

Jaarboek 2009

Varen naar de overkant

Veerdienst Dordrecht - Zwijndrecht van 1200-2010



Historische Vereniging Oud-Dordrecht

Varen naar de overkant

Veerdienst Dordrecht - Zwijndrecht van 1200-2010

Jaarboek 2009

Varen naar de overkant

Veerdienst Dordrecht - Zwijndrecht van 1200-2010

Walter van Zijderveld

Redactie
Herman A. van Duinen
Cees Esseboom

Historische Vereniging Oud-Dordrecht

Afbeelding omslag:

Schuitenvoerders zetten passagiers over naar Dordrecht. Aquarel M. Schouman (SAD D.I. 35112).

Dit boek kwam mede tot stand door de financiële steun van:



ISBN 978-90-812135-5-4

NUR 693 Regionale stadsgeschiedenis

© Uitgeverij: Oud-Dordrecht

Vormgeving: Herman A. van Duinen
Druk: RAD - Dordrecht
Brochage: Binderij Van Strien - Dordrecht

De uitgeefster heeft getracht alle rechthebbenden van de afbeeldingen te benaderen. Personen die menen ten onrechte niet te zijn benaderd, worden verzocht contact op te nemen met de uitgeefster: Postbus 1124 - 3300 BC Dordrecht.

Niets uit deze publicatie mag worden gereproduceerd in welke vorm ook zonder schriftelijke toestemming van de uitgeefster.

No part of this publication may be reproduced in any form without written permission from the publisher.

Inhoudsopgave

Woord vooraf	7
Ten geleide	9
1. De situatie tot 1630	11
2. Het pontveer van 1630 tot circa 1700	29
3. Het schuitenveer van 1630 tot circa 1700	49
4. Het pontveer in de achttiende eeuw tot 1795	53
5. Het schuitenveer in de achttiende eeuw tot 1795	69
6. De pont in de Bataafs-Franse tijd	79
7. Schuitenvoerders in de Bataafs-Franse tijd	89
8. Het pontveer van 1813 tot 1862	97
9. Het schuitenveer van 1813 tot 1862	123
10. Strijd om het veer Zwijndrecht-Dordrecht	145
11. De periode van de Biesboschboten	171
12. Het tijdperk van de stoom- en motorponten	207
Noten per hoofdstuk	239
Bijlagen	247
Gebruikte bronnen en literatuur	259



De raderstoompont nadert het veer aan het Blauwpoortspie (SAD, collectie Tollens 1256).

Woord vooraf

Vóór 1871 waren de meeste Dordtenaren en andere inwoners van het Eiland van Dordrecht voor hun reizen buiten hun woongebied afhankelijk van een professionele veerdienst. Aanvankelijk was dat een roeiboot die bij zwaar weer door twee mannen werd geroeid, later ook een zeilschip, stoomschip, zelfs een raderboot, een (diesel)motor-schip en uiteindelijk een waterbus. In geval van ijsgang op de rivier of bij *besloten* rivier werd gebruikgemaakt van een zogenaamde schietschouw, slee en boot tegelijk.

Het boek verhaalt onder meer van een lange strijd tussen Zwijndrecht en Dordrecht over de veerrechten tussen de beide gemeenten. Dat de zogenaamde halve veerrechten tot inefficiënt handelen leidden en hoe de veerrechten uiteindelijk bij Dordrecht kwamen, wordt duidelijk beschreven.

De auteur koos voor een chronologische aanpak. Binnen een door hem gekozen tijdvak behandelt hij eerst het *pontenveer* en daarna het *schuitenveer* in die periode. Steeds worden die twee veren na elkaar beschreven, waardoor wellicht (ten onrechte) de indruk wordt gevestigd dat de schrijver in de tijd springt.

Het voorliggende boek is de neerslag van een jarenlange intensieve archiefstudie naar de veerdiensten tussen Dordrecht en Zwijndrecht. De auteur maakt de lezer deelgenoot van de ontwikkeling van roeiboot tot waterbus, vanuit de middeleeuwen tot in 2010. Het is boeiend te zien dat de belangrijkste noord-zuidverbinding van ons land dwars door Dordrecht liep en dat die aan de overkant in Zwijndrecht haar vervolg kreeg. Voor deze twee gemeenten kwam de grote verandering in juni 1939 met de opening van de verkeersbrug tussen Zwijndrecht en Dordrecht.

De diepgaande studie naar de veerdiensten van en naar Dordrecht over de Oude Maas leverde veel feiten op, feiten waarvan de auteur graag de vindplaats wilde vermelden. In overleg met de redactie besloot de schrijver de vele noten met vindplaats achterin het boek per hoofdstuk op te nemen. Het komt de leesbaarheid van het boek ten goede. De enkele *verklarende* noten zijn op de betreffende bladzijde als voetnoot opgenomen. De lezer die dit boek voor studiedoeleinden gebruikt, vindt in de eindnoten nauwkeurig de vindplaats, vaak zelfs meer dan één bewijsplaats van een uitspraak.

Auteur W. van Zijderveld heeft met het presenteren van zijn onderzoek een belangrijke bijdrage geleverd aan de geschiedenis van de veerdiensten, want eerdere publicaties waren soms oppervlakkig of anderszins niet volledig. Het *Varen naar de overkant* geeft van de ontwikkeling van de veerdienst Dordrecht-Zwijndrecht vice versa een vrijwel compleet beeld.

Het boek is rijk geïllustreerd en vele afbeeldingen zullen ook voor de verwende lezer onbekend zijn. Alle vaartuigen waarmee in de loop van de eeuwen werd overgezet, komen in beeld.

Dordrecht, maart 2010

De redactie van Oud-Dordrecht,
H.A. van Duinen
C. Esseboom



De Waterbus nadert het veer van Zwijndrecht (foto H.A. van Duinen).

Ten geleide

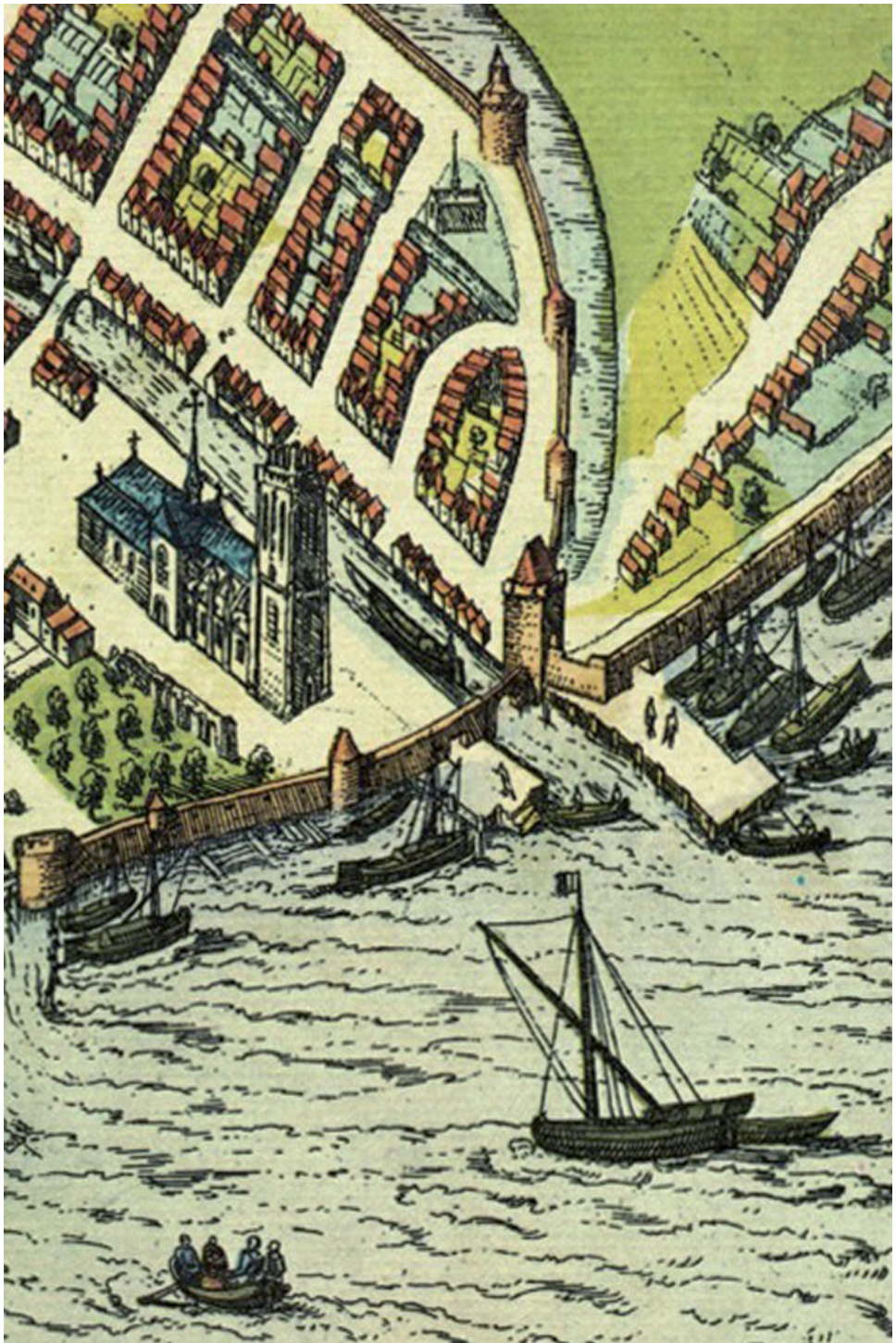
Mijn grootvader Barend van Zijderveld had in Zwijndrecht een sigarenfabriekje en later ook enkele sigarenwinkels, waarvan die aan het Veerplein de belangrijkste was. Hij woonde daar ook. De winkel was gevestigd in het Veerhuis, dat de gemeente Dordrecht van 1898 tot 1918 had gebruikt als wachtruimte, loket en onderkomen voor het veerpersoneel. Tot 1931 is mijn grootvader daar gebleven en begon in 1932 een winkel op Veerplein 7, in de pas gebouwde winkelgalerij. In 1936 deed hij de winkel over aan zijn zoon Jan en zo kwam het dat ik op dat adres mijn jeugd heb doorgebracht. Ik zat altijd aan de waterkant, volgde een opleiding scheepsbouwkunde en dit alles bij elkaar zorgde ervoor dat ik zeer geïnteresseerd was in het overzetveer.

Bij het verzamelen van gegevens over mijn voorgelacht, kwam ik ook terecht in de archieven van Dordrecht en Zwijndrecht. Het bleek al snel dat van de geschiedenis van het veer alleen fragmentarische publicaties bestonden, die ook nog de nodige onjuistheden bevatten. Naast de familiegegevens begon ik daarom ook met het verzamelen van gegevens die ik in de archieven tegenkwam. Van de heer B. den Hartog in Dordrecht kreeg ik regelmatig opgaven van inventarisnummers waar iets over het veer stond vermeld. Nadat de familiechroniek was voltooid en een studie naar het Veerplein, de autobusdiensten in Zwijndrecht en in de Alblasserwaard was afgerond, vond ik het zonde om niets met het verzamelde materiaal te doen. Na contact met de heer C. Esseboom was al snel duidelijk dat het een geschikt onderwerp voor het Jaarboek 2009 zou kunnen zijn. Door systematisch de archieven van beide gemeenten door te nemen, kwamen nog vele gegevens boven water. Het resultaat heeft u nu in handen.

Het boek begint met het ontstaan van het veer. Gekozen is voor opdeling in perioden, omdat elke periode een andere invloed had op het overzetveer. Binnen zo'n periode is aandacht besteed aan de ontwikkeling van het veer, de vaartuigen, het personeel, de externe omstandigheden, de belangrijkheid van het veer, enzovoort. Juist de overgangen en de eerste tijd van de periodes leveren de boeiendste ontwikkelingen op. Na de overname in 1869 van het Zwijndrechtse deel van het veer door Dordrecht, wordt langzamerhand de organisatie meer geolied en worden de feiten steeds vaker 'meer van hetzelfde'. Dit geldt speciaal voor de periode na 1900. Details over de periode na 1869 konden niet alle worden opgenomen, maar kunt u t.z.t. in het tijdschrift Oud-Dordrecht tegemoet zien. De periode vóór 1869 is vrijwel compleet behandeld. In 1966 stopte de gemeente met de exploitatie van het veer en werd het verpacht aan de firma Vos. In 1985 exploiteerden Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht de veren voor gezamenlijke rekening en vanaf 1999 tot heden onderhoudt Waterbus BV de diensten.

Behalve aan het personeel van de gemeente-archieven van Dordrecht en Zwijndrecht, ben ik veel dank verschuldigd aan de redactieleden C. Esseboom en H.A. van Duinen en de leden van de begeleidingscommissie: mevr. I. Dewald, mevr. M. Brand en de heer S. de Meer. Ik dank hen allen voor de prettige samenwerking die uiteindelijk tot dit resultaat heeft geleid.

W. van Zijderveld

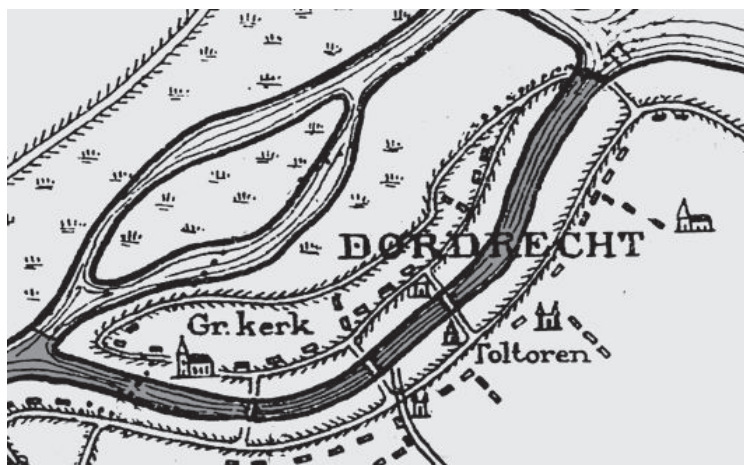


Het veer (per roeiboot) Dordrecht - Zwijndrecht omstreeks 1572.

1. De situatie tot 1630

Het ontstaan van Dordrecht

De oudste vermelding van Dordrecht stamt uit een oorkonde van 1200 van de Hollandse graaf Dirk VII, waarin wordt gesproken over *Durthric* of *Durdreth*. In de Egmondse Annalen, die uit omstreeks 1120 dateren, komt weliswaar de naam *Thuredrecht* voor, maar het is niet duidelijk of deze naam van een nederzetting was of van een waterloop. Dordrecht ligt in het uitgestrekte Hollandveen, dat in deze regio bestond uit afwisselende veen- en kleilagen. Het gebied rond Dordrecht werd in de elfde en de eerste helft van de twaalfde eeuw ontgonnen. Dit werd gedaan, evenals in alle andere waarden en polders, vanuit de buitenkant. Langs de rivieren lagen namelijk de stevige en hogere oeverwallen. Daar vestigden zich mensen die van daaruit het veen in langgerekte stroken begonnen te ontginnen, dwars op de rivier. Ze gingen zelf op de kop van de strook land wonen. Later werd in het ‘binnenland’ het veen vanuit de veenstromen ontgonnen. Omdat hier geen of bijna geen oeverwallen werden aangetroffen, maakten de bewoners woonheuvels, terpen, waarop het huis en de (in pandige) stal kwamen te staan. Uit bodemonderzoek en archeologische vondsten kan worden afgeleid dat aan weerszijden van de waterloop, van waaruit Dordrecht werd ontgonnen (de huidige Voorstraats-haven) de eerste bewoning plaatsvond. De bewoning vond daardoor plaats op twee rijen woonheuvels, die zich momenteel ongeveer zes meter onder het maaiveld bevinden, enkele meters onder het Normaal Amsterdams Peil (NAP). Deze gespreide bewoning was er al in de elfde en twaalfde eeuw. Van een echte kern of nederzetting hoeft dan nog geen sprake te zijn geweest.



Ontstaan van Dordrecht aan beide zijden van de huidige Voorstraatshaven.

In de twaalfde eeuw werd aan beide zijden van de huidige Voorstraats- en Wijnhaven een begin gemaakt met het opvullen van de ruimte tussen de woonheuvels. Zo ontstonden de tracés van de Voorstraat, de Groenmarkt en de Wijnstraat. Ook werd in

de twaalfde eeuw een kerk gebouwd, waarvan een klein deel onder de Grote Kerk is teruggevonden. Het vermoeden bestaat dan ook dat de eerste nederzetting rond en ten oosten van de Grote Kerk heeft gelegen. Mogelijk ook aan de westzijde, maar dat deel moet dan bij het ontstaan van de Oude Maas zijn weggespoeld.

De diepte van de vrij smalle strook land ten noordwesten van de Voorstraatshaven, dus richting rivier, werd de *Poortzijde* genoemd. De naam Poort heeft niets te maken met een bouwsel, maar is afgeleid van het latijnse woord *Portus*, dat *haven* betekent. In dat gebied vestigden zich in de eeuwen daarna de kooplieden namelijk. Aan de andere kant van de watergang, *Landzijde* genoemd, lag het verkavelde veenland. Hierop vond achter de behuizing, die langs de latere Voorstraatshaven lag, lange tijd geen bebouwing plaats.

De westzijde (Poortzijde) bestond uit een strook grond, die in het westen het breedst was en naar het oosten toe steeds smaller werd. De strook was waarschijnlijk al voor het grootste deel omgeven door water. In het noordwesten was dat een rivier, waarvan de bocht zich in de periode 1135-1160 had verplaatst naar het zuiden en zo een stuk veenland had weggeslagen.

Na 1200 breidde de stad zich uit, waarbij het centrum ter hoogte van de Tolbrug kwam te liggen. De Poortzijde werd vanaf ongeveer 1250 met grote moeite door gefaseerde grootschalige ophogingen, aanplempingen, in de richting van de rivier uitgebreid. Blijkbaar was vanaf de twaalfde eeuw aan de Poortzijde op andere dan agrarische activiteiten het zwaartepunt komen te liggen. In de tweede helft van de dertiende eeuw kwam aan de Poortzijde de beschoeiing langs de rivier gereed, wat nu de zuidzijde van de Nieuwe Haven is. De uitbreidingen aan de noordwestelijke kant van de Poortzijde waren omstreeks 1450 voltooid.¹

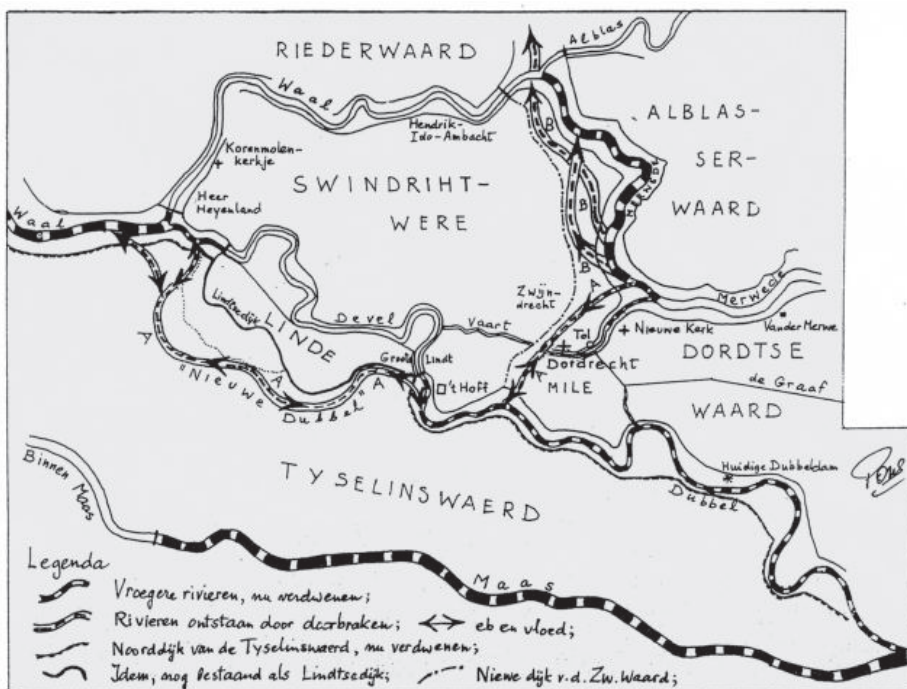
Het ontstaan van Zwijndrecht

De oudste vermelding van Zwijndrecht gaat terug tot 1006. In dat jaar schonk bisschop Ansfrid van Utrecht *Swindregth* aan het Benedictijnenklooster op de Hohorst (Hoge Horst of Heiligenberg) bij Amersfoort. Dit klooster behoorde aan de door hem in 998 in Utrecht gestichte St. Paulusabdij. Daarvoor, in de tiende eeuw, mogelijk zelfs op het einde van de negende eeuw, was door het opwerpen van kaden (lage dijken) een polder gemaakt, waarvan het dorp Zwijndrecht een deel vormde.

Onder leiding van het klooster Hohorst, dus in feite door de Utrechtse St. Paulusabdij, werd daarna het gebied verder ontgonnen. Toen keizer Koenraad II op 3 februari 1028 bovengenoemde gift bevestigde, was er sprake van *Swyndrechtwere* (Zwijndrechtse Waard). Bij het uitbreiden van deze polder bleef de naam gehandhaafd. Vanaf het begin werd al het land dat tot deze waard behoorde, vaak aangeduid met de algemene naam Swindregt (Zwijndrecht), zonder dat daarbij het achtervoegsel *-se waard* werd gebruikt. Zwijndrecht en Zwijndrechtse Waard zijn in dat geval synoniem. In dit boek wordt met Zwijndrecht de nederzetting bedoeld.²

Een 'doorwaadbare' plaats

De locaties van Dordrecht en Zwijndrecht moeten vanaf hun prille bestaan door water zijn gescheiden. Dit was aanvankelijk waarschijnlijk een klein stroompje of zwin, een natuurlijke geul in buitendijkse grond.



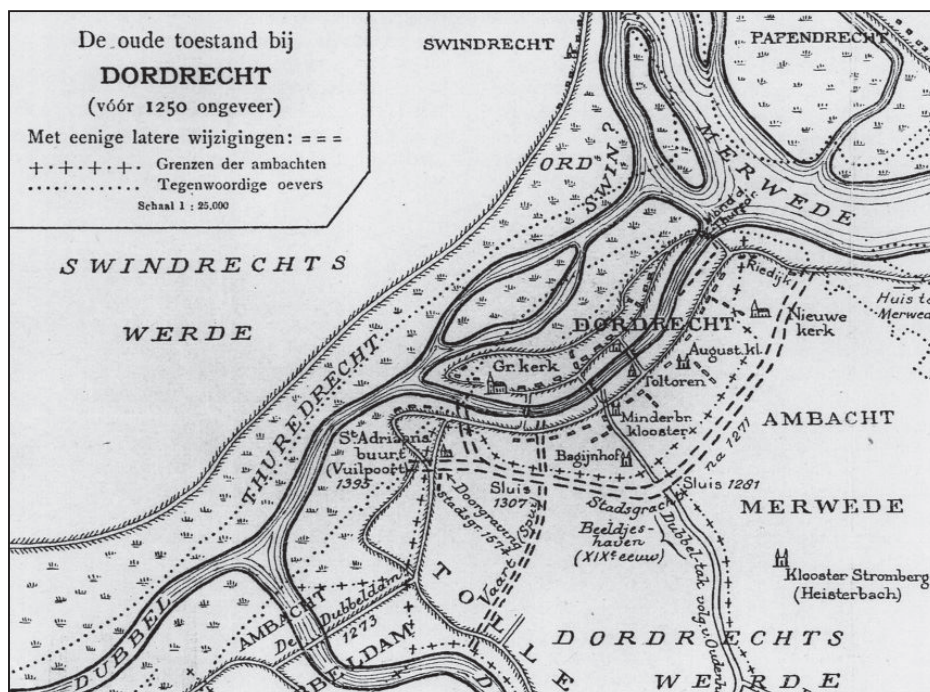
Kaartje van de Zwijndrechtse Waard vóór 1150 volgens Pons (1998).

Het achtervoegsel ‘drecht’ in Zwijndrecht verwijst naar een plaats waar betrekkelijk gemakkelijk kon worden overgestoken, bijvoorbeeld doordat daar een doorwaadbare plaats was. Zwijndrecht (Swindregth) is dus een oversteekplaats in het zwin.

Ook Dordrecht lag al vanaf het begin aan een stroompje, wat wordt ondersteund door de naam van de nederzetting. Dordrecht (Thuredrith of Durtrech) was een oversteek- of doorwaadbare plaats in het waarschijnlijk gelijknamige stroompje Thuredrith. Op die locatie kon de reiziger redelijk gemakkelijk in zuidelijke richting de Grote Waard intrekken. Alle paden zullen daarom naar die oversteekplaats hebben geleid. Bij het oversteekpunt vond een concentratie van doortrekkende reizigers plaats en het was daardoor een ideale vestigingsplaats. Op zo’n knooppunt was altijd wel iets aan de reizigers te verdienen, bijvoorbeeld om iets met hen te verhandelen, ze te helpen bij het oversteken van het zwin of op een andere manier. In dit geval vestigden de mensen zich waarschijnlijk het eerst in grotere aantallen in Zwijndrecht en later aan de overkant in Dordrecht.³

In de twaalfde eeuw wordt een overzetveer noodzakelijk

In de twaalfde eeuw waren er in West-Nederland zware overstromingen en ook het gebied van het huidige Dordrecht en Zwijndrecht ontkwam hier niet aan. Waarschijnlijk in het midden van de twaalfde eeuw, ergens tussen 1135 en 1160, vond er een geleidelijke uitschuring of een plotselinge doorbraak plaats tussen Dordrecht en Zwijndrecht, waardoor het kleine stroompje een diepere en bredere bedding kreeg. Dat werd de huidige Oude Maas.



Geografische situatie vóór 1250 volgens Easton (1917).

Nadat de brede en diepere stroom was gevormd, was overvaren noodzakelijk om naar de andere oever te komen. In de tijd dat het zwin nog bestond, was het overvaren met een bootje misschien alleen bij hoog water noodzakelijk, maar nu was dat altijd het geval. Een herberg of iets wat daar op leek, zal er snel zijn gekomen. Het overzetten zal op dezelfde plaats zijn gebeurd als waar vroeger de 'doorwaadbare' plaats was, want hier kwamen de wegen en paden bij elkaar.

In de periode 1270-1280, een eeuw na de doorbraak, kreeg de Merwe meer water te verwerken. Dat kwam doordat de Maas een nieuwe bedding vormde die bij Woudrichem in de Merwe uitmondde en daarna in de buurt van Heusden werd afgedamd. Daardoor stroomde al het Maaswater in de Merwe. De Oude Maas bij Dordrecht kreeg daardoor ook meer water te verwerken, waardoor ongetwijfeld hogere waterstanden en sterkere stroomsnelheden ontstonden, waardoor de bedding zowel dieper als breder werd.⁴

Over hele, halve en soorten veren

Toen het ergens tussen 1150 en 1200 noodzakelijk werd een permanente veerdienst te beginnen, zullen daar beslist wel gegadigden voor zijn geweest. Daar was namelijk geld mee te verdienen. Om die reden was het ook voor de heer van een gebied interessant zo'n overzetveer in eigendom te hebben. Bovendien was het bezit van een overzetveer van strategisch belang en een machtsfactor. Indien noodzakelijk, kon de heer het veer uit de vaart nemen of wijzigingen in de veerdienst aanbrengen.

Waren beide oevers in het bezit van dezelfde leenheer of -man, dan was er niets aan de

hand. Dan bezat die het hele veerrecht. Dat was anders wanneer één van de oevers aan een andere leenheer of leenman behoorde. Dan ontstonden er problemen, want beiden hadden dan wel het veerrecht naar de overkant, maar niet terug. Dat kon worden opgelost door gezamenlijk een veerdienst te beginnen of ieder zijn halve veerrecht te laten uitoefenen. Dit laatste was aanvankelijk het geval voor het overzetveer tussen Dordrecht en Zwijndrecht. Het halve veer van Dordrecht naar Zwijndrecht was in het bezit van de graaf van Holland en het halve veer van Zwijndrecht naar Dordrecht was in het bezit van de Utrechtse St. Paulusabdij. In de loop van de tijd zijn er vanwege de halve veren veel problemen geweest, zoals later zal blijken.

Er waren twee soorten veren, die ook tussen Dordrecht en Zwijndrecht voeren. Er waren *schuitenveren*, ook wel voetveren genoemd, waarmee alleen personen werden overgezet. Daarnaast waren er *pontveren*, bestemd voor het overzetten van wagens en grote dieren.⁵

Dordrecht wordt belangrijker dan Zwijndrecht

De Hollandse graaf Floris III kreeg in 1179 de tol van Geervliet in leen van de Duitse keizer Frederik Barbarossa, maar omdat Dordrecht voor een tol strategischer was gelegen voor de vaart naar en van het oostelijke binnenland, werd na verloop van tijd ook in Dordrecht een tol gesticht. Dordrecht lag niet alleen op de belangrijkste route naar het huidige Duitsland en België, maar ook op een noord-zuidroute. Die noord-zuidroute werd nog belangrijker toen de Maas later via Woudrichem ging stromen. Dit maakte de locatie nog aantrekkelijker voor een tol. Wanneer de tol in Dordrecht is gesticht, is niet bekend, maar in elk geval vóór 1220. Deze tol had ook in Zwijndrecht kunnen komen, maar er waren enkele argumenten waarom aan Dordrecht de voorkeur werd gegeven, onder meer doordat Dordrecht iets gunstiger aan het water lag.



