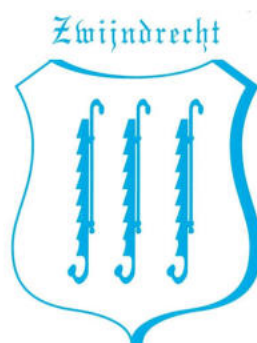
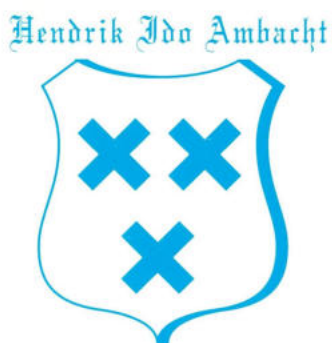


Swindrecht Were



Uitgave van: Historisch Genootschap, Hendrik Ido Ambacht
Historische Vereniging, Zwijndrecht
Jaargang 19 nr. 1
mei 2005

Swindregt Were

INHOUDSOPGAVE:

De geschiedenis van Oving-spoor te Hendrik-Ido-Ambacht	02
Een valkuil op het Slagveld	13
Jeugdherinneringen aan de Sophiapolder	18
Glasblazen	24
Colofon	28

DE GESCHIEDENIS VAN O Ving-SPOOR H.I.AMBACHT

Wat vooraf ging

De N.V. H.E. Oving Jr. IJzer- en Staalhandel te Rotterdam bestaat sinds 1875. Het begon met de handel in ijzer, buizen en rails. Na de Eerste Wereldoorlog ging men ook aan aannemers van smalspoorproducten leveren zoals: kipwagens, ramen spoor, locomotieven, enz... Tevens werd verhuren van dit materiaal in het programma opgenomen, waarmee de basis werd gelegd voor het enorme verhuurpark waarover men in latere jaren kon beschikken. Na de moeilijke oorlogsjaren van '40-'45, waarin men veel moest improviseren en "nee" moest verkopen, brak een betere tijd aan voor de handel. De periode van na de oorlog was er niet alleen één van wederopbouw, maar ook van expansie.

In de eerste jaren was, net als in de oorlogsjaren, de materiaalvoorziening het grootste probleem. Hierbij was de onderneming volledig afhankelijk van de overheid, in dit geval het Rijksbureau voor ijzer en staal. Dit Rijksbureau zorgde overigens niet alleen voor toewijzingen, het onderhandelde ook met het buitenland over contingentering. Drie jaar na de oorlog kwam er verbetering in de situatie doordat er tussen Nederland en Duitsland een zogenaamd veredelingscontract werd gesloten. Hierbij leverde Nederland kolenerts en Duitsland walserijproducten. Op die manier ontstond een levendige ruilhandel die, eenmaal goed op gang gekomen, ons land van een regelmatige aanvoer van ijzer en staal verzekerde. Niettemin bleven ijzer en staal schaarse producten. In deze situatie kwam echter steeds meer verbetering.

De wederopbouw van Nederland veroorzaakte een zeer grote vraag naar ijzer en staal, rails en smalspoorproducten en stimuleerde de groei van de onderneming sterk. De afdeling Spoor was toen gevestigd op de Binnenhaven in Rotterdam, op een veel te kleine locatie. Dit gegeven deed de directie in 1947 besluiten een vestiging in Groningen te openen en in 1948 om het terrein kadestraal sectie F-no-595 gelegen aan de Veerweg te H.I.Ambacht met bijbehorende gebouwen en loodsen te kopen. Er werd een werkplaats gevestigd en een opslagruimte gecreëerd voor rails en smalspoorproducten.

Wat was de voorgeschiedenis van dit aangekochte terrein?



Opening van de nieuwe werkplaats en opslag van rails van Oving Spoor in H.I.Ambacht op 9 september 1949. Achter het naambord zie je nog een stuk loods van de Hollandse Beton met schedeldak.

- 1875. Het terrein was griend, d.w.z. buitendijks moddergebied, gevormd door hoog en laag water, dat vrijelijk invloed kon uitoefenen op het gebied.
- 1898. Het terrein werd ca. één meter opgehoogd met zand, door de eerste eigenaar de heer Cornelis Vroege.
- 1900. Het terrein werd verkocht aan de heer S. de Waard, sloper van veelal houten schepen.
- 1906. Het terrein werd wederom verkocht, nu aan de Hollandse Beton Mij., die het terrein ook weer één meter ophoogde en er een loods van ca. 25 x 10 meter op plaatste.
- 1914. De loods werd verhuurd voor de opvang van Belgische oorlogsvluchtelingen.
- 1918. Het terrein was in gebruik als opslagplaats en materiaalwerf van de H.B.M..
- 1937. Het terrein was in gebruik t.b.v. de vervaardiging van pijlers en taludstukken voor de nabij gelegen brug over de Noord. Voor de opritten van de brug aan de westzijde van H.I.Ambacht is gebruik gemaakt van

huurspoor van Oving Spoor. In die tijd werd op het terrein als uitbreiding een tweede loods gebouwd.

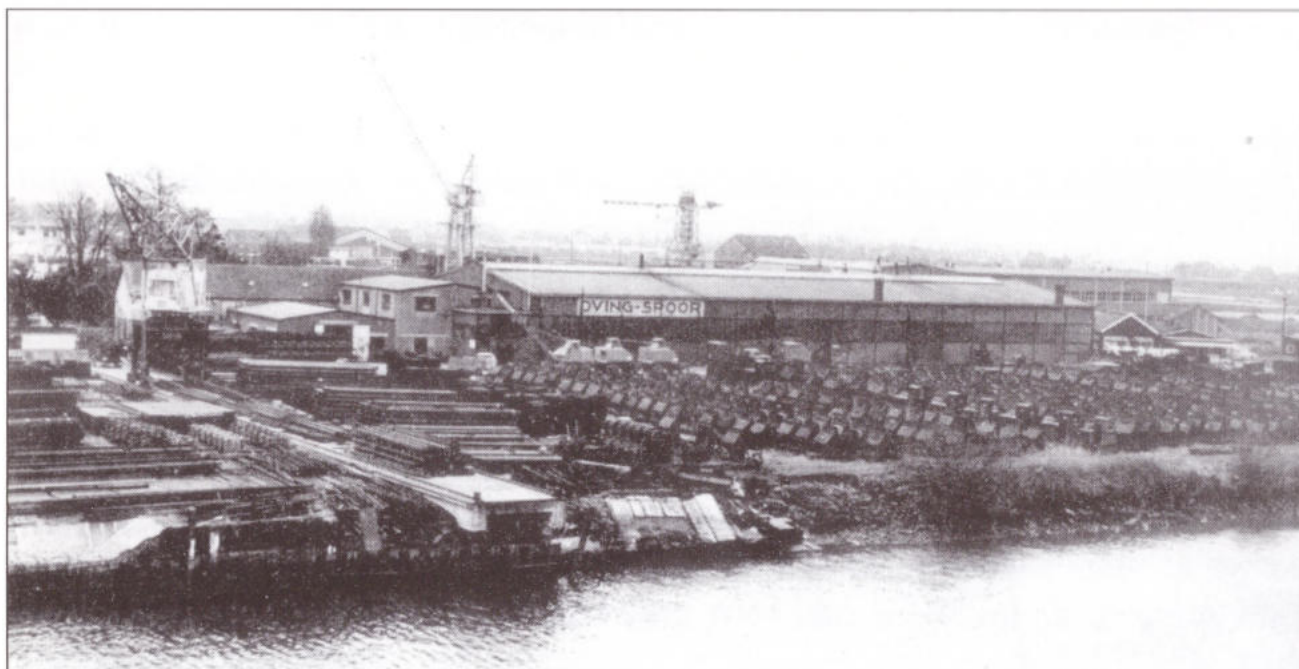
- 1941. De loodsen gevorderd en in gebruik genomen t.b.v. inkwartiering van Duitse militairen.
- 1946. De loodsen werden in gebruik genomen t.b.v. inkwartiering van Nederlandse militairen.
- 1948. Het terrein met opstallen werd verkocht aan fa. H.E. Oving Jr., IJzer- en Staalhandel.

Het voormalige terrein van de Hollandse Beton Mij lag heel gunstig voor de aanvoer van rails en andere materialen per schip. Een gedeelte van de oude loodsen werd gesloopt en op die plaats werd een nieuwe fabriekshal gebouwd, die dienst ging doen als revisiewerkplaats voor locomotieven. De hal werd verder ingericht met de benodigde machines, werkbanken en werkputten, waarboven de locomotieven stonden. De constructieafdeling kwam voorlopig in de oude behuizing van de Hollandse Beton Mij. Hier werden wissels en kipkarren gemaakt en gerepareerd. Er stonden o.a. twee smidsvuren en een veerhamer.

In de winter stonden er vuurpotten te branden, gestookt met cokes om het personeel gelegenheid te geven zich wat te warmen, want verwarming was er toen niet bij. Naast de nieuwe hal stond een kantoortje, dat tevens dienst moest doen als tekenkamer en verblijf van de bedrijfsleider, de heer J.J. Feij. De heer Weenink werd chef werkplaats.

