan elkander verbonden”. Het koor nam aan deze wedstrijd deel en behaalde daar een eerste prijs in de 1e sectie, 3e afdeling, zoals staat vermeld op de uitgereikte oorkonde.

In 1880 werd ter gelegenheid van het 25-jarig ambtsjubileum van burgemeester C.v.Aken een uit acht coupletten bestaande feestcantate gezongen, samen met de dameszangvereniging “Concordia”.

De woorden waren van C. Eller, de toenmalige president van de Liedertafel en de muziek was van C.v.d.Linden.

Het laatst bekend over deze periode is het verzoek op 9 november 1882 waarmee het koor zich richtte tot B. & W. om gebruik te mogen maken van het schoolgebouw in de Steenplaats voor de viering van het 15-jarig bestaan.

Wat heeft er daarna plaatsgevonden van 1882 tot 1907? Volgens burgemeester Hof van H.I.Ambacht is uit niets gebleken, dat het Ido's Mannenkoor van nu niet een voortzetting is van het koor, dat in 1867 werd opgericht, al heette het toen nog “Liedertafel”.

Bekend is, dat rond 1900, na een lange geschiedenis, de hoogtijdagen van het koor voorbij waren. In de toen verschijnende bladen als de “Noord en Waalbode” en “Het Nieuwsblad van de Hoekse Waard en IJsselmonde” werd zelfs melding gemaakt, dat verschillende jaren niet werd gezongen. Of toen het koor opgeheven of alleen maar niet actief is geweest, is niet helemaal duidelijk. Wel dat het koor rond 1904/1905 weinig levensvatbaar was, maar dat in 1907 een resterend groepje leden het koor nieuw leven heeft ingeblazen en heropgericht.

Dit gebeurde op 31 december 1907 en naar verluid rond de stamtafel in het café van de gezusters Van der Sluis. Tot deze oprichters behoorden o.a. Arie van Drunen en Gerrit Smit Jzn. Door het uit die tijd ontbreken van notulen is hierover weinig bekend. Uit de verhalen is bekend dat toendertijd het bestuur dit café als vergaderruimte had uitgezocht, omdat je van praten meer dorst kreeg dan van zingen.

Feest-Cantate

GEZONGEN DOOR

IDO'S MANNENKOOR

EN DE

Dameszangvereniging Concordia,

VAN

Hendrik-Ido-Ambacht,

TER GELEGENHEID DER

VIJF-EN-TWINTIG-JARIGE AMBTSBEDIENING,

ALS BURGEMEESTER,

van den Heer C. VAN AKEN.

Woorden van C. ELLER.

Gecomponeerd door C. VAN DER LINDEN.

1 SEPTEMBER 1880.

FEEST-CANTATE, gelicht uit het gemeente-archief,
met het zoeken naar gegevens i.v.m. Hendrik Ido Ambacht
650 jaar Waard.

Ido's Mannenkoor was het koor uit "De dijk" of "De Steenplaats". Veel leden kwamen dan ook van de Veersedijk, de Onderdijk of de kleinere woonkernen zoals de Van Akenwijk, Hooftwijk en ook wel de Pruimendijk. Vele malen wordt de vraag gesteld: "Hoe komt het, dat er in die tijd in een dorp met een paar duizend mannelijke inwoners, naast nog andere koren, er b.v. twee neutrale mannenkoren waren in casu Ido's Mannenkoor en "Internos"?" Wel.... dat zit zo!

Vroeger had je in Ambacht een "dorps"-bevolking en een "dijk"-bevolking, met als grens de Oostendam. Over die grens gaan betekende toen vragen om moeilijkheden en meestal een knokpartij. Maar... dit hield ook in, dat je als dijkbewoner niet naar het koor uit het dorp ging (Internos) of omgekeerd als dorpsbewoner naar Ido's Mannenkoor. De komst van de industrie in de twintiger jaren heeft hierin verandering gebracht en er kan nu worden samengewerkt.

De hedendaagse inwoner van H.I.Ambacht zal hier ongelovig zijn hoofd over schudden, maar toen was dit wel zo. Oud-voorzitter Mac van Wingerden verwoordde dit als volgt: "Wij woonden in Hooftwijk en op zekere avond vertelde ik mijn vader, een oud-dorpsbewoner, dat ik naar een koor wilde". Hij zei toen: "Dan ga je zeker naar Internos". "Nee", zei ik als weerbarstige, op de dijk opgegroeide, zoon, "ik ga naar Ido's Mannenkoor". Hij heeft toen zeker een week niet tegen mij gesproken.