De noord-zuid scheepvaartroute over de binnenwateren in de dertiende eeuw.

Een ander argument waarom de Hollandse graven meer heil zagen in Dordrecht dan in Zwijndrecht, was dat de graaf in Dordrecht meer directe macht kon uitoefenen dan in Zwijndrecht, dat waarschijnlijk al was verpacht. Dordrecht was grafelijk gebied en werd daarom door de Hollandse graven sterk bevoordeeld. Zo kreeg de nederzetting in 1220 een keur, die bepaalde dat onvrijen als inwoner van Dordrecht onder bepaalde voorwaarden vrij konden worden. Die mogelijkheid trok bewoners aan waardoor Dordrecht sterk kon groeien. Dordrecht ontving in 1220 stadsrechten, maar functioneerde al eerder als stad.

Het belangrijkste argument van de graaf om Dordrecht te bevoorrechten, was misschien wel dat die nederzetting op een eiland lag. Mogelijk in 1230, in elk geval vóór 1243, werd het hoogheemraadschap van de Grote Waard opgericht. Dit college nam onder andere de zorg voor de buitendijken op zich. In Dordrecht liep de buitendijk aan de oostkant (Landzijde) van de huidige Voorstraatshaven en Wijnhaven. Het westelijke stadsdeel, de Poortzijde, het eiland, was smal en ongeschikt voor agrarische activiteiten. Als handelscentrum was het echter prima geschikt en ideaal gelegen aan de grote doorgaande rivier de Merwede met een nieuwe aftakking naar het zuiden: de Oude Maas, gevormd tussen 1150 en 1200.

Omstreeks 1245 kwam ook het dempingsproces aan de noordwestkant van de Poortzijde op gang, wat mogelijk flink werd gestimuleerd door de Hollandse graaf. Er werden, zover archeologisch bekend, van het begin af aan stenen huizen gebouwd op de Poortzijde en geen houten agrarische gebouwen. Dordrecht was daarom al in een vroeg stadium op de handel en niet op het boerenbedrijf gericht.⁶

In Zwijndrecht waren de ontwikkelingen lang niet zo gunstig. In de tweede helft van de dertiende eeuw (1250-1300), dus ongeveer een eeuw nadat de huidige Oude Maas ontstond, werd de Zwijndrechtse Waard opnieuw door overstromingen geteisterd, die tot in de veertiende eeuw voortduurden. Ze lieten uiteindelijk op grote delen van het veen een laag zand, zavel en klei achter. In het zuidoostelijke deel van de waard was deze een halve tot een hele meter dik. Dit was dus het gebied waarin ook Zwijndrecht ligt. In die regio waren de bewoners van het platteland door de overstromingen vertrokken. De oude infrastructuur van wegen en het al ontgonnen en in cultuur gebrachte land waren voor het grootste deel onder het sedimentpakket verdwenen. De natuur had het land weer grotendeels van de mens overgenomen en het was opnieuw een wildernis geworden met hier en daar een bewoonde plek, vooral in het westen van de waard. Zwijndrecht was door deze ontwikkeling beroofd van zijn bewoonde achterland en de betekenis van de nederzetting liep hard achteruit. Dit ondanks het feit dat Zwijndrecht gunstig gelegen was aan een splitsing van rivieren. Het aan de overkant van de rivier gelegen Dordrecht bood betere kansen voor een veilige nederzetting, had minder last van de overstromingen, werd door de Hollandse graaf begunstigd en werd daardoor steeds belangrijker.

De abt en het convent van St. Paulus te Utrecht zagen het ook niet meer zo zitten met het land dat steeds maar onder water liep en op 25 augustus 1323 verpachtten zij al hun goederen in de Zwijndrechtse Waard en nog enkele andere gebieden in de buurt aan de Hollandse graaf Willem III, bijgenaamd De Goede. Deze was, evenals zijn voorgangers, op de hand van Dordrecht, waardoor deze nederzetting nog meer werd bevoordeeld. In de periode 1250-1300 groeide Dordrecht uit tot de grootste en belangrijkste

stad van Holland, wat hoofdzakelijk te danken was aan de tol en het stapelrecht, dat de stad in 1299 ontving.⁷

Graaf Willem krijgt en behoudt het veer van Zwijndrecht naar Dordrecht

Bij de koop van de Zwijndrechtse Waard zullen ongetwijfeld, zoals gebruikelijk was, ook alle veerrechten zijn inbegrepen. Voor een vrijwel onbewoond gebied waren die op dat moment niet zo interessant, maar dat zou veranderen. Graaf Willem III wilde de Zwijndrechtse Waard, die strategisch gelegen was ten opzichte van Dordrecht, weer bewoonbaar maken en moest daartoe het gehele gebied bedijken. Hij had daarvoor echter te maken met Hendrik I van Brederode, die door de koop zijn leenman was geworden van Heerjansdam. Op 16 mei 1325 sloot graaf Willem III een verdrag met hem, zodat hij zijn plannen voor de bedijking kon doorzetten.



Graaf Willem III (1304-1337). Gefingeerd portret gemaakt in 1650.

Het duurde echter nog tot 1332 voordat hij genoeg gegadigden vond die zijn plannen wilden realiseren. Hij moest hun daartoe wel diverse *voorregten, instellingen en wetten* geven. In de akte van 19 november 1331 schreef hij echter ook: *ende wij sullen die Veeren behouden* en in die van 16 augustus 1332: *Voort sullen de Veren onse wesen*. Hiermee werden dus alle veren bedoeld van de Zwijndrechtse Waard en niet alleen het veer van Zwijndrecht naar Dordrecht. Het kwam niet vaak voor dat de leenheer het veerrecht niet aan zijn leenman overdroeg maar zelf behield. Meestal droeg hij dit recht ook over, evenals het visrecht, de tollens, de tienden enz.

De werkzaamheden van de bedijking vingen aan in 1332 en duurden tot 1336. In de loop van dat jaar was de zware klus geklaard.⁸

Eerst vrije overtocht, maar daarna toch betalen

Op 16 augustus 1332, bij het begin van de bedijking, verleende graaf Willem III de ontginners een voorrecht: *al't Heerscip van Zvindrecht ende al die ghemeente die in Zvindrecht wonen sullen te veren van Zvindrecht vri over varen sullen, sonder veerscap te geven, ende hierof zal ons dat ghemene land van Zvindrecht jaerlix gheven viertich scellinghe Hollands*. Met Zwijndrecht wordt hier niet alleen het dorp bedoeld, maar de gehele Zwijndrechtse Waard. De inwoners mochten dus vrij overvaren, maar de regionale overheid moest daarvoor per jaar veertig Hollandse schellingen betalen. Dit bedrag

had niets met de werkelijke waarde van die vrije overtocht te maken, maar was bedoeld als recognitie, waardoor men het recht van de graaf op het veer bleef erkennen. De veertig schellingen moesten in twee delen worden betaald, de ene helft op kerstavond en de andere in mei.

Het werk aan de dijken was erg tegengevallen en het had langer geduurd dan verwacht. In 1334 was een deel van de pas aangelegde dijk weggespoeld en de kosten om de dijk te maken waren veel hoger uitgevallen dan vooraf gedacht. Dat had tot gevolg dat graaf Willem III nieuwe regels opstelde wat, zeker voor wat het veer betrof, geen verbetering voor de bewoners betekende. Zo moest iedereen die grond bezat in de waard, *met sine daghelix mesinede* (huisgezin, huisgenoten) jaarlijks twaalf Hollandse penningen geven *tot onsen veren*. Huisgezinnen die geen eigen huis of grond bezaten, moesten zes penningen afdragen. Van deze opbrengst was tweederde deel bestemd voor het veer naar Dordrecht. Voor het veer op de Waal en dat op de *ander zide winde* (De Dubbel) was elk een zesde deel bestemd. De ambachtsheren moesten hun schouten dit geld laten ophalen en dat moest gebeuren op *Sinte Marteyns Misse in den Winter*, dus op 11 november. Of het opgehaalde geld inderdaad ten goede kwam aan de veren, is nog maar de vraag. De totale opbrengst was nu belangrijk meer dan de veertig schellingen (is $40 \times 12 = 480$ penningen) die in de jaren daarvoor door de gehele waard moesten worden betaald.⁹

Het belang van het overzetveer

Evenals dit het geval was met het halve veer van Zwijndrecht naar Dordrecht, was het andere halve veer, van Dordrecht naar Zwijndrecht, ook in handen van de Hollandse graven. In wezen bezat de graaf dus het gehele veer. Het veerrecht vanuit Dordrecht zal hij wel hebben bezeten vanaf het begin dat hij het gebied van Dordrecht in eigendom had. In de stadsrekeningen van Dordrecht is vanaf 1284 tot 1632 daardoor niets te vinden over inkomsten van het overzetveer naar Zwijndrecht. In oorkonden van voor die tijd is evenmin iets over een veerrecht van Dordrecht gevonden.¹⁰ Over het veer vanuit Zwijndrecht is uit die tijd ook niets bekend.

Landwegen waren in de middeleeuwen slecht en vooral in de natte winterperiode onbegaanbaar. Het verkeer met Dordrecht zal daardoor voornamelijk over het water hebben plaatsgevonden; alleen in de zomerperiode zal over land zijn gereisd. Personen die zich te voet moesten verplaatsen, zullen echter het gehele jaar van de landwegen gebruik hebben gemaakt, hoewel in de winter ook minder dan in de zomer. Het overzetveer met Zwijndrecht zal daardoor voornamelijk een regionale functie hebben gehad. Het overzetten van voertuigen en grote beesten met een pont zal daardoor minder frequent zijn geweest dan het met een schuit overzetten van personen.

Na de overstromingen in 1421 en 1424 stroomde de Grote Waard grotendeels onder water en werd Dordrecht een eiland. Het vaste achterland was geheel verdwenen. De stad werd nu, nog meer dan vroeger, afhankelijk van de scheepvaart.¹¹

Dordrecht en de landwegen

Na de ontginningen kon er gebruik worden gemaakt van de dijken en kaden om zich te verplaatsen, maar vaak waren deze niet goed begaanbaar. Er liep toen maar één doorgaande weg door Zwijndrecht en Dordrecht. Deze verbond Breda via Geertruidenberg, het overzetveer bij Almsvoet over de Maas en de Grote Waard met Dordrecht, waar

wel of niet met het overzetveer Zwijndrecht bereikt werd. Van daar liep de doorgaande weg door de Zwijndrechtse Waard verder naar het westen. Na de overstromingen in de Zwijndrechtse Waard gedurende de tweede helft van de dertiende eeuw, was deze weg verdwenen en pas tijdens het herontginnen in 1332-1336 weer opnieuw aangelegd.



Dordrecht omstreeks 1570 naar een kaart van Jacob van Deventer.

Zoals gezegd, was Dordrecht na de St. Elisabethsvloeden van 1421 en 1424 op een eiland in een immense watervlakte achtergebleven. De landweg vanuit het oosten, van Werkendam naar Dordrecht, was verdwenen en de weg vanuit het westen door de Zwijndrechtse Waard liep toen bij het Zwijndrechtse veer dood. De noord-zuid route van het westen van het land naar Breda en Antwerpen heeft nooit over Dordrecht gelopen. Deze liep vanaf Rotterdam via het Kuipersveer naar Strijensas, het Hollands Diep over en daarna naar Breda of Antwerpen. Vanaf Amsterdam kon men met een rijtuig via Rotterdam naar Breda en Antwerpen reizen, maar ook via Utrecht en Gorinchem.¹²

De eigenaren, leenmannen en pachters van het veer

De graaf van Holland bezat het gehele veer tussen Dordrecht en Zwijndrecht en had ook de macht het veer aan een gunsteling in bruikleen te geven, wel of niet tegen een vergoeding. De eerste vermelding die daarover is gevonden, dateert uit 1395. Dat wil echter niet zeggen dat dit daarvoor ook niet had plaatsgevonden.

Intussen was hertog Albrecht in 1389 graaf van Holland geworden en in die hoedanigheid schonken hij en zijn opvolgers het gehele veer:

<i>datum</i>	<i>veer aan</i>	<i>geschonken door</i>
1395 13 oktober	Arnout van Gemonde	Hertog Albrecht
1398 1 januari	Arnout van Gemonde	Hertog Albrecht
1404 25 juli	Weduwe van Arnout van Gemonde	Hertog Albrecht
1414 31 juli	Beelke van Woestwijk en Jan van Goch Bartholomeusz	Hertog Willem VI
<1417	Frank van Byland	Hertog Willem VI
1421 16 maart	Frank van Byland mag dochter Margaretha het veer laten erven	Hertog Jan van Beieren
1427 16 oktober	Dirk Boudewijnsz van Zwieten	???
1438 27 maart	Dirk van Zwieten	???
1470?-1476?	Margaretha van Byland en haar man Engbrecht van Vollenhove	
1498 24 december	Dirk van Zwieten heer Arnoutsz	Aartshertog Philips van Oostenrijk
1498 28 augustus	Jan, heer van Oudheusden	
Idem	Domeinen	

Arnout van Gemonde en zijn weduwe bezaten het veer dus vanaf 1395 tot 1414. In 1395 kreeg hij het veer voor zes jaar in leen, tenzij de Riederwaard (gelegen ten noordoosten van de Zwijndrechtse Waard) intussen zou zijn bedijkt. Dat gebeurde pas in 1404, dus bleef hij in bezit van het veer. Die periode werd later veranderd in levenslang. Bovendien zou, zo werd in 1404 bepaald, zijn vrouw Maria, de dochter van Hendrik Gerardsz, na zijn overlijden het veer ook levenslang in leen mogen hebben. Waarschijnlijk waren ze beiden al vóór 31 juli 1414 overleden, want op die datum kregen Beelke, de bastaarddochter van Jan van Woestdijk, en haar man Jan van Goch Bartholomeusz, die klerk was, het veerrecht. Beelke was kamerlinge van de gravin en dat zal wel flink hebben meegeholpen om dat leen in bezit te krijgen.

Beelke en haar man hebben het veer echter niet lang bezeten, want ergens tussen 1414 en 1417 moet het overzetveer in handen gekomen zijn van Frank van Byland, die keurmeester van de munt was. Op 16 maart 1421 werd namelijk bepaald dat wanneer hij en zijn vrouw Fie Hendriksdochter overlijden, het overzetveer *met alle sijnen toebehoeren gelijke die brieve die hij van onsen lieven broeder Hertoge Willem saliger gedachten*

dair aff vercregen heeft, overgaat naar zijn dochter Margaretha van Byland Frankendochter. Ze zou het veer *vredelic ende ongehindert behouden, besitten ende gebruycken hoir leven lanck*.

Willem VI was in 1417 overleden, dus vóór 1417 moet Frank van Byland het veer in leen hebben gekregen. In de akte staat dat Margaretha het *veer tusschen Zwindrecht ende Dordrecht an beyden zyden* zou krijgen, dus het gehele veer. Zij hoefde de dagelijkse gang op het veer niet zelf te regelen, want zij mocht het veer ook *verhueren off verpachten*.

Vijf jaar later, op 16 november 1427, kreeg Dirk Boudewijnszoon van Zwieten het veer *tusschen Dordrecht en Zwijndrecht* in leen. Een half jaar eerder, op 18 februari 1427, had hij het Schobbelandsambacht (het dorp Zwijndrecht) al in leen gekregen. De ambachtsheer was 16 oktober 1427 dus ook in het bezit gekomen van het veerrecht, wat nooit eerder het geval was geweest! In 1438 werd het leen verlengd, zowel van het ambacht als van het veer.

In 1469 wilde de rentmeester van Zuid-Holland het veer openbaar verpachten aan de meest biedende, maar Margretha van Byland en haar man Engbrecht van Vollenhove waren het daar niet mee eens en kwamen met *den heeren van de financy* overeen dat het hele veer voor een periode van zes jaar verpacht zou worden aan Engbrecht van Vollenhove, samen met het halve veer van Zwijndrecht op Puttershoek. De totale pachtsom bedroeg *acht ende twintich pond munte* per jaar. Margretha van Byland dacht dus nog recht op het veer te hebben, maar niet duidelijk is waarom de rentmeester het veer plotseling wilde verpachten. Misschien was de reden dat ook Dirk van Zwieten aanspraak maakte op het veerrecht en de rentmeester een einde aan de onenigheid probeerde te maken door het veer dan maar te verpachten.

Dirk van Zwieten Boudewijnsz droeg in 1478 het Schobbelandsambacht, dus Zwijndrecht, over aan IJsbrand van Coulster, maar hoe het met het veerrecht zat, is duister. Wie het veerrecht precies in leen hebben gehad, is niet duidelijk. Dat was het vermoedelijk ook niet voor anderen in de tweede helft van de vijftiende eeuw.¹³

Het veer komt in handen van de Domeinen

Over de Van Zwietens lezen we in dit verband na 1438 niets meer. Zij verschijnen weer in beeld in 1498. Dirk van Zwieten Arnoutsz, de kleinzoon van Dirk van Zwieten Boudewijnsz, verkocht toen aan Jan van Oudheusden het veer *met allen synen rechten ende toebehoiren* en op 24 januari van dat jaar werd het Zwijndrechtse veer aan Jan van Oudheusden in erfleen gegeven door aartshertog Philips van Oostenrijk, die ook graaf van Holland was. Jan van Oudheusden had echter geen geluk met zijn aankoop, want daarna kwamen er problemen over het eigendomsrecht van het veer en werd de transactie gerechtelijk aangevochten. Uiteindelijk wees de Grote Raad van Mechelen, na een beroep door de procureur-generaal, op 24 december 1498 het veerrecht toe aan Dirk van Zwieten heer Arnoutszoon, de kleinzoon van de eerder genoemde Dirk van Zwieten Boudewijnsz. De verkoop aan Jan van Oudheusden kon hierdoor doorgaan en deze verkoop werd op 28 augustus 1499 door aartshertog Philips bevestigd. Dat was echter nog niet het einde van het verhaal, want het geschil tussen Dirk van Zwieten en de procureur-generaal duurde voort. De verkoop van het veerrecht werd toen alsnog ongeldig verklaard en in de marge van het charter van 28 augustus 1499 werd geschreven dat Jan

[illegible]

De Zwijndrechtse ambachtsheren en het veer

Vóór 1630 was er zowel in Dordrecht als in Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht een schuitenveer, dat niet gereguleerd werd door de Domeinen, maar door de plaatselijke autoriteiten (stad of ambachtsheer), zo goed en kwaad als dat tenminste ging. Over de schippers is niet veel bekend. Ze zullen wel zijn aangesteld door de pachter van het veer of, indien het veer niet werd gepacht, door de eigenaar. De schippers zullen zich hebben moeten houden aan de regels en de voorwaarden die de pachter of de eigenaar van het veer stelde. Het is goed mogelijk dat de pachter zelf ook als veerman dienst deed, naast de 'knechts' die hij in dienst had.

Of de schippers van de overzetveren zich hebben georganiseerd, is niet bekend. Het Klein-Schippersgilde waartoe de Dordtse schippers later behoorden, werd pas in 1674 opgericht.

De Zwijndrechtse ambachtsheren en –vrouwen kwamen hoofdzakelijk uit Dordrecht en woonden daar meestal ook. Zij hadden allemaal hoge functies en/of een hoge welstand. Zo gezien was het Zwijndrechtse schuitenveer een Dordts veer, zij het dat het in particuliere handen was en het stadsbestuur er niets over had te vertellen.

Zoals gezegd, hadden de ambachtsheren van Zwijndrecht aanvankelijk het veerrecht niet in hun bezit. Pas na Dirk van Swieten was dit na 1427 het geval, maar in 1499 ging het veerrecht definitief over naar de Domeinen.

Zo vermeldt een akte in 1602: *Aleid Wijntges, wed. van doctor Adriaen van Bleijemburch, in sijn leeven schout der stadt Dordrecht, verpandt de ambochtsheerlicheit van een seshiende deel van de geheelen lande van Zwijndrecht, geheeten Schobbelants ambocht, met allen visscherijen, vogelrijen, riethuijre, aendrift, ambochtsgevolge ende allen anderen sijn toebehooren, wtgenomen t'veer ende dijkgelt.*

Het veer en het dijkgeld werden dus uitgesloten en zo zou het altijd blijven. In de akte van 24 oktober 1641, toen Jacob van Beveren het gebied *geheten van oudts Schobbelandts Ambacht ende nu Zwyndrecht tot eenen onversterffelycken erfleene* kreeg, was dit ook weer *wtgenomen 't veer ende dyckgeldt, te houden van ons, van wegen de Graefelyckheyt ende hooge overicheyt van Hollandt ende Westfrieslandt*. Hij moest er wel een symbolische prijs voor betalen, want hij moest het *verheergewaden mit een dozyn Dordrechtsche coucken*. Die koeken waren zeker een lekkere Dordtse specialiteit.

Ook in de akte van 6 juli 1676 en latere akten kwam de zinsnede *wtgenomen t'veer ende dyckgeldt* voor. Desondanks waren er wel schuitenveren vanuit Dordrecht, Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht die niet door de Domeinen werden beheerd. Blijkbaar werd in de verleiakten alleen het pontveer bedoeld, want anders hadden de Staten van Holland wel ingegrepen en ook het schuitenveer opgeëist. Misschien vonden ze het schuitenveer ook niet zo belangrijk, wat uit militair oogpunt ook het geval was. De situatie pontveer van de Domeinen en de schuitenveren van de ambachtsheren of steden, kwam wel vaker voor, zoals bij het veer Vianen-Vreeswijk.

Het Dordtse stadsbestuur en de ambachtsheren kregen in de loop van de tijd meer grip op de schuitenveren en op een zeker moment wist niemand beter dan dat het een verworven recht was. Voor zover bekend, ligt de toekenning door een hogere instantie van het recht op een schuitenveer nergens schriftelijk vast.¹⁵

De Langeweg wordt aangelegd (1332-1336)

Door de overstromingen van de Zwijndrechtse Waard waren in het eerste deel van de veertiende eeuw de oude infrastructuur van wegen en het reeds ontgonnen en in cultuur gebrachte land voor het grootste deel onder het sedimentpakket verdwenen, in het oosten meer dan in het westen. Bij de herontginning van 1332-1336 werd in de langsricting (oost-west), ongeveer in het midden van de waard, de Langeweg aangelegd. Het westelijke deel volgde ongeveer het tracé van een weg op een kronkelende achterkade die daar vóór de overstromingen ook had gelopen. Het oostelijke deel (circa 70% van de totale weglengte) werd aangelegd volgens een nieuw kaarsrecht tracé. Als richtpunt nam men de Tolhuistoren te Dordrecht. Dit was de hoogste toren van de stad en lag in

het midden daarvan. De Langeweg vormde ook de grens tussen de nieuwe ambachtsheerlijkheden Schobbelandsambacht en een deel van Schiltmanskinderenambacht en is als zodanig ook eeuwenlang de grens geweest tussen Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht. Buitendijks was in het verlengde van de Langeweg een scheisloot aangebracht en de buitendijkse weg naar de rivier, dus naar het veer, kwam iets zuidelijker te liggen. Schobbelandsambacht, dat geleend was door Berewout Schobbeland, werd ook wel Zwijndrechts Ambacht genoemd, omdat hierin het dorp Zwijndrecht lag. Door de Langeweg kreeg Dordrecht vanaf Zwijndrecht opnieuw een goede aansluiting over land met het westen van het land.

Pas in 1833 werd de grens tussen Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht verlegd naar de huidige grens, verder naar het noorden.¹⁶



De kaarsrechte Langeweg, dwars door de Zwijndrechtse Waard.

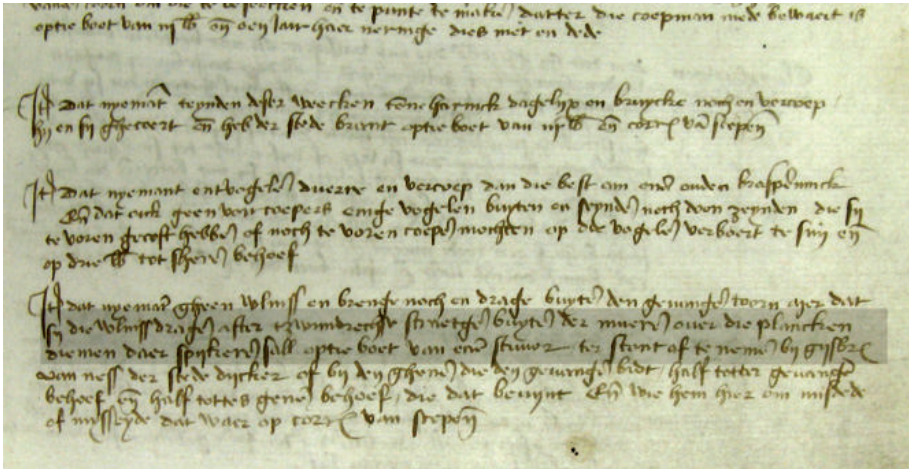
De aanlegplaatsen in Dordrecht en Zwijndrecht

Rond 1450 was de uitbreiding van Dordrecht, het gebied tussen de huidige Voorstraats-haven/Wijnhaven en de Nieuwe Haven/Wolwevershaven voltooid. Voordat deze gereed was, vormde de huidige Bomhaven, samen met de ernaast gelegen uitloop van de Voorstraats-haven, het voornaamste havengebied van Dordrecht. Daar, bij de Grote kerk, lag ook het oudstbewoonde gebied. Uit dit gebied vertrokken dan ook de veerschuiten en, zo die er al was, de veerpont.

In 1445 is er sprake van werkzaamheden *an thoefft affter an die Swindrechtsche straat*. Er was dus een hoofd aan het einde van de Zwijndrechtse straat (= Dolhuisstraat).

Vijf jaar later, in 1450, diende iemand een rekening in voor timmerwerk *ande stegher*

an Swindrechtsche hoeft. Er was dus een houten steiger aan het Zwijndrechtse hoofd. Die was er al in 1419, want in een belastingkohier werd gesproken van *daer aen leghet den zwijndrechtschen steeghert*. In 1465 was er weer sprake over *die volniss dragen after tzwindrechtse streaetgen buyten der muere over die plancken die men daer spykeren sall* (zie afbeelding onder). Vuilnis werd dus vervoerd achter het Zwijndrechtse straatje over de planken die men buiten de muren zal spijkeren (aanbrengen). Volgens de *Beschrijvinge der Stad Dordrecht* van Matthys Janszoon Balen uit 1677, was de naam van de straat toen veranderd in de huidige naam Dolhuisstraat, maar aan het eind ervan bevond zich nog de Zwijndrechtse steiger.



De Zwijndrechtse steiger zal als zodanig dan al geen dienst meer hebben gedaan en de aanlegplaats van de veerschuiten was waarschijnlijk al naar het havenhoofd in de rivier verplaatst. Mogelijk voeren de veerschuiten alleen nog bij slecht weer naar binnen. Op de kaart van Jacob van Deventer uit omstreeks 1545 is aan beide zijden van de uitmonding van de Voorstraatshaven een havenhoofd getekend. Rechts daarvan, dus zuidelijk, lag de Oude Vuilpoort (zie afbeelding aan het begin van dit hoofdstuk). Deze is nog beter zichtbaar op de tekening van Braun en Hogenberg van omstreeks 1572. Hier is aan het eind van de steiger aan de noordkant van de Voorstraatshaven een trap zichtbaar, waaraan de schuiten gemakkelijk bij wisselend tij konden aanleggen om de passagiers te laten in- en uitstappen. Dat is ook goed te zien op de kaart van Braun en Hogenberg, ook van rond 1572. Hier legt juist een veerschuit aan om passagiers uit te laten stappen. Op deze kaart is ook goed te zien dat aan de andere kant van de Nieuwe Haven een nog braakliggend stuk land is ontstaan. Door het uitdiepen van de haven en andere baggerwerkzaamheden is daar in de loop van de eeuwen grond gestort en zo kwam in het midden van de zestiende eeuw dit gebied gereed en werd bebouwd. Er verscheen ook een stadsmuur met een poort, de Blauwpoort, op de noordelijke oever van de monding van de Nieuwe Haven. Hier kwam ook een hoofd in de rivier. Dit hoofd lag ongeveer recht tegenover het veerhoofd in Zwijndrecht. Op een gegeven moment begonnen ook de veerschuiten dit hoofd als aanlegplaats te gebruiken, maar wanneer is onbekend. Toen in 1630 de stad begon met het exploiteren van een pont waarmee wa-

gens en grote dieren konden worden overgezet, kwam de aanlegplaats voor die pont bij dit hoofd. Zo zij al niet daarheen voeren, zullen de veerlieden van de veerschuiten hier ook wel vanaf dat moment daar ligplaats hebben gekozen.¹⁷



Detail van de kaart van Braun en Hogenberg omstreeks 1572.