Er waren ook vier woonhuizen bij het complex Veerweg beschikbaar, waarin werknemers uit Rotterdam hun intrek namen. Het waren Veerweg 61 tot 67, waar ook de familie Spierings woonde, een begrip voor Oving Spoor.

W. Spierings sr. was chef van de buitenploeg, W. Spierings jr. werkte in het magazijn en volgde later zijn vader op, Bep Spierings was servicemonteur en Jan Spierings was chauffeur op een vrachtwagen.



Fabriek en opslagplaatsen rond 1965

De eerste vijf jaar reed er dagelijks een personenbusje van en naar Rotterdam om het overige personeel te halen en weer thuis te brengen. Na een jaar van bouwen en verhuizen, werd op 9 september 1949 de nieuwe vestiging van Oving Spoor op feestelijke wijze door mevr. Roosen-Oving geopend.

Het kantoorpersoneel bleef voorlopig in Rotterdam aan de Binnenhaven. Oving Spoor had nu zijn eigen vestiging aan de Veerweg. De groeiende vraag naar oude en nieuwe rails en de vele bijproducten en de vele werkzaamheden aan het verhuurpark deed de vraag naar geschoold personeel sterk toenemen.

In de periode na de oorlog was er grote woningnood. Veel jonge mensen wilden trouwen en gingen dan noodgedwongen inwonen bij ouders of familie. Van deze situatie maakte Oving Spoor gebruik om nieuwe personeelsleden te werven. In 1950 liet men zes woningen bouwen in de Meidoornstraat, in 1953 nog eens vier in de Thorbeckestraat en later nog eens tien in de Thorbeckestraat.

Er brak nu een tijd aan van gestadige groei. De verhuurafdeling had goede jaren met als hoogtepunt 1953, het jaar van de watersnoodramp. Alle beschikbare voorraad smalspoormateriaal werd verhuurd aan aannemers in Zeeland en Zuid-Holland. Het was een hele drukte op de Veerweg, de vrachtwagens reden af en aan om alle materialen op de bestemde plaats te brengen. Ook kwamen er regelmatig schepen aan met rails, wat voor de transportafdeling, naast het laden en lossen van vrachtauto's, een topdrukke opleverde.

Oving Spoor draaide goed en leverde in die jaren een goede bijdrage aan het resultaat van de onderneming. Er werd dan ook weer flink geïnvesteerd.

In 1954 werd het nog bestaande deel van de loods van de H.B.M. afgebroken en de fabriekshal verlengd t.b.v. de constructieafdeling. Zo ontstond een hal van 65 x 24 meter, waarin een houten vloer gemaakt werd om werkstukken uit te zetten. Ook het bestaande magazijn werd vernieuwd en er werd een opslagloods voor locomotieven aan de waterkant neergezet.

Er werden veel orders geboekt van de Staatsmijnen in Limburg voor het vervaardigen van wissels en kruisstukken, verder werden er draaischijven, diploories, schamelwagens, kipwagens, vele modellen wielstellen en vele soorten steenwagens voor de steenfabrieken gemaakt. Het kwam regelmatig voor dat er in de constructieafdeling 64 uur per week gewerkt werd, dikwijls weken achter elkaar, om alle orders op tijd af te kunnen krijgen.

Het personeelsbestand bestond toen ongeveer uit 40 personen. In 1957 werd voor de afdeling expeditie een nieuwe, degelijke onderheide, kraanbaan gebouwd met een spoorwijdte van 4,1 meter, waarop een nieuwe kraan met een hefvermogen van 6.000 kg werd geplaatst. Deze kraan werd gebouwd door een bedrijf van de familie Oving, namelijk De Nederlandse Staal Industrie.



Personeelsleden uit de constructieafdeling rond 1970. Staand v.l.n.r. Piet Verschoor, Cees Scheurwater, Wim Kanter, Cees den Hoed, Piet Vink, Miel Kroos, Rob Baks. Adam Moerkerken en Gerrit de Ruit. Zittend: Kors Koppelaar, Henk van Bree, Arie de Groot, Jan van der Padt en Gijs van der Linde. Liggend: Arie Legerstee.

Aan het eind van de jaren '50 komt geleidelijk de mechanisatie in alle gelederen van het bedrijfsleven op gang, zo ook in de bouwwereld. Kranen en grondverzetmachines doen hun intrede. Dit heeft op termijn ook grote gevolgen voor de verhuursector van Oving Spoor. Langzaam maar zeker loopt de verhuur van smalspoormateriaal terug. Men probeert hier op in te spelen door heftrucks en grondverzetmachines te importeren en te verkopen. Uiteindelijk kwam dit moeilijk op gang. Ook ontwikkelde Oving Spoor, omdat Nederland een slappe grondstructuur heeft, een demontabele kraanbaan op zware houten liggers. Zowel bochten als rechte banen werden geproduceerd, waarvan vele honderden lengtes werden verkocht aan de bouwwereld. Omdat er een grote vraag bestond naar elektrisch aangedreven industriespoorwagens voor o.a de baksteen- en kalkzandsteenindustrie, en later voor de zware industrie alsmede melk- en kaasfabrieken, werd in 1961 een constructeur aangetrokken, de heer J.A.P.M. Meijer. Hierdoor kreeg de constructieafdeling een flinke opleving. Onder zijn leiding werden de handtakels in de werkplaats vervangen door elektrisch aangedreven kranen en werden er nieuwe machines en gereedschappen gekocht om de productiemethoden te verbeteren. Zo werd in juni 1962 de eerste elektrisch aangedreven afzetunit afgeleverd aan de Overijsselse Steenfabriek Terwolde.

Op de 30 mei 1962 ging de heer G. Westerbeek, tot dan toe procuratiehouder van Oving Spoor, op 69 jarige leeftijd met pensioen. De heer J.J. Giezen, hoofd van de handelsactiviteiten van de spoorafdeling, nam het roer over en werd de nieuwe algemeen procuratiehouder.

1963. De polder "De Grote Noord" te H.I.Ambacht werd stukje bij beetje door Oving aangekocht t.b.v. algemene uitbreiding van de IJzer- en Staalhandel, inclusief Oving Spoor. Deze polder, 45.000 m² groot, werd met schone specie opgespoten met grond van het Schiedamse Sterrenbos, dat eerder werd opgespoten met grond afkomstig van het graven van de Waalhaven te Rotterdam. In datzelfde jaar werden de laatste vier in voorraad zijnde stoomlocomotieven afgevoerd naar de sloperij van de fa. Stolk te H.I.Ambacht. Als aanvulling op het grondverzetprogramma van Oving Spoor werd in 1964 een vertegenwoordiging van Sennebogen Straubing Duitsland in het leveringsprogramma opgenomen.

Sennebogen leverde mobiele baggers en draglines, alsmede rups-baggers en bouwkransen op luchtbanden. Deze uitbreiding van activiteiten eiste wel een grote investering. Zo werd in 1965 een nieuwe loods van 20 x 65 m naast de bestaande loods gebouwd met een bovenloopkraan van de fa. Stienis, met een hefvermogen van 7.500 kg. De hoogte van de loods werd tien meter in verband

met de giek lengte van de baggers en de bouwkransen, de bestaande hal was slechts zes meter hoog. Ook werden er nieuwe kantoren en magazijnen bij gebouwd. Nieuw personeel werd aangenomen voor de verkoop en monteurs voor de revisie en het gereedmaken van de verkochte machines. Zo ging in 1968 de grondverzetafdeling als separate divisie van Oving NV, los van Oving Spoor, de handel en verkoop alsmede de administratie verzorgen. Deze afdeling vestigde zich aan de Binnenhaven in Rotterdam, maar het gereedmaken van de verkochte machines, alsmede het onderhoud en de revisie, bleven in H.I.Ambacht onder verantwoordelijkheid van de bedrijfsleider de heer J.J. Feij. De functie van werkplaatschef voor de nieuwe afdeling werd ingevuld door het aanstellen van de heer Van der Wielen, die het niet altijd even gemakkelijk had. Hij was voor constructiewerkzaamheden aan de kranen altijd afhankelijk van de goede wil van de heer Feij, wat niet altijd van harte ging.

Aannemingsbedrijf Visser en Smit te Papendrecht huurde in 1968 bij Oving Spoor 2500 smalspoor plateauwagens, locs en 20 km. spoor ten behoeve van het leggen van een viervoudige gastransportleiding in het verdronken land van Saeftinge in de Westerschelde in Zeeland. Geleidelijk aan werd het aanwezige huurmateriaal overgebracht naar de opgespoten polder de Grote Noord, dat later door de Ambachtse jeugd het Oving bos werd genoemd.

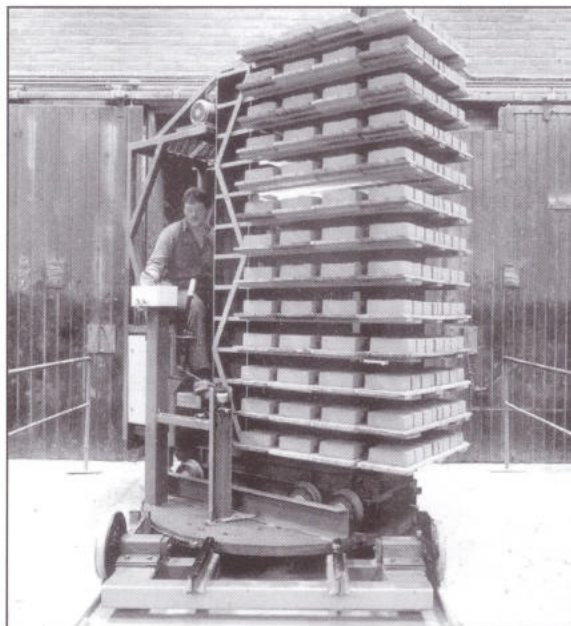


Een luchtfoto met de nieuw aangebouwde loods en kantoren in 1971. Rechts in het midden de opslag van kiepkarren in de polder de Grote Noord, waar nu de Gemeentewerf is.