Hoewel men in die tijd lange arbeidstijden kende, had men toch nog tijd over voor muzikale ontspanning. De liefde voor de zangkunst ging ook dikwijls over van vader op zoon of werd een familietraditie. Als er veel leden waren met dezelfde achternaam werd de toevoegingZn. (zoon van...) gebruikt om ze uit elkaar te kunnen houden of men had een bijnaam.

Uit deze beginperiode tot ca. 1936 zijn weer weinig gegevens bekend wegens het ontbreken van notulen e.d.

Op 15 september 1911 werd aan burgemeester W. Spoor ontslag verleend en hij werd op 10 november 1911 opgevolgd door Jonkheer Mr. P.A.G. de Milly van Heiden Reinestein, die op 17 februari 1912 in het

huwelijk trad met Mejonkvrouwe C.B. Beelaerts van Emmichoven. Zij werden op 21 maart 1912 feestelijk in de gemeente ingehaald met een optocht. Op vijf plaatsen in de gemeente werden zij toegezongen door verschillende koren en bij de erepoort in de Steenplaats gebeurde dat door Ido's Mannenkoor onder leiding van hun directeur, de heer J. Hoek. Zij zongen daar de twee volgende liederen:

Komt, sluit aan bij 't zangrenheir!
Brengt hem hulde, brengt hem eer!
Burgers, laat Uw lied nu schallen,
Klinkt Uw lofzang keer op keer!
Laat de feestvreugd U omringen,
Nu Uw meester bruiloft viert!
't Zij een dag van vroolijk zingen,
Nu de liefde hoogtij viert!

en het lied getiteld: "Groet aan den burgemeester".

Wij groeten U, behoeder der gemeente,
Beschermer van de wet en van ons recht.
Wij brengen U onz' allerbeste wenschen.
Veel heil en zegen zij Uw deel in d'echt.
Vooruitgang eischt Uw bijstand,
De stilstand zij Uw vijand,
De liefde zij Uw rechtsnoer voor altijd,
Dan zal Uw loon zijn eeuw'ge dankbaarheid.

Tijdens een paar jaar van de Eerste Wereldoorlog werden geen repetities gehouden omdat veel leden gemobiliseerd waren. Pas op 23 juni 1917 werd weer een directeur gekozen en wel de heer M. Willemsteijn, muziekleraar uit Zwijndrecht. Het koor telde toen 40 leden.

Er werd deelgenomen aan concoursen o.a. in 1914 in Rijsoord, 1920 in Klaaswaal en in 1922 in Oostvoorne. Ook werd in 1922 een eigen concours uitgeschreven ter gelegenheid van het 15-jarig (van nu tot 1982 zal worden uitgegaan van het oprichtingsjaar 1907) bestaan. Naast concoursen werd ook veel deelgenomen aan allerlei festiviteiten, aan gewone of liefdadigheidsconcerten of aan het brengen van serenades bij feestelijke gebeurtenissen van de leden.

PROGRAMMA

DER

Feestelijkheden te HENDRIK-IDO-AMBACHT ter eere van
het Huwelijk van den HOOG WELGEBOREN HEER JHR.
MR. P. A. G. DE MILLY VAN HEIDEN REINESTEIN,
Burgemeester te Hendrik-Ido-Ambacht op Donderdag 21
MAART a.s.

DES VOORMIDDAGS.

8 uur. Opening van het feest door den Voorzitter,
vanaf het balcon van den Heer Kleyn aan
den Oostendam.

8½ uur. Opstellen van den Optocht aan den Vrouw
Gelen weg.

De Optocht zal zijn samengesteld als volgt;

TWEE HERAUTEN.

IDO's FANFARE.

GECOSTUMEERDE EEREWACHT TE PAARD.

HET RIJTUIG VAN DEN BURGEMEESTER.

EEREWACHT TE PAARD.

ANDERE RIJTUIGEN.

PAARDEN ONDER DEN MAN.

ULRICH's KAPEL. (1e gedeelte)

VERSIERDE TILBURY's.

VERSIERDE FIETSEN.