Het is praktisch wanneer de aanlegplaatsen ongeveer recht tegenover elkaar liggen. Dat is de kortste weg en het oversteken kost daardoor de minste inspanning van de veerman. De juiste plaats is echter afhankelijk van de mogelijkheden aan de walkant, de ligging van de aansluitende weg en de stroomsterkte van de rivier. Het oogt daarom vreemd dat de Langeweg (nu Rotterdamseweg) niet in het verlengde van het Dordtse veerhoofd is aangelegd. Dat kwam doordat het tracé, zoals gezegd, was bepaald met de Dordtse Tolhuistoren als richtpunt, en het zou wel heel toevallig zijn geweest wanneer het aanlandingspunt van het overzetveer precies op die plaats had gelegen. Men had de aanlegplaats eventueel daar kunnen maken, maar daar zal ambachtsheer Berewout Schobbeland niets voor hebben gevoeld. Het dorp Zwijndrecht lag namelijk op zijn grondgebied en daar wilde hij ook de voordelen van plukken. Hij bezat weliswaar niet het veerrecht, maar de bedrijvigheid rond de aanlegplaats vond wel in zijn gebied plaats en dat kon alleen maar economische voordelen opleveren. Hoe dan ook, hij moet er

niets voor hebben gevoeld de veerschuiten te laten aanleggen bij een weg die als scheiding tussen twee ambachten fungeerde. Dat was vragen om moeilijkheden.

Volgens oude prenten was de aanlegplaats van het veer een havenhoofd, dat als een vinger de rivier in stak. Hierdoor was een voor wind en golven luwe aanlegplaats geschapen.

Het Zwijndrechtse Marktveld en de markten

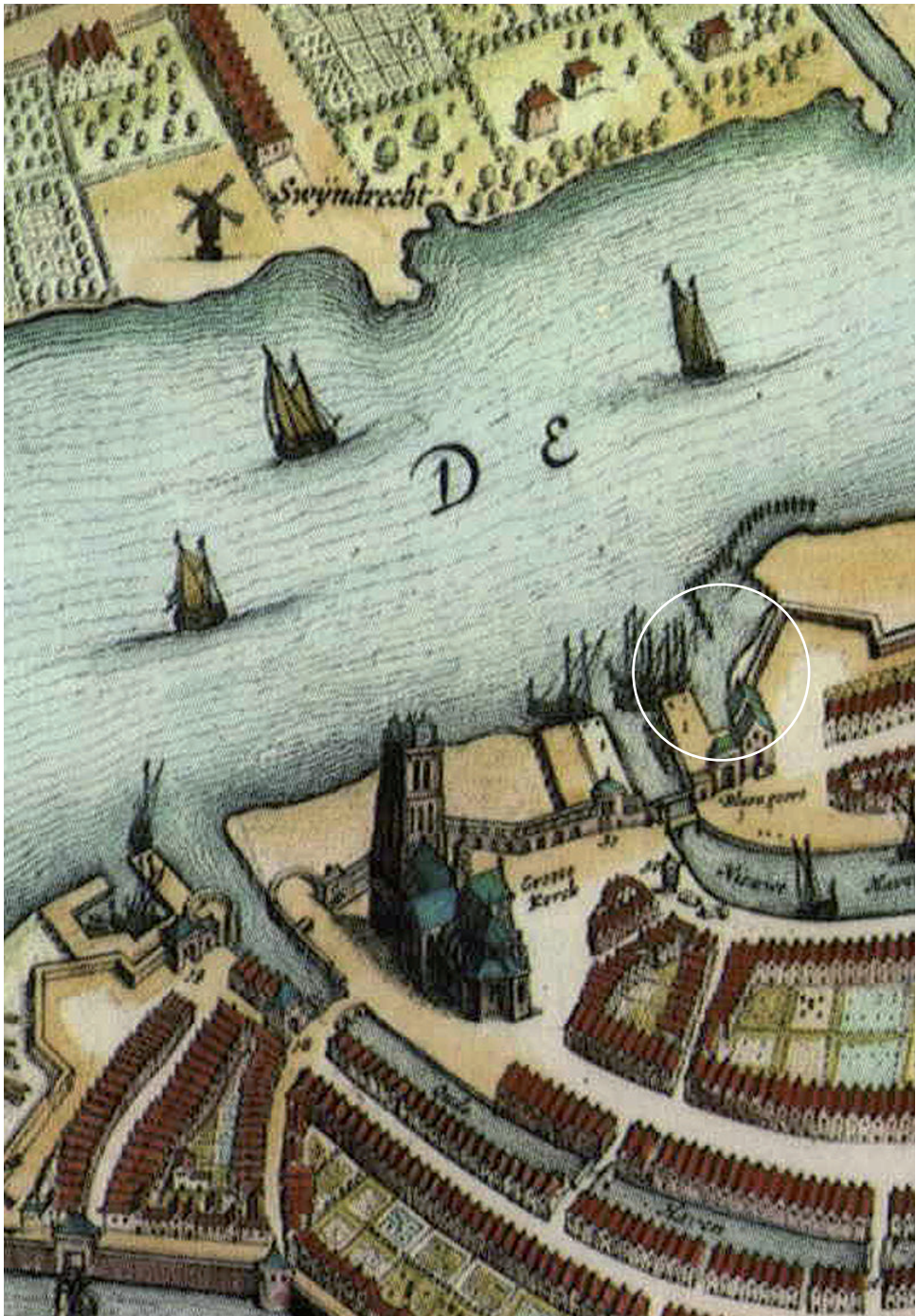
Het aanleghoofd lag aan het einde van een brede straat die het hoofd verbond met de dijk. Aanvankelijk stonden er, volgens de oudste kaarten, aan de oostzijde van deze straat geen huizen. De straat had ook de functie van marktplaats. Al snel zal de naam van deze straat dan 'Marktveld' zijn geworden, een naam die tot in de twintigste eeuw werd gebruikt.

In 1340 was Berewout Schobbeland blijkbaar overleden, want er werd 27 juli 1340 een nieuwe leenman, dus ambachtsheer, aangesteld. Op die dag verkocht graaf Willem III Zwijndrecht, dus Schobbelandsambacht, aan *meester Tielman Jans Heer Gillyssoon's zoon*. Dat verkopen wil in dit verband zeggen dat hij dit gebied in erfleen gaf. Op dezelfde dag gaf hij zijn nieuwe leenman vergunning een vrije jaar- en weekmarkt in Zwijndrecht te beginnen en *die maircten eweliken te dueren*. Zijn naam werd toen geschreven als *meester Thielman heren Jan heren Gillyssoens soene*. Deze markten zullen ongetwijfeld gehouden zijn op het Marktveld en zullen de belangrijkheid van Zwijndrecht hebben vergroot.¹⁸

Ruzie in 1610

De veerlieden, ook *schuytvoerders* genoemd, die de personen overzetten, probeerden elkaar passagiers af te snoepen. Hierdoor ontstonden wrijvingen en ruzies, zowel onderling als tussen de Dordtse en Zwijndrechtse veerlieden. Het *crackeelen* werd in 1610 steeds heftiger, zodat de Dordtse veerlieden de hulp van het stadsbestuur inriepen om hieraan een eind te maken. Het bestuur bepaalde toen op 6 april dat de Zwijndrechtse veerlieden geen passagiers in Dordrecht mochten inladen. De Dordtse veerlieden mochten dat evenmin in Zwijndrecht. De veerlieden moesten dus altijd leeg terugvaren, wat weliswaar inefficiënt was, maar wat aan het geruzie een einde maakte. Iedereen wist nu waar hij aan toe was. In wezen introduceerde Dordrecht hiermee op eigen houtje het halve veer voor beide zijden!

Er werd in 1610 tevens bepaald dat de veerlieden altijd hun schuit gereed moesten hebben om *promptelyck af te vaeren*. Het veerloos zou een stuiver bedragen, *sonder dat hy den passeerenden persoon eenich hooger loon sullen moogen affdringen*. De bepalingen gingen meteen in, maar zouden voorlopig maar voor een maand geldig zijn. Daarna zou worden bekeken of en hoe die zouden worden gewijzigd.¹⁹



Dit detail op de kaart van Blaeu uit 1649 toont evenwijdig aan de monding van de Nieuwe Haven een insteekhaventje met aan de rechterkant een afgeronde ingang, een beksteiger genoemd. Aan de Zwijndrechtse kant is alleen een laarsvormig hoofd met een beschutte kom te zien.

2. Het pontveer van 1630 tot circa 1700

Dordrecht krijgt het pontveer in pacht

Zoals elke stad in die tijd wilde ook Dordrecht zoveel mogelijk zeggenschap hebben over alles wat met de stad te maken had, dus ook over het schuiten- en pontveer. Het is mogelijk dat de pachter van het veer de pont niet goed onderhield en de stad hierover klachten had gekregen. Het is echter waarschijnlijker, zoals eerder al gesteld, dat er nog helemaal geen (goede) pont was en beesten en eventueel ook wagens, op een provisorische manier werden overgezet. Op prenten van vóór 1630 is tot nu toe nog geen pont ontdekt, wat pleit voor het afwezig zijn van een pont vóór 1630. De oudraad nam 29 mei 1630 het besluit er met alle macht aan te werken dat er *een ponte werde geleyt tusschen de stadt ende Swijndregt*. Ook hieruit zou kunnen worden opgemaakt dat er nog geen pont was.

Het stadsbestuur verzocht na 29 mei de rentmeester van Zuid-Holland een pont te mogen inzetten. Reeds op 27 juni 1630 werd dat verzoek voor twaalf jaar lang ingewilligd, met ingang van *Bamisdach toecomende*, op 1 oktober, de dag van St. Baef of Bavo. In die tijd was 1 oktober een veel gebruikte termijndag, waarop onder meer accijns, huren enz. werden betaald. De stad zou een pont gebruiken die ze op eigen kosten zou laten bouwen en onderhouden. De jaarlijkse pacht bedroeg *dertich schellingen van twee grooten*.^(1a) 1 oktober waren de ponten gereed.¹

[illegible]

Toestemming om het pontveer voor 21 jaar te mogen pachten (18 maart 1749).

1a Het betrof schellingen van 1 stuiver per stuk; er gingen 20 schellingen in een pond. 2 groten = 1 stuiver.

De eerste twee ponten (1630)

De ponten werden uit een bestaand schip gemaakt. De thesaurier kocht voor *f* 700 een maasschip en daaruit werden door scheepstimmerman Arijen Pietersz twee ponten gemaakt. Er waren twee ponten nodig om ervoor te zorgen dat er aan beide kanten zo vaak als mogelijk een pont gereed lag om te vertrekken naar de overkant. De ponten die vertrokken bij de Blauwpoort, werden overgetrokken aan een touw, *reep* genoemd. De reep liep van oever naar oever. Het touw liep langs een zijkant van de pont over het zijboord. Daartoe was aan beide einden van de pont een stel rollen of een kluis aangebracht, waardoor de reep uit het water werd getild. De veerman had een werktuig, een soort haak, dat hij aan de voorkant van de pont aan het touw haakte en naar achteren liep en zo de pont vooruit trok. Was hij achteraan, dan moest hij de haak losmaken en begon het ritueel van voren af aan, tot hij de overkant had bereikt. Wanneer de reep niet op de bodem van de rivier lag, kon men, door de reep aan de walzijde te laten vieren, het natte touw naar de bodem laten zinken en konden andere schepen ongehinderd passeren.

Behalve met een reep, kon de pont ook door zeilen worden voortbewogen.

De kosten voor de eerste twee ponten waren ruim 1.790 pond²:

Aankoop maasschip	700 : -- : -
De halve veertigste penning, een soort belasting	8 : 15 : -
Maken van de twee ponten en levering van hout	510 : 4 : -
Twee touwen om daarvan een reep te maken	89 : 12 : 6
De zeilen en enkele andere zaken	122 : 8 : -
Hout voor de verbouw	56 : 15 : -
IJzerwerk	197 : 15 : -
Blokken, bomen en haken	5 : 3 : -
Totaal	1.790 : 12 : 6

Verponding van dijk- of veergeld

In 1630 was een post opgevoerd voor *dijkgelt vande wagens die mette ponten ingecomen zijn van 14 pond 8 st (f 14,40)*. Dat hoefde echter niet in rekening te worden gebracht, want in de kantlijn staat: *Dit dyckgelt aff te doen ofte aen de stadt te becomen van de graefflyekheijt*.

In de stadsrekening van 1639, bij het eerste jaar dat de pacht inging, staat vermeld: *Ende also vrijgelt bedongen is betaelt voor de verpondinge daerop gestelt over den voorz. jare bij quitantie 7 pond en 4 stuivers*.

In 1678 duikt als post op: *de verpondinge van het dijkgelt van Swijndrecht voor den jaere 1678 bij quitantie 7 pond en 4 stuivers*. Dit bedrag is dus gelijk aan dat uit 1639. Dijkgeld was de verponding voor het veerhoofd aan de Zwijndrechtse kant, waar de pont aanlegde. Die verponding moest worden betaald aan de pachter van deze belasting en later aan de gaardermeester (ontvanger van de belastingen) van Zwijndrecht.

de stenen konden worden gelegd, moest er echter een laag zand op de weg worden aangebracht. Dat regelde Adriaen Jacobsz Roonaer, de schout van Zwijndrecht. Hij liet de Zwijndrechtse *schuifvoerders* het zand halen en lossen aan het Swindrechtse hoofd. Daarvoor waren 779 schuifvrachten nodig, wat bijna een pond per schuif kostte. Adriaen Michielsz en Peter Jacobsz, die ook de stenen hadden vervoerd, brachten daarna het zand naar de Langeweg, wat ook nog eens ruim 290 pond kostte.

Er moest ook een flinke berg aarde worden vervoerd en verwerkt. Voordat deze hoeveelheden konden worden aangevoerd, moest er aan de Zwijndrechtse oever een losplaats voor stenen en zand worden gemaakt. Daartoe voerden *slickschepen* dertien vrachten gruis aan bij het hoofd van Zwijndrecht en verder waren daarvoor nog zestien wagenvrachten nodig.

Evenals bij een huis, werd ook bij het begin van het bestraten een eerste steen gelegd. Dat zal wel geen steen met inscriptie zijn geweest, maar meer een eerste symbolische handeling. Het leggen van de eerste steen deed niet de opdrachtgever, maar de aanemer van de bestrating, Frans van den Voorwech. Het markeerde het begin van de bestrating en kostte de stad 6 pond en 10 stuivers, inclusief de fooi.

Na afloop van het werk moest nog voor 20 pond aan fooien worden betaald. Dat gebeurde aan Adriaen Jacobsz Voonaer, schout van Swindrecht, *overt gene op het opnemen vande straete aende voorsegde wech bij de voerluijden die de steen ende sant hebben gereden, de schuifvoerders die het sant hebben gehaelt, de straatmaeckers en de andere arbeijders, aldaar tot een foij is verteert*.

Gedurende het werk hadden de thesaurier, de fabriek, de schout en het gerecht van Zwijndrecht ook het nodige besproken en bekeken. Dat was niet onder het genot van water en droog brood gedaan, want de vertering kostte 14 pond en 8 stuivers.

In 1632 liet de stad Dordrecht op haar kosten ook het Marktveld bestraten.⁵

De Ringdijk wordt deels bestraat (1651)

In het centrum van Zwijndrecht was druk verkeer, vooral tussen de westelijk en oostelijk van het Marktveld aan de dijk gelegen zoutketen. De onverharde dijk was daarvoor vaak moeilijk begaanbaar. Om hier een eind aan te maken, werd in het midden van de zeventiende eeuw in de St. Jorisdoelen in Dordrecht een vergadering belegd waar de ambachtsheren, de schouten van de Zwijndrechtse Waard en de eigenaren van de zoutketen, mede namens de ingelanden, besloten de Ringdijk tussen de zoutketen, oostelijk en westelijk van het Marktveld gelegen, te bestraten en ook een klein deel van de Langeweg. Welk deel is onbekend, want de Langeweg was 20 jaar daarvoor al door Dordrecht bestraat. De totale lengte bedroeg 300 roeden, ofwel 1.118 meter. De afstand tussen de zoutketen bedroeg ruim 1.000 meter, zodat er voor de Langeweg hoogstens krap honderd meter overbleef. De kosten moesten worden opgebracht door de ingelanden, die daarvoor acht stuivers per morgen moesten betalen. De eerste helft moest worden betaald op St. Jacob (25 juli) 1651 en de rest op St. Jacob 1652. De aangelanden (3) van de Langeweg en de Ringdijk moesten nog een fors bedrag extra betalen.⁶

3 *Aangelande*: iemand die land heeft dat aan een dijk, weg of rivier grenst.

De opbrengsten van de pont van 1630 tot 1639

De stad verpachtte het pontveer op haar beurt niet aan een ondernemer, maar liet het bedienen van de pont over aan enkele schippers, die daarvoor een kwart van de opbrengst mochten houden en het resterende driekwart aan de stad moesten afstaan. Zo was in 1638 de totale opbrengst *f* 268,53, zodat de schippers er *f* 67,13 aan overhielden. In de laatste drie maanden van 1630 waren de opbrengsten:

1630	voor de schippers	voor de stad	totaal
oktober	2 : 18 : -	8 : 14 : -	11 : 12 : -
november	5 : 16 : -	17 : 8 : -	23 : 4 : -
december		6 : 11 : -	
totaal		32 : 13 : -	

In de volgende jaren waren de bedragen:

1631	41 : 6	123 : 17 : -	
1632		115 : 15 : -	
1633		149 : 6 : -	
1634		147 : 9 : 5	
1635		179 : 3 : 15	
1636		134 : -- : -	
1637		148 : 15 : -	
1638	67 : 2 : 8	201 : 8 : -	268 : 10 : 8
1639		195 : 5 : 5	

Dordrecht pacht het pontveer voor 21 jaar

Het recht met een pont te mogen varen, was tot 1 oktober 1642 veiliggesteld, want tot dat jaar liep het pachtcontract. Toch verzocht het Dordtse stadsbestuur al ruim drie jaar eerder, in begin 1639, het landsbestuur het recht een pont te gebruiken, langer dan twaalf jaar in pacht te geven. De reden van dit verzoek kan zijn dat de stad in 1638 een nieuwe pont had laten maken en er zeker van wilde zijn dat deze ook langer dan tot 1642 kon worden gebruikt. Waarschijnlijker is echter dat de stad het gehele veerrecht tussen Dordrecht en Zwijndrecht in haar bezit wilde krijgen.

Het verzoek werd op 18 maart 1639 toegestaan en het veerrecht voor het veer van Zwijndrecht op Dordrecht werd verleend voor drie termijnen van zeven jaar, dus totaal eenentwintig jaar. Dit was dus voor het gehele veer, zowel het pont- als het schuitenveer. In 1639 werd daarom aan de rentmeester van Zuid-Holland over het *eerste jaer pachts van 't veer van Swindrecht op Dordrecht* dertig pond betaald. Bovendien aan *denselven heere rentmeester noch over acht jaeren pachts vant voorsz veer tot dertich schellingen tsjaers omme aldaer een pont te mogen gebruijcken alleenlijck*.

De stad kon toen weer een tijd vooruit. Deze regeling ging met terugwerkende kracht in op 1 januari 1639. De jaarlijkse pachtsom werd tegelijkertijd flink verhoogd, want deze werd nu dertig pond van vijftien groten per pond. Dat was 30 x 7,5 stuiver = 225 stuivers of wel *f* 11,25, terwijl dit vroeger 30 x 1 stuiver (schelling) = *f* 1,50 was. Deze pachtsom moest jaarlijks met kerstmis worden betaald. De stad moest ook nog andere

kosten voor haar rekening nemen, want ook het onderhoud van het pontenveerhoofd in Zwijndrecht moest zij betalen en wanneer dat nodig was, moest de stad dit veerhoofd vernieuwen.

In 1680 en 1701 werd de pachtovereenkomst verlengd met nogmaals 21 jaar voor eenzelfde bedrag van 30 pond per jaar. Er was toen alleen sprake van de veerpont; over het schuitenveer werd met geen woord gerept.⁷

Dordrecht verpacht het pontveer

Aanvankelijk mochten, zoals gezegd, de schippers een kwart van de inkomsten zelf houden. Het systeem was echter nogal fraudegevoelig en het is waarschijnlijk dat het afrekenen van de pontgelden problemen gaf.

In 1640 ging het stadsbestuur over tot het pachtsysteem. Eén of meer schippers pachtten het veerrecht van de stad voor een periode van één of meer jaren, waarbij de ponten en de toebehoren door de stad ter beschikking werden gesteld. Daarom werd soms ook gesproken over huren in plaats van pachten. De pachters/huurders moesten per jaar betalen en het pachtjaar liep bijvoorbeeld van 1 mei tot 30 april, maar later waren het kalenderjaren. De opbrengsten zullen in de eerste periode lager zijn geweest dan gedacht, want al na twee jaar werd de pacht drastisch verlaagd.



De volgeladen pont wordt naar de overzijde geboomd. Prent uit 1670 (SAD D.I. 10196).

De pont zal vooral 's zomers zijn gebruikt. Dat kwam doordat hij speciaal bedoeld was om wagens en rijtuigen over te zetten en die konden 's winters door de slechte wegen niet of nauwelijks rijden. Zo vermeldt de ordonnantie van 1689 dat de pachters *de repen sullen moeten leggen soo haast de wagens op vracht rijden en die niet weder uyt het*

water mogen nemen, voor en aleer de vracht-wagens van den dijk en niet meer rijden konden. In de winterperiode kon de pont dan alleen maar zeilend en eventueel roeiend worden gebruikt.⁸

De pachtende pontschippers⁹

De namen van de pontschippers uit de periode 1630-1639 zijn niet bekend. Pas vanaf het moment dat de stad het pontveer verpachtte, is dit voor de pachters wel het geval, van wie mag worden aangenomen dat de meesten ook als pontschipper werkzaam waren. Jan Otten uit Zwijndrecht, de eerste pachter van het overzetveer, pachtte in 1640 de pont, en daarmee het veerrecht, voor drie jaar. Per kalenderjaar betaalde hij daarvoor 200 pond. Dat was meer dan de pont in de voorgaande jaren, behalve in 1638, voor de stad had opgeleverd. Waarschijnlijk vielen de verdiensten Jan Otten tegen, want in het tweede jaar (1641) pachtte hij de pont, in combinatie met het dijk- en straatgeld, voor zeven jaar en betaalde daarvoor in totaal 350 pond per jaar. Misschien was ook dit bedrag te hoog, of was er een andere oorzaak, maar Jan Otten stopte met het pontveer en per 1 mei 1643 pachtten Leendert Reijnen Stroobeer en Jan Lambertsz het voor *vier jaren acht ende een halve maend*. In de enige rekening die hiervan bestaat, die uit 1647, wordt een bedrag genoemd van *30 stuivers overt leste jaer vervallen lesten december 1647*. Het bedrag van 30 stuivers is wel extreem laag te noemen en waar die halve maand vandaan kwam, is ook niet duidelijk.

Er werd meteen een nieuw systeem ingevoerd: Leendert Reijnen Stroobeer pachtte de pont van de Dordtse en Jan Lambertsz die van de Zwijndrechtse kant. Zo werden de verantwoordelijkheden gescheiden en was de aansprakelijkheid duidelijk.

Het was beide heren zeker goed bevallen, want met ingang van 1 mei 1648 pachtten ze hun deel van het veer voor de volgende zeven jaar, dus tot 1655, voor de totale som van 46 pond per jaar. Er werd toen niet meer expliciet vermeld wie de pont aan de Zwijndrechtse en Dordtse kant pachtte. Blijkbaar werd dat in de praktijk onderling geregeld tussen beide heren.

Leendert Reijnen Stroobeer deed met de volgende pachtperiode niet mee. In zijn plaats kwam Arien Jansz. Jan Lambertsz en Arien Jansz konden het samen goed vinden, want ze hielden het de volgende zeven jaar samen vol en pachtten toen op twee opeenvolgende jaren opnieuw samen de pont, nu voor 36 pond per jaar. Dat was weer 10 pond lager dan in de periode 1648-1655. In de rekeningen wordt in 1664 gesproken over Jan Leendertsz, maar dat zal wel een verschrijving zijn, want verder komt alleen Jan Lambertsz voor.

Tot de periode 1664/1665 werd het pontveer verpacht voor een bedrag dat de twee pachters gezamenlijk moesten betalen. Dat veranderde in 1666, want toen moest iedere pachter zelf zijn gepachte veerheft betalen. Daarbij moest voor het pontveer uit Zwijndrecht minder worden betaald dan voor het veer uit Dordrecht. Het waarom daarvan is niet duidelijk. Na drie pachtperiodes van drie jaar werd in 1674 het pontveer opnieuw verpacht voor zeven jaar. De gelukkige was Cornelis Arijens Broelingh die meteen maar beide zijden pachtte en daar per jaar ongeveer 2,7 maal zoveel voor betaalde als zijn voorgangers. Dat heeft hij één jaar volgehouden en werd toen opgevolgd door twee andere pachters, die ook de zeven jaar niet volmaakten, maar het na vijf jaar voor gezien hielden. Ze hadden dezelfde hoge pacht betaald. Ze werden opgevolgd door Arijen

Cleysz en de Zwijndrechtenaar Arijen Coosen, die samen 84 pond per jaar aan pacht betaalden. Er was toen geen aparte verpachting meer van de Zwijndrechtse en de Dordtse kant en die zou er ook nooit meer komen. Arijen Cleysz en Arijen Coosen hadden het pontveer in 1680 gepacht voor veertien jaar, maar vanaf 1688 is er plotseling sprake van zestien jaar en zou de pacht in 1679 zijn begonnen. In de rekening van 1694 werd niets ingevuld en was men kennelijk de draad kwijt. Een oorzaak zal wel zijn geweest dat de rekening over een heel kalenderjaar liep, maar de pacht van de pont van 1 mei tot 30 april, later van 1 juni tot 31 mei. Die periode viel dus in twee boekjaren en de boeking werd gedaan bij het aflopen van de periode, want dan werd ook het pachtgeld geïnd. Een andere oorzaak van het soms ontbreken van informatie is, dat de rekening één of twee jaar later pas werd opgemaakt en dan was het een en ander wellicht vergeten.

Nog voordat de officiële pachtijd van 14 of 16 jaar voorbij was, werd het pontveer met ingang van 1 juni 1693 opnieuw voor acht jaar verpacht aan Arijen Cleysz en Arijen Coosen, maar ze moesten nu gezamenlijk jaarlijks 110 pond pacht betalen. Arijen Coosen hield het de volle acht jaar uit, maar Arijen Cleysz werd eind 1696, begin 1697, vervangen door Pieter Jansz Swaningx.¹⁰

Vanaf 1676 werd niet meer gesproken van verpachten maar van *verhuren* van de pont. Hieruit blijkt dat de ponten eigendom van de stad waren.

De eerste nieuwe ponten (1638 en 1643)

Reeds acht jaar na de instelling van het stedelijke pontveer werd een nieuwe pont besteld. Waarschijnlijk zal het een vervanging zijn geweest. Dat was ook niet verwonderlijk, want de eerste ponten waren gemaakt uit een tweedehands maasschip en het was te voorzien dat ze niet erg lang mee zouden gaan.

De nieuwe pont werd in 1638 gemaakt door scheepstimmerman Jan Jorisz. Vijf jaar later werd er weer een pont gemaakt. Hiervan is het bestek bewaard gebleven, waaruit de afmetingen van de pont blijken:

Lengte met de heven	54'	16,74 m
Breedte in de bodem	10,5'	3,25 m
Uitwendige breedte boven	12'-4"	3,82 m
Breedte aan de einden	10,5'	3,25 m
Holte	3'-5"	1,06 m
Lengte van de heven	13'	4,03 m
Lengte van de bruggen	8'	2,48 m
Breedte van de bruggen als de pont		

De pont werd van gaaf eiken gemaakt. De *heven* waren de oplopende delen van de verder horizontale bodem, die zodanig moesten worden vormgegeven dat de wagens *gemackelick uijt ende in de pondt connen comen*. Op de bodembalken lag het rijdek, buikdenning genaamd. Op elk eind werden aan beide zijden twee zware bolders gemaakt. Er waren ook vier *roeijclossen met ijsere dollen daerop ende plaeten om op tegens te roeijen*. Aan elke zijkant werden zes krammen met daarin een ring bevestigd *om aen te meeren*.

De bruggen of kleppen hadden een dek van grenenhout en waren in ijzeren ogen opgehangen en met ijzeren haken kon de klep worden geborgd.

Op elk eind was een ijzeren gaffel aangebracht *om den stuurriem daer in te leggen*. Er moesten ook meegeleverd worden: twee haken, twee bommen, drie riemen en een stuurriem, een groot hoosvat en twee meertouwen. De haken dienden om aan de reep te kunnen haken en zo de pont vooruit te trekken.



Veerpont omstreeks 1670, getekend door Casper Bouttats (SAD D.I. 11215).