Fusie en overname.

In de jaren zestig verandert de structuur van de groothandel in staal drastisch. Vooral in Duitsland overleven alleen de allergrootste bedrijven op dit gebied. De rust op het front, door het vrijwillige prijskartel, verdwijnt na het opheffen hiervan. Met het oog op een fusie werd Oving in 1964 van een familievennootschap in een open vennootschap omgezet en werd een beursnotering aangevraagd. Op 24 februari 1970 werd bekend gemaakt dat men fuseerde met de sinds 1903 bestaande firma W.B. Diepeveen en Co..

In 1972 werd gefuseerd met de firma Struijcken en Co. en is het O.D.S.-concern ontstaan. De naam van Oving Spoor werd toen gewijzigd in O.D.S. Spoor. De nu separaat werkende afdeling Grondverzet en Wegenbouw draaide de eerste jaren wel redelijk. Er werden veel machines verkocht, maar men besloot in 1974 toch om er mee te stoppen. De opbrengsten bleken te laag en de kosten te hoog bij de gerealiseerde omzetten, als gevolg van de moordende concurrentie. Uitvoering van een marktonderzoek wees uit dat verbetering in deze sector op korte termijn niet te verwachten was. Door een tekort aan vaklieden werden enkele medewerkers door O.D.S. Spoor overgenomen. Het overige personeel moest noodgedwongen een andere baan zoeken. Het kantoorpersoneel van O.D.S. Spoor, die nog altijd gevestigd was aan de Binnenhaven in Rotterdam, werd in 1975 verplaatst naar H.I. Ambacht, hier was voldoende ruimte vrijgekomen na het sluiten van de afdeling Grondverzet en Wegenbouw.



Eén van de vele geleverde afzetunits voor het vervoer van stenen op de Steenfabrieken

In dat jaar werd de heer J.A.P.M. Meijer de nieuwe bedrijfsleider van O.D.S. Spoor; de heer J.J. Feij moest wegens ziekte zijn werkzaamheden staken.

In 1977 verkoopt O.D.S. de opgespoten polder Grote Noord aan de gemeente H.I.Ambacht, voor enkele miljoenen guldens. Het verhaal gaat dat er een gejuich opging in de raad na het bekend maken hiervan.

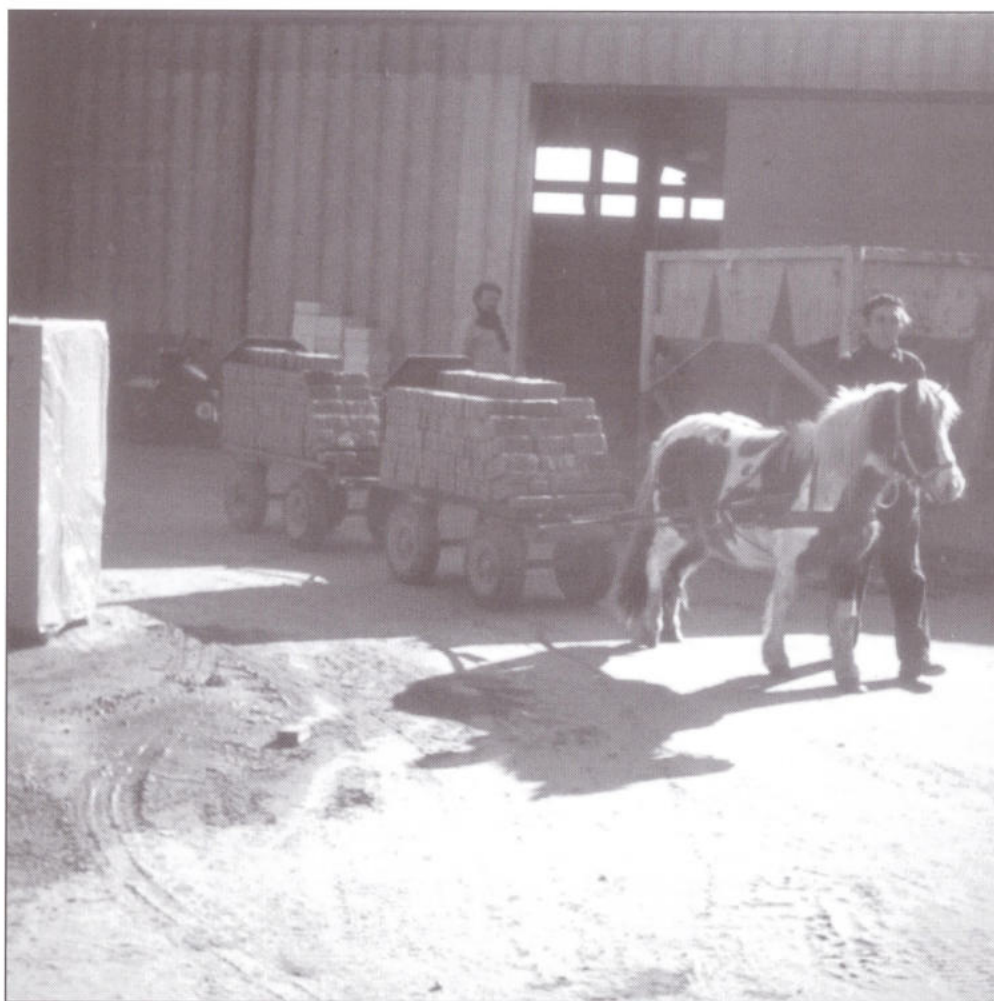
In 1978 werd het gehele O.D.S. bedrijf overgenomen door de Limburgse IJzer- en Staalhandel Lommaert, maar bleef onder eigen naam bestaan. In 1980 werd de IJzer- en Staalhandel Lommaert inclusief O.D.S. verkocht aan de Luxemburgse staalgigant Arbed. Dit was voor de afdeling Spoor een goede zet: zij waren reeds agent van de raildivisie van Arbed. Het gehele bedrijf O.D.S. bleef onder eigen naam werken, evenals de afdeling Spoor.

De constructieafdeling van O.D.S. Spoor draaide intussen op volle toeren. Er werden tal van traverse- en afzetwagens voor de keramische industrie ontworpen en gemaakt. Ook werden er hele fabrieken door O.D.S. Spoor geautomatiseerd, waarbij veel montagewerkzaamheden ter plaatse werden uitgevoerd. Eén van de opvallendste projecten was het inrichten van een volledig automatisch railgebonden systeem voor de Belgische melkfabriek Inex te Bavegem. In dit systeem waren smal- en breedspoor gecombineerd.

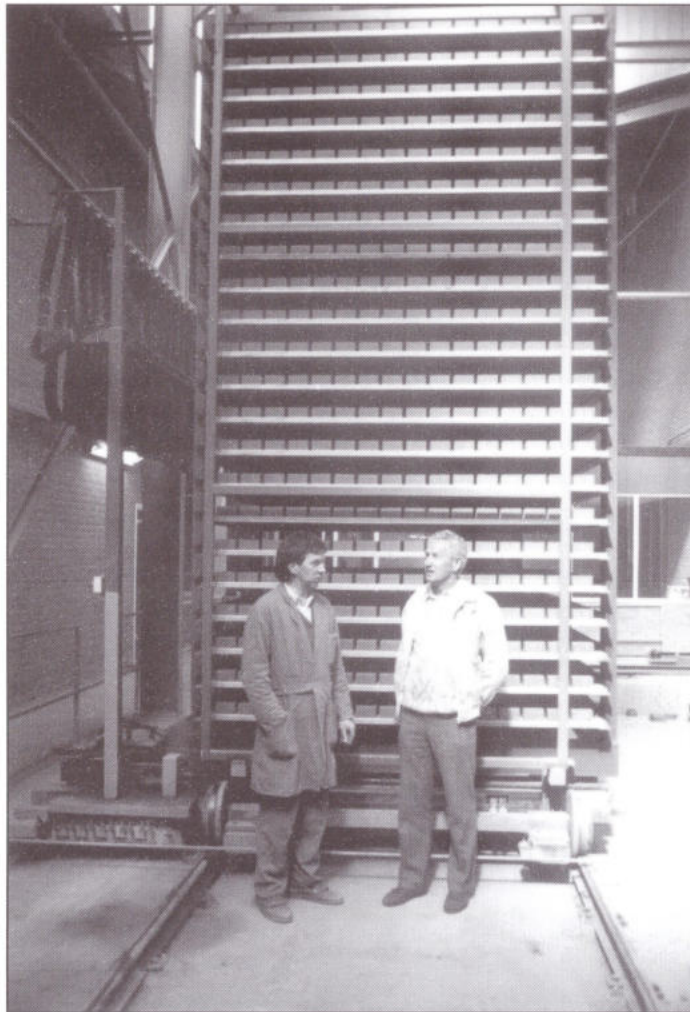
In 1980 werd de 100ste door O.D.S. Spoor ontworpen en gebouwde motorisch aangedreven industriespoorwagen aan een Limburgse keramische dakpannenfabriek afgeleverd. In 1982 ging de heer J.J. Giezen, sinds 1962 procuratiehouder en hoofd van dienst van O.D.S. Spoor, met pensioen. Hij werd opgevolgd door de heer C. Kapoen. In 1985 werd een groot gedeelte van het buitenterrein gebruikt voor de opslag van (British Steel) buizen voor de offshore, t.b.v. de afdeling Buizen van O.D.S..