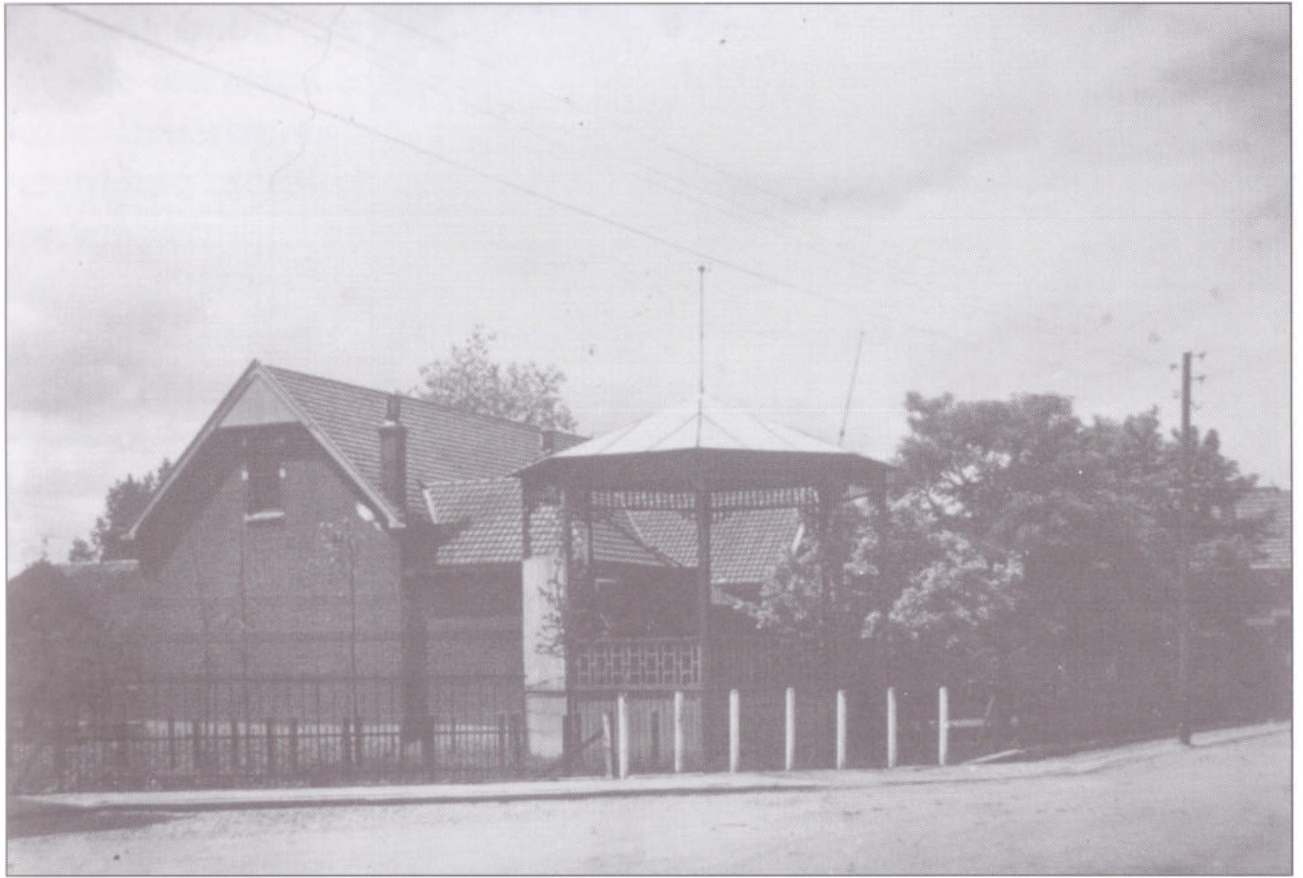
ULBRICH's KAPEL. (2e gedeelte);

9 uur. Aankomst van den Burgemeester en Mevrouw
aan het Zwijndrechtsche Veer, waar zij door
een deputatie uit de Feestcommissie zullen
worden ontvangen.

9½ uur. Aankomst van den Burgemeester in de Gemeente
Hendrik-Ido-Ambacht.

**Aanbieding van een bouquet namens de
Feestcommissie.**

In de zomermaanden werd ook veel in de buitenlucht geconcentreerd in een plaatselijke muziektent.