Over een mast en een zeil werd in het bestek niets gezegd. Bij de levering van een nieuwe pont in 1686 werd echter wel gesproken van een mast en een zeil. Daarna verscheen pas in 1739 in de rekeningen weer een post over levering *van zeijlen tot de pond en pondschuit op Swijndregt*. In dat jaar waren zowel een nieuwe pont als veerschuit geleverd. Dat wil echter beslist niet zeggen dat in de tussenliggende jaren geen zeilen werden gebruikt of aangekocht. In latere jaren lezen we regelmatig over geleverde zeilen, dus zijn ze voor de pont in gebruik gebleven.

Het bouwen van de pont was gegund aan Cornelis Sieren (of van Someren), die met f 490 de laagste inschrijver was.¹¹

Nieuwe en oude ponten (1651-1666)

In 1651 werd weer een nieuwe pont gekocht, nu van scheepstimmerman Jan Hendricxz, voor f 490. Daar kwam nog bij voor *treckgelt* (4) een ducaton van f 3,15, voor *een soen aende schiptimmerluyden* f 12,60 en voor *een soen int opnemen* f 5. Een ‘soen’ was een extraatje in geld of drank bij b.v. de oplevering of de afname. De oude pont werd voor f 41 verkocht aan Symon Frans van Eyssen, dat was ruim 8% van de kostprijs van de nieuwe pont. Hij zal dan ook wel als sloop zijn verkocht.

4 Trekgeld of strijkgeld is een premie bij openbare aanbestedingen enz. uitgelooft voor hem die bij het opbieden het hoogste bod doet of vóór de afslag het hoogste bod dat gedaan is, nog verhoogt. Een ducaton was een zilveren munt met een waarde van drie gulden.

Twaalf jaar later, in 1663, leverde Jan Hendrickx van der Laer opnieuw een pont voor f490, waar f17,30 bijkwam voor trekgeld en fooien. Scheepstimmerman Goris Gorissen maakte in 1666 alweer een nieuwe pont, maar die kostte f 600, belangrijk meer dan de pont die drie jaar eerder was gekocht!

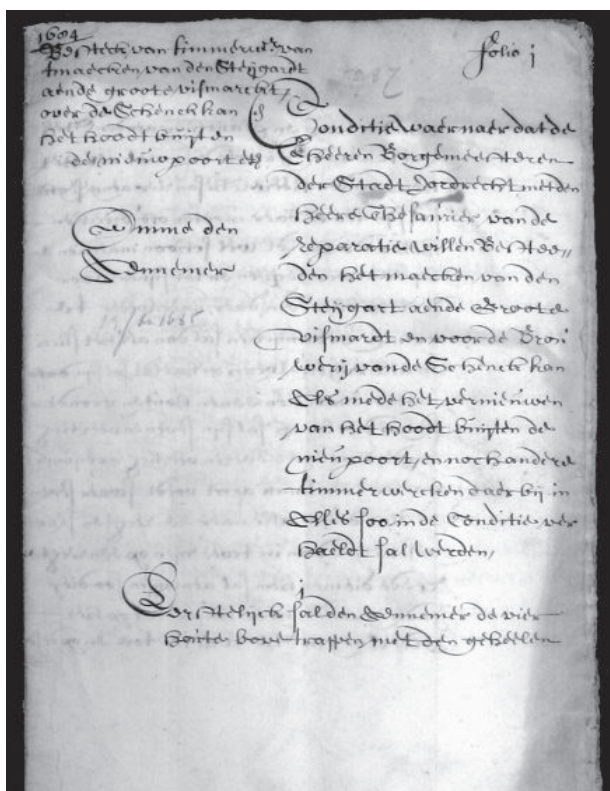
Over reparatie van de ponten is alleen in 1639 een aparte vermelding gevonden. In de andere jaren ging dat op de jaarrekening van de scheepstimmerlieden mee. Hetzelfde geldt voor de repen, die in de jaarrekeningen niet meer apart werden vermeld.¹²

De pont van 1686

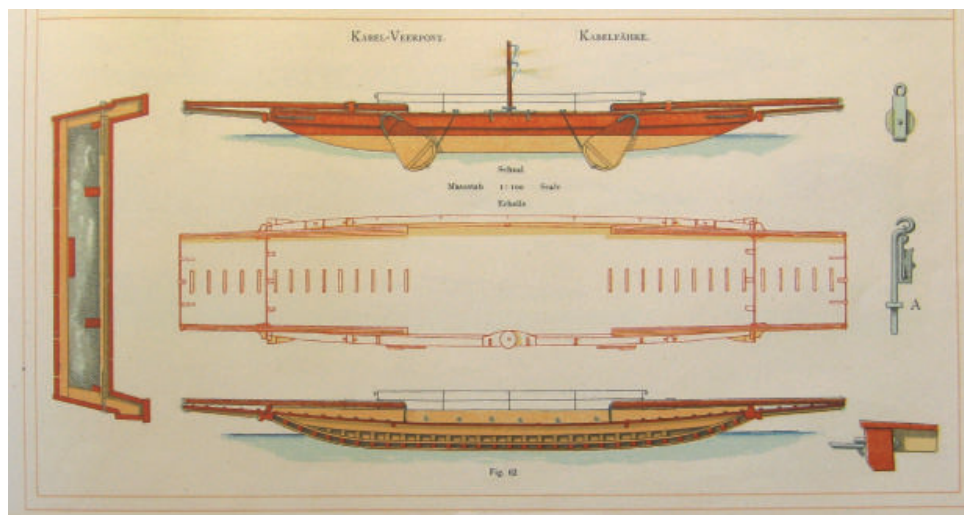
Op 5 maart 1686 werd het maken van een pont aanbe-
steed en ook hiervan is het bestek bewaard gebleven (*afbeelding rechtsboven*). Het was een geheel andere pont dan die waarmee in 1630 was begonnen. De pont werd door zeilen en/of roeiend voortbewogen, maar zeer waarschijnlijk was er ook een reep met bijbehorende rollen aanwezig, alhoewel hierover in het bestek niets is gevonden. Het ijzerwerk werd door de stad geleverd, dus dat kan de verklaring zijn dat de rollen niet worden genoemd. De pont had mogelijk ook een betere klapconstructie. De hoofdmaten van de pont waren:

Lengte uitwendig	48 voet (14,88 m)
Breedte in het midden	12 voet (3,72 m)
Breedte aan de einden	11 voet (3,41 m)
Holte	circa 41 duim (1,05 m)

De bodem en de boorden waren gemaakt uit 2 duim (5 cm) dikke planken. De boorden stonden enigszins schuin en de bodem liep aan beide kanten omhoog. Voor en achter kwam aan beide zijden een bolder, gemaakt uit acht duim (20 cm) vierkant hout. Op de spanten kwam een buikdenning (een vloer) van anderhalf duim (3,8 cm) dikke eiken planken. Op deze vloer kwam een 5/4 duim (3,2 cm) dikke grenen vloer, die echter maar 8 voet (2,48 m) breed was. Dit was breed genoeg voor de wagens. Er naast kwamen eiken ribben om goede grip te hebben bij het lopen.



Aan beide zijden van de pont kwam een klap of valbrug die 7 voet 5 duim (2,25 m) lang en 7 voet 9 duim (2,30 m) breed was. Op een raamwerk van balken kwam een 1,5 duim (3,8 cm) dikke vloer. Een klap werd bediend door twee 19 voet (5,70 m) lange bomen van 7 duim (17,7 cm) vierkant grenenhout. Door op het uiteinde van de bomen te duwen, ging de klap omhoog. De bomen waren aan de voorkant via een ijzeren ring met de klap verbonden en achteraan zat een ijzeren haak waarmee de klap op hoogte kon worden gesteld en worden vastgezet. De klap stond dan iets schuin naar boven. Aangekomen bij de hellende veerstoep liet de schipper de klap weer zakken tot die op de veerstoep rustte.



Tekening van een kabelveerpont uit het eind van de negentiende eeuw. In principe is er sinds de zeventiende eeuw niet veel aan veranderd.

Er werden ook voorzieningen aangebracht om met een paar man tegelijk te kunnen roeien en om een mast neer te kunnen zetten. Er werd ook een zwaard aangebracht om afdrijven bij het zeilen zoveel mogelijk tegen te gaan.

In het bestek is ook de bepaling opgenomen dat alleen meesterknechts aan de pont mochten werken en geen jongens, *opdat dit werck wel ende meesterlijck gemaect moet sijn*. Het grove ijzerwerk werd door de stad geleverd. Acht weken na de opdracht moest de pont worden opgeleverd en voor elke dag dat hij er langer over deed, moest de scheepstimmerman drie gulden boete betalen. Hij kreeg betaald in twee termijnen, de eerste als *de pont rontom in sijn houdt sal staen* en de tweede bij de overname. Hij kreeg na de oplevering de oude pont en mocht *die tot sijnen voordeel hebben*. Het maken van de pont werd openbaar aanbesteed en gegund aan Jan Paulisz van de Grient voor *f* 479. Dat was beduidend minder dan in 1666! Eén van de twee borgen (5) was Jan van de Laar, de scheepstimmerman die in 1651 en 1663 de pont had gemaakt.

5 Een aannemer moest twee borgen vinden om de opdracht te mogen uitvoeren. De borgen konden worden aangesproken als de aannemer in gebreke bleef.

De aankoop hoefde de stad niet geheel zelf te betalen, want met de pachters van het pontveer, Arijen Cleysz en Arijen Coosen, was afgesproken dat zij de helft van deze kosten voor hun rekening zouden nemen. De stad betaalde:

Helft aankoopsom nieuwe pont	239 : 10 : -
Ijzerwerk	21 : 4 : -
Fooi voor de inzetters	12 : 12 : -
Trekgeld	3 : 3 : -
Omloop	1 : - : -
Totaal	277 : 9 : -

Het ijzerwerk en de andere kosten van de aanbesteding kwamen waarschijnlijk uitsluitend voor rekening van de stad.¹³

Er komt een hengst



Een hengst met emmerzeil, getekend door G. Groenewegen in 1791.

In 1677 kwam er, naast de ponten, een hengst, een zeilscheepje met een sterk vallende voorsteven, een steile achtersteven en aangehangen roer. De romp was opgebouwd uit brede planken die overnaads of soms ook gladboordig waren bevestigd. Het vlak (de bodem) was recht en weinig oplopend aan de einden. Als zeil werd het spriettuig gebruikt, dat in later eeuwen werd vervangen door een bezaanttuig. Dit was handelbaarder en er kon beter en veiliger mee worden gezeild. In het Zwijndrechtse veer zal waarschijnlijk altijd een spriettuig met emmerzeil zijn gebruikt, want een dergelijk zeil werd nog in

1760 aangeschaft. Het waren stabiele schepen en goede zeilers en werden daarom veel gebruikt als veer- en vrachtscheepje, maar ook als vissersschip.

Hengsten werden in de regio rond en ten oosten van Dordrecht wel meer gebruikt in overzetveren. Zo voeren ze in de achttiende en in de eerste helft van de negentiende eeuw in de veren Gorinchem-Sleeuwijk, Gorinchem-Woudrichem en Hardinxveld-Werkendam. In het Zwijndrechtse overzetveer is in de zeventiende eeuw een klein type hengst gebruikt. Dat kan worden afgeleid uit de prijs, want voor de nieuwgebouwde hengst werd in 1677 aan de Zwijndrechtse scheepsbouwer Gillis van der Pijpen 106 pond betaald. Daar kwam nog 1 pond en 16 stuivers bij voor *een foij aende knechts*.

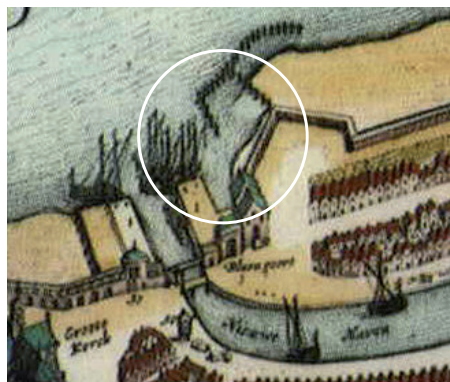
De veerhengst in het Zwijndrechtse veer werd gebruikt om goederen te vervoeren, die voor het schuitenvaar te groot waren. In plaats van in dat geval de pont te gebruiken, namen de veerlieden liever de gemakkelijker te hanteren hengst. Wagens, rijtuig, zware en grote vrachten moesten echter met de pont worden vervoerd.

De Dordtse hengst werd in de boeken in 1738 voor het eerst *paardeschuijt* genoemd, waaruit blijkt dat de schuit ook paarden meenam.¹⁴

De aanlegplaatsen

In 1645 moest er het nodige worden gerepareerd aan het Zwijndrechtse hoofd. Dat was dus niet het hoofd in Zwijndrecht, maar aan de Dordtse kant bij de Blauwpoort. Uit het bestek weten we dat er een voetpad was, dat bestond uit planken en aan een stevige schoeiing grensde.

In de pachtvereenkomst met de Domeinen was bepaald dat Dordrecht de aanlegplaats



van het pontveer in Zwijndrecht moest onderhouden, aanpassen en vernieuwen. In de jaren negentig van de zeventiende eeuw wordt daarom een aantal posten over de aanlegsteiger opgenomen in de jaarrekeningen. In 1692 werd de steiger vermaakt en in 1694 werd er een trap aangebracht of vervangen. De pontsteiger werd een *beckstijgert* genoemd (*afbeelding links*). Dat wil zeggen dat de pont in een soort nauw haventje aanlegde, zodat de pont altijd goed met de voorkant, waar een klep was, in de haven aan kon leggen. Waarschijnlijk be-

stond één zijkant uit palen en de andere uit de wal of het hoofd. Zo ontstond een goede geleiding voor de pont. Dat was noodzakelijk, want de pont moest ook met dwars inkomende sterke stroming veilig aan kunnen landen en niet tijdens het laden en lossen worden weggezet.

Met nog wat ander timmerwerk was in 1692 met het *vermaecken van de beckstijgert op Swindrecht daer de pont aencompt* 435 pond gemoeid, waar nog 15,50 pond aan trekgeld, omloop en fooien bijkwam. In 1694 werd de beksteiger bij de Blauwpoort gemaakt, maar dat kostte heel wat meer. De twee palen en het timmerwerk kostten 53 pond, maar het heien en het verdere timmerwerk kostte maar liefst 1.068 pond! Dat *Swindrechtse hoofd* in Dordrecht was trouwens pas drie jaar eerder, in 1691, vermaakt

voor 788 pond plus 11,50 pond kosten, dus daar was veel geld aan besteed.¹⁵

De pontlieden moeten zelf voor een pont zorgen



Ordre, en Reglement, by Haar Ed: Groot Achtbaarheden.
Burger-Meeſteren en Regeerders der Stadt Dordrecht gemaackt, op het Bevaren
 van t'Veér met de Pont tuſſchen de ſelve Stadt, ende Swindrecht, *vice verſa*, in con-
 formité van de Verhuringe, by *Haar Ed: Groot Achtbaaryb:* dien aangaande gedaan.

3.

De Duer. Tupten ofte Partkers van de Poort / fullen gebu-
den hare Dacht / ter hinnen heften moeren befoegen inden
onderwogen / en goet / oufsane / en brigue Pone / met
alle te Gerechtighen / julle te ingheueren / *4* op van
Dieren. Coukers. Bouders. Kintren / alle merke Kintren
ter hert Ouer-licken noogh / verke Kintren in fullen
moeren leggen (so haelt de Wagnis op Dacht Kintren
en die viert weder op te Wat moeren moeren / doog en al
reer de Wagnis / Wagnis van den Dicht / en niet mer Kintren
kinnen / en boogj alle te verfoegen / *5* gert te Commo-
dity van de Dachtgert / en allerhande Kint / Tucht verfoege lert / en moogt is

De bonifj Derr. Tulpden ofte Parquiers van de Pont: fullen gehouwen wesen 'uiffens
haer te houden: een floers/ bruggen/ en in Reek Kijcken: om ghedoopt op de Pont te
passen: onder dat elders floers moghen gaen: en de Pont alreids waeracht: te greebt
te houden leggen: om: soo haast de Men. (fchryping gedaen sal zijn) daerlyck met de Pont
of te Weren, sulcks dat een Wogen: balde: of ander Kijp. Tuggh: in de Pont zijnde:
en geen ander: en gelijck wiesende: aan: floers sal maeren berijckelen: op dat een poort wel
gerijck: en de Pontgierre boyten elghen gehouwen werden: en op Poort van berijck
fluyters: elken te verdrucken: dan in desen berijcking: of in gelycke breiden werten.

3 3 3.

De gemiddte Dier- Euphen; ofte Paarders van de Boort; fullen gebouden sijn den
moegens met hert Op- gaam tot s' avonds met hert Sluypen van de Boort; op hert Dier
te wesen om / gemiddte Dier een weder- sijden- lof dierck en gersuf van de Paalgieters;
wel ende naar heijsoeren waer te nemen; en foo ras als daer Vrachet boont af te Daren:
Op Dieren als in voren- staande Aendel ge- treffeere.

3 3 3 3.

En of 't gebeurde dat de Pont aan de zijde van Doordrecht / of aan 't Hoofd van
Stuempdrecht leggende was / en dat aan de zijde naar de Pont niet was / gewaar werden
een Wagen / Speel-Wagen / Karos / Wals / of Gheite / of ander Uijl / Supph / als oock
Paerden / of andere Zeeffers / sal den Dier- man geboonden zijn aan- stonden daar na
tot de Darcen / en de selve af te halen : op een Punt als vooren.

D.
De doofjs Oers. Tulpden sollen den Kierp tot her Ober-tzehen van de Pont/ alrijdt moeten vaardigh/ en gereedt houden/ en/ soo veel in haer is/ beletten dat geen Zieken over den doofjs Kierp komen te leggen/ waar doofjs' geboepel van den selven verhoordt/ ende Passagiers/ of lip-Tongen/ op- ghehouden konnen werden/ op Poot als voren.

[illegible]

Volgt nu de Vracht, of Vée'r-Loon, dat de Vée'r-Luyden zullen ontvangen:

Yet hupd- man / e'liken dat hy met sijnen Wagen / 's yn Orladen met looyn
hoop / ofte mit wat Gorderen dat hy oock soude mogen wesen / ofte oock Rebig
enre Ongheladen / sal doo' eris Oer- baten beraken wijs gaooten blaamp / ende sulstu

Tot DORDRECHT, gedrukt by JOHANNES VAN ESCH, Stadts Drukker, woonende in de Papier Winkel.

van gins ende weder vijf fluyfers; daer inne begrepen sijn Perfoon; Wogen; ende
 daerom sijn Oordere; ende oock die van sijne familie op seker mogt gheen.
 Dat poer Dyacht; Wogen; Speel; Wogen; Karos; of Kalfsen; van een Over-
 daren; al beralen als boren (den Dier- man en daerom daer inne begrepen.)
 Ende sijn boogte; die op den Wogen; Karos; ende Kalfsen sijn; boog poer Perfoon
 beralen acht penningen; eboch de Dyacht; Wogens die over houten; ende een Dyacht en
 huyzen; sijn niet gebooren sijn pers te beralen.

Ende wanneer alle de Molens, van vier ronden, Oefenicht zijn, ende staan Molens
 fullen als van ontfangen dobbelt Orde.
 Door een Koffer dat mer den Wagen Over, varen sal, eenen stuiper.

Doos een Paard, ofte Hoogen-Deen / sal beraalt worden twee stuivers.
 Doos een Oulen / kalf / of Hockelings / half Geld.
 Doos een Berikken eenen halve stuiver : Wiggens half Geld.
 Doos een *Leuven* / eenen af *Leuven* / twee stuivers.

De Veer- Lupden/ ofte Pachters van de Port/ fullen gehewen zijn/ op de Vyn-
Dagen/ Secken- ofte Paarde- Marchen/ des moegens worgty/ welkanderen te
brufen/ op dat een poer te brece mach gediend werden.

De voorsz. Deers- Rupden; ofte Parthreos / sullen alle Passagiers in de Ponte mogm
In- schepen; die mer haer brengen te Varen: wel- verstaande dan: die tot de Wogens
niet en behooren; de halve Djahe aan Land sullen laren; wpt- gesondte de Aelst-
Myffens; ende betalen als vooren / pder acht penningen.

Ende of e' geveel vatter eenige Personen met Hup- / lugden / Wagen / Speel- ofte
Djan- / Wagens; op 'e Veer quamden; ende de selve Wagens; met de Personen daarep
zittende / Over moesten sijn; en de selve Personen buyten de Poort / met eers ander
Schuit- / wagenen; ofte eenen ander Poort / vallen de selve Schuit- / wagenen.

De Schepers-boerders van weder- zijden fullen hier vermogende eenige Paerden/ Hooven/ Scheep en Perchena's over te Voeren/ en Sonst noch de Waaren

De Veer- Luyden / ofte Pachters / sullen byn staan ende vermogen / pder wiet een Schuyte / neffens andere optomaris Schippers / in 't Veer te Varen / ende met de sisse

De Pachters / ofte Veer-Lupen / sullen mede vermogen / eenige kleyne Vaarjen van Beesthaal / met een Schuyfjen daar tot te houden / Over te Voeren / tot meerde geest van de Passagiers.

De **Bequijte** - **voorders** / van beyde de kerten varende / sullen niet vermogen enig
Paarden / ofte ander **Verstaal** / **Siet** se **Voeren** / op een **Voete** van sijn **guldens** /
 elkens se beebreuten / tot proffijte van de **Pachters** van de **Poore**.

In-gedalle den Parhier hem quame te mislozen; de Passagiers onafseendelyk of niet qualijck spreken betreffende, en de Donsse naar behooren niet quam te warckenmen; sulden selven by Haar Ed. Groot Achtbaarheden voorgenom gecooffert, en naar ingesent sulden salten gelyckaf te worden, en harellijk een ander in een plaasje hooren en seld, mede sal

regene Actien of papiertijden van reitruiterij, wegens verflopte Penningen, in 't overblijven van de Ponten, en Verreutten van 't Serreschap gebarde hebben, mogt rijcken offte paxenderen, maer sal 't selve komen en gijffte van den geyen die Haer Ed. Groot

Enke op dat alles welende punctueel arbeyt, volgt er magh werden, sal hy Haer E. d. Groote Achtbaarden boogvormt een Op- Biender: of Communisaris gestelt werden; nie allen (sijn de Dier- Vanden: of Baarchen in verhoer bleven) aan-honore onbaen

beoefen deen Erkenntenis: en sullen de Voeren of Poseren, hiet voeren tot lassen van de
woofz/ Pachters, ofter Deer- Luyden ge erpsteeren, woofz de een helve ten pachte van
den Op-fermer, of Commissaris, ende de ander helve van den Brader- Houder van
den Op-fermer, en metteliken helve, adduceren dat een van beiden luyt, en dan

Ende indien eenige dijsfister werden in de boren-naande Odyje ende Sieglemen v
bruonden / soo houden Haar Edt Grout Achtbaerheden naamen

om het (sine te) Amplifien; of verminderen naar hun wel-gualitien.

In kennisse van my,
H. HALLING.

E s c h, Stads Drukker, woonende in de Papier Winkel.

Reglement voor het pontveer uit 1689.

Ongetwijfeld zullen er bij de instelling van het pontveer in 1630 een reglement en tarievenlijst zijn geweest, maar daarvan is niets teruggevonden. De oudstbekende gegevens dateren uit 1689 en het lijkt alsof die toen ontworpen zijn, zodat deze gegevens niet behoeven te gelden voor vorige reglementen. Dat begint al bij het eerste artikel, waarin wordt bepaald dat de *veerlyuden ofte pachters van de pont tot hunnen kosten moeten besorgen ende onderhouden een goede suffisante en bequame pont met alle de gereed-*

schappen. Ze moesten dus zelf voor een pont en de bijbehorende inventaris zorgen en die ook op eigen kosten onderhouden. Ook de reep moesten zij leveren. Die moest jaarlijks in het voorjaar worden aangebracht wanneer de wagens weer konden rijden. Wanneer de wegen te slecht werden, mochten ze die weer op de kant halen.

Er moest altijd een *kloeck, bequaam en sterck knecht* aanwezig zijn en de pont moest altijd klaar liggen om te kunnen vertrekken. De pont zou, wanneer *een wagen, kales of ander rytuygh in de pont zijnde en geen ander in't gesicht wesende, aanstondts (sal) moeten vertrecken*. Bleef de veerman in gebreke, dan volgde een boete van dertig stuivers. Pont en pachters moesten beschikbaar zijn bij het openen van de Blauwpoort, totdat deze 's avonds weer sloot. Als de pontbaas aan de andere oever *gewaar wierdt een wagen, speelwagen, karos, kales, chaise of ander rytuygh, als oock paarden of andere beesten*, moest hij meteen afvaren om die op te halen.

De pontlieden moesten er ook voor zorgen dat er geen schip ligplaats koos in het gebied van de reep, waardoor de pont niet kon overvaren. Onwillige schippers die weigerden hun schip te verplaatsen, konden rekenen op een boete van drie Carolus gulden. Die moest de commissaris of opziener van het veer contant invorderen. Dat was natuurlijk geen gemakkelijke klus en daarom kon hij de hulp inroepen *van den stadthouder van den Heere Officier deser stede*¹⁶. Om de naleving van dit gebod wat aantrekkelijker te maken voor de betrokkenen, werd de geïnde boete verdeeld tussen de commissaris of opziener, de pontman en de plaatsvervangende officier van justitie, zodat ze er ieder een Carolus gulden aan overhielden.

Kwamen er klachten over de bejegening van passagiers of het uitoefenen van het pontbedrijf, dan werd de pontman door het stadsbestuur gestraft. In het ergste geval werd hij ontslagen en een ander in zijn plaats benoemd, zonder dat hij een vergoeding kreeg voor zijn gemaakte kosten.

De tarieven en regels in 1689

Elke huysman, dus eigenlijk iedere particulier, moest op de heenweg voor een volle of lege wagen 5 grooten Vlaams (15 stuivers) betalen, maar op de terugweg slechts vijf stuivers. In dit tarief waren begrepen *oock die hij van sijne familie op soude mogen hebben*, dus meerrijdende familieleden. Een *huysman* was blijkbaar vaak een boer of griendwerker, want er was sprake van *sijnen wagen, 't sy geladen met koorn, hoep of met wat voor goederen dan ook*.

Een andere categorie werd gevormd door de professionele voerlieden en rijtuigen. Voor elke overtocht gold per vrachtwagen, speelwagen, karos of kalessen hetzelfde tarief als voor de huisman, maar voor elke passagier moest 8 penningen worden betaald. Lege wagens die naar de stad kwamen en ook leeg teruggingen, hoefden niets te betalen, want *wagens die overkomen ende geen vrachten krijgen, sullen niet gehouden zijn te betalen*. Het stadsbestuur vond het blijkbaar belangrijk dat er verkeer naar en van de stad was, maar dat ging in dit geval wel ten koste van de inkomsten van de veerman.

Wanneer het zo hard waaide dat alle molens de zeilen van hun vier wiken hadden ingenomen en maalden, mocht het dubbele tarief worden berekend.

De overige tarieven waren:

Op vrijdag, wanneer er markt was in Dordrecht, en bij *beesten- ofte paarde-marckten* moesten de veerlieden *des morgens vroegh, malkanderen helpen, op dat een yder te*

Een koffer dat met den wagen overvaren sal	1 stuiver
Een paardt ofte hoornbeest	2 stuivers
Een veulen, kalf of hockelingh	Half geld
Een verken	Halve stuiver
Biggens	Half geld
Een schaap, jong ofte oudt	4 penningen

beter mach gedient werden. Met andere woorden: de veerlieden moesten de voerlieden met hun wagen helpen, zodat alles vlotter verliep.

Wanneer *eenige personen met huysluyden, wagen, speel ofte vrachtwagen* bij het veer aankwamen, mochten deze passagiers ook met een schuit overvaren in plaats van met de pont. De schuitenvoerders moesten wel het halve tarief, dus vier penningen per persoon, aan de pontman geven.

De schuitenvoerders van Dordrecht en van Zwijndrecht mochten 's zomers en 's winters *geen paarden, hoornbeesten, schapen ofte verckens overbrengen*. De pachters van de pont mochten echter wel een schuit hebben en daarmee dieren overzetten. In de praktijk zal daarvoor de hengst zijn gebruikt.

Van 1 december tot 1 april mochten de pontlieden ook met veerschuiten passagiers overzetten en dan 'om de vracht' *smacken ofte dobbelen*.

Behalve het schuitenveer aan het hoofdveer aan de Blauwpoort, waren er ook schuitenveren aan de zoutketen. Zij mochten beslist geen paarden of andere beesten overzetten. Daar stond een hoge boete van *f 6 op*, die ten goede kwam aan de pachters van de pont.¹⁷

De Dordtse wagenveren



Een bolderwagen uit de achttiende eeuw. Anonieme tekening.