In 1987 werd de Divisie Damwand opgericht. Deze nieuwe afdeling trok bij O.D.S. Spoor te Hendrik-Ido-Ambacht in, in de voormalige Grondverzet- en Wegenbouwhal. In die hal werden nieuwe damwand bewerkingsmachines geplaatst en werd een nieuwe buitenkraan van het brugtype met twee takels aangeschaft. Van deze hal werd ook veelvuldig gebruik gemaakt door de Spoor constructieafdeling, voornamelijk voor grotere projecten. Een groot project werd binnengehaald aan het eind van de jaren 80, toen Oving Spoor een order boekte voor het bouwen van een uniek transportsysteem voor één van de grootste steenfabrieken in Nederland, Korevaar NV bij Tiel. Het systeem was gebaseerd op een door het Technisch Centrum ontwikkeld idee ten behoeve van drogerijen van steenfabrieken. Het ging hier om het vervoeren van drogerijwagens van 4,20 meter hoog waar 12.000 kg bakstenen op vervoerd kon worden. Hiervan werden er 130 stuks gefabriceerd. Het transport werkte 24 uur

per dag volautomatisch, volgens een door een computer bepaalde cyclus en route. De drogerijwagens werden geladen bij de pers en via volautomatische draaischijven gebracht bij de transportwagen, die door een zware automatisch werkende hydraulische pusher, met een drukkracht van 5.000 kg, het optrekken en afzetten verzorgde. De besturing van de wagen vond plaats door middel van benaderingsschakelaars, via in de baan gemonteerde adressen. De traverse verplaatste zo een drogerijwagen met 12.000 kg bakstenen met een snelheid van 135 m/min. Voor het rijden en correct stoppen van de wagen voor het afzetspoor was de wagen voorzien van een speciale draaistroommotor. Dit was wel één van de mooiste projecten uit het bestaan van O.D.S. Spoor. Deze transportinstallatie werkt ook nu, 25 jaar na aflevering, nog tot volle tevredenheid.



Zo vervoerde men toen de stenen van de drogerij naar de ringoven rond de jaren zestig.



C.J. den Hoed met de bedrijfsleider van Steenfabriek Korevaar bij Tiel bij de volautomatische transportwagen die een wagen met 12000 kg bakstenen vervoert. Dit is het vervoer zoals het nu gebeurt.

In 1992 vertrekt de afdeling Damwand na vijf jaar van de Veerweg en betreft een ruim nieuw gebouwde pand op het industrieterrein van Moerdijk. De toen vrijgekomen ruimte in H.I. Ambacht werd verhuurd aan de O.D.S. afdeling Buis. In het jaar 1993 verkocht Arbed 49 % aandelen O.D.S. BV aan het Duitse bedrijf Klockner. In 1995 vond opnieuw een fusie plaats, O.D.S. BV (51% Arbed en 49% Klockner) gingen een fusie aan met Hoogovens-Handel BV. In datzelfde jaar werden alle nog in voorraad zijnde huurlocs verkocht of verschroot. De bedrijfsleider, de heer J.A.P.M. Meijer, ging in de vut.

In 1997 verwierf Klockner alle resterende aandelen van zowel Arbed als Hoogovens. Andere heren andere wetten: binnen het totale O.D.S. concern was de afdeling Spoor, hoewel winstgevend, langzaam maar zeker een vreemde eend in de bijt geworden. Om die reden werd het bedrijf dan ook op 1 januari 2000

verkocht aan Kloos-Railway-Systems te Alblasserdam. Men ging toen verder onder de naam Kloos-Oving. Tot 1 maart 2002 heeft men nog gebruik gemaakt van de werkplaats en de opslag aan de Veerweg, maar toen kwam er een definitief einde, na 54 jaar, aan het smalspoorbedrijf van Oving-Spoor aan de Veerweg in H.I. Ambacht.

Schrijver van dit stuk was ruim 36 jaar medewerker van de constructie afdeling van Oving-Spoor en heeft tevens 14 jaar in de centrale ondernemingsraad zitting gehad.

C.J. den Hoed

EEN AFVALKUIL OP HET SLAGVELD

Een veldslag en een kasteel

Al eeuwen doen er in Zwijndrecht geruchten de ronde dat het Slagveld eens het toneel was van een veldslag en dat er een kasteel gestaan zou hebben.

Hoewel er verhalen de ronde doen over sabels en kanonskogels die daar gevonden zouden zijn, kan niemand vertellen wie ze gevonden of in bezit heeft. Toch is het niet onmogelijk dat er een kasteel of een landhuis gestaan heeft. Volgens professor Pons was het Slagveld onderdeel van het volgerland van Schildmanskinderenambacht en was op het Slagveld een ambachtsheerlijk erf (een terrein van de ambachtsheer) met een zogenaamd “heerlijk huis”. Dit “heerlijk huis” zou te bereiken zijn geweest door een weggetje dat ook nu nog bestaat. Deze in de volksmond genoemde Slikdamsteeg loopt tussen de nu nog bestaande boerderij van Schouten en de “winkel” van Allround Benefits (de vroegere winkel van Groeneveld). Het huis zou dan gestaan hebben waar nu de straat van het Slagveld loopt. Een laatst door mij gevonden stuk dakleij in een geul ten behoeve van een gasleiding op het Slagveld suggereert dat er eventueel een stenen gebouw gestaan kan hebben.

Er zijn echter geen schriftelijke bronnen van dit huis bekend. Over de veldslag is dit wel het geval. Volgens Jorissen moeten er in de maanden april, mei en juni van het jaar 1572 regelmatig schermutselingen tussen Geuzen en Spanjaarden hebben plaatsgevonden. Hierbij werden uiteindelijk klooster Eemstein, kasteel Develstein en de brug over de Waal bij Rijsoord vernietigd. Jorissen schrijft daarbij uitdrukkelijk dat de veldnamen “Slagveld” en “Spaanse boomgaard” hieraan nog zouden herinneren.

Het onderzoek

Hoewel bronnenonderzoek erg belangrijk is voor het doen van archeologisch onderzoek, wil een amateur-archeoloog het liefst graven, dus toen ik een tip kreeg dat er op het Pullmanterrein gebouwd zou gaan worden, besloot ik daar maar eens te gaan kijken. Want wie weet zou er nog wat te vinden zijn van dat roemruchte verleden.

En zo liep ik op een winterse zaterdagmorgen, met het carillon van de Dordtse Grote kerk als arbeidsvitamine, op het Pullmanterrein te speuren naar sporen uit een ver verleden. Na eerst over het terrein gelopen te hebben, daarbij argwanend bekeken door een enkele voorbijganger, zag ik plotseling een scherp glinsteren in een kuil gemaakt door de graafmachine. Toen ik deze scherp opraapte, bleken er nog meer scherven onder te zitten en na zeker een half uur te hebben gegraven, kwam ik tot de ontdekking dat ik een afvalkuil had zitten uitgraven. Nadat ik mij ervan had vergewist dat er niets meer in de directe nabijheid in de grond zat, spoedde ik mij naar huis om daar de vondsten beter te bekijken.



Overzicht van het voormalige Pullmanterrein in januari 2001, met bij de boom in het midden de plek waar de afvalkuil zich bevond. (Foto: F.Bakker, AWN)

Het materiaal

Nadat ik de resten had schoon gemaakt, wist ik het zeker dat dit een afvalkuil was geweest. Er zaten verschillende botresten tussen, waaronder een stuk van een rib. Ook zat er een mosselschelp tussen. Verder bestond de inhoud geheel uit roodbakkend aardewerk.

Dit aardewerk wordt gemaakt van ijzerhoudende klei en wordt gebakken in ovens waar zuurstof bij kan komen, zodat de ijzerdeeltjes in de klei oxideren en het aardewerk rood uitslaat. Omdat dit aardewerk erg poreus is, wordt het geglazuurd met een bruine of rode loodglazuur.

Aangezien dit aardewerk bestand is tegen grote hitte, is het al vanaf de Middeleeuwen het meest gebruikte aardewerk. Ook nu wordt het nog geproduceerd, denk maar aan de rode bloempotten waarvan iedereen er wel een paar zal hebben staan.