De muziektent aan de Hoogtstraat. Wegens uitbreiding van de 3de openbare lagere school eind jaren '50 of begin jaren '60 afgebroken.

Omdat H.I.Ambacht een dergelijke muziektent nog niet rijk was, werd op 10 september 1925 een commissie gevormd om daarvoor de benodigde gelden bijeen te brengen. Drie jaar later, op 31 juli 1928, werd de muziektempel, met een diameter van zes meter, geplaatst aan de Hoogtstraat

Op 23 september 1926 werd, na ca. negen jaar, ontslag verleend aan de directeur M. Willemsteijn. Tot zijn opvolger werd benoemd de heer G.A.R. Nocken uit Sliedrecht.

Het was in die tijd ook gebruikelijk, dat verenigingen een beschermheer hadden. Voor Ido's Mannenkoor werd dat op 23 september 1926 dr. Y. Rodenhuis, een plaatselijke huisarts.



Ido's Mannenkoor ± 1930 in volle glorie op het schoolplein van de openbare school aan de Wepsterlaan. Links op de achtergrond boerderij Vredeborg. School en boerderij zijn gesloopt.

Pas over 1936 kan uit bestaande jaarverslagen en notulen worden geput voor het verkrijgen van meerdere gegevens.

Op 4 december 1936 telde de vereniging, met als voorzitter Aart Smit, 39 leden. In het jaarverslag over dat jaar werd voorgesteld een vulpen voor de secretaris te kopen, gezien het armoedige gereedschap dat hij bezat. In eerste instantie werd besloten dat deze pen eigendom van de vereniging moest blijven, maar omdat het oude exemplaar in “dienst der vereeniging” gesneuveld was, besloot men deze nieuwe pen toch aan de secretaris in eigendom af te staan.

Dat soms het een en ander niet altijd even vlot verliep, vertelt het volgende verhaal. In 1937 zou op de Ambachtse muziektent door het koor een concert worden gegeven met medewerking van een muziekvereniging van buiten de gemeente. Groot was echter de ontgoocheling toen die vereniging zich ter elfder ure terugtrok. Goede raad was duur, hoe nu te handelen? De penningmeester kwam toen op het idee Ido's Fanfare, waarvan hij wist dat zij aan het repeteren waren, te vragen enkele nummers ten gehore te brengen. Zij stemden daar direkt mee in en zo kon het concert alsnog doorgang vinden bij mooi zomerweer en vrij veel publiek. De ter plekke gehouden collecte ten bate van de concerttentcommissie bracht de lieve som op van drie gulden en acht en vijftig cent.

Op 14 december 1937 werd ter gelegenheid van het 30-jarig bestaan een jubileumfeestavond gegeven in het E.H.B.O.-gebouw, later accufabriek The Strong, aan de Ambachtsesteeg (nu Reeweg). De beide oprichters van de vereniging, de heren A.v.Drunen en G. Smit, kregen de zilveren herinneringsmedaille opgespeld en aan de heer Smit werd het erelidmaatschap aangeboden i.v.m. zijn vertrek naar Rotterdam.

Voor de pauze werden door het koor enkele liederen gezongen, daarbij op de piano begeleid door mej. De Man. In de pauze hield men een verloting en na de pauze werd door de leden van de Gemengde Zangvereniging “Euphonia” een toneelstuk opgevoerd. Deze vorm van zang, toneel en een verloting was een veel toegepast stramien in die tijd voor een avondvullend programma.



GEMENGD KOOR 'EUPHONIA', poserend langs de Waal.

Staande v.l.n.r. achterste rij: L. Nugteren, P. de Waard, Adr.v.d.Wilt, meester Kooiman, M.Barendrecht, Kl.den Hartog, onbekend, het vaandel, onbekend maar misschien kolenboer Punt, J. Bak, B.v.d.Berg, L. Punt, P. de Jong, W. Punt.

2e rij van achter: onbekend, mej.v.d.Herik, mej.v.d.Schee, onbekend, M.v.d.Wilt, C. Molendijk, mej.in't Veld, mevr.de Waard-v.d.Wilt.

Zittend: H.v.d.Linden, onbekend, mevr.v.d.Linden-Maaskant, mej.v.d.Herik, dirigent Haasbroek, mej.v.d.Schee, mevr.Punt-Maaskant, mevr.v.d.Wilt-Duivendijk, M.Duijser

In 1938 werd tijdens een buitengewone ledenvergadering het slechte repetitiebezoek besproken.