Doordat het meeste vervoer over water ging, was er ook weinig landvervoer naar andere steden en in de stad zelf zorgden de slepers meestal wel voor het vervoer. Vanaf 1421/1424, toen Dordrecht plotseling een eiland werd, tot 1630, toen de stad het pontveer begon, zullen er in de stad weinig wagens en rijtuigen zijn geweest. Die waren alleen voor lokaal gebruik bestemd, want door gebrek aan een goede pont, konden ze ook moeilijk het eiland verlaten of bereiken.

Tot na de Bataafs-Franse Tijd (1795-1813) sloten steden en dorpen onderling contracten af over het vervoer van passagiers en goederen per wagen. Dat betrof geen geregelde diensten, maar een soort taxi- en bodedienst. Wanneer er iemand vervoerd wilde worden of iets te vervoeren had, ging hij naar de voerlieden van de stad of het dorp en regelde het vervoer. Door het uitvaardigen van voorschriften zorgde het stads- of dorpsbestuur ervoor dat alles in goede banen werd geleid.



Een reiswagen uit de zeventiende eeuw. Schets door Willem Buijtenwech.

Voordat de pont naar Zwijndrecht in 1630 in gebruik werd genomen, had Dordrecht geen wagenveer over Zwijndrecht naar andere steden. De belangrijkste wagenveren uit Dordrecht waren die op Rotterdam en op Gouda. Het wagenveer op Gouda ging vanaf de Riedijk via het Papendrechtse veer en dat op Rotterdam vanaf de Blauwpoort over het Zwijndrechtse veer. Behalve naar Rotterdam, kon de reiziger vanaf de Blauwpoort ook naar Delft, Den Haag, Leiden en de Hoeksewaard. De voerlieden, ook die van buiten de stad, moesten van het stadsbestuur vergunning hebben hun rit vanuit Dordrecht uit te voeren.

In het reglement dat Dordrecht en Rotterdam in 1644 opstelden voor het wagenveer tussen beide steden, werd bepaald dat de wagens in Rotterdam vanaf de Oostpoort en in Dordrecht vanaf de Blauwpoort zouden vertrekken. Het werd de voerlieden verboden in Zwijndrecht vracht of passagiers in te laden. Met Rotterdam was ook afgesproken dat de inwoners van Zwijndrecht eveneens naar Rotterdam mochten rijden, maar dan moesten ze eerst overvaren naar de Blauwpoort en vandaar weer terug met het veer en dan verder naar Rotterdam! Of hier in de praktijk veel van terecht is gekomen, is nog maar de vraag. De bepaling zal ongetwijfeld de nodige keren zijn ontdoken. Mogelijk verving de ordonnantie een in 1636 gesloten overeenkomst tussen Rotterdam en Zwijndrecht, waarbij de inwoners van Zwijndrecht vrij naar Rotterdam mochten rijden, zonder dat sprake was van de dure omweg over Dordrecht. Dat zullen de Zwijndrechtelingen de Dordtenaren wel niet in dank hebben afgenomen!

In 1657 werden de bepalingen uitgebreid en werd onder andere vastgelegd dat de Rotterdamse wagens niet met de pont naar Dordrecht behoefden over te varen, behalve wanneer er meerdere Rotterdamse voerlieden in Zwijndrecht waren, dan moest één van hen naar de Blauwpoort komen.

Passagiers die in een wagen met de pont overvoeren, moesten een halve stuiver veergeld betalen en wanneer ze een koffer bij zich hadden nogmaals een halve stuiver, want er werd een koffer voor een persoon gerekend. De voerman met zijn wagen moest twee stuivers betalen. Het reglement uit 1657 werd in 1730 ongewijzigd herdrukt!

Nadat in 1818 de gilden buiten werking waren gesteld, veranderde er voor de voerlieden toch nog het nodige. Ze bleven weliswaar een vereniging van werklieden, maar nu werden de aanstellingen door B&W geregeld en werden de reglementen door de gemeenteraad vastgesteld. De voerlieden werden ambtenaar.¹⁸



ORDONNANTIE.

van 't

Heer op Schuyndrecht / gemaakt by Mijn Ed. Heeren Borgermeester
ende Regeerders der Stadt Dordrecht.

Erstelijck dat van nu voortaan geene Schuyt-voerders baren hier binnen eenigh volck ofte ander Claghten salten mogen aennemen op het Schuyndrechtse Clae / maer sullen haer laren genoegen niet 't gene van de zide van de Stadt af over sal willen baren / een waer haer eegen volck / dat sy alhier hadden gebaght / ende daer naer sy soo lange hebben leggen waagen / sonder tusschen beyden eenige ander Reysse gedaen te hebben / op een boete van drie gulden t' elcken te verbeuren.

Ende en sullen van gelijcke geene schuyt-voerders van 't voorsz. Schuyndrechtse Clae eenigh volck ofte ander Claghten in mogen nemen aen de Stadt / dan sullen alleen hebben 't gene op 't Schuyndrechtse Clae vallen sal / t' en waer haer eegen volck / dat sy alhier aen de Stadt hadden gebaght / sonder tusschen beyden eenige ander Reysse gedaen te hebben / gelijck hier boven staet / alles mede op een boete als voorsz.

Ende op dat de Huyshuyden ende alle andere Passagiers bequemelijck mogen werden gediend / ende niet onbehoorlijck geeracioneert / soo en sullen de voorsz. Schuyt-voerders voort het Clae-schap niet meer mogen eyschen / dan sulcx als hier naer gespecificeert staet :

Van een Persoon alleen twee Stuyvers.

Van twee Persoonen twee Stuyvers.

Van drie Persoonen twee Stuyvers.

Van vier Persoonen ende meer elck eenen halven Stuyver.

Kinderen die op den arm komende gebaght worden / sal niet van betaelt worden.

Kinderen daer boven toe twaelf jaren toe half gelt.

Kinderen daer boven t'elck gelt.

Ende dit alles by goet woeden / dan by storme of harde windt / soo wanneer niet alleen eenige / maer alle de Molens niet de viereynden geswicht gaen / ende rotter halber Roe toe zijn in gebonden / sullen de voorsz. Schuyt-voerders hebben dubbelt gelt / mits als dan hebbende twee kiocke mannen op een Schuyt / ende by eertzindinis Bes-ganch sal in dien g valle 't Loongestelt worden tot discrecie van mijn E. Heeren.

Ende om alle Passagiers wel voort te helpen / sullen de selve Schuyt-voerders / ten verhoede van de Passagiers / verstant gereset moeten zijn om over te baren / niet de Claght van de boven-geschieden twee Stuyvers / soo wel dien Schuyt-voerder die de Loos-reys gewonnen heeft als andere / ten waer eenigh volck op de kant stont die mede woude over baren / al ter hy afgeleken is / de welcke hy dan mede sal mogen in-nemen / maer sijn rouw los gemaect zijnde / sal moeten voort baren ende niet weder aen leggen / al' samen op een boete van drie gulden t' elcken te verbeuren.

Ende of 't gebied aen de zide van de Stadt eegen Schuyten en waren / sal men mogen nemen de Schuyten van Dieren / ende desgelijcks aen 't ander zide geen Schuyten gereset zijnde / sal men mogen nemen de Schuyten van de Stadt / ende sal het oock alle Passanten by staen / twee Stuyvers betalende / alfulcken Schuyt te mogen nemen / als 't hen-luyden goet duncken sal / ende yemant haest hebbende / een halven Stuyver betalende aen den gene die aen-lyt / sal vermogen met een onbyze Schuyt af te baren.

Dat oock van nu voortaan niemant van de Schuyt-voerders / woonende byten de Stadt / in 't welken volck ofte elckers / aen eenige Claghters ofte Clent-jagers schuyten aen voort sal mogen baren / ofte enige Claghten van haer in-geladen Claght sal mogen aen-nemen / omme den selven aen de Claght-marche te brengen / maer sullen wanneer de Doozt zy geopent al' t samen byten de Claghtpoort / om de selve Reysse te hebben / moeten doobelen ofte loten / op een boete van drie gulden t' elcken te verbeuren / ten waer den Schipper ofte Clent-jager byten de Doozt beveden Thielage / ende niet en bonde voort komen / in welcken gevalle de Schuyt-voerders byten wonende / de selve Reysse mogen aen-nemen voort het op gaen van de Doozt / sonder bes-hoon van yemant.

Ende in gevalle eenige Claghters ofte Clent-jagers by nacht voort by de Stadt quamen / ende voort wouden baren / niet konnende wachten dat de Doozt open gaet / sullen vermogen alfulcken Schuyt aen voort te roepen omme haren Claght aen de Doozt te brengen als het hen gelieven sal / mits dat het Schuyt ten zijn van deser zide / ende niet van Schuyndrecht.

Dat oock soo haest de Doozt voort 't smogens open gaet alle Schuyt-voerders / aldaer terfont sullen moeten werpen / wie de voorsz. reys hebben sal / ende sullen alle absenten daer niet zijnde / van haer werpen verdelken zijn / al waer 't schoon dat eenige Schuyt-voerder (byten zijnde) hem daer niet dadelick by en voegde gedurende het loopen van de steenen.

Ende en sullen oock geenige Schuyt-voerders niemant / meer der Loon als hier boven staet mogen of dingen ofte af persen / op een boete van drie gulden t' elcken te verbeuren / ende sijn Schuyt soo lange moeten gelosten leggen / tot dat hy de voorsz. noemde boete heeft betaelt. Ende sullen dese ende alle andere Boeten hier inne begrepen / al' t samen moeten konen ten posiere van 't kleyn schippers Gilde / vlydende de Wydomantie by mijn E. Heeren gemaect op 't Over baren met de Pont al' t samen onderverminder in haer geheel.

Ende dit alles by goet woeden / tot dat anders sal zijn ghescreven.
Actum den 8. October / 1647.

In kennisse van my

M. BERCK.

Ende gerescribeert op den 27. November / 1648.

In kennisse van my als Secretaris,

JOHANNES DE WITT.

Ts Dordrecht, Gedrukt by Symon Onder de Linde, Boekverkooper, Ordinaris Stads Drukker, wonende aan de Vis-Markt. 1676.

Ordonnantie voor de schuitenvoerders uit 1647, herdrukt in 1696.

3. Het schuitenveer van 1630 tot circa 1700

Het Klein-Schippersgilde

Zoals reeds gezegd, is pas in 1674 in Dordrecht voor het eerst sprake van een Klein-Schippersgilde waarvan de leden binnenschippers en schuitenvoerders waren. In de reglementen is geen enkele aanwijzing gevonden dat de veerlieden, van zowel het pont- als het schuitenveer, tot het gilde zouden hebben behoord. Toch vielen in elk geval de schuitenvoerders onder het Klein-Schippersgilde, want in de ordonnantie van 1696 (de bekrachtigde versie uit 1647) staat vermeld dat alle boetes gestort moeten worden in de kas van het Klein-Schippersgilde. Hieruit kan worden opgemaakt dat het Klein-Schippersgilde in 1647 al bestond, dus 27 jaar eerder dan aangenomen is, tenzij in de versie van het (nog niet gevonden) reglement uit 1647 dit niet genoemd wordt.

Het Klein-Schippersgilde had echter niets te zeggen over de gang van zaken op het veer. Voor het pontveer regelden de pachters dat zelf wel en ook de schuitenvoerders wilden dat. De Dordtse schuitenvoerders hadden echter te maken met de regels die het stadsbestuur van Dordrecht stelde. In Zwijndrecht zullen de ambachtsheren zich mogelijk met het veer hebben bemoeid, maar daar zijn geen schriftelijke bewijzen van gevonden. Het oudste gevonden reglement dat de Zwijndrechtse ambachtsheer en de schout hebben uitgevaardigd, dateert van 1728 en zal later uitgebreid ter sprake komen.¹

Dobbelen om de vracht

's Morgens vroeg, als de Blauwpoort openging (*afbeelding rechts*), was het zaak voor de schuitenvoerders daar aanwezig te zijn wanneer ze aan het werk wilden. De schuitenvoerders werkten niet in toerbeurt, waarbij iedereen in een vaste volgorde aan de beurt was passagiers over te roeien, maar met een systeem waarbij het altijd ongewis was wie de eerste, de tweede, de derde enz. reis mocht maken. Zo



werd voorkomen dat dezelfde schuitenvoerders altijd op de beste tijden aan de beurt waren. Die beste tijden zullen wel vroeg in de morgen zijn geweest, want dan hadden de passagiers voldoende tijd hun plaats van bestemming te bereiken. De volgorde werd bepaald door het toeval en dat bestond uit het gooien van dobbelstenen. Wie het hoogste aantal ogen gooide, was de winnaar. Dit systeem heette kavelen, werpen, dobbelen of smakken om de vracht en was in de Lage Landen een normale procedure. Ook bij veerlieden, schippers en zakkendragers was dit de gewoonte.

Bij het dobbelen, smakken of werpen werden de dobbelstenen geschud, bijvoorbeeld in een klompje waaruit de hiel was verwijderd, en werden dan in een bak geworpen,



die meestal *smakbak* werd genoemd. Veelal werd dan op een lei bijgehouden hoeveel ogen iedereen had gegooid. Het was dus zaak voor de schuitenvoerders om tijdens het werpen van de dobbelstenen aanwezig te zijn. Zelfs wanneer zij gedurende *het loopen van de steenen* buiten de ruimte waren waar werd gedobbeld, mochten ze niet meedoen.²

Een smakbak met klompje en dobbelstenen uit de tweede helft van de achttiende eeuw.

Orde in de halve veren van de schuitenvoerders (1647)

De regeling die Dordrecht in 1610 had ingesteld zal aanvankelijk wel orde en regelmaat hebben gebracht, maar die waren in 1647 al lang verdwenen. De schuitenvoerders waren nu eenmaal particuliere ondernemertjes die probeerden elkaars klanten af te snoepen. Het Dordtse stadsbestuur vond het daarom nodig een nieuwe ordonnantie uit te vaardigen, die meteen een aantal andere misstanden uit de weg moest ruimen. Opnieuw werd bepaald dat de Dordtse schuitenvoerders alleen ‘vracht’ (zoals de passagiers werden genoemd) vanuit Dordrecht mochten vervoeren en die uit Zwijndrecht alleen vanuit Zwijndrecht. Maar zij mochten wel *haer eygen volck, dat sy hadden gebraght ende daernaes sy soo lange hebben leggen wagten, sonder tusschen beyden eenige ander reyse gedaen te hebben*, weer mee terug nemen. Op overtreding van dit gebod rustte een boete van drie gulden per keer.

Er moest altijd een schuit klaar liggen om passagiers over te varen. Wanneer er, behalve zijn klant, ook nog *eenigh volck op de kant stont die mede wouden overvaren*, dan mocht (dus niet moest!) de schuitenvoerder deze ook meenemen. Had hij zijn meertouw echter al losgemaakt en was hij van wal gestoken, dan mocht hij niet meer terugkeren om een andere passagier alsnog op te pikken. Deed hij dat toch, dan riskeerde hij een boete van drie gulden.

Als er in Dordrecht geen Dordtse schuit gereed lag, mocht een Zwijndrechtse schuit worden genomen; hetzelfde gold voor Zwijndrecht. De reiziger mocht kiezen met welke schuit hij werd overgezet. Dat mocht ook iemand die haast had, maar die moest dan wel een halve stuiver ‘smartengeld’ betalen aan de schuitenvoerder die aan de beurt was.

Al met al had Dordrecht door deze ordonnantie aardig greep op het schuitenvaar en moesten de Zwijndrechtenaren zich daar maar bij neerleggen.³

De tarieven van de schuitenvoerders

In 1610 mocht per persoon één stuiver worden gevraagd, maar dat was in 1647 verhoogd tot twee stuivers. In 1696 golden die tarieven nog steeds. Net als in een huidige

taxi, maakte het niet uit of je met één, twee of drie personen reisde, in al deze gevallen bedroeg de totale veersom twee stuivers. Pas voor de vierde en volgende passagier werd een halve stuiver extra gevraagd. Kinderen waren gratis, zolang ze *op den arm konnende gedragen werden*. Kinderen tot twaalf jaar mochten voor het halve tarief mee. Bij storm of harde wind was het voor één roeier per schuit niet te doen om naar de overkant te komen. Er moesten dan altijd *twee kloecke mannen* de schuit naar de overkant roeien. In die gevallen moesten de passagiers, zoals eerder gezegd, het dubbele tarief betalen. Er stond vaak een sterke eb- of vloedstroom in de rivier en daar moesten de roeiers tegenop boksen. Dat werd echter tot de normale bedrijfsomstandigheden gerekend en daarvoor konden de schuitenvoerders niets extra's rekenen. Dat was wel het geval bij *extraordinaris ijsganck*. Dan werd het veergeld vastgesteld door de burgemeesters en regeerders van de stad. Wanneer er niet al te veel drijfjs was, werd het tarief niet verhoogd. Dat sommige veerlieden het niet zo nauw namen met de tarieven, blijkt wel uit de bepaling dat ze *niemant meerder loon als hierboven staet mogen ofdringen ofte afpersen*. Ook hierop stond een boete van drie gulden, maar daarbij kwam nog dat de veerman zijn schuit niet mocht gebruiken zolang de boete niet was betaald. Alle boetes vloeiden in de kas van het Klein-Schippersgilde.⁴

Schuitenvoerders brengen ook vis naar de markt

Visser die hun vangst in de stad op de vismarkt wilden verkopen, probeerden altijd zo snel mogelijk na het openen van de poorten de stad in te komen. Ze lieten de vis soms door de schuitenvoerders vervoeren of lieten een schuitenvoerder hun boot varen. Die schuitenvoerders woonden in het Wilgenbos of elders buiten de stad en moesten toch naar de stad roeien om het veer te bedienen. Op deze manier verdienden ze er een centje bij. Dat was wel toegestaan, maar dan moesten ze ook andere schuitenvoerders een kans geven. Dat betekende dat ze bij de Vuilpoort, bij de ingang van de Voorstraatshaven, wanneer de poort open ging, moesten dobbelen of loten wie de vracht verder mocht vervoeren. Schuitenvoerders die buiten de stad woonden, moesten dan echter eerst met hun boot naar de Vuilpoort komen en hadden dan grote kans hun vracht aan een ander kwijt te raken, die dan de vis naar de vismarkt mocht brengen. Op overtreding stond drie gulden boete.

Er was echter een uitzondering. Wanneer het tij zo sterk was dat de visser er niet tegenop kon komen, mocht een buiten de stad wonende schuitenvoerder de vracht vis wel tegen betaling naar de vismarkt brengen. Dat gold alleen wanneer de poort nog niet open was. Dezelfde bepalingen golden voor *ventjagers*. Dat waren marskramers die per boot hun waren probeerden uit te venten.

Het kwam ook wel voor dat vissers en ventjagers 's nachts voor de stad kwamen wanneer de poorten nog gesloten waren. Wanneer ze haast hadden en geen tijd wilden verspillen aan het wachten tot de poort open zou gaan, mochten ze een aanwezige schuitenvoerder aanroepen en hem tegen betaling de vis naar de markt laten brengen. Dat privilege gold echter alleen voor de Dordtse schuitenvoerders en beslist niet voor die uit Zwijndrecht.⁵



Links op de afbeelding is het veerhoofd van Zwijndrecht te zien. Tekening (detail) A. van Wanum, 1775 (SAD D.I. 36210).

4. Het pontveer in de achttiende eeuw tot 1795

Veranderingen in het pontveer

Dordrecht had vanaf 1630 het pontveer van de Domeinen gepacht voor *f* 30 per jaar en dat zou zo blijven tot 1807, waarna het werd verhoogd tot *f* 50 per jaar.

De verpachting van het pontveer, ook wel verhuring genoemd, gaf het stadsbestuur echter wat meer hoofdbrekens. Daar dacht het echter een oplossing voor te hebben gevonden. Tot 1689 werden de pont en de hengst met hun inventaris door de stad ter beschikking gesteld aan de pachters, maar vanaf dat jaar moesten de pachters daar zelf voor zorgen. Ze hoefde niet meer voor het onderhoud en de vervanging te zorgen en het stadsbestuur verwachtte dat de pachters zuiniger met hun eigen spullen zouden omgaan, dan wanneer die door de stad ter beschikking werden gesteld. Aanvankelijk ging dat ook goed. Na wat geharrewar over de duur van de contracten, begon de achttiende eeuw met een nieuwigheid: in plaats van twee pachters was er nu maar één pachter. De eerste was Cornelis Koosen, die op 1 mei 1701 het veer voor *f* 110 per jaar voor veertien jaar pachtte en die gehele periode ook vol maakte.

Waarschijnlijk was hij na anderhalf jaar van plan een nieuwe pont en hengst aan te schaffen, want op 12 december 1702 vroeg hij de Dordtse burgemeesters toe te staan *dat bij zijn afsterven of anders de pondt en schuijt en verdere gereedschap bij taxatie bij sijnen successeur soude werden aengenomen*. Dat werd toegestaan en de opvolger van Cornelis Koosen zou verplicht worden *de pondt en verder gereedschap* van hem voor de taxatieprijs over te nemen. Deze clausule werd ook in het contract opgenomen.¹

De stad gaat voor veerman spelen (1729-1730)

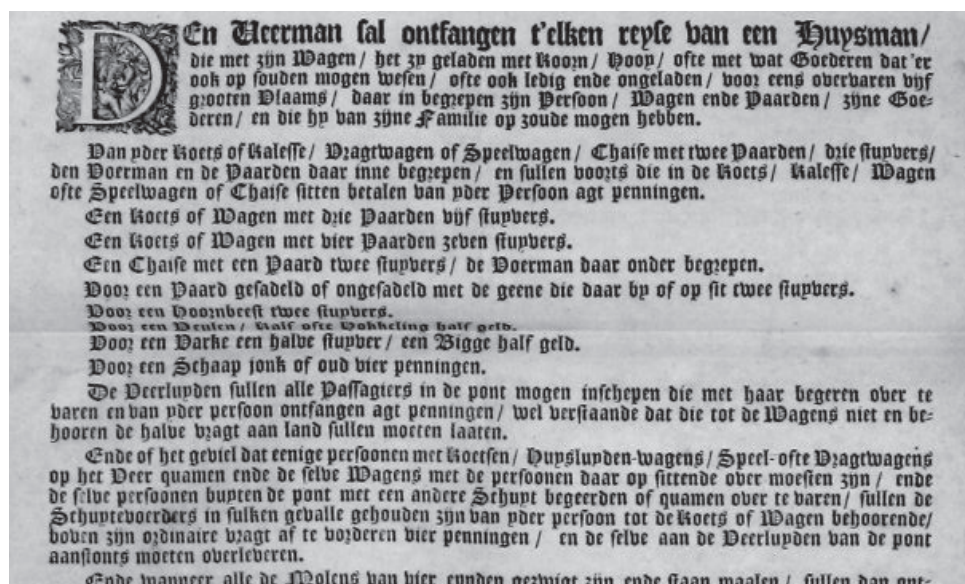
Arij Cornelisz van Dalen volgde op 1 mei 1715 Cornelis Koosen op, die het veer ook voor veertien jaar tegen *f* 110 per jaar pachtte. Toen hij op 30 april 1729 die termijn erop had zitten, wilde hij deze niet meer verlengen. Blijkbaar ging het niet meer zo goed met het overzetveer en had hij er met moeite een karige boterham mee kunnen verdienen. Dat bleek ook wel, want toen het stadsbestuur gegadigden opriep om het pontveer te pachten, reageerde er niemand. Zelfs niet toen het stadsbestuur bekendmaakte dat de pachter geen pacht hoefde te betalen.

Teneinde raad besloten de burgemeesters om dan maar zelf het pontveer te gaan exploiteren. Volgens de bepalingen van het pachtcontract werd *de pont met al hetgene daartoe behorende*, tegen taxatiewaarde overgenomen van Van Dalen. Het lijkt of alleen de pont werd overgenomen, maar later blijkt dat ook het geval te zijn geweest voor *de pontschuyt*, dus de hengst. Er werden twee veerknechts aangesteld, die samen voor acht gulden per week de pont in de vaart moesten houden. Dat was dus vier gulden per man. Die situatie duurde van 4 juni 1729 tot 13 mei 1730 en kostte de stad *f* 381,60. De knechten moesten het veergeld natuurlijk afdragen aan de stad en het bleek dat in die periode *f* 372,67½ was ontvangen. Het had de stad dus *f* 8,92½ gekost. Dat was wel een verschil met de *f* 110 die de stad in de zesendertig jaar daarvoor aan pacht had geïnd!

Op 30 mei 1729 werd ook een nieuwe ordonnantie uitgevaardigd, die hoofdzakelijk uit een tarievenlijst bestond. Deze tarieven waren gelijk aan die uit 1689, dus waren ze 41

jaar lang ongewijzigd gebleven. Er werden ook enkele nieuwe bepalingen opgenomen. Zo moest het dubbele tarief worden betaald wanneer de Blauwpoort gesloten was. De pontlieden hadden dan geen dienst, dus moesten ze extra worden betaald.

De veerman werd verboden *eenige beesten, paarden of rijtuygen te brengen van Swijndrecht op de Veerdam van Papendrecht*. Hierop stond een boete van zes gulden, die de veerman van het Papendrechtse veer dan opstreek. In omgekeerde richting gold dezelfde bepaling.²



Detail van de ordonnantie uit 1729 waarin de tarieven voor de pont werden bepaald.

Het pontveer wordt opnieuw verpacht (1730-1740)

Deze, voor de stadsfinanciën zo ongunstige situatie, duurde maar een jaar. Met ingang van 9 mei 1730 pachtte Hermanus Weijlands het pontveer voor opnieuw veertien jaar. Hij hoefde maar dertig gulden pacht per jaar te betalen, wat wel een bewijs lijkt dat het overzetveer niet meer zo druk was als vroeger.

Weijlands nam ook *de pond, paardeschuift ende twee reepen en verder toebehooren* van de stad over en betaalde daarvoor *f*750. Zoveel geld had de goede man echter niet en daarom betaalde hij bij aankoop *f*150 contant. De resterende *f*600 werd in zes jaar afgelost door per kwartaal *f*25 aan de stad te betalen.³

In het tiende pachtjaar (1739-1740) hield Weijlands het voor gezien en stopte ermee. De reden moet worden gezocht in het feit dat de stad in 1738 opdracht gaf een nieuwe pont en hengst te maken, die in 1739 werden opgeleverd. Weijlands zal niet van plan zijn geweest voor de kosten daarvan op te draaien. Weliswaar waren de tarieven per 28 juli 1738 verhoogd, maar dat zal niet hebben opgewogen tegen de meerdere kosten die hij ongetwijfeld zou hebben moeten betalen.

Opnieuw was het moeilijk een opvolger te vinden en werden er weer noodoplossingen bedacht. De schrijver van de stadsrekeningen wist later niet meer precies hoe het zat,

want eerst schreef hij in de rekening van 1740 dat Jacobus Blok de pont in die periode voor *f* 20 per jaar huurde en ook nog *f* 100 voor afbetaling van de nieuwe pont moest betalen, om in de volgende rekening van 1741 te vermelden dat Blok daarna in daggeld met de pont gevaren heeft. Dat wil zeggen: in dienst van de stad en dus loon daarvoor ontving en dat hij de opbrengst van het pontveer aan de stad moest afdragen. Blok ontving voor zichzelf en zijn knecht *f* 8 per week. Hij zag het dus niet zitten de afbetaling voor zijn rekening te nemen en er dan ook nog een (goede) boterham aan over te houden. Al met al leverde de situatie in de periode van 16 mei 1740 tot 17 maart 1741 de stad een verlies op van *f* 13,68.

Het is niet bekend of de stad de pont en de hengst heeft gekocht toen Weijlands ermee ophield en de stad zelf opnieuw voor de exploitatie moest zorgen, of dat de pont aan de stad verviel doordat Weijlands voortijdig met het varen was opgehouden. Na een jaar in loondienst te hebben gevaren, zag Jacobus Blok wel brood in de pont en met ingang van 18 maart 1741 pachtte hij het pontveer voor 7 jaar, jaarlijks tegen een bedrag van *f* 30. Er was echter een groot verschil met het contract van Weijlands: Blok hoefde niet zelf voor de pont en de hengst te zorgen, want dat deed de stad nu. Zo was men weer terug bij de situatie van 1689, een ervaring rijker.⁴

Problemen voor veerman Jacobus Blok (1756)



*De veerschuit op de voorgrond wordt geroeid door twee mannen, verplicht bij zwaar weer.
Tekening (detail) door M. de Sallie, 1781 (SAD D.I. 15097).*

Jacobus Blok zal geen spijt hebben gehad van zijn besluit, want hij heeft de pacht diverse malen verlengd. In maart 1755 dreigde het even mis te gaan, want toen werd het pontveer slechts voor één jaar aan Jacobus Blok verpacht, weer voor *f* 30. Hij had name-

lijk vanaf 17 maart 1749 de huur- of pachtsom niet betaald. Het stadsbestuur had echter veel vertrouwen in hem en wilde hem nog een kans geven. Na dat jaar had Jacobus Blok zijn schuld nog niet afgelost en deze was over de afgelopen acht jaar opgelopen tot f240. Dat hoge bedrag was niet ontstaan door onwil, maar doordat hij volgens de burgemeesters *zulks door groote tegenspoeden in zijne familie niet te hebben kunnen voldoen*. In overleg met Jacobus Blok kwamen ze tot de volgende oplossing: Blok zou ingaande 17 maart 1768 de pont opnieuw voor twaalf jaar huren, nu voor f 50 per jaar, dus f 20 hoger. In die twaalf jaar zou hij dan precies de schuld van f240 hebben afgelost. De huur zou hij ook per kwartaal betalen, in plaats van eens per jaar. Dat was beter gespreid en gemakkelijker op te brengen. Mocht hij in gebreke blijven, dan moest de resterende schuld echter in één keer worden afgelost. Al met al was het toch een humane oplossing.