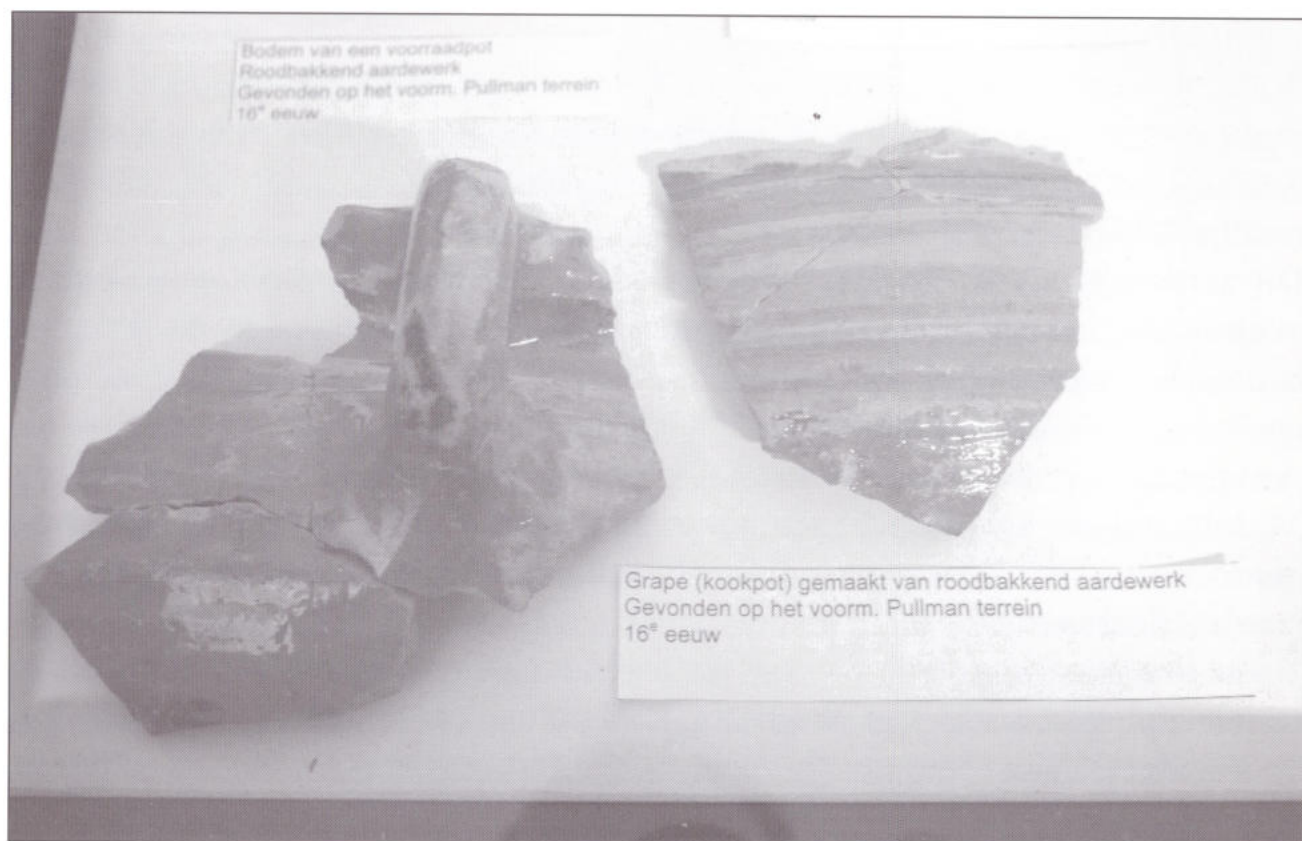
Nadat ik alles gesorteerd en gewassen had, kon het reconstrueren beginnen. De resten zijn afkomstig van meerdere kookpotten en in ieder geval van één voorraadpot. Het meeste is echter te fragmentarisch om te kunnen reconstrueren.

Er vielen drie “voorwerpen” op.

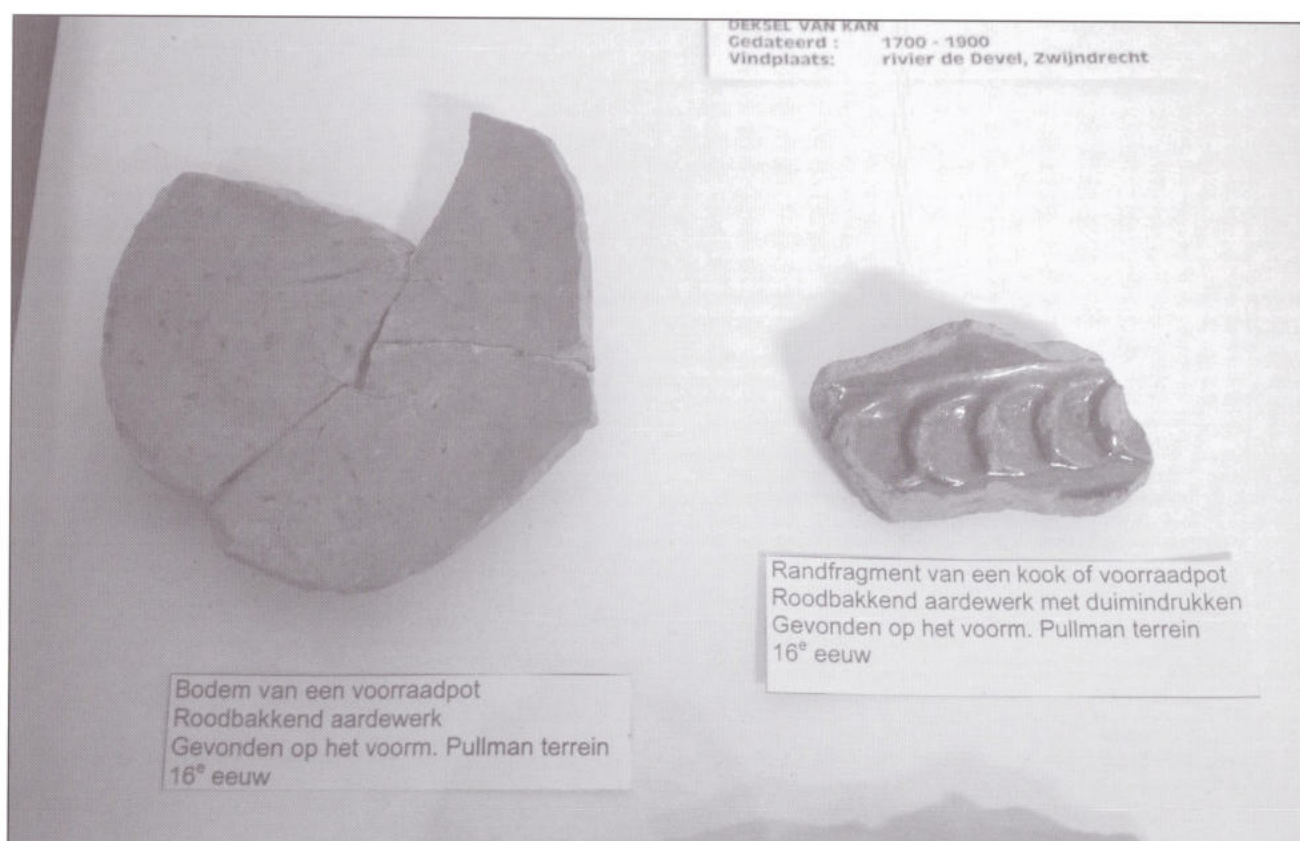
Als eerste viel op een groot gedeelte van de wand met oor van een grote kookpot, ook wel “grape” genoemd. Deze bezat oorspronkelijk twee oren en aan de onderkant drie pootjes. Deze waren ervoor om de pot tijdens het koken in het vuur te zetten, dat is nog te zien aan de roetaanslag die op de pot zit. Bij rijkere huishoudens hing dit soort potten aan een (Zwijndrechtse) heugel of vuurijzer boven het vuur.

Het tweede voorwerp was een bodem van een voorraadkan met standring, waarin men waarschijnlijk vloeistoffen of droge stoffen zoals granen en peulvruchten bewaarde. Het is niet gebruikt om in te koken, want er zat geen roetaanslag aan de bodem, iets wat bij de kookpot wel het geval was.

Het derde voorwerp was een randfragment waarin de pottenbakker als versiering zijn duimen had gedrukt. Door dit fragment was ook datering mogelijk. Het is waarschijnlijk de rand van een kookpot.



De fragmenten van de kookpot



Afbeelding met links de bodem van de voorraadkan en rechts het randfragment met de vingerafdrukken van de pottenbakker als versiering.

Conclusie en datering

Van de vele fragmentarische stukken aardewerk kon alleen een gedeelte van de grape (kookpot) en de bodem van een kan gereconstrueerd worden. Daardoor was ook een datering mogelijk: de kookpot kon gedateerd worden tussen 1525 en 1550 en het randfragment met de duimindrukken tussen 1530 en 1575. Het is dus niet onmogelijk dat het aardewerk als afval is achtergelaten voor of na een veldslag tijdens de Tachtigjarige Oorlog. Het is alleen jammer dat er verder tijdens deze graafwerkzaam-

heden geen voorwerpen tevoorschijn zijn gekomen die kunnen duiden op een veldslag of kasteel. De afvalkuil lag te ver van de locatie van het kasteel “heerlijk huis” af om gebruikt te zijn voor het storten van keukenafval.