Tevens werd besloten, dat tijdens deze crisisjaren werkeloze en zieke leden een contributie dienden te betalen van slechts 10 cent.

Naar aanleiding van het 30-jarig bestaan werd een concours uitgeschreven te houden op 6 juni 1938, Tweede Pinksterdag, waarvoor uit het bestuur een comité werd gevormd met daaraan toegevoegd enkele leden.

Men wilde daar goed voor de dag komen, maar kon helaas niet beschikken over uniformen. Men besloot toen een insigne aan te schaffen, dat net vóór het concours kon worden uitgereikt. Dit deed aan het bestuur de kreet ontlokken: “‘t Is een lust den leden met dit keurige insigne te zien!”

Men slaagde erin het terrein van landbouwer Adr. Plaisier, gelegen achter de Kastanjehoeve aan de Kerkstraat, te huren voor de somma van éénhonderdenvijftig gulden. Er werd een garantiefonds opgericht ten bedrage van duizend gulden, waarvan zevenhonderdenvijftig gulden moest worden bijgedragen door de ingezetenen van H.I.Ambacht. In het erecomité namen zitting: de weled. heer J. Kneppelhout - burgemeester, dr. Y. Rodenhuis - arts, dr. J. Pluis - arts, T. Leeuwenburg - gemeenteambtenaar, Th. Tideman - industrieel, P. de Jong - boekhouder, A. Rijdsijk - industrieel, B.M. Wepster - oud-hoofdonderwijzer en J. Kauling Freks - manufacturier.

Gebruikelijk in die tijd was, dat naast het concoursgebeuren ook tal van vermakelijkheden op het terrein aanwezig waren zoals b.v. een zweefmolen, een schiettent, Kop van Jut enz. Hierop kon worden ingeschreven, maar ook waren er pachters die het complete gebeuren voor hun rekening namen. Dit werd gegund aan E. Hoogenboom uit Gouda, waarbij werd overeengekomen, dat voor het plaatsen van “visch-, zuur-, en ijskramen” zoveel mogelijk voorkeur moest worden gegeven aan ingezetenen uit H.I.Ambacht.

Uiteindelijk namen dertien verenigingen aan het concours deel bestaande uit fanfarekorpsen, een kinderkoor, gemengde en mannenkoren.

De entreprijzen bedroegen toen 25 cent voor een dagkaart en 10 cent voor een avond- of kinderkaart.

Hoe het concours is verlopen, is niet bekend, wel dat het werd besloten met een groot vuurwerk ten bedrage van vijf en zeventig gulden.

In 1939 had men plannen om een matrozenkoor op te richten, maar door het uitbreken van de mobilisatie werd dit uitgesteld. Er waren toen nog 51 leden en de repetities gingen gewoon door, ofschoon al enkele leden in militaire dienst waren opgeroepen.

Door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog lag het verenigingsleven stil en pas op 14 juni 1940 werd besloten de repetities te hervatten. Gedurende de oorlogsjaren schommelde het ledental nogal en vooral 1942 gaf een dieptepunt te zien toen velen in Duitsland tewerk gesteld werden. In beperkte mate werd doorgegaan met het geven van concerten en ook de jaarlijkse uitvoeringen bleven doorgaan. Bij het vaststellen van de uitvoeringsdata werd rekening gehouden met de stand van de maan. Omdat overal verduisterd moest worden van de bezetter, kon alleen bij volle maan iets worden georganiseerd zodat iedereen na afloop de weg naar huis terug kon vinden. Het ledentekort werd geprobeerd op te vullen met het werven van oud-leden en ook leverde het vormen van een bestuur problemen op vanwege het niet beschikbaar zijn van kandidaten. Men bleef wel zo goed en zo kwaad als het ging repeteren met toch wel een redelijke bezetting van de partijen. Meer kon ook niet, want er werden geen uitvoeringen of concoursen meer gehouden omdat men niet meer mocht of kon reizen. Voor de dirigent, de heer Nocken, gaf dat vooral bij de terugreis naar Sliedrecht nogal eens problemen. Het kwam dan ook regelmatig voor, dat hij in Ambacht bleef slapen bij de familie Bronmeijer. Al met al waren de verwachtingen dat Ido's Mannenkoor gesterkt uit de oorlog tevoorschijn zou komen. Meermalen had men tijden van opleving gevolgd door inzinkingen gekend, maar al kraakte het in al haar geledingen, zij wankelden niet.