Jacobus Blok zal moeite hebben gehad de financiële eindjes aan elkaar te knopen, vooral in de wintermaanden als het pontveer bijna geheel stil lag. Dat kwam doordat er door de onbegaanbare wegen maar weinig wagens reden. De reep was daarom 's winters ingehaald en alleen roeiend of zeilend konden de wagens en rijtuigen worden overgezet. Om toch wat te kunnen verdienen, vroeg Blok op 13 december 1756 of hij in de drie wintermaanden als schuitenvoerder dienst mocht doen. Dat werd per direct toegestaan en hij mocht tot half maart als schuitenvoerder werken. Ook in de volgende jaren mocht hij dat, maar dan in de volle wintermaanden december, januari en februari. Jacobus Blok bleef maar liefst 24 jaar veerman, maar in de periode 1764/1765 kon hij zijn twaalfjarige pachttermijn door *indispositie* (waarschijnlijk ziekte) niet volmaken en deed deze na acht jaar over aan zijn zoon Huibert Blok.



Gezicht op Dordrecht vanaf het Zwijndrechtse veer. Tekening door A. van Wanum, 1769 (SAD D.I. 35076).

Huibert Blok pachtte het veer in 1768 opnieuw voor zeven jaar, maar de pacht- of huurprijs was fors opgeschroefd. De eerste vier jaar moest hij *f* 180 per jaar betalen en de resterende drie jaar *f* 200. Van de laatste drie jaar maakte hij er maar één vol. Financieel kon hij het niet langer bolwerken. Eind februari 1773 diende hij een verzoek in of de pacht kon worden verminderd tot *f* 50, het bedrag dat ook zijn vader vroeger had betaald. Dat werd afgewezen en in plaats daarvan werd Blok bevolen *de verschuldigde jaren pagt ten spoedigsten* te betalen. Zo niet, dan zou *hetzelfde pondveer publiquelyk worden verpagt*. Helaas, Huibert Blok kon zijn schuld niet voldoen en het pontveer werd aan een ander verpacht.⁵

Dirk Verdoes jaagt Huibert van Gulik weg

Met ingang van 16 april 1773 werd het veer voor vijf jaar verpacht aan Huibert van Gulik, ook voor *f* 200 per jaar. Na afloop werd het contract met vijf jaar verlengd en in 1784 nogmaals voor zeven jaar, maar nu voor *f* 225 per jaar. Het ging dus goed met het pontveer.

Met Huibert van Gulik ging het echter niet zo goed. Het was de tijd dat de spanningen tussen de prinsgezinden en de patriotten steeds verder opliepen. De prinsgezinden moesten aanvankelijk het onderspit delven, maar in 1787 werd met behulp van Pruisische troepen het tij gekeerd en voerden de prins- of oranjegezinden weer de boventoon, ook in Dordrecht. Patriottisch gezinde bestuurders werden ontslagen, maar ook veel ambtenaren verloren hun baan. Het was een roerige tijd, die ook beslist niet aan Dordrecht voorbij ging. Mogelijk maakte Dirk Verdoes van deze chaotische tijd, zonder een sterk lokaal bestuur, gebruik om het pontveer in zijn bezit te krijgen. Hij was geen uitgesproken oranjeklant of patriot, maar alleen uit op eigen gewin. In een brief van 10 maart 1795 staat over Dirk Verdoes dat hij had *in september 1787 den voorigen pontman Huibert van Gulik met geweld van de pont ontzet, zonder daartoe door iemand geauthoriseerd te zijn, als hebbende hij, Dirk Verdoes, de voorigen pontman Huibert van Gulik van de pont afgejaagt met vloeken en bedrijginge, zeggende opentlijk 'ik moet pontman zijn'. Hebbende hij vervolgens dezelve pont maar gaan bevaaren, zonder wettige aanstelling*. Dat laatste was niet waar, want de burgemeesters hadden op 22 oktober 1787 de wisseling van veerman goedgekeurd. Dat deden ze naar aanleiding van een verzoek dat beide mannen hadden ingediend. De brieven zijn echter door dezelfde Anthonij Bax geschreven en ondertekend, zodat er een sterk vermoeden bestaat dat deze brieven en het besluit doorgestoken kaart zijn geweest.

Dirk Verdoes was geen lieverdje, maar hem werd door de stedelijke overheid geen strobreed in de weg gelegd. Protesteren bij het stadsbestuur zal Van Gulik niets hebben opgeleverd en waarschijnlijk heeft hij dit ook maar niet gedaan. Na 14½ jaar had hij het veld moeten ruimen en in de stadsrekening werd laconiek vermeld dat Dirk Verdoes de huur van Van Gulik had overgenomen en het contract verder kon afmaken. Met ingang van 16 april 1790 begon hij aan een volgende reeks van zeven jaar, ook weer voor *f* 225 per jaar.⁶

Nieuwe ponten (1729-1784)

In 1729 werden door het stadsbestuur van Jan van Dalen een tweedehands pont en dito schuit gekocht, samen voor *f* 232, *ten dienste aan het veer van Swijndregt*. Voor zo'n

laag bedrag konden het geen oerdegelijke vaartuigen zijn en het is daarom ook niet verwonderlijk dat ze na niet al te lange tijd aan vervanging toe waren. De opvolger van Jan van Dalen, Hermanus Weijlands, moest *f* 750 betalen voor pont, hengst, repen en inventaris. Hoe dat hogere bedrag tot stand is gekomen, is een raadsel, maar de waarde van de repen en de inventaris waren hiervoor misschien verantwoordelijk.

De pont en de hengst hielden het toch nog negen jaar vol, want pas in 1738 werd door de stad Dordrecht, behalve een veerpont, ook een nieuwe *veerhengst ofte paardeschuijt* aanbesteed. De opdracht werd gegund aan de scheepsbouwer Jan Sijmense Schouten voor *f* 1.325. Daar kwam nog *f* 3 trekgeld bij en *f* 2,50 fooi, zodat het geheel *f* 1.330,50 kostte.

Deze pont hield het uit tot 1759, toen er opnieuw een nieuwe pont en een hengst werden aanbesteed. Het was opnieuw Jan Simons Schouten die de opdracht kreeg voor *f* 1.500 en pont en hengst in 1760 leverde.

De pont uit 1738 was iets langer en smaller dan die uit 1759. De hoofdmaten kwamen ongeveer overeen met de pont uit 1686.

De hoofdgegevens zijn:

	Pont uit 1738 ⁷		Pont uit 1759	
Lengte van de romp	49½'	15,35 m	46'	14,26 m
Breedte in het midden	12'-3"	3,79 m	12¾'	3,95 m
Breedte op de bodem	10'-3"	3,17 m	10'	3,10 m
Breedte op de einden			9¼'	2,87 m
Holte vanaf bodem	3'-4"	1,04 m	41"	1,06 m
Lengte valbruggen			9¼'	2,87 m
Lengte brugbomen			29'	7,75 m

Op de bodemversterking lag een eikenhouten vloer (buikdenning) die 2" (5,1cm) dik was en daarop nog een vloer, *voering* genaamd, van 1½" (3,8 cm) dik grenen. De brugbomen moesten uit *roeijen gehackt* worden. Die *roeijen* waren oude of afgekeurde molenroeden. Ze waren altijd van heel goed hout gemaakt en konden daarom goed gebruikt worden voor de brugbomen. Ook voor hooibergen werden deze roeden vaak gebruikt.

De ponten waren verder voorzien van vier bolders, dol-, roei- en stuurklampen om te kunnen roeien en sturen met riemen en *scheijfklampen voor den reep en de rollen*. Verder waren er een mast, *met de klamp om in vast te zetten*, de spriet en het sprietzeil en twee zwaarden aan de zijkant. De mast was waarschijnlijk uitneembaar.⁸

In volgende latere jaren werden ook nieuwe ponten geleverd:

- In 1782 door Jacobus Spaan voor *f* 1.550

- In 1784 door Jacobus Spaan voor *f* 1.550

Aangezien er geen vlootlijsten uit deze eeuw aanwezig zijn, kan niet met zekerheid worden gezegd of er niet nog meer nieuwe ponten zijn gekocht en hoe lang hun levensduur was.⁹

De reep

Over het gebruik van de reep is al eerder verteld, maar niet over het materiaal ervan. Staaldraad was er in de achttiende eeuw nog niet, dus werd een reep van touw gebruikt. Doordat een bestek uit 1739 voor het maken van twee repen bewaard is gebleven, weten

De reep moest worden gemaakt van *het alderbeste nieuw kol* (= de beste hennep) *datter te bekoomen is, alle inlanse hennip van het gewas in den jaren 1736, alle wel fijn en egaal gesponnen*. De touwslager moest de reep *wel net draaijen en vast en digt ineen geslagen, hetsij vier strenig rond ofte kabelslag maken*. Hij zou *de twee nieuwe geslagen reepen wel en ordentelijk moeten stooven in bequaamen teer*. Ze moesten dus in warme teer worden gestoofd.

Op 5 september 1741 werd op hetzelfde bestek nogmaals een nieuwe reep besteld, die ditmaal onderhands werd gegund aan Abraham 't Hooft voor *f* 17,90 per 100 pond. Dat was een stuk duurder dan waarvoor Van Rijn de twee repen in 1739 had aangenomen! Maar het kon nog duurder, want een jaar later, op 2 mei 1742, werd een reep op hetzelfde bestek aanbesteed aan Gerrit van Hoogstraten, die daarvoor *f* 18,25 per 100 pond kreeg.

100 Dordrecht den 10 Octob 1741
 De Stadt Dordrecht De Gede
 Aeraamthoofst
 Door andere vande Haer Christen
 Gedeleent 2 Reepel der 90 voent
 dienste vande veeren
 van Weyderest
 Weegen inde Waag 5900
 17 gr 10 1/2 de 1000 141:0:
 10 Cantwe Schimanzare 1:12:
 een Cantwe Weren Gendel 1:6:
 een Cantwe Voorwaert 1:
 een Cantwe Gafelzare 5:
 Cantwe Voor 1 Waag gelyc 15:
 260 1/2 een end de 1/2 duffinge 145:10:
 Weegst inde Waag 9000 12:10:
 135:-

De repen werden ook periodiek gestoofd en geteerd. Dat kostte voor 2 repen f 24 in

1743 en in 1746 voor 1 reep f 12,23.

De reep bleef ook niet het gehele jaar in het water liggen, maar werd 's winters op de kant gehaald, want dan voer de pont toch niet of nauwelijks.

Hij werd ook wel eens beschadigd door ankerende schepen, zoals het geval was in 1741. Een onbekende schipper veroorzaakte toen een schade van f 2,70.¹⁰

De hengst of paardenschuit (1729-1759)

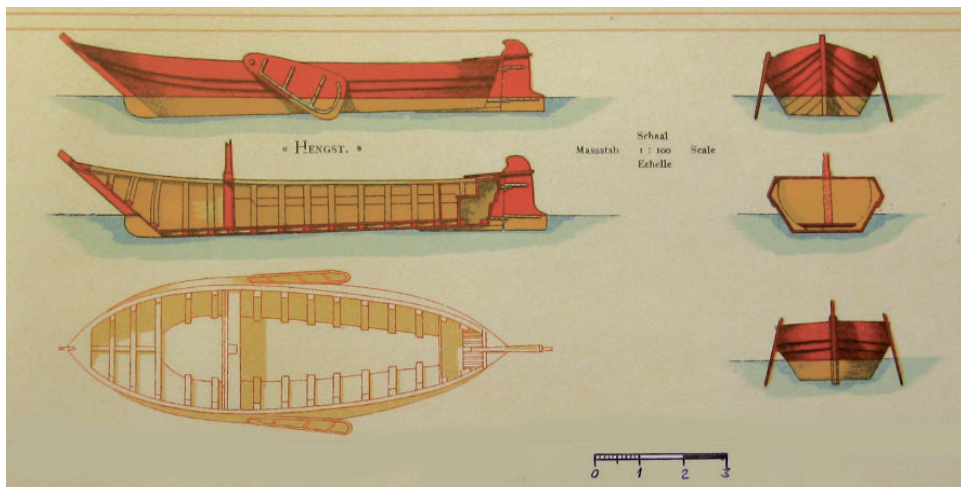
Zoals reeds verteld, werd in 1729, tegelijk met een gebruikte pont, een tweedehands schuit gekocht. Of dit ook een hengst was, werd niet vermeld, maar het zal in elk geval een vergelijkbaar schip zijn geweest.

In 1738 en 1759 werd zowel een nieuwe pont als een hengst gekocht, die een jaar later werden opgeleverd. Van beide schepen is het bestek bewaard gebleven. Hierdoor krijgen we een idee van de grootte en bouw van de hengsten. Ze waren niet gelijk, maar toch verschilden ze niet veel. De hoofdafmetingen, zowel in voeten, duimen als meters, waren:

	Hengst uit 1738		Hengst uit 1759	
Lengte over de stevens	25'-8"	7,95 m	25' à 26'	7,75 à 8,06 m
Lengte in de bodem	20'-8"	6,40 m	20,25'	6,28 m
Breedte in de bodem	5'-6"	1,70 m	5'	1,55 m
Breedte op bovenste boord	7'-6"	2,32 m	7'-9"	2,40 m
Holte: bodem->bovenk. dolboord	31" ¹⁾	0,79 m	33"	0,85 m

1) In het bestek staat 21" (0,54 m), maar dat is veel te klein voor zo'n vaartuig. Er is aangenomen dat dit een schrijffout is en 31" moet zijn.

Alleen bij de hengst uit 1759 is sprake van een *pleggie* bij de voorstevens, dus een klein voordekje, zonder opgave van de lengte. Beide schepen hadden geen verder dek of kajuit en het waren open boten. De schuiten waren voorzien van een sprietzeil.



Een hengst uit omstreeks 1900, lang circa 10,75 meter en breed circa 2,85 meter.

In het eerste bestek is sprake van *veerhengst ofte paardeschuijt*, in het tweede van *hengst ofte veerschuijt*, maar daar staat uitdrukkelijk bij: *soo om paerde als ander vee aen het veer buijte de Blaauwpoort op Swijndregt over te brengen*. De benaming paardenschuit doelt dus wel degelijk op de functie die de hengst had.

In de veerhengst zullen maximaal twee paarden tegelijk zijn overgezet of drie, mogelijk vier koeien. De paarden stonden dan in de lengte en de koeien waarschijnlijk dwars in de breedte van de schuit, dus vier naast elkaar. Het vervoer van paarden of vee kon alleen bij rustig weer. Wanneer er teveel golfslag was of met zeilen de hengst scheef kwam te liggen, konden geen paarden of koeien met de hengst worden vervoerd. Ze moesten dan met de pont worden overgezet.

Bij het laden en lossen lag de hengst met de zijkant tegen de wal. Tussen de wal en de schuit werd dan een brede loopplank gelegd met dwarslatten erop, die met haken achter het scheepsboord werd verankerd. In de schuit moest ook zo'n plank worden gelegd en hierover liepen de paarden en koeien dan aan en van boord.¹¹

Het reglement van 1777

Reglementen moeten zo af en toe eens aan de veranderende omstandigheden worden aangepast en dat gebeurde voor het pontveer Dordrecht-Zwijndrecht in 1777. De tarieven van de wagens en rijtuiggen waren nu gedetailleerd vastgesteld, waarbij ook speciale tarieven voor de Dordtse voerlieden waren opgenomen.

Het tarievendeel voor de enkele reizen:

- *Een koets, wagen, chaise en in't generaal van alle rijtuygen van plaisir, met twee paarden bespannen* 5 stuyvers
- *Een rijtuyg met drie paarden bespannen* 7 stuyvers
- *Een rijtuyg met vier paarden bespannen* 10 stuyvers
- Dog voor rijtuygen toebehoorende aan voerluiden die in het Dordrechtse gilde rijden, zal den veerman alleen mogen ontfangen, voor*
- *Een rijtuyg met twee paarden* 3 stuyvers
- *Een rijtuyg met drie paarden bespannen* 5 stuyvers
- *Een rijtuyg met vier paarden bespannen* 7 stuyvers
- *De veerman zal daar en boven nog voor ieder persoon, welke in een der hier voorgemelde rijtuygen zit of daartoe behoort, en met de pont mede vaart, behalve van de koetziers of voerluiden (als dewelke onder het veergelt der rijtuygen zijn begrepen) ontfangen een ½ stuyver.*
- *Voorts zal de veerman voor eens overvarens ontfangen voor een vragtwagen, geladen met koorn, hooy of andere goederen hoe genaamt, ofte ook ledig en ontgeladen 4 stuyvers.*
- Den eigenaar, knegt en die hij verder van zijn familie op zoude mogen hebben daaronder begrepen.*
- *Wijders voor een chaise met een paart* 3 stuyvers
- *Een paart gezadelt of ongezadelt, met degene die daar bij is of opzit* 2 stuyvers
- *Een hoornbeest* 2 stuyvers
- *Een veulen, kalf of hokkeling* Half geld
- *Een varken* 1 stuyver
- *Een bigge* Half geld
- *Een schaap, jong of oud* ½ stuyver
- *Zoo meer als die drie zijn, dan voor ieder* 1 oortje

Evenals in 1738 moesten de passagiers van een wagen of rijtuig, wanneer ze met een schuit overvoeren, een oortje ($\frac{1}{4}$ stuiver) extra betalen voor de pontman.

Passagiers die niet met een wagen of rijtuig waren aangekomen, mochten ook met de pont mee, maar moesten *de halve vracht aan land laten*. ‘Aan land laten’ betekent dat het verschuldigde veergeld die oever niet mocht verlaten en aan de schuitenvoerders van die oever moest worden afgegeven.

Wanneer het stormde en na zonsondergang moest nog steeds het dubbele tarief worden betaald, maar intussen was daar wel de volgende uitzondering op gekomen: *de voerluyden, in het Dordrechtse gilde rijdende, zullen in het een en ander geval, gelijk van ouds, kunnen volstaan met te betalen hetgeen hier vooren ten hunnen opzigten is gereguleert*. Aan de Dordtse voerlieden verdiende de veerman dus minder dan aan al zijn andere klanten.

Nieuw was ook dat de pontman verplicht was een exemplaar van de ordonnantie op te hangen *in zijn voorhuys en er een aan te plakken in de Blauwpoort dezer stad*. De Blauwpoort vormde de toegang tot het veer te Dordrecht.¹²



Rechts is het veerhoofd van Zwijndrecht zichtbaar. Tekening A. van Wanum, 1775 (SAD D.I. 36209).

Hinder door afgemeerde schuitjes

Er waren veel particulieren die met hun eigen bootje naar Dordrecht kwamen. Die legden ze dan ergens aan de kant vast, gingen de stad in, kwamen na korte of langere tijd weer terug en voeren weer naar de overkant. Er werden veel bootjes aangelegd in de buurt van de Blauwpoort aan de *stadksaay of beschoeying*, tussen de hoek van de Walenvest en de beksteiger van het pontveer. Die afgemeerde bootjes maakten het de

pontschipper niet gemakkelijker om aan te leggen of af te varen, vooral niet bij ongunstige wind en ongunstig tij. Ook belemmerden deze bootjes het aan land komen van passagiers die met andere vaartuigen aankwamen bij de stadskade of bij de beksteiger. Op 1 december 1778 werd daarom een verbod van kracht op die plaats aan te leggen, anders dan om te laden en te lossen. Overtreding leverde een boete op van dertig stuivers. Die kon worden opgelegd door de commissaris van het veer of door een *dienaar van Justitie*, die de boete in eigen zak mochten steken. Zo werden deze lieden ijverig gemaakt om de order te doen naleven.¹³

Een gebroken been

In 1788 had een zekere Jan Kool *zig vrijwillig in stadtsdienst bij het repareeren der veerpont op Zwijndrecht laten employeeren*. Wij zouden zeggen dat hij vrijwillig een handje had meegeholpen. Dat was hem slecht gekomen, want hij was zo ongelukkig *zijn been aan stukken te breeken*. Daardoor was hij niet in staat de kost voor zijn gezin te winnen. *Tot soulaas en onderhoud van zijn ongelukkig huysgezin*, had hij van de Dordtse burgemeester uit de stadskas f25 gekregen. Dat geld was al snel uitgegeven en de vrouw van Kool vroeg begin juni 1788 of de burgemeesters *haar en haar huysgesin nogmaals voor de laatste reijse (keer) een geringe somme zouden gelieven te geven, als zijnde haar man alsnog buijten staat om hen door zijnen arbeid van't nodige te kunnen versorgen*. De burgemeesters waren niet ongevoelig voor dit pleidooi en Kool kreeg voor de laatste maal *eene douceur* van f25. Zo kon het gezin weer even vooruit.¹⁴

Overtocht bij dichtgevroren rivier



Ijsvermaak op de rivier bij Dordrecht door Abraham van Calraet, 1656.

In vroeger eeuwen vroom de rivier regelmatig dicht. Het rivierwater was niet verontreinigd door allerlei chemicaliën, werd niet opgewarmd door geloosd koelwater en het ijs werd niet gebroken door motor- of stoomschepen. Bovendien waren de winters

veelal strenger dan tegenwoordig. Door eb en vloed wijzigde de waterstand voortdurend, waardoor langs de kanten het ijs brak en onbetrouwbaar werd. Door het leggen van planken of bruggen kon de passant een betere toegang tot de dichtgevroren rivier krijgen en veilig naar de andere oever komen. Dat werd nog gemakkelijker wanneer er een pad over de ijsvlakte werd aangelegd. De dichtgevroren rivier was namelijk meestal niet vlak, doordat het ijsdek was opgebouwd uit aan elkaar gevroren ijsschotsen. Daar tussenin waren ook wel vlakke stukken. Die waren gevormd doordat een open waternvlakte, gelegen tussen de schotsvlakten, geleidelijk ook dichtvroor. Bij langdurige strenge vorst konden behalve personen, ook paarden, wagens en rijtuigen over het ijs de rivier oversteken.

Het maken van opgangen en paden moest door iets of iemand betaald worden en daar zat de angel van het verhaal. De stad zorgde aan haar kant voor een goede opgang, maar hoe de passant dan aan de andere kant van het ijs op de wal kon komen, was de zorg van anderen. Dordrecht was in 1729 niet van plan hier geld aan uit te geven, want de burgemeesters besloten in januari van dat jaar, toen het weer stevig begon te vriezen, *dat voortaan het ijs weder in het water komende, nooit aan iemandt eenige praemien voor het maken van de rij- of gangpaden, van wat steden ofte dorpen die ook mogten gemaakt zijn, zullen worden betaalt.* Zo zou Zwijndrecht of een ander daar zelf voor moeten zorgen.¹⁵

Door ijsproblemen komen er maatregelen

De pontlieden van het Zwijndrechtse en het Papendrechtse veer zagen wel brood in het maken van een opgang en legden aan de Zwijndrechtse en Papendrechtse zijde van de rivier *bruggen en planken tot bevordering van de passagie* en natuurlijk ook van hun inkomsten. Iedereen die van hun overgangen gebruik maakte, moest betalen. Dat zal regelmatig tot onenigheid hebben geleid en daarom vaardigden de Dordtse burgemeesters op 31 maart 1768, op aandringen van *de pontluiden van Papendrecht en Zwijndrecht*, een resolutie uit betreffende de overtocht van de dichtgevroren rivieren. Deze resolutie ging hoofdzakelijk over de tarieven.

In ruil voor de resolutie moesten de opgangen, die de pontlieden tot dan toe *gewoon zijn te leggen*, nu verplicht door hen worden aangebracht. De tarieven waren voor:

- Een koets of wagen met vier paerden	5 stuyvers
- Een koets of wagen met twee paerden	3 stuyvers
- Een chais met twee paerden	3 stuyvers
- Een chais, sleede of kar met een paert	2 stuyvers
- Een los paert of beest	2 stuyvers
- Een schaap of varken	4 duyten
- Een persoon	2 duyten

De pontlieden konden zo 's winters toch nog iets extra's verdienen, want zij hadden nu het monopolie van de overtocht van rijtuigen, wagens en paarden bij dichtgevroren rivier. Voor de schuitenvoerders op het Zwijndrechtse veer was het echter einde verhaal. Zij zullen ongetwijfeld ook al vele jaren planken hebben neergelegd of een brug hebben gemaakt om van de wal veilig en gemakkelijk op het ijs te kunnen komen. Zo'n opgang



Extract uyt het Register der Resolutie van Heeren Burgemeesteren der Stadt Dordrecht, genomen

Op Donderdag den 31 Maart 1768.



Edellibereert zijnde op het verzoek by de respectieue Pontluyden van Papendrecht en Schyndrecht / ten eynde by Heeren Regeerende Burgemeesteren dezer Stadt / mogte worden bepaalt / het Toon het geen by Besloote Water by hunlieden zal moogen gebojert worden / van al de geene welke over de Planken en Stuggen zullen komen te passerem / die / 300 aan de Papendrechtse als Schyndrechtse kant gewoon sijn te leggen / tot bevoording van de passagie over gemelde Deeren en Doozen : ZOO HEBBEN, Hun Ed: Groot Achtb., by fogne van Ampliatie van hoogst derzelver Ordonnantie op gemelde Deeren gemaakt / nader goedgevonden en gestatueert / gelijk Hun Ed: Groot Achtb: goedgevinden en statueren by deze / dat gemelde Deerluyden des Winters by Beslooten Water / verplicht zullen sijn / ieder op hun Deer / 300 aan de Papendrechtse als Schyndrechtse kant / te leggen een behoorlyke Stug / sufficient en bekwaam tot het passerem van Menschen / Ghynggen / Wee als andere zaaken / en dat gemelde Deerluyden respectievelijk aan Toon zullen moogen nemeten het nabolgende.

Dooz een Koets of Wagen met vier Paerden	-	-	-	5	stuybers.
Dooz een Koets of Wagen met twee Paerden	-	-	-	3	stuybers.
Dooz een Chais met twee Paerden	-	-	-	3	stuybers.
Dooz een Chais / Sleede of Kar met een Paert	-	-	-	2	stuybers.
Dooz een Los-Paert of Veeft	-	-	-	2	stuybers.
Dooz een Schaap of Varken	-	-	-	4	dupren.
Dooz een Persoon	-	-	-	2	dupren.

En hebben Hun Ed: Groot Achtb: gemelde Pontluyden te gelijk gequalificeert / omme aan de Schuytvoerders / of alle andere Luyden / welke zig zouden willen onderwinden / by Besloote Water het Ijs aan de kanten en aveneus te breeken en aan stukken te slaan / zulks uyt naam van Heeren Burgemeesteren te verbieden / ten eynde de ongelukken / welken daar uyt by den donker zouden konnen veroorzaakt / te verhinderen.

En wijders word den Pontman van 't Schyndrechtse Deer gelast / omme aan de Schuytvoerders / uyt naam als vooren / te interdicereen en verbieden van weder by Besloote Water een Stug of Plank te leggen op den Stijger beoosten 't Hoofd / in pjuditie van het selve Deer / alsoo dezelve Stijger niet alleen is tot Onderpoudt van deze Stadt / maar ook te gelijk speciaal dienende vooz het Pontveer albaar. En zal Extract dezes aan gemelde Pontlieden worden ter hand gestelt / om zig conform te gedragen.

Accord met voorschreve Resolutie.

(Was getekent) **W. B. van den SANTHEUVEL**

T E D O R D R E C H T,

Gedrukt by Pieter van Braam, Boekverkooper, Ordinaris Stadsdrukker,
en van 't Klein Zegel en de Gedrukte Papierten, woonende over de Beurs, 1784.