Het zou dus goed mogelijk zijn dat een 16e-eeuwse bewoner van de Langeweg een kuil op zijn erf heeft gegraven en daar deze voorwerpen in heeft achtergelaten, nadat ze gebroken en dus onbruikbaar geworden waren. Het is dus helaas nog niet bewezen dat er een veldslag heeft plaats gevonden op het Slagveld. Hopelijk worden er in de toekomst meer bewijzen gevonden, waaruit zou kunnen blijken dat dit bijzondere verhaal uit de Zwijndrechtse historie echt plaats heeft gevonden.

A.L.J. van den Berg

Met dank aan mevr. A. Osseweijer-van Bueren en de heer J. Stappers van de Archeologische Werkgemeenschap voor Nederland, afd. 11 Dordrecht voor hun hulp bij het schoonmaken en het dateren van de vondsten, en de heren F. Bakker en M.J.A. Deelen voor het maken van de foto's.

Bronnen:

Bartels, M., 1999: *Steden in Scherven*.

Jorissen, F., 1955: *Het Hoogheemraadschap van de Zwijndrechtse Waard. Februari 1331 - Februari 1955*. Opnieuw uitgegeven in 1976.

Pons, Prof. Dr. L.J., 1998: *De oorspronkelijke hoevenverkaveling van de Zwijndrechtse Waard*. Zwijndrechtse Wetenswaardigheden II, 203-337.



JEUGDHERINNERINGEN AAN DE SOPHIAPOLDER

De Sophiapolder, het water eromheen en de (Veerse) dijk waarachter we ons veilig voelden.

Na het lezen van “Swindregt Were” (pag. 18 no. 1) - een orgaan waar ik voor het eerst van mijn leven mee kennismakte - kwamen er veel herinneringen bij met op uit de eerste tijd van mijn leven als geboren “Ambachter” (1914).

Mijn ervaringen met de Sophiapolder dateren reeds vóór mijn herinneringsfase, namelijk als twee- en driejarige, toen mijn grootouders er woonden en mijn vader, die in de Spaanse griepperiode (1918) mij op ontviel toen ik vier jaar was. Ik logeerde er langdurig op jonge leeftijd toen mijn moeder ernstig ziek was. Ik

herinner mij wel dat we, om er te komen, moesten worden overgezet per roeiboot door een der arbeiders werkzaam in de grote loods van de “Holland” met een grote hond, waar ik bang voor was. Na het overvaren was het nog voor mij als kind een eind lopen voor we de kleine huisjes annex kantoor van de “werf” bereikten.

Zover ik mij kan herinneren was er nog geen elektriciteit of waterleiding. Doordat onze woning aan de Veersedijk 245 op één huis na grensde aan de oprit naar het pontveer van de Sophiapolder, groeiden we eigenlijk op met de kennis van het reilen en zeilen van die polder en met de bewoners van de boerderij van L. (Leen) van Vliet, die het toezicht had namens de Rijkswaterstaat over het polderbeheer. Zijn kinderen waren iets jonger, maar gingen op dezelfde school en bij hun geboorte was opoe Lommers, mijn grootmoeder, “baker”. Een vriendelijke en spraakzame vrouw die we graag mochten..... maar waar we wat bang voor waren.

Mijn ouders gingen na hun huwelijk in 1910 wonen op de Veersedijk 245, dus op één huis na direct naar het veer van de Sophiapolder. In mijn jeugd wist ik niet van het ontstaan van deze polder. Je nam alles aan als zou alles altijd al hebben bestaan. Pas veel later leerde ik de geschiedenis van haar ontstaan.

In een wat strengere winter bij zware ijsgang waren de bewoners geheel geïsoleerd al was er via de omweg bij de werf van de Holland meestal nog wel een uitwijkmogelijkheid. Telefoon was er ook nog niet aanwezig. We kunnen ons dat nu bijna niet meer voorstellen in deze tijd van gsm en internet. Je wist niet beter en hield er rekening mee. Evenals met het gemis van waterleiding en elektriciteit. De waterput werd gevuld door regenwater via de daken van de boerderij, maar in de goten werd nog wel eens het karkas van een duif gevonden. Bij drukte in het bedrijf schoot het schoonmaken van de goten er wel eens bij in. Na schooltijd en in de vakantie voorzover die niet in beslag genomen werd door hulp aan de oude buurman, W. Zijderveld (1850-1933), op zijn tuinderij, trachtte ik zo gauw de mogelijkheid zich voordeed de Sophiapolder te bereiken. Nu waren het niet zozeer de uitgestrekte weidevelden die me trokken, ook niet de vele diersoorten die hun verzorging nodig hadden, zoals de kippen, varkens en geiten. De voerbieten moesten met een snijmachine met handbediening gesneden worden. De kippen plachten hun eieren niet in mooie legbakken, maar op diverse plaatsen te deponeren. Die plaatsen werden door de kippen wel verraden met hun gekakel, maar steeds weer werden we toch verrast door de plotselinge presentatie van een kip, die haar nakroost van een acht- tot tiental kuikens kwam voorstellen.

De radio en de grammofoon moesten regelmatig worden weggebracht ter

bijlading en verder was er altijd wel wat te doen of te zwerven langs de kaden en de uitgestrekte weilanden. Die weilanden werden in hoofdzaak gebruikt voor de winning van hooi.

In de maand juni verscheen dan een ploegje Brabanders of ook wel arbeiders uit Hardinxveld, die in de schoongemaakte stal sliepen, 's avonds in de wasketen een voorraad thee klaarmaakte voor de volgende dag en er dan reeds in de vroege met de zeis of ander gereedschap voor het verwerken van het gras tot hooi erop uittrokken de polder in. Het gemaaid gras lag dan in lange rijen, werd na enige tijd gedraaid en geschud, later aan repen gehecht, waarna het werd gehoopt (op hopen z.g. oppers gezet). Soms werden daarvoor de ruiters (houten hoekige hulpstukken) gebruikt, zodat het hooi vrij van de grond bleef wat de droging bevorderde.

Mooi weer en weinig wind was uiteraard noodzakelijk en het uitblijven daarvan gaf veel stagnatie en kwaliteitsverlies. Het hooi werd tenslotte opgeladen op een boerenwagen (wat veel vakkennis vereiste) en vastgesjord met touwen, waarmee dus de vracht werd samengeperst en vastgehouden.

De wagens, bespannen met twee paarden, werden via het middenpad, waarin in die tijd een rij populieren als windvang zijn geplant, naar het pontveer gereden. Het overvaren met het pontje, waarop slechts enkele wagens tegelijk konden worden overgezet, gaf veel tijdverlies en ook de oprit naar de dijk was inspannend en tijdrovend omdat iedere wagen dan door vier paarden bespannen naar de dijk werd gebracht. Soms moesten ze nog een hele afstand afleggen b.v. naar Heerjansdam. Alles buitengewoon tijdrovend en arbeidsintensief. Hoe het nu toegaat, weet ik niet. De graswinning is totaal veranderd en hooi is bijna overbodig geworden. Ik kan dus begrijpen dat men andere mogelijkheden zoekt voor exploitatie van de polder. Toch is hij van groot belang voor waterberging bij hoog water.

Uit ons dakraam kijkend konden we prachtig het water over de kade aan de Papendrechtse kant als een glinsterende waterval zien stromen. Dat het leven langs het water ook zijn schaduwzijden heeft, bewees een droevig voorval dat ik in die tijd meemaakte. Het jongste zoontje van de boer raakte in een onbewaakt ogenblik vlak bij het veer te water en verdronk. Zo'n ingrijpende gebeurtenis vergeet je nooit meer.

De vogels waren zeldzaam en dus bezienswaardig. Op school, de School met de Bijbel, kregen we wel les in "kennis der natuur", maar ik denk dat de onderwijzer nooit in de polder is geweest.

Voor de schoonheid van de natuur kwam pas later belangstelling. Soms gingen

de evolutieaanhangers voorop, hoewel wij toch de grootheid van de Schepper van alles wat leeft en groeit en ons altijd boeit, niet zagen.

Gelukkig is de polder tot op heden nog in tact gebleven, zij het zonder boerderij en zonder een sloop- of scheepswerf. Door de veranderlijke omstandigheden in de landbouw zal het moeilijk worden deze polder productief en exploitabel te houden of te maken.

Wat voor alle watergebieden geldt, wat weegt zwaarder: onze vaak overduidelijke welvaart of ons milieubeheer. Flora en faunabeheer vragen daarom onze bijzondere veelzijdige aandacht.



Het water: grote vriend of vijand.

Het water, dat ons scheidde van de Sophiapolder en zorgde dat die polder zo'n rustig gebied bleef, was dus verraderlijk. Het was een onderdeel van de rivierdelta van de Maas en de Rijn. Door de invloed van eb en vloed vanuit de zeearmen kwam het water vooral bij een samenloop van ongunstige factoren, b.v. storm gepaard met springvloed (wanneer de getijdenkrachten van zon en maan in dezelfde richting werken) soms angstig hoog worden. Daar was men wel aan gewend, maar soms overviel het sommigen, vooral omdat dit vaak in de nacht gebeurde. Meestal waarschuwden de burens door slaan op de met blinden gesloten ramen en het roepen van "Pietje, het water komt".