Op 10 juni 1944 moest door oorlogsomstandigheden de school aan de Wepsterlaan worden verlaten. Men verhuisde naar gebouw Elim, aan de Veersedijk, dat tegen betaling van twee gulden per week als repetitielokaal in gebruik werd genomen.

Op 1 september 1944 moest men stoppen met repeteren, omdat van overheidswege werd bepaald dat iedereen om 20.00 uur binnen moest zijn. 5 oktober 1944 werd een zwarte bladzijde in de geschiedenis van het koor. Tijdens een bombardement op de zuurstoffabriek "De Alblas" in Alblasserdam, raakte een te vroeg afgeworpen bom de boerderij van de familie Visser aan de Onderdijkse Rijweg nabij de Vrouwgelenweg. Hierbij werd het nog jeugdige en pas getrouwde koorlid C. Spiering dodelijk getroffen.

Wordt vervolgd

EEN UIT DE HAND GELOPEN SCRIPTIE....

Het gebeurt niet zo vaak dat in ons periodiek een boek wordt besproken. In dit nummer wil de redactie echter uw aandacht vragen voor de uitgave van *Willem Schippers (1867-1954) Een leven tussen pen en smidshamer*.

Een drietal auteurs, A., C.D., en S.A.C. Hoogendijk - zij wonen in Hendrik-Ido-Ambacht - stelde dit fraaie boek samen. Deze studie begon als VWO-scriptie voor het vak Nederlands van één van de schrijvers. Die scriptie is evenwel "een beetje uit de hand gelopen". Een nader onderzoek van vader en zoons leverde namelijk tal van interessante gegevens op, waarvoor zelfs een uitgeverij interesse bleek te hebben. Wist u bijvoorbeeld dat Schippers ook wel feuilletons schreef in tijdschriften die in de jaren tussen de wereldoorlogen verschenen?



Een bekend auteur uit de streek

Zoals de achterzijde van de band duidelijk maakt, verschenen er van 1908 tot 1955 niet minder dan 47 titels van de hand van de bekende auteur, die in de Groote Lindt geboren is. Diverse werken zijn herdrukt en onder de titel *Das Eulennest* verscheen zelfs een vertaling van één Schippers' bekendste boeken. We kunnen wel zeggen dat Schippers een auteur is afkomstig uit onze streek, maar mijns inziens kunnen we

niet stellen dat hij een schrijver was die het genre van de streekroman beoefende, want een aantal vereisten daartoe ontbreekt in zijn werk. Wel heeft hij eigen ervaringen in zijn boeken verwerkt. De auteurs maken daar regelmatig melding van. Om de alledaagse situaties, het herkenbare en de levensles die Schippers in zijn werk mee wilde geven, heeft z'n oeuvre enkele generaties kunnen boeien. De onderhoudende stijl heeft daaraan zeker bijgedragen. Het is de vraag of Schippers ook komende generaties nog zal weten te "pakken". De boeken gaan van lieverlede "ouderwets" aandoen en bieden, denk ik, qua stijl en thematiek niet allemaal iets van blijvende waarde. Slechts enkele werken zijn in de afgelopen decennia nog herdrukt. De meeste komen we alleen nog tegen in antiquariaten. Het aantal personen dat Schippers gekend heeft, neemt snel af. Als zodanig is het leuk dat op initiatief van de heer S. van Nugteren uit Zwijndrecht in deze plaats inmiddels zelfs een Willem Schippersweg te vinden is. We leven anno 1999 in een "luister- en kijkcultuur" en de problemen die de auteur aan de orde stelt, komen steeds verder van ons af te staan. En toch zouden enkele titels ook jonge mensen van nu wel kunnen boeien.