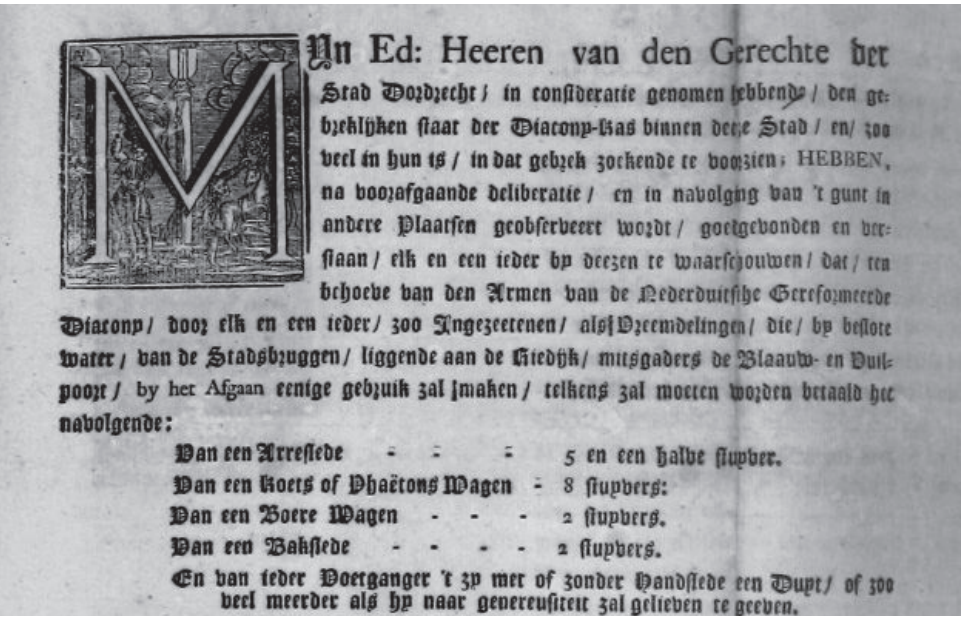
In de resolutie van 1768 worden de tarieven vermeld voor de overtocht van de bevroren rivier.

zal dan alleen bedoeld zijn geweest voor personenverkeer. In de winter 1767/1768, en mogelijk ook in eerdere winters, legden ze die opgang *op de stadstijger beoosten het hoofd*. Dat was de steiger aan de Zwijndrechtse kant. Zowel het hoofd als de steiger werden onderhouden door Dordrecht en hoorden bij de pacht van het pontveer, dus kon de stad daar ook eisen stellen. Dat deden de stadsbestuurders prompt en zij verboden de schuitenvoerders voortaan *weder bij besloote water een brug of plank te leggen op den stijger beoosten 't hoofd*.

De boten van de schuitenvoerders bleven 's winters gewoonlijk in het water afgemeerd liggen. Om te voorkomen dat deze houten vaartuigen kapotvroren, werd het ijs rondom kapot gehakt. Aangezien de schuiten in de buurt van de aanlegplaats van de pont lagen, waar ook de opgang naar het ijs was gemaakt, kon dat problemen opleveren. Vooral wanneer men in het donker de rivier wilde oversteken, konden gevaarlijke situaties ontstaan en kon er iemand in dat open water terechtkomen met alle fatale gevolgen van dien. De schuitenvoerders werd daarom verboden het ijs los te hakken.

De pontman kreeg de ondankbare taak toe te zien dat bovenstaande verordeningen ook werden nageleefd. Hij plukte er weliswaar zelf de vruchten van, maar de verstandhouding met de schuitenvoerders zal er wel niet door zijn verbeterd. Het is dan ook geen wonder dat zestien jaar later, in 1784, de bepaling opnieuw werd afgekondigd.¹⁶

Ook de armen profiteren van de dichtgevroren rivier



Un Ed: Heeren van den Gerechte der Stad Dordrecht / in consideratie genomen hebbende / den geblyklyken staat der Diacony-kas binnen dese Stad / en / zoo veel in hun is / in dat geblyk zochende te voorzien; HEBBEN, na voorszgaande deliberatie / en in navolging van 't gunt in andere Plaatsen geobserveert wordt / goetgebonden en verstaan / elk en een ieder by deesen te waarschouwen / dat / ten behoeve van den Armen van de Nederduitsche Gereformeerde Diacony / door elk en een ieder / 300 Ingezeetenen / alsf Wyemdelingen / die / by beslore water / van de Stadsbruggen / liggende aan de Giedijk / misgaders de Blaauw- en Dullpoort / by het Afgaan eenige gebryk zal smaken / telkens zal moeten worden betaald het navolgende:

Van een Arrestede	- - -	5 en een halve stuiver.
Van een Koets of Phaetons Wagen	- - -	8 stuivers:
Van een Voere Wagen	- - -	2 stuivers.
Van een Bakstede	- - -	2 stuivers.
En van ieder Doetganger 't zy met of zonder Handstede een Duyl / of zoo veel meerder als hy naar genereusteit zal gelieven te geeven.		

20 december 1788: bericht 'ten behoeve van den Armen van de Nederduitsche Gereformeerde Diacony'.

In de tweede helft van de achttiende eeuw was er veel armoede en daardoor kampten de armenkassen voortdurend met tekorten, ook in Dordrecht. Men zocht alom naar mogelijkheden om de armenkassen te spekken en één daarvan was het heffen van een soort toltarief op de toegangen naar het ijs. Tot dan toe waren de opgangen aan de Dordtse zijde, die door de stad werden aangebracht, gratis geweest. Voor een overtocht moest tot dan alleen aan de Zwijndrechtse kant worden betaald, maar met ingang van 20 december 1788 was dat ook aan de Dordtse kant het geval. De reiziger hoefde echter alleen maar te betalen wanneer hij de stad verliet. Bij het binnenkomen bleef het gebruik van de bruggen gratis.

De inkomsten kwamen ten goede aan de armenkas van de Nederduitse Gereformeerde diaconie. De tarieven waren voor:

- Een arreslede	5½ stuyver
- Een koets of phaëtons wagen	8 stuyvers
- Een boere wagen	2 stuyvers
- Een bakslede	2 stuyvers

En van ieder voetganger 't zij met of zonder handslede een duyt, of zoo veel meerder als hij naar genereusiteit zal gelieven te geeven.

Het Zwijndrechtse hoofd

Dordrecht moest aan de Zwijndrechtse kant het hoofd en de pontsteiger onderhouden, zoals afgesproken in het pachtcontract met de provincie. In de stadsrekeningen komen daarom af en toe posten voor die betrekking hebben op het onderhoud van het Zwijndrechtse hoofd en ook bestekken voor het onderhoud of vernieuwing ervan zijn bewaard gebleven. Vaak zullen reparaties echter opgenomen zijn in verzamelposten.

In 1741 was het hoofd waarschijnlijk zo vervallen, dat de stad niet meer om een grondige opknapbeurt heen kon. Een deel van het oude hoofd werd weggehaald en een nieuw houten hoofd kwam daarvoor in de plaats. Het inheien van de palen en *leverantie van de materialen daartoe nodigh* kostte f 5.347 en het aanvullen met aarde f 216.

Dat was toch wel een grote uitgave ineens en het stadsbestuur besloot regelmatig onderhoud aan het Zwijndrechtse hoofd te plegen en zo de kosten binnen de perken te houden. In 1642 verdiende Jasper Prins f 72 met het aanvullen van het hoofd met aarde en in 1644 Cornelis Krijnen Kraaij f 50.

Vanaf 1745 pachtte Cornelis de Kraaij, zoals deze vanaf dat jaar werd genoemd, daarna het aanvullen met aarde in perioden van 2 jaar (2x) en 5 jaar (4x) tot 1768. Dat deed hij al die 24 jaar voor jaarlijks f 40. De eerste periode van 5 jaar was eigenlijk 7 jaar, maar dat werd ingekort tot vijf.

Daarna komt de post niet meer voor in de rekeningen, maar met ingang van 1 mei 1787 nam Krijn de Kraaij, hoogst waarschijnlijk de zoon van Cornelis, *het onderhouden, aanvullen en zanden van het Zwijndrechtse hoofd* voor 7 jaar aan voor jaarlijks f 25. De laatste twee jaar hoefde hij echter niet vol te maken, want hij werd door de stad *van het voornoemde onderhoud over't 6e en laatste 7e jaar ontslagen*. Dat zal zeker te maken hebben gehad met de slechte financiële positie van de stad.¹⁷

De heer treijdenier is debüt
 Aan de dekens van het Kleijn
 Schippers Gilt Voor Voor
 Schoote gelt van het over
 brengen van arme lijde aan
 Den riedeyl en Boluipoort
 In het jaar - - 1760
 De Som van - - 10-18

Dit is betaald door de St. Meester Onderwater te
 Somma van tien gulden, Copen, Huus, Vellende
 Valideren. Dordt den 29. d. Junij 1760.

[Handwritten signature]

Dordt den 30 Decemb. 1760

Leybert plasien als deken

R= 10:18 -

Rekening van de dekens van het Klein-Schippersgilde over 1760 voor het overvaren van arme lieden door de Dordtse schuitenvoerders.

5. Het schuitenveer in de achttiende eeuw tot 1795

Verordeningen voor de groentevrouwen

Behalve het Zwijndrechtse veer, waren er twee andere veren die vanuit de Zwijndrechtse Waard op Dordrecht voeren. Dat waren de twee schuitenveren die vertrokken vanuit de westelijk en oostelijk van het Zwijndrechtse veer gelegen havens bij de zoutketen. De oostelijke zoutkeet lag op het grondgebied van Hendrik-Ido-Ambacht (in die tijd alleen Hendrik-Ido genoemd) en het westelijke op dat van Zwijndrecht. Dordrecht stelde in 1712 een ordonnantie op die voor alle drie de veren gold en die regel en orde in de aanvoer van goederen moest brengen. De stad had natuurlijk niets te zeggen over de schuitenvoerders van Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht, maar door regels op te stellen voor het aanleggen en lossen, het wel of niet mee mogen nemen van passagiers vanuit Dordrecht enz., had het stadsbestuur toch aardig grip op deze schuitenvoerders van de overkant.



De veren tussen Dordrecht en Zwijndrecht.

1. Blauwpoort - Marktveld. Op dit veer werden ook wagens en rijtuigen overgezet.
2. Buiten Walevest - Oostkeetshaven.
3. Dordrecht (waarschijnlijk vanaf de tegenwoordige Dolhuisstraat) - Westkeetshaven.
4. De Mijl - Stenenkamer in Meerdervoort.

Van de drie was het Zwijndrechtse veer het belangrijkste, maar door de andere twee veren werden toch aardig wat mensen overgezet. Dat waren vaak boeren, boerinnen en hun personeel, die vooral groente, maar ook melk en andere producten van de boerderij naar de stad brachten. Voor de voedselvoorziening van de stad waren deze plattelanders onmisbaar. Deze ordonnantie gaat grotendeels over deze ‘overvaarders’, waarbij het duidelijk is dat het de stad niets uitmaakt of het de beroepsschuitenvoerders van die veren waren of gewoon maar particulieren van de overkant die de waren naar de stad brachten. Het eerste artikel stelde dat *alle goederen, koopmanschappen en waren voor menschen* mochten worden vervoerd, met uitzondering *van de granen voor de bakkers*. Dat moest, zoals vanouds, door de schuitenvoerders van het Dordtse Klein-Schippersgilde worden gedaan.



Het haventje bij de oostelijke zoutketen lag op het grondgebied van Hendrik-Ido-Ambacht. Tekening van A. Schouman, 1747 (SAD D.I. 30443).

De schuitenvoerders moesten *de groentvrouwen met haare groente* van de Oostketen en van Zwijndrecht bij de Blauwpoort afzetten, terwijl die van de westketen aan de Vuilpoort moesten worden afgezet. De groentevrouwen moesten daar de schuit verlaten, maar ze hoefden hun waar niet de halve stad door te dragen, want de schuitenvoerders mochten met de lading groente de Voorstraatshaven invaren en de groenten en andere agrarische producten dan lossen waar de groentevrouw dat wilde. De schuitenvoerder mocht dan op haar wachten tot ze haar handel geheel of gedeeltelijk verkocht had, maar ze moest dan wel opstappen waar ze ook uitgestapt was. Dat wachten kon lang duren en zal zeker niet door een beroepsschuitenvoerder zijn gedaan. Dezelfde bepalingen golden ook voor inwoners van Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht die met een schuitenvoerder naar Dordrecht kwamen *omme aldaar in te laden voor haar eenige goederen, koopmanschappen en waren*. De schuitenvoerders mochten zelfs wachten op

mensen die helemaal geen groente brachten of spullen mee terugnamen, maar dan wel *sonder inmiddels met haar schuytjes te mogen verschieten* (= de schuiten verplaatsen). De groentevrouwen die *uyt het Noorddiep ofte van de oosterze zoutketen* kwamen en die gewoon waren haar groenten *ter markt te brengen aan de brouwerij van den Dissel, de Nieuwkerkstraat of andere plaatsen daar ontrent*, mochten meteen doorvaren naar de Kleine Vismarkt, achter de brouwerij van de Dissel of aan de Nieuwkerksteiger. Ze mochten ook daar vandaan weer *met de eygenste schuytjes en schuytevoerders naar huys varen, sonder dat deselve schuytevoerders alsdan ook niemant anders mede sullen mogen nemen, als die sij effective in de stadt van Dordrecht hebben gebragt*. Dit laatste gold dus ook voor de andere veren.¹

Regels voor medische hulp en andere zaken

De inwoners van Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht riepen regelmatig te Dordrecht geneeskundige hulp in. In 1712 werd ook dit gereguleerd: *In cas van ziekte ofte eenige andere ongelegentheden* mocht een schuitenvoerder van het Zwijndrechtse veer of van het veer aan de westelijke of oostelijke zoutketen, een *doctor, apotheecquer, chirurgijn of vroedvrouw* halen. Er moest dan wel een halve stuiver extra worden betaald, die dan *aan land sal moeten werden gelaaten*. Deze procedure mocht alleen de eerste en spoedeisende keer, want voor vervolfbezoeken golden de normale regels.

De schuitenvoerders van de drie veren mochten ook personen van een schip halen en brengen waar ze maar wilden. Ze mochten ze ook terug aan boord brengen. Voor deze ‘gunst’ moesten de schuitenvoerders van de overkant voor elke passagier een halve stuiver betalen en voor één tot vier personen twee stuivers. Dat kwam bovenop het normale tarief en kwam ten goede aan het Dordtse Klein-Schippersgilde.



Gevelsteen van het Klein-Schippersgildehuis aan de Riedijk.

Iedereen die in Zwijndrecht of Hendrik-Ido-Ambacht woonde, mocht met zijn huisgezin in zijn eigen bootje overvaren, maar mocht uiteraard geen anderen meenemen. Daarop stond een boete van drie gulden, die eveneens ten goede kwam aan het Dordtse Klein-Schippersgilde. Bovendien werd de boot dan in beslag genomen totdat de boete was betaald. Deze bepaling zou later nog veel problemen opleveren.

De tarieven van 1647 waren nog steeds van toepassing. Ook de overige bepalingen van 1647 waren gehandhaafd.²

Het overvaren van armen, zieken, bedelaars en zwervers

Arme lieden waren er genoeg in de achttiende eeuw. Op zoek naar werk of door familie- of andere omstandigheden waren nogal wat arme lieden op reis en vaak was hun doel een stad, bijvoorbeeld Dordrecht. Dat reizen ging uiteraard te voet en met een beetje geluk konden ze soms gratis met een voerman of een boer meerijden. Ze waren vaak zo arm dat ze geen geld hadden om de overtocht te betalen. Er was een regeling dat de stad in dat geval de kosten voor haar rekening nam. De armen moesten dan wel een bewijs overleggen dat ze inderdaad te arm waren om de overtocht te betalen. De schuitenvoerders kregen hun overzetloon van de dekens van het Klein-Schippersgilde, die op hun beurt eens per jaar de totale declaratie bij de stad indienden. Voor de periode 1760-1767 zijn deze bewaard gebleven en bedroegen, voor het Zwijndrechtse en Papendrechtse veer samen, weergegeven in guldens, stuivers en duiten:

- 1760	f 10-18-0	1765	f 17-12-0
- 1761	- 14-12-0	1766	- 18-08-0
- 1762	- 41-04-0	1767	- 19-14-0
- 1763	- 13-16-0	1768	- 6-10-0
- 1764	- 16-12-0		

De bedragen blijken nogal te verschillen, dus ook het aantal overgezette armen per jaar, maar gemiddeld moest het stadsbestuur op f 14 à f 18 per jaar rekenen.³

De stad moest opdraaien voor de kosten van levensonderhoud en medische hulp van de armen die op haar grondgebied verbleven. De armenzorg werd in Dordrecht niet door de stad, maar door kerkelijke organisaties verzorgd. De stad had er echter groot belang bij dat het armenprobleem in de hand werd gehouden en dat Dordrecht niet een stad van voornamelijk arme lieden werd. Deze mogelijkheid werd steeds groter, doordat veel mensen van het platteland naar de stad trokken, in de hoop daar werk of ondersteuning te krijgen. De meesten zullen lopend hun weg hebben gevonden, maar om de rivier over te steken moesten ze van de diensten van de schuitenvoerders gebruikmaken. Zolang ze maar betaalden, hadden die daar geen probleem mee.

Er waren ook zieken, zwervers enzovoort die met een veerschuit of een wagen uit een andere stad of plaats kwamen. Bij aankomst zeiden ze dat ze op doorreis waren en alleen een korte stop in Dordrecht hadden, maar in de praktijk kwam daar vaak niets van terecht. Het gevolg was dat zij *ten kosten van de Diaconie moeten werden gefoulageert en onderhouden, en wel bijzonder, dat dat zoodanige passanten ziek zijnde of ziek wordende, vervallen tot lasten van het Gasthuis of andere Godshuizen binnen deze stad*. Dat ging ten koste van de zorg voor de eigen inwoners. Daar wilde de stad een eind aan maken en vaardigde op 22 februari 1752 een ordonnantie uit waarin het *alle schippers, schuitevoerders, voer- en karluiden* verboden werd *eenige vreemdelingen of passanten, zonder onderscheid van sere (letsel, verwonding) of jaaren, dewelke ziek zijn of geen vaste woonplaats hebben, ofte die van zoodanige staat en conditie schijnen te zijn, dat dezelve als bedelaars of vagabondeerende personen geconsidereerd moeten worden, en waarvan het Gasthuis ofte de diaconie dezer stad, ingevalle van ziekte als anderszins, eenige last te wagten zouden hebben*, naar Dordrecht te vervoeren. Bij overtreding van dit gebod werd het vaar- of voertuig voor zes weken aan de ketting gelegd en

moest de voerman of schipper het onderhoud van de aangevoerde personen voor zijn rekening nemen. Dat waren zeer zware maatregelen, maar het is de vraag of er veel van deze straffen zijn opgelegd. Afschrikwekkend waren ze wel!⁴

Het overvaren van militairen

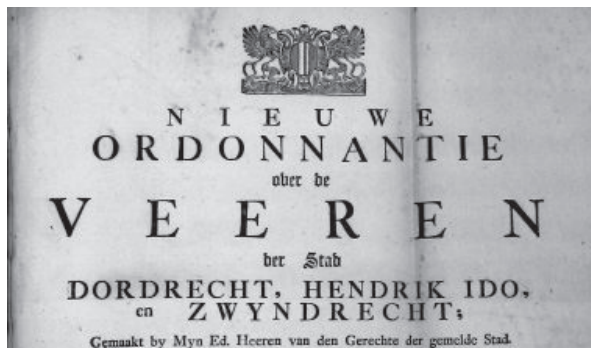
Dordrecht was garnizoensstad en dat betekende dat er regelmatig militairen, wel of niet met paarden en/of wagens, werden overgezet. De wagens en paarden gingen met de pont, maar alleen of met een paar man reizende soldaten gingen altijd met het schuitenveer over. In 1747 had het garnizoen blijkbaar last van gebrek aan discipline en van deserteurs. Er waren soldaten die zich clandestien buiten Dordrecht begaven *met intentie omme te deserteren of andersints*. De garnizoenscommandant wilde aan die misstanden een eind maken en riep de hulp in van het stadsbestuur. Dat liet omroepen dat het schippers en schuitenvoerders verboden was soldaten te vervoeren, tenzij ze een geldig bewijs hadden, *paspoort* genaamd, getekend door de commandant van hun regiment, waaruit bleek dat ze een bepaalde reis mochten maken. Wanneer een schipper of schuitenvoerder werd betrapt op het illegaal vervoeren van een soldaat, kreeg hij een boete van *tien zilvere ducats* (= f30).

In de roerige tijd 1787-1788, toen de spanningen tussen de prinsgezinden en de patriotten hoog waren opgelopen en half september 1787 de Pruisische troepen de Republiek waren binnengetrokken om stadhouder Willem V en zijn vrouw Wilhelmina, die was tegengehouden bij Goejanverwellesluis, in het zadel te houden en de rust te herstellen, waren er veel troepenbewegingen in en rond Dordrecht. Verreweg de meeste troepen werden overgezet door de pont van het Papendrechtse veer, maar ook via het Zwijndrechtse veer kwamen en gingen er Pruisische soldaten. De aantallen waren bij het Zwijndrechtse veer zo klein, dat ze in 1787 door het schuitenveer konden worden overgezet. Dat kostte de stad over het gehele jaar f13,60, terwijl bij het Papendrechtse veer volgens een rekening het overzetten van Pruisische soldaten met de pont f129 kostte.

In 1788 werd door de pont een detachement dragonders (bereden militairen) overgezet en daarvoor bedroeg de rekening van de pontman f119,51. De pontbazen verdienden zo aardig aan de oorlogshandelingen.⁵

De Nieuwe Ordonnantie uit 1791

Op 21 april 1791 werd een ordonnantie gepubliceerd die de 79-jaar oude ordonnantie van 1712 verving (*afbeelding rechts*). De nieuwe ordonnantie was vooral gericht op het beschermen van de rechten van de professionele schuitenvoerders. Er werd ook niet meer gesproken van *groentevrouwen*, maar over personen die met hun eigen bootje naar Dordrecht kwamen. Die mochten uiteraard geen derden meenemen.



De schuitenvoerders van Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht mochten nog steeds wachten op mensen uit die plaatsen die zij aan land hadden gezet. Dat mochten ze niet op personen die van elders kwamen, behalve op vrijdagmorgen, maar *als de klok van de Groote Kerk der stad Dordrecht twaalf uren heeft geslagen*, was dat privilege voorbij en moest daarna een boete van *f* 3 worden betaald die ten goede kwam aan het Klein-Schippersgilde.

De schuitenvoerders mochten alleen zeilend oversteken, wanneer de passagier daar geen bezwaar tegen had, anders moest de schuitenvoerder naar de overkant roeien, waarschijnlijk zeer tegen zijn zin. De essentie van de meeste andere artikelen was ongewijzigd.

De tarieven werden ook vastgelegd en die bleken sinds 1647 niet meer te zijn gewijzigd! Na anderhalve eeuw, op 22 december 1791, werden ze met ingang van 1 januari 1792 toch aangepast. Dat kwam doordat op 2 september 1791 was bepaald dat het passagegeld, een soort belasting, in de tarieven moest worden verwerkt. De oude en nieuwe tarieven waren:

	Oud (1647)	Nieuw (1791)
Een persoon alleen	2 stuivers	2½ stuiver
Twee personen	2 stuivers	2½ stuiver
Drie personen	2 stuivers	2 stuivers en 5 duiten
Vier personen en meer elk		
Vier personen		2½ stuiver
Vijf personen en meer elk		5 duiten
Kinderen op de arm	gratis	gratis
Kinderen daarboven-12 jaar	half geld	half geld
Kinderen boven 12 jaar	heel geld	heel geld

Dat waren verhogingen van 25% of meer, dus vrij fors.⁶

De Zwijndrechtse schuitenvoerders krijgen ook een reglement

Tot nu toe zijn alleen de Dordtse schuitenvoerders aan de orde gesteld. De oorzaak is dat er vóór 1728 geen gegevens over het Zwijndrechtse schuitenvoer zijn gevonden, behoudens dan over de lenen tot de zestiende eeuw. In 1728 werd door schout en schepenen van Zwijndrecht, *met kennis, goetvinden en approbatie van den Wel Ed. Heere van Swindregt*, een reglement opgesteld *waarnaar de schuijtevoerders, vaarende op de veeren van Swindregt en aan de westerse soutkeeten, haar sullen hebben te reguleeren ende te gedraagen*. De oostelijke zoutketen vielen hier buiten, omdat die op het grondgebied van Hendrik-Ido-Ambacht lagen. Het was zeer waarschijnlijk het eerste reglement en het is veel uitgebreider dan dat van Dordrecht. Er ontbraken toch een paar zaken die voor de Dordtse schuitenvoerders waren geregeld, zoals de tarieven bij storm. Dat vindt misschien zijn verklaring in het feit dat het reglement geen tarieven bevat en zich beperkt tot *en geen meerder vragen af te neemen als van outs daartoe zijn staande*.

Uiteraard mochten in beide veren alleen schuitenvoerders varen die daarvoor een schriftelijke goedkeuring hadden van de Zwijndrechtse ambachtsheer. Werd zonder dit bewijs gevaren, dan werd een boete van *f* 6 opgelegd. Daarvan kregen de schout, de

bode en de kerk ieder een derde deel. Elk jaar moesten de schuitenvoerders in januari hun *commissie* aan de schout laten zien, die hen dan voor dat jaar weer registreerde. Dat kostte vier stuivers. Wie die twintig cent niet afdroeg, werd meteen als schuitenvoerder geschrapt.

De bode van Zwijndrecht moest het doen en laten van de schuitenvoerders in de gaten houden en alles wat hij hoorde of zag, moest hij meteen aan de schout melden. Hij was dus aangesteld als een soort spion voor de schout. Dat heeft echter niet lang geduurd, want in 1749, mogelijk nog daarvoor, was een zekere Hendrick van der Hoep onder andere *commissaris van de wagens en schuijttevoerders*.



Een Dordtse veerschuit vertrekt naar het Zwijndrechtse veer (het Marktveld) aan de overzijde. Tekening door A Schouman, 1784 (SAD D.I. 30444).

De schuitenvoerders mochten alleen met hun eigen schuiten varen, voorzien van hun naam of specifieke merk. Ze mochten geen schuit van een ander lenen om daarmee over te zetten. De bemanning mocht alleen bestaan uit personen *die onder dese heerlijkheit ende de kercke van dien wonen*. De keetmeesters (de bazen van de zoutketen) en de leden van het college van dijkgraaf en heemraden hoefden zich van deze bepalingen niets aan te trekken. Ze mochten zich laten overvaren door wie zij maar wilden. Een maand later werd dat privilege ook gegeven aan *de regenten der stad Dordrecht*.

Evenals de Dordtse schuitenvoerders moesten die uit Zwijndrecht *dobbelen om de reijs*. Dat deden ze *in het perck ofte plaatse alwaar gewoon sijn te dobbelen*. Het perk was een bepaald stukje terrein, wel of niet afgezet. Ze hadden dus geen huisje waarin ze konden dobbelen, maar moesten dat in de open lucht doen. Ze moesten in het perk blijven en het was uiteraard strikt verboden eventuele klanten tegemoet te lopen en hun aan te bieden

hen over te varen. Er moest ook altijd een schuit gereed liggen om af te varen zodra er een klant kwam. De meeste boeten voor overtredingen van bovenstaande bepalingen bedroegen zes stuivers.⁷

De begintijden werden in 1728 niet voorgeschreven, maar hoe vroeger een schuitenvoerder kwam, hoe meer reizen hij per dag kon maken. 's Avonds moesten bij zons- ondergang twee of drie schuiten *werden aangesmackt* (aangewezen door dobbelen). Alleen deze schuiten mochten die avond varen.

Schuitenvoerders die minstens vanaf 's morgens acht uur tot 's middags vijf uur *sout of turf gedraagen, of eenigh ander werk, 't sij timmer en metselen, thuijnen of iets dierge- lijcx hebben gedaan*, mochten die verdere dag niet meer *smacken of dobbelen ofte haar laten mannen* (als bemanning meevaren), tenzij er verder geen schuitenvoerders *aan het perck* waren. Wanneer ze hiertegen zondigden, kostte hun dat twaalf stuivers boete. Uiteraard moesten ze hun klanten *beleefdelyck en naar behooren bedienen*, zonder ze te beledigen *ofte qualijck te bejegenen*. De *schuijtevoerders die haar niet ontsien te vloecken, sweeren en Godts naame te lasteren, of die droncken aan het perck koomen omme te dobbelen, of op den anderen schelden, lasteren, raasen en tieren*, konden worden geweerd als schuitenvoerder. Per geval werd de straf bepaald.

Werden de boeten niet meteen betaald, dan werd de schuit aan de ketting gelegd, totdat de boete was voldaan.⁸

Bijzondere regelingen op zon- en marktdagen

Op vrijdagmorgen, de wekelijkse marktdag, en op de laatste vrijdag van de Dordtse jaarmarkt was het altijd druk op het veer. De schuitenvoerders hoefden dan niet voor elke reis te smakken, maar moesten dan *in eene gemeene beurse vaaren*. Dat betekende dat alle ontvangsten in een grote pot werden gedaan, die daarna over de schuitenvoerders werd verdeeld. *En opdat alles met het te saamen varen opregtelijck magh toegaan, soo sullen de schuijtevoerders ter goeder trouwe moeten opgeeven wat ijder van hen voor vragten heeft ontfangen, sonder ietwat te verswijgen*. Daarop stond een boete van drie gulden en de zondaar werd bovendien als schuitenvoerder ontslagen. Ook op zondag, waarop niet werd gewerkt, tenzij het niet anders kon, gold deze regeling.

Op de normale vrijdagse marktdagen begon deze gemeenschappelijke regeling in het zomerhalfjaar (van 21 maart tot 21 november) 's morgens om 5 uur en in het winterhalfjaar (van 22 november tot 20 maart) om half acht en duurde tot 12 uur 's middags. Alleen de schuitenvoerders die bij het begin aanwezig waren, mochten meedoen en de anderen konden dan weer na 12 uur aansluiten in de gewone smakregeling.