De kelder van het huis liep dan onder water. Daar bevond zich ook de enige kraan van het huis. De aardappelvoorraad die nat geworden was, moest worden gedroogd, waar ze ook al niet beter op werd.

Ook in de achtergelegen schuur werd het een janboel. Ook was het buiten, achter het huis, gelegen toilet onbruikbaar. Gelukkig kwam het water net nog niet in de woonkamer, wat bij anderen wel het geval was. In oorlogstijd, toen het leidingwater schaars werd, was de rivier echter een onuitputtelijke reserve om ondermeer de was te spoelen..

De bewoners van de rest van de Zwijndrechtse Waard, die achter de dijk woonden, wisten van deze moeiten vaak weinig af en voelden zich veilig achter de dijk tot de rampnacht 31 januari/1 februari 1953.

De dijk was een belangrijke verkeersweg, voorzover er van verkeer sprake was, voordat de auto, gevolgd door de autobus zijn intrede deed.

Ik herinner me nog dat we uit school kwamen en daar aan de onderdijk de auto van de heer Tideman zagen. Die had daarvoor een eigen chauffeur in dienst. De auto stond geparkeerd en we bewonderden allen heel nieuwsgierig het wonderlijke voertuig. Een echte oldtimer met open kap en handrem en versnellingsbak aan de buitenkant! Ook voor de eerste bus liepen we het huis uit om die te zien: een soort gemotoriseerde paardentram met twee houten banken. De bus werd geëxploiteerd door de firma Stok uit Zwijndrecht en werd dus de bus van “Stokkie” genoemd. Hij kreeg al spoedig concurrentie van de Ridderkerkse busonderneming “De Ridderkerker” genoemd.

De dijk was verhard met z.g. keislag, gebroken basaltsteen met in het midden een smal bestraat gedeelte voor de paarden.

De keislag was bijzonder verraderlijk voor de fietsbanden, die daardoor dan ook een kort leven hadden en in die korte tijd vaak lekkage van de binnenband opleverde, met de nodige irritatie door reparatie en tijdverlies. De bestrating in 1932 was een grote uitkomst. Het verkeer dat uitsluitend vóór 1920 uit wagens bespannen met paarden of hondenkarren bestond, maakte door de ijzeren wielbanden nogal lawaai. Was iemand ernstig ziek, dan werd een dikke laag zout op de weg aangebracht, zodat het geluid werd gedempt. Een regel die nu ondenkbaar is.

Als kinderen bezochten we regelmatig oom Jan Boele en zijn vrouw tante Maaïke, die in een huis op het terrein van de sloperij woonden.

We maakten dan gebruik van de eigen weg over de werf van Rijksdijk. Op een keer liepen mijn broer en ik respectievelijk negen en zeven jaar over die weg en

passeerden een man met snor, die we niet kenden. Het bleek de heer Frank Rijksdijk te zijn. Hij vroeg ons: Hebben jullie een vogeltje onder je pet? Omdat we als groet onze pet niet voor hem afnamen. Het tekent de maatschappelijke verhoudingen!

Het z.g. laantje waar ds. Gerard Huizing over schreef en de heer Tideman herinner ik mij nog heel goed, evenals de bewoners. Gerard was enkele jaren jonger dan ik, maar mede omdat de leerlingen van de openbare gemeenteschool aan de Wepsterlaan en die van de bijzondere school met de Bijbel praktisch geen contact hadden met elkaar, kende ik hem niet goed. Overigens bestond er geen vijandschap onder elkaar. De beide hoofden hadden de wind er flink onder tot buiten de school toe.

Van de dijk was er uit elke richting een smalle afrit. Als er 's winters sneeuw lag, kon het er een drukte van belang zijn. De afritten waren dan in gebruik als glijbaan voor het sleetje rijden. Het was dan een grote kunst de draai te nemen bij de onderdijk, het laantje in, wat niet altijd lukte.

Naast M. de Jong op het hoekje woonde Tameris. Een veldwachter van het type uit de Swiebertje-serie. Stropers, dronken lui en ook wij hadden groot respect voor hem. Toch herinner ik me niet dat hij ooit een "bon" uitschreef.

De heer Tideman heb ik nooit ontmoet. Ik vermoed dat hij na zijn studie goede leiding aan het bedrijf gaf en hij de ontwerper was van de door die tijd uitzonderlijk sterke drijvende hijskranen o.a. de Hercules, die door bergingsbedrijf Tak in Rotterdam werden gebruikt. Misschien is daar door deskundigen nog wel eens iets meer over te vertellen.

Wat ik mij ook nog herinner is een hoge paal met een ooievaarsnest. Het was elk jaar weer een belevenis als het echtpaar langbeen weer bezit nam van het nest. Soms was het gekraakt door andere vreemde soortgenoten. Er werd dan een heftige strijd geleverd die uitliep op de aftocht van de krakers. Het nest is lang niet meer bewoond en naar ik meen verwijderd.

Opgetekend in oktober 2004 door de heer J. Lommers, geboren 18-09-1914 te H.I.Ambacht, overleden te Bilthoven, maart 2005.

GLASBLAZEN

Glasblazen is een oud, een héél oud ambacht. Het blazen van glas door een ijzeren buis is al omstreeks 50 jaar voor Christus uitgevonden.

In de 17e en 18e eeuw was Nederland één van de grote glasproducenten en vooral in Amsterdam waren er glashuizen. Maar ook op het eiland IJsselmonde, in Zwijndrecht, schijnt er in 1769 al een vensterglasfabriek geweest te zijn. Deze fabriek zou aan de Onderdijsche Rijksweg gestaan hebben, tegenover de Zoutziederij v/h J. de Bondt, aan het eind van de Emmastraat. Een telg uit een oud glasblazersgeslacht waagt het echter de juistheid van deze overgeleverde verhalen te betwijfelen. “Maar”, voegt hij er aan toe, “niets is zekerder dan dat alles over het verhaal onzeker is”.

In het “Tijdschrift van Economische Geographie” van 1914 is sprake van een glasfabriek, bestaande uit blazerij, potkamer en drie woningen, die omstreeks 1810/1811 in Zwijndrecht gesticht werd. Voorts werd in de eerste helft van de 19e eeuw een vensterglasfabriek opgericht door Samuel Eliazar Swerein en Jacobus Steffen. Bij Koninklijk Besluit van 14 mei 1842 werd toestemming gegeven tot het oprichten van *“De Nederlandsche Maatschappij tot het vervaardigen van vensterglas, welke haren hoofdzetel zal hebben te Dordrecht. Het bedrijf zal worden gevestigd in de gemeente Zwijndrecht, belendend ten zuidoosten De Rivier, ten Noordwesten Den Dijk en de erven van Roelof van Maaren.”*

Deze fabriek heeft dus langs de Ringdijk gestaan op de plaats waar later de conservenfabriek van Zwanenburg was, ter hoogte van de huidige straat Lauwers. Het bedrijf kampte jammer genoeg van het begin af aan al met financiële problemen.

De werving van personeel was minder gemakkelijk dan het op het eerste gezicht wel lijkt. Het kostte de grootste moeite om die glasblazers hierheen te lokken. Er moest een geroutineerde onderhandelaar heen. En hij móest wek geroutineerd zijn, want hij had niet te maken met slechts één persoon, maar met een hele groep. Glasblazer - steller - pletter - stoker en werkman, de één kon niet zonder de ander. Alle werkers in hetzelfde bedrijf waren dus meestal uit één en dezelfde gemeente afkomstig.

De komst van zo’n onderhandelaar (ronselaar) werd de beroepsbevolking “kond gedaan”. De besprekingen begonnen in een café, voorafgegaan door een traktatie voor allen. Herhaaldelijk werd opnieuw ingeschonken en gedronken.

De stemming zat er al gauw in!

Maar door schone beloften alleen lieten de arbeiders zich niet overhalen. Eerst moest er voor de échte liefhebber klinkende munt op tafel komen. Dan kwamen de arbeidsvoorwaarden, vooral de lonen, ter sprake. En, heel belangrijk: de arbeiders eisten dat er woningen zouden zijn op hun nieuwe standplaats.

In Zwijndrecht stonden de woningen er. Aan de Ringdijk waren door de glasfabriek woningen voor de arbeiders gebouwd. Men sprake over de “Franse huizen”, omdat er in die tijd veel Fransen op de glasfabriek werkten.

Later werden deze huizen gesloopt om plaats te maken voor modernere huizen van twee woonlagen, “Huttershuizen” genoemd. Deze “Huttershuizen” moesten op hun beurt (tweede helft van de 20e eeuw) in het kader van het Deltaplan weer gesloopt worden. De dijk moest immers verzwaaard en verbreed worden!

Om het de fabrikant niet ál te gemakkelijk te maken met de personeelswerving had iedere groep zijn eigen eisen. Wanneer b.v. een akkoord was bereikt met de glasblazers dan konden, laten we zeggen, de “pottenmakers” (diegenen die zich bezig hielden met de vervaardiging van smeltpotten) roet in het eten gooien. Als zij hun zin niet kregen dan ging de hele voorstelling niet door en moesten de onderhandelingen opnieuw beginnen!!!!