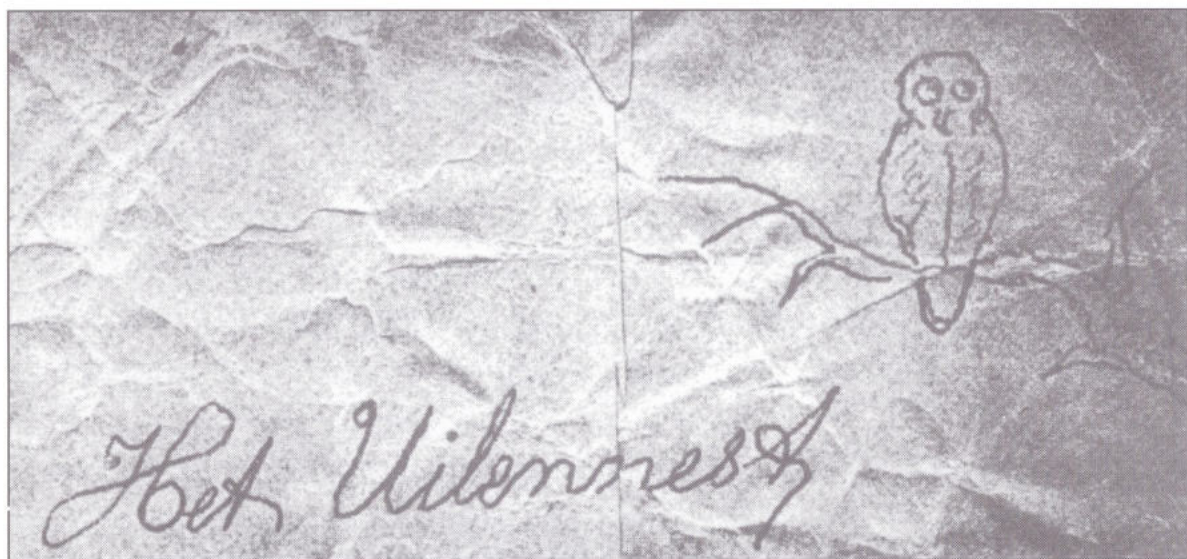
De auteur belicht.....

De "Hoogendijken" hebben het leven van Schippers intensief bestudeerd en "in kaart" gebracht. Het voorgeslacht, de jongensjaren, zijn gezin en familiebetrekkingen alsmede de maatschappelijke carrière van Schippers komen aan bod. De ondertitel is duidelijk genoeg: de schrijver werd als smid opgeleid. Al heel jong, zoals toen gebruikelijk, leerde hij dit vak bij een smid te Maasdam. Op jeugdige leeftijd was hij

alleen op zondag in het ouderlijk huis! Later werkte Schippers bij grotere ondernemingen. De drie auteurs hebben eveneens aandacht besteed aan de religieuze gevoelens van Schippers en zijn familie. In zijn boeken geeft hij regelmatig een duidelijke boodschap mee. Het is aardig te lezen hoe hij de pen “probeerde” ter ontspanning en ook erkenning vond bij uitgeverijen en recensenten. De emoties van een beginnend schrijver worden ons niet onthouden

“Eindelijk heb ik gelegenheid gekregen uw drie geschriften te lezen en hoewel ik ze, zooals ze zijn, niet kan uitgeven, las ik ze toch met genoegen en dat is lang niet met alle handschriften, die ik lees, het geval. Door de lezing is mij gebleken, dat u een schoon talent ontvangen hebt, het talent om op juiste, aangename wijze te kunnen weergeven wat u òf wedervoer, òf u werd meegedeeld. Ook is uw stijl goed; dat de taal niet volgens de regels is, is geen bezwaar. Er is dan zeer veel in uw werk, dat duidt op talenten van een meer dan middelmatig schrijver. Maar.... dat alles nog in wording.... Het allerbeste lijkt mij De Strooper....”

Al met al tekent ons drielal Schippers als een trouw huisvader en vriend, een sympathiek man. De omzetcijfers en successen zijn hem nooit “naar de bol” geslagen. Dat zijn talent ook wel beperkingen kende, was hem bekend! Schrijven was voor hem een vorm van ontspanning; elke avond voegde hij “n paar blaadjes” aan een nieuwe pennenvrucht toe. Het is de verdienste van deze uitgave dat dit allemaal aan de orde komt.



Een uil op het kaptje van Het Uilennest, getekend door Schippers in april 1954

Dordrecht 26 April 1930

Blond Marietje zij wilt gaarne
Dat 'k iets in 't album schrijf
En dat 't u iets moeten weten
Dat lang in herinnering blijf.
Nu dat is voorwaar niet makkelijk
Want de mensch vergeet zoo gauw
Maar zoo'n enkele kleine regel
Weet ik toch nog wel voor 'jou
Buiten is het thans weer Lente
Bloesemgeuren vogelenrang
Ook in 't kinderhart is 't Lente
God schenke 't u nog jaren lang
En als zij in later tijden
Weertrens in dit album ziet
Denkt 'g aan opoe en aan opa
En vergeet ze beiden niet.