Dankzij de bemoeienissen van de onderhandelaar is het uiteindelijk tóch gelukt arbeiders voor de glasfabriek naar Zwijndrecht te halen. Jammer genoeg duurde het verblijf van sommigen hier maar kort en vertrokken zij weer naar de plaats van herkomst óf zij gingen ergens anders heen. (Het handgeld dat zij dan van hun nieuwe c.q. vorige baas kregen, was natuurlijk zeer aantrekkelijk). De ondernemer zat dan weer met een tekort aan mensen en moest trachten dit tekort aan te vullen. Steeds opnieuw zoeken en onderhandelen. Het staat vast dat de Belgische en Franse fabrikanten de glasblazers die bij hen in dienst geweest waren weer wegkochten, zodat er stagnatie in het Zwijndrechtse bedrijf optrad. Dit had tot gevolg dat na een paar jaar het bedrijf geen bestaansrecht meer had. In 1855 werd dan ook besloten het vensterglas maken in Zwijndrecht stop te zetten. De fabriek kwam in handen van de distillateurs Anthony Hoboken en De Bie en was hoofdzakelijk bestemd voor het aanmaken van flessen voor hun producten. De naam die toen gebruikt werd, is “De Zwijndrechtse glasfabriek”.



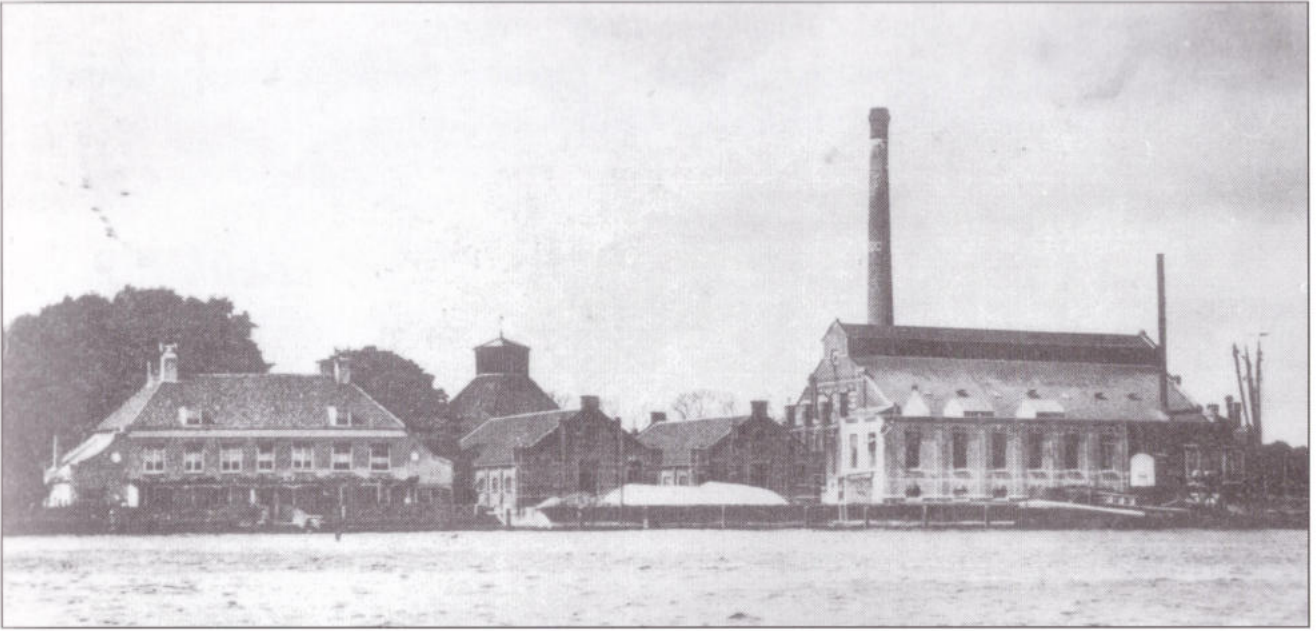
De "Huttershuizen" aan de Ringdijk.

Na nog enkele mutaties werd in 1904 de fabriek ingebracht in de NV Bottle Works (opgericht 30-09-1904). Deze nieuwe NV liet in 1905 een tweede "hut" bouwen met twee wanovens. (In een wanoven wordt het gemengd, d.w.z. de gemengde grondstoffen, gesmolten tot vloeibaar glas).

Tot 1930 ging het met deze fabriek best wel goed, maar toen deed ook hier zich de crisis voelen. Dit kwam vooral omdat Engeland maatregelen had getroffen geen glas meer uit Nederland te importeren. Op 8 februari 1932 werd de fabricage stopgezet en op 15 februari 1932 werd het bedrijf overgenomen door de NV Waterlandsche Aannemings- en Handelmaatschappij te Landsmeer, onder uitdrukkelijke voorwaarde dat er nimmermeer een glasfabriek zou mogen worden opgericht. De machines werden naar de glasfabrieken te Schiedam en Leerdam vervoerd.

Glasblazers vormden in vroeger jaren een soort gilde. Om glasblazer te kunnen worden, moest men uit een glasblazersfamilie stammen, of althans hier zeer nauw aan verwant zijn. Men hield het beroep graaf in de familie...

Een oude glasblazer vertelde eens dat hij thuis van zijn vader al blazen moest leren. Met behulp van een grote pot stroop, waarvan de vloeibaarheid te vergelijken is met die van vloeibaar glas, werd er thuis geoefend om het glas - de stroop - aan de blaaspijp te houden. En dit gebeurde wel drie tot vier maal per week. Hij was toen als jochie van tien jaar werkzaam als indrager. Al doende leert men....



De glasblazerij (ook wel “de Hut” genoemd) aan de Oude Maas. Het huis op de voorgrond is het buitenverblijf “Sorghlust”. In tien jaar tijd kwamen er vele gebouwen bij en ging men grotendeels over op het machinaal blazen van diverse soorten flessen. Productie en transport gingen over op elektriciteit, behalve het handwerk voor de kleinere afnemers. In de glasovens gingen evenwel nog tonnen kolen.

Het beroep van glasblazer was hard: velen stierven jong. Door de uitstraling van de hitte kregen sommige blazers rood geblakerde wangen, voorhoofd en oogleden. Staar op de ogen was een beroepsziekte en veroorzaakte op latere leeftijd vaak blindheid. De glasblazers bevochtigden hun handen vaak met water, vuil water, als gevolg hiervan ontstond er “waterrot”, rauwe delen tussen de vingers. Men verhielp dat met bruine teer. Het werk dicht bij de ovens was afmattend en hoe deze mensen in de zomer transpireerden is nauwelijks te beschrijven. Er werd veel gedronken, maar water drinken was slecht voor de ingewanden en bovendien zou men daarvoor water uit de rivier moeten gebruiken. (Pas in 1898 werd er aan de Ringdijk een waterleidingbedrijf in bedrijf gesteld). Men dronk daarom altijd bier. Voor er een zogenaamd “blaasje” (korte rustpauze) werd gepikt, liet men eerst bier halen. Bier was voorradig op het terrein: aan de Zwartglasfabriek kende men vroeger nog het zgn. “bierhokje”. Geld vergoedt echter veel! Het loon van de glasblazer was ten opzichte van zijn medearbeiders hoog te noemen.

Als men vroeger bij een glasfabriek ging werken dan bleef men daar tot men ontslagen werd of tot men te oud werd om te werken. Een opleiding was er toen niet: men leerde het vak in de praktijk. Een oude glasblazer vertelde eens: “Ik ben als indrager begonnen, daarna werd ik keyer, vervolgens heb ik jaren als glasblazer en glasmaker gewerkt en nu ik oud geworden ben, loop ik weer met

een indraagschopje, tussen een heel stel jonge jongens.”

Op 5 maart 1940 werd de eerste officiële Glasschool geopend. De oprichter van deze school was de bekende ontwerper Andries D. Copier (1901-1991).

(Wordt vervolgd)

Dit artikel werd, redactioneel enigszins aangepast, met toestemming overgenomen uit de Nieuwsbrief van het Streekarchief Eiland IJssel-monde, lente 2005. (Hiervoor onze hartelijke dank - C.R. van den Berg)

COLOFON

“Swindregt Were” een naam die naast “Swijndregt Were” al eeuwen geleden gebruikt werd voor de Zwijndrechtse Waard, is het blad van het Historische Genootschap Hendrik-Ido-Ambacht en de Historische Vereniging Zwijndrecht. Het periodiek verschijnt twee maal per jaar en wordt gratis aan de leden toegezonden.

Redactie Hendrik-Ido-Ambacht:

C. Lagendijk en J. Smit

Redactieadres:

Weteringsingel 118B, 3342 AL Hendrik-Ido-Ambacht, telefoon 078-6813965

Secretariaat Historisch Genootschap Hendrik-Ido-Ambacht:

J. van Beek, Weteringsingel 84, AK H.I.Ambacht, telefoon: 078-6814882

Redactie Zwijndrecht:

Dr. C.R. van den Berg, E. Dreesens-van der Linden, K. Popijus.

Redactieadres:

Amandelgaarde 163 RC H.I.Ambacht, telefoon: 078-6194677

Verenigingsadres:

Oudheidkamer “De Vergulde Swaen”, Rotterdamseweg 53-55, Zwijndrecht

Druk: Pro Patria Zwijndrecht

De verkoopprijs voor losse nummers: € 2,50

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