Opoe - Opoe
Schipper

Albumversje voor Marietje (Miep van Rijnen)



Willem Schippers

De documentatie van dit boek

Het is niet erg voor de hand liggend dat er ooit nog eens een biografie van Schippers verschijnen zal. Vandaar dat dit boek ons de “volledige” Schippers moet tonen. Aangezien zowel zijn boeken, artikelen, de receptie van zijn werk, familierelaties en tal van aspecten aan de orde komen, is dit boek als zodanig zeer geslaagd. Een uitgebreide bibliografie en de verantwoording van bronnen, foto's en documenten maakt dit boek ook tot een mooi naslagwerk. Uiteraard zijn er best wel eens aspecten die we nader uitgespit zouden willen zien, er zijn ook kleine vergissingen e.d., maar het drietal krijgt voor deze “scriptie” een “heel hoog cijfer”!

Het boek verscheen in de herfst van 1998 bij Uitgeverij De Groot Goudriaan te Kampen en heeft een stevige, fraaie en sfeervolle band. De biografie over Willem Schippers telt vele illustraties. Hartelijk aanbevolen.

Drs. C.R. van den Berg

Verordening schoonhouden van openbare weg.

O.R.A. Zwijndrecht. Archief 504, deel 13.

Schout en Heemraden van Swindregt ondervinden dat sommige sig niet ontsien hunne vuiligheijt op de straten en wegen te brengen en neder te werpen en besonder deselve straten te beleggen en besetten met aerden en andere goederen. Strekkende behalven andere ongelegheden daer uijt voortkomende en te voorsien, tot groot ongerief en ongemak van de goede ingesetene, en andere, die straten en wegen moeten gebruijken, en voor al ook tot verhinderingen 't behoorlijk kunnen drijven van schouwen en 't maeken van wateringen en diergelijke, waer in willende voorsien, soo keuren en gebieden Schout en heemraden, dat elk deselfs straat sal hebben te ontruijmen van alt gunt daer op leggen mogt, niets uijtgesondert op peene dat diegene wiens of welkers straat of straaten, weg of wegen woensdag den tweeden oktober 1780 wanneer daer over de schouw des morgens ten tien uren sal werden gedreven niet behoorlijk sal of sullen hebben opgeruijmt vervallen sal of sullen, elk in een boeten van drie guldens, ten behoeven van de Schout, en dat de straten ten kosten en lasten van de gebrekegen 't sij huurders of ijgenaers, sullen werden opgeruijmt en de goederen weg gebragt of, voor soo ver daeronder enige vercoopbaere sijn mogte aenstonds sullen werden verkogt en 't suijsen daarvan komende tot voldoening der boeten en kosten, soo verre strecken sal kunnen bekeert, ent kort of geheele boetens en kosten, aen eijgenaers en besitters der huijsen, landen en andere goederen vant voldoen deser keuren ingebreken blijvende, behoudens hun verhaal op de huurders en bruijkers sullen werden verhaelt.

Aldus gedaen, gekeurt en dese geordonneert te publiceren bij Schout en heemraden bovengemelt, den 21 September 1780 gepubliceert en angeplact.

Sondag den 29 September 1780.



“Zeilschepen bij Dordrecht” door Gerardus Hendriks. Deze schilder uit de eerste helft van de 19e eeuw schilderde een paar havengezichten van Dordrecht en Zwijndrecht. Verder is Hendriks bekend om zijn landschappen met vee en figuren en watergezichten, meestal met een overzetveer.

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:

C. Lagendijk
J. Smit

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: 078-6813965

(tevens adres secretariaat Historisch Genootschap Hendrik-Ido-Ambacht).

Redactie-adres voor Zwijndrecht:

Prins Bernhardstraat 30

3331 BR Zwijndrecht

tel: 078-6194677

(tevens adres secretariaat Historische Vereniging Zwijndrecht).

Druk: Pro Patria Zwijndrecht

De verkoopprijs voor losse nummers: f. 4,75

ISBN 90-

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