Op zondag en op de vrijdag van de Dordtse jaarmarkt waren er twee ploegen: een ochtendploeg van 's morgens vroeg tot 12 uur en een middagploeg van 12 uur tot 's avonds. Alle schuitenvoerders moesten 's morgens om 5 uur of half acht *aan het perck sijn, omme aldaar met den anderen te dobbelen wie des morgens en wie des naarmiddags sullen vaaren*. De schuitenvoerders die op die dagen 's morgens vroeg niet hadden meegeedobbel, mochten de gehele dag niet varen en hadden dus ook geen aandeel in de gezamenlijke opbrengst.

In 1736 werden de begintijden wat reëler: Van 31 oktober tot 10 maart half acht, van 11 maart tot 28 september vijf uur en van 29 september tot 1 november zeven uur.⁹

Het reglement werd al na een maand aangevuld. Wel een bewijs dat dit het eerste re-

glement was dat de Zwijndrechtse schuitenvoerders hadden. Als eerste werd de plaats van 'het perk' bepaald. De schuitenvoerders *sullen voortaan het perck ende de plaatse tot het dobbelen omme de reijs, moeten hebben ende houden binnen het slop, loopende tusschen de huijsen van Juriaan Vogelsangh en de kinderen van schout Gerit Hoeven, en eindigende tot aan het begin van het hooft van Swindregt.*

Huijs luijden die met wagens koorn en saat op Swindregt koomen, mochten een schuitenvoerder kiezen die hun koren of zaden naar Dordrecht of omgeving zou vervoeren. Ook werd de bepaling van het Dordtse reglement van 1712 overgenomen, waarin werd geregeld dat door een schuitenvoerder naar keuze spoedeisende medische hulp uit Dordrecht kon worden gehaald.¹⁰



Aankomst van de pont bij het Zwijndrechtse veer. Het hoekhuis bij het veer was herberg 'Het Witte Paard'. Tekening door A.C. Brouwer, 1793 (SAD D.I. 10484).

Illegaal overzetten of –varen

Het was altijd al toegestaan dat iedere Zwijndrechtenaar met zijn eigen bootje naar Dordrecht of elders voer. Om de schuitenvoerders geen concurrentie aan te doen, mochten particulieren geen anderen meenemen of hun boot uitlenen. Met die bepaling werd natuurlijk op grote schaal de hand gelicht, wat de schuitenvoerders klandizie en dus inkomsten kostte. Ze klaagden daarover in december 1736 bij de Zwijndrechtse ambachtswrouwe Aleid Arnoutsd. Ook zij werd benadeeld, want het veerrecht dat zij meende te bezitten, werd door deze handelwijze danig aangetast. Ze vaardigde daarom op 20 januari 1737 een ordonnantie uit, waarin stond dat iemand alleen zijn huisgezin of een inwonende knecht mocht meenemen of aan één van hen de boot mocht uitlenen. De boete op het overtreden van deze regel was fors, namelijk *f*6 per keer wanneer iemand werd betrapt.¹¹



GELYKHEID. VRYHEID. BROEDERSCHAP.

Ampliatie en Interpretatie,

van de nadere Ordonnantie, op het Veer met de Pont van Dordrecht op Zwyndrecht, en van Zwyndrecht op Dordrecht, gearresteerd by Burgemeesteren dezer Stad, den 23 Juny 1777.

Al zoo de Municipaliteit der Stad Dordrecht en de Merwede, in euharing is gekomen / dat zekier gedeelte / uit de nadere Ordonnantie op het Veer / met de Pont van Dordrecht op Zwyndrecht, en van Zwyndrecht op Dordrecht, van den 23 Juny 1777 / luidende als volgt:

„Ingeballen eenige Persoonen met Sijtuigen op het Veer komen / en dat deselve Sijtuigen / met de Persoonen daar op zittende / overgebracht moeten worden / en dat deselve Persoonen / niet met de Pont / maar met een andere Schuit / begeren over te varen / zullen de Schuitenboorders gehouden zyn / aan ieder Persoon / tot zoodanig Sijtuig behoorende / boven zyne ordinairte draagt / afteborden een Oortje, en het zelve aan den Meerman van de Pont aansonds overtegeven.”

Dooz zommigen zoodanig word geinterpreteerd / als of die Persoonen / welke tot een overgebracht moettende worden Sijtuig behooren / doch niet op dat Sijtuig zittende / maar te doet aan het Veer komen / en niet met de Pont / maar met een andere Schuit verkiezen mogten over te varen / van de betaling van het zelve Oortje zouden zyn vrijgesteld; waer dooz aan den Meerman van de Pont / een aanmerkelijk nadeel en verhoizing van deszelfs inkomen en verlaan / word toegebracht / daar zoodanige Interpretatie / zoo niet met den letter / althans zeer zeker met de intentie van voorschrijven nadere Ordonnantie strijdig is; Zoo is 't, dat de Municipaliteit voornoemd / goedgebonden en bereftaan heeft / by Interpretatie en Ampliatie van het bovenstaande gedeelte van voorschreven nadere Ordonnantie / te ordonneren en statuieren / zoo als geordonneert en gestatueert word by degen:

Wat / ingeballen eenige Sijtuigen op het Veer komen / en de Persoonen daar by behoorenden / het zo deselve al of niet daar op zitten / met die Sijtuigen moeten worden overgebracht / doch verkiezen mogten / niet met de Pont / maar met een andere Schuit over te varen / de Schuitenboorders gehouden zullen zyn / aan ieder Persoon / tot zoodanig Sijtuig behoorende / boven huune ordinairte draagt / afteborden een Oortje / en het zelve aan den Meerman van de Pont / aansonds overtegeven / op wette / dat ieder Schuitenboorder / daar aan in gebieken blijvende / het zelve Oortje / dooz ieder Persoon / uit zyn eigen beurse zal moeten betalen / en het aan hem niet gepermitterd zal zyn / mede te snakken / tot zoo lange zulks dooz hem zal worden voldaan. En wordes provisioneel Commissarissen over de Schuitenboorders verzogt / en / des noods / gelast / te zorgen dat hiet aan Sijtelijk wordes voldaan / blijvende wordes de voorschreven nadere Ordonnantie / in hare volte draagt en werking / en word een ieder gelast / zig na deselve / nultsgaders na het bovenstaande / te verdragen.

Aldus gedaan en gearresteerd by de Municipaliteit voornoemd, den 25, en gepubliceerd den 29 April 1801, het zevende Jaar der Bataafsche Vryheid.

In kennisse van my als Secretaris,

P^s GEVAERTS.

Ordonnantie van 29 april 1801 waarin de bepaling van het betalen van een oortje aan de pontman werd aangescherpt.

6. De pont in de Bataafs-Franse tijd

Dirk Verdoes weer pontman af

Dirk Verdoes, die in 1787 op dubieuze manier de pacht van Huibert van Gulik had overgenomen en in 1790 de pacht voor zeven jaar had weten te verlengen, was nog steeds pontbaas. Tot 15 april 1797 was het kostje voor Dirk Verdoes gekocht, maar het lot wilde het bijna anders. In januari 1795 was de Bataafse Republiek uitgeroepen en waren de politieke rollen omgekeerd. De prinsgezinden werden vervangen door patriotten of Fransgezinden en dat gebeurde ook in Dordrecht. Er kwam een speciale commissie met de naam *Sociëteit tot behoud van Vrijheid en Gelijkheid* die moest zorgen dat er goed gezuiverd werd. Deze Sociëteit raadde reeds in maart 1795 de gemeenteraad aan Dirk Verdoes als pontman te ontslaan. Geen ontslag *uit hoofde der verkleeftheid aan het zoogenaamde oude bestuur*, maar om zijn laakbare gedrag.



Zicht vanaf de Buiten Walevest richting het Zwijndrechtse veer. De pont met een koets vaart midden op de rivier richting Zwijndrecht. Tekening van K.F. Bendsdorp, 1799 (SAD D.I. 36212).

De Sociëteit stelde verder voor Van Gulik f 300 te betalen voor de schade die hij had geleden tussen zijn gedwongen ontslag in september 1787 en maart 1790, toen hij weer ander werk vond. De raad wilde echter nog niet beslissen en vroeg baljuw (ambtenaar belast met rechtspraak) Van der Mey van der Linden om advies. Hoe dat antwoord

luidde, is niet bekend. Het zal voor Verdoes niet vernietigend zijn geweest, want hij heeft de volle zeven jaar uitgediend. Daarna kwam hij echter niet meer terug op de pont. De naam Dirk Verdoes komt in de Dordtse archieven later weer voor, maar dan als voerman/uitbater van de postwagendienst naar Breda.¹

Veerman Kemp gaat, Pieter Hennekes komt

Bij de volgende verpachting, die inging op 1 mei 1797, was Dirk Verdoes niet de gelukkige, maar Matthijs Kemp. Of hij zich later gelukkig bleef voelen, is nog maar de vraag, want hij had het pontveer voor een periode van zes jaar gepacht voor een som van f 300 per jaar. Dat was f 75 meer dan Dirk Verdoes betaalde. Dat bedrag was te hoog om er een goede boterham aan over te houden en dit was misschien de oorzaak dat er op zijn taakvervulling nogal het een en ander was aan te merken. Omdat Kemp, *niet tegenstaande herhaalde aanmaningen in gebreken blijft te voldoen aan de conditiën waarop hij 't zelve veer op den 31 augustus 1797 heeft gepagt*, besloot het stadsbestuur op 9 juli 1800 de huur met onmiddellijke ingang op te zeggen. Kemp was toen ruim drie jaar huurder van het pontveer geweest.²

Dirk Verdoes vroeg het stadsbestuur of hij Kemp mocht opvolgen of, indien het pontveer opnieuw zou worden verpacht, hij, *gelijk alle anderen*, ook mee zou *mogen pagten*. Over een verpachting is verder niets bekend, zodat mag worden aangenomen dat het pontveer onderhands werd verhuurd.

De gelukkige was Pieter Hennekes. Het zal vanwege de hoge huursom wel niet mogelijk zijn geweest een opvolger te vinden die de pont wilde huren, want met Hennekes werd de afspraak gemaakt dat het pontveer aan hem *provisieel* werd verhuurd voor slechts één jaar en dat de pachtsom pas daarna zou worden bepaald. Hennekes hield daarom aantekening van zijn ontvangsten en na een jaar werd de balans opgemaakt. Het bleek dat, *behoudens een matig bestaan en loon voor zijne knegt, niet meer dan tweehondert guldens aan deze stad voor huur konden worden uitgekeerd*. Dat was belangrijk minder dan zijn voorganger had moeten betalen. Het is goed mogelijk dat, doordat alles steeds maar duurder werd, ook het vervoer per pont afnam en het terugverdienen van de pachtsom steeds moeilijker werd. Om zo weinig mogelijk financieel risico te lopen in die turbulente Franse tijd, zullen beide partijen het wel verstandig hebben gevonden de pachtperiode niet te lang te nemen. In de volgende jaren werd het veer daarom per jaar verhuurd, steeds aan Pieter Hennekes en opnieuw voor f 200 per jaar. In 1802 begon de pacht 'boekhoudkundig' op 1 augustus in plaats van op 1 mei, en dat is verder zo gebleven.

Intussen was wel het verkeer over de pont toegenomen en dus ook de inkomsten van de pontman. Daar wilde ook de gemeente wel een graantje van meepikken en in 1810 werd in overleg met de pontman, *door verbetering van het veer*, de pachtsom met f 150 verhoogd tot f 350. In 1811 en 1812 was deze 735 franc (circa f 335).³

Problemen met vergoeding veergeld van militairen

Door de komst van de Fransen en de aftocht van de Hollandse militairen, hadden het Zwijndrechtse veer, het Papendrechtse veer en de andere veren het in 1795 druk. De kosten van het overzetten zouden door de overheid worden vergoed en de veerlieden moesten daarom goed bijhouden wie, wat en wanneer werd overgezet. De commandant

van een groepje, de hoogste in rang of bij gelijken, iemand uit het gezelschap, moest dan een bon tekenen die later als bewijsstuk kon dienen.

Bij Papendrecht moesten in april 1795 veel militairen worden overgezet. De pontbaas van het Papendrechtse veer kon dat niet aan en de raad beval de Zwijndrechtse pontman Verdoes daarmee te gaan helpen. Hij bracht toen 170 losse paarden en 6 wagens met 4 paarden over.⁴

1795. In de Maand April op Ordes Van den Raad Dueres
 flakte met de Pont Van het Zwijndrechtse Veer
 op Papendrecht overgebracht
 170. Paarden --- 17-12-1795
 6. Wagens met Vier paarden 3-12-1795
 20-12-1795

Rekening van Dirk Verdoes voor het overbrengen van paarden en wagens in april 1795.

Zoals gebruikelijk in die tijd, was de overheid niet snel met betalen en de betrokkenen wisten dit ook. Er werd daarom vaak ook weinig druk uitgeoefend om uitbetaald te krijgen. In 1797 nam de overheid zelf actie en medio september werden de veerlieden verzocht hun bonnen in te leveren van na 29 juli 1795. Vanaf die datum werd de soldij van de Franse troepen betaald door de Bataafse Republiek.

De Dordtse *Commissie ter verzorging der Fransche Troupes* moest de rekeningen en de bijbehorende bonnen controleren en ervoor zorgen dat ze vóór 25 september 1797 in het bezit waren van het landelijke 'Committé van Administratie der Fransche Troupes in de Republiek der Vereenigde Nederlanden'. Uiterlijk 22 september moesten ze worden verzonden.

Alle veerlieden dienden hun rekeningen en bonnen op tijd in, behalve Dirk Verdoes. Op 20 september meldde de Dordtse commissie dit en vroeg om uitstel voor Verdoes. Mochten de rekening en de bonnen echter nog op tijd binnenkomen, dan zouden ze alsnog worden ingezonden. Eén of twee dagen later leverde Verdoes inderdaad de rekeningen en de bonnen in, maar dat was te laat om alles nog te kunnen controleren. Om voor Verdoes nog te redden wat er te redden viel, werden op 22 september de ongecontroleerde rekeningen naar Den Haag gestuurd, samen met de gekuiste rekeningen van de andere veerlieden.

Verdoes had de volgende rekeningen ingediend:

- Overtocht over het ijs en de 'stadsbrug' (een opgang om vanaf de wal op de dichtgevroren rivier te kunnen komen) van 20 januari tot 15 februari 1795 f 143- 4- 0
 - Pontgeld aan het veer op Papendrecht in april 1795 - 20-12- 0
 - Een lijst waarop alle bonnen over de periode februari-september 1795 waren vermeld - 231-19-10
- Totaal f 395-15-10

620.	Duizend man Franse over de Brug	25	n	n
	gegaan			
30.	Rijtuigen met 6 paarden	7	10	n
22.	10. Karren met 1. paard	1	n	n
26.	300. Man Hollandsche troepen uit Gorinchem	10	n	n
	en Leersveen			
=	6. Bagage Wagens op en af de Brug	1	16	n
27.	200. Franse Dragoniers heen en weer	40	n	n
29.	110. Rode Wagens ten Dientst voor de Franse			
	op en af	33	n	n
31.	300. Man Hollandsche uit den Brug over			
	de Brug gegaan	3	15	n
=	6. Bagage Wagens op en af	1	16	n
31.	30. Rode van de Franse over de Brug gegaan	3	n	n
6.	26. Karren met Lout uit de Franse			
	Commandant laten passeren	5	4	n
10.	26. Rode Breeken van de Franse over de			
	Brug gegaan	2	12	n
15.	300. Engelsche gerangenen met 16 Wagens			
	over de Brug gegaan	8	11	n
		143	4	n

De declaratie van Dirk Verdoes over de periode 20 januari - 15 februari 1795.

Het pakket bonnen werd op 23 september met de schipper van het marktveer verzonden. Prompt zond het landelijke comité op 26 september 1797 de rekening en de bijbehorende bonnen terug aan de Dordtse gemeenteraad omdat er posten van vóór 29 juli 1795 bij waren.

De ‘Commissie ter verzorging der Fransche Troupes binnen Dordrecht’ werd aan het werk gezet om de bonnen te sorteren. Ruim vijf maanden later, op 3 maart 1798, zond de commissie het resultaat van haar spitwerk naar Den Haag. De rekeningen waren toen als volgt uitgesplitst:

Pakket A: Periode 29 juli 1795 – 17 febr. 1797	f 57- 2- 8
Pakket B: Periode 25 februari – 29 juli 1795 met bonnen	- 155-16- 8
Pakket C: In 1795 en in februari 1796 Hollandse militairen, met bonnen	- 31-16- 0
Totaal	f244-15- 0

De declaratie van pakket A zou door de Haagse Commissie betaald moeten worden en die van pakket B door de provincie Holland. De declaraties van pakket C zouden door Verdoes zelf moeten worden geïnd bij het ‘Committé van’t Bondgenootschap te Lande’. Het blijkt dat f 151-0-10 niet door de commissie werd meegenomen. Voor deze *overige pretensien van den pontman* ontbraken de bewijzen, wat niet betekende dat hij ze uit zijn duim had gezogen. Zo kon de commissie *zich ook wel herinneren dat daags na het inneemen deezer stad, een corps Franschen na Zwijndrecht gemarcheert is. Dat de Hollandsche troupes uyt Gorcum, Loevestein ende Geertruidenberg over de stadsbrug zijn gegaan etc., maar of de stad verplicht is daarvoor te betalen, trekken zij zeer in twijfel*. De stadsbrug was eigendom van de stad en de veerman kreeg van elke passant, beest of wagen een bepaald bedrag. Dat zou hij dus mislopen en daarom werd het stadsbestuur geadviseerd hem toch de kosten te vergoeden.⁵

Wachten op de veerpont

Op 25 augustus 1797 kwamen in Zwijndrecht, ’s avonds om kwart voor tien, twee Franse militairen aan die zes paarden bij zich hadden. Ze wilden nog overvaren naar Dordrecht, maar doordat aan de Zwijndrechtse kant geen pont lag, begonnen ze te roepen om te worden overgezet. Nadat ze tot over elfen op een teken van de pontman Matthijs Kemp of zijn knecht hadden gewacht, werden ze door de Zwijndrechtse schout Jan van Dijk ergens ingekwartierd. Ze hebben niet lang gelegenheid gehad te rusten, want reeds rond middernacht, toen *de pontman om een beest aankwam*, konden ze mee naar Dordrecht varen.

De Zwijndrechtse schout beklagde zich over het geval bij het Dordtse stadsbestuur en vertelde tevens dat *den pontman van tijd tot tijd wel eens aanleiding gaf dat men over hem behoorde te klaagen*. Hij verzocht erop toe te zien dat dergelijke zaken in de toekomst niet meer zouden voorkomen. Dat was niet zo gemakkelijk, want men moest altijd door roepen de aandacht van de pontman aan de andere kant van de rivier trekken. Het was daarom ook niet zo’n gek idee wat het Departementaal Bestuur van Schelde en Maas in februari 1802 opperde. Het vroeg *in hoeverre het plaatzen van een klok of groote bel aldaar met vrugt tot gemak der reizigers zoude kunnen geschieden*. Zover bekend, werd er echter geen actie ondernomen zo’n klok of bel aan de Zwijndrechtse kant aan te brengen.⁶

In het reglement stond dat de pont altijd direct moest vertrekken wanneer zich een passagier meldde. In de praktijk mankeerde het daaraan natuurlijk nogal eens. Zo ook medio november 1807. Een molenaar van Zwijndrecht wilde met een aantal varkens

overvaren, maar de pontman was niet aanwezig en zijn knecht wilde hem niet overzetten. Dat betekende wachten voor de molenaar en met een aantal varkens erbij zal dat geen pretje zijn geweest.



Zicht op de Buiten Walevest met rechts de veerpont die naar Zwijndrecht vaart. Tekening door C. Overman, 1806 (SAD D.I. 10229).

De molenaar diende een klacht in bij het stadsbestuur. Daar had men al vaker een klacht gekregen *dat hij de menschen die van de pont gebruyk moeten maken, niet met de meeste spoed overbrengt*. De klacht van de molenaar was de druppel die de emmer deed overlopen en besloten werd veerman Hennekes voor onbepaalde tijd te schorsen. Een ander *geschikt persoon* zou het veer dan intussen bedienen.

Veerman P. Hennekes verzocht al snel de schorsing op te heffen en op 30 november werd die inderdaad opgeheven. De schorsing had veertien dagen geduurd.⁷

Schade aan de pont wordt vergoed

De koers van de veerpont stond haaks op de vaarrichting van de andere schepen op de rivier en aanvaringen konden daardoor niet uitblijven. Dat was ook het geval op 6 maart 1795. Schipper Cornelis Donkers uit Bath had door *onagtzaamheid* schade aan de pont gevangen en hij werd daarvoor verantwoordelijk gesteld. Timmerman H. Joosten schatte de schade op f50 en dat bedrag betaalde Donkers meteen contant. Nu was de Bataafse Republiek pas enkele maanden oud en de nieuwbenoemde raad moest nog laten zien wat hij waard was. De *burger president Anthony Honinck van Papendrecht* meldde dit

voorval de andere dag aan de raad. Er volgde uiteraard een discussie waarop *den burger president voor sijne genoomene moeite en aangeevende zorg voor stadsbelang bedankt* werd en de *f* 50 als inkomsten werden geboekt.⁸

Meer klandizie door de veemarkt

Om de centrale ligging van Dordrecht ten opzichte van de Alblasserwaard en het eiland IJsselmonde uit te buiten, werd op 18 november 1797 een wekelijkse veemarkt ingesteld, die op de eerste vrijdag in maart 1798 zou beginnen. Om de markt aantrekkelijk te maken, werden de tarieven van het Zwijndrechtse en Papendrechtse pontveer voor meerdere stuks vee op de marktdagen verlaagd. Bij de overvaart van één exemplaar bleef de prijs onveranderd. Voor zowel de heen- als terugvaart golden de volgende tarieven:

- Voor een beest	2 stuivers
- Voor twee dito ieder	1½ stuiver
- Voor drie dito of meerder, ieder	1 stuiver
- Voor een varken	1 stuiver
- Voor een bigge	4 duijten
- Meerder als zes varkens, zijnde ieder	4 duijten
- Voor een schaap	4 duijten
- 't Zij jong of oud, meerder als drie schapen, ieder	2 duijten*
(*Er gaan acht duiten in een stuiver)	

De pontman verdiende weliswaar minder per beest, maar de grotere hoeveelheid moest dat ruimschoots compenseren.⁹

De laatste hengst

Het laatst gevonden bericht over een hengst dateert van 1804. Een zekere Lucas van Ooyen kocht toen van de stad een oude veerpont en een hengst voor *f* 81. Gezien het lage bedrag, zullen beide vaartuigen wel in slechte staat zijn geweest en eigenlijk voor de sloop zijn verkocht.

Met storm en hoge golven was het daarna moeilijk over te varen, want met de roeiboten was het niet te doen en met de pont zal het ook niet gemakkelijk zijn geweest. In 1820 stelde daarom een raadslid voor zowel voor het Zwijndrechtse als het Papendrechtse veer een stormhengst aan te schaffen, maar verder dan een voorstel is dit idee nooit gekomen.

In het veer van Gorinchem naar Sleeuwijk waren in 1857 nog vier grote zeilhengsten in de vaart, naast 1 zeilpont, 1 pijper (pont met aan de voorkant een normale boeg en achter een klep), 6 roeiboten en 3 ijsschouwen. Niet lang daarna kwam een stoompont op dat veer in de vaart, zodat de hengsten hun langste tijd wel gehad hadden. In deze grote hengsten, die 10 ton groot waren en circa 10 meter lang en 3,80 meter breed, konden 50 personen, 4 paarden, 6 runderen of zelfs één of twee rijtuigen mee, afhankelijk van hun grootte en bespanning. Deze zeilhengsten waren dus veel groter dan die in het Zwijndrechtse veer werden gebruikt.¹⁰

Concurrentie bij dichtgevroren rivier

In de winter 1798/1799 was de rivier weer dichtgevroren en waren er door de stad aan de Dordtse kant bruggen gemaakt om veilig met wagens en rijtuigen op het ijs te komen. Aan de Zwijndrechtse kant was dat gedaan door de Dordtse pontman. Dat was zo bepaald in 1768 en deze regel werd nog steeds toegepast. Uiteraard moest ook voor het gebruik van die brug aan de Zwijndrechtse kant worden betaald en dat leverde de pontman inkomen op.

Die winter kwam van dat extra inkomen echter niet veel terecht. De Zwijndrechtse schuitenvoerders wilden ook wel een extraatje verdienen en hadden van het Zwijndrechtse gemeentebestuur toestemming gekregen ook een brug te leggen. Dat deden ze aan de andere kant van het veerhoofd en doordat ze ongetwijfeld betere connecties hadden met de plaatselijke bevolking, zullen velen van die brug gebruik hebben gemaakt. De pontman van Dordrecht klaagde dan ook terecht dat *hij voor een groot gedeelte van 't geene hem wettig competeerde* (toekwam), *wierd beroofd*. Of de Zwijndrechtse schuitenvoerders ook in de daarop volgende jaren zo'n brug hebben gelegd, is niet bekend.

Aan de Dordtse zijde was het ook nog steeds verplicht iets extra's voor de armen te geven. Dat kwam dan niet meer alleen ten goede van de armen van de Nederduits Gereformeerde diaconie, maar aan *de armen der onderscheijdene gezindheeden na evenredigheid*. Voor het innen van het geld werd iemand bij de brug gezet, *voorzien van eene beslotene busch*, die daarin het geld ophaalde.¹¹

Concurrentie tussen pontveer en Dordtse schuitenvoerders

In de ordonnantie van 23 juni 1777 was bepaald dat passagiers van rijtuigen, *daar op zittende*, niet met de pont hoefden over te varen, maar dat ook met een schuitje mochten doen. De schuitenvoerders moesten dan de passagiers per persoon een oortje ($\frac{1}{4}$ stuiver of 2 duiten) extra in rekening brengen en dat daarna doorgeven aan de pontman. Dat verhoogde het tarief, zodat het minder aantrekkelijk werd voor de schuit te kiezen. Daar hadden de schuitenvoerders echter iets op gevonden. Ze lieten de passagiers nog voor het veer uitstappen en die kwamen dan niet in een rijtuig bij het veer, maar te voet. De pontman beklagde zich in 1801 hierover, maar de tekst van de ordonnantie was nu eenmaal niet eenduidig op dit punt, dus kon men de schuitenvoerders ook niets maken. Er zat niets anders op dan de ordonnantie te wijzigen. Dat gebeurde 29 april 1801. Passagiers van rijtuigen, *al of niet daar op zitten(d)*, moesten toen het oortje betalen. Werd een schuitenvoerder betrapt op deze overtreding, dan moest hij de verschuldigde oortjes alsnog betalen en mocht hij pas weer meesmakken wanneer die waren betaald.¹²

Het eigendom van het veer wisselt enkele keren

Vóór 1795 was het duidelijk van wie het pontveer was: van de Domeinen. De stad beschouwde het schuitenveer als haar eigendom en in Zwijndrecht was de ambachtsheer de eigenaar van het veer. Dat veranderde in 1798. In de grondwet werden alle heerlijke rechten voor altijd vernietigd en alle rechten die waren verkregen uit het leenstelsel werden vervallen verklaard, dus ook alle veerrechten. In 1801 werd dit allemaal weer teruggedraaid. Toen in 1810 het Koninkrijk Holland werd ingelijfd bij Frankrijk, werd een groot aantal Franse wetten ook hier van toepassing verklaard. Daarbij was ook een wet waarin alle overzetveren werden onteigend. Daar kwam echter niets van terecht en



Veerpont op Zwijndrecht omstreeks 1800. Tekening door J. van Strij (SAD D.I. 36294).

in een keizerlijk decreet van 21 oktober 1811 werd bepaald dat dit niet doorging, maar er werden wel bepalingen in opgenomen die nieuw waren. Zo moesten de tarieven voortaan ter goedkeuring worden aangeboden aan het gewestelijke bestuur, de préfet, en de veertarieven moesten bij het veer zichtbaar worden opgehangen. In de praktijk is daar echter niets van terechtgekomen. Het was een onduidelijke situatie.¹³

P U B L I C A T I E.



De Provisioneerle Raad der Stad Dordrecht en van de Merwede van tyd tot tyd meer en meer onderbindende en gewaar wordende / dat verscheide Schippers / Schuitvoerders / Cloer- en Karluden / als anderzints / zig niet ontzien allerhande Ocrendelingen en Paslagiers / zonder reguard te neemen en onderscheid te maaken / of deselve ziek dan gezond zyn / en of deselve een vaste Woonplaats hebben / dan alleen zwerben en vagebondeerende Bedelaars zyn / van alle plaatsen en Dorpen in hunne Claar- en Kyttingen in- en op te neemen / en naar deze Stad te transporteeren / en deselve alhier uit- of afgezet hebbende / niet wederom in- of op te neemen / om na de plaatsen hunner Wooninge / of waar na toe deselve geschildt waaren of verzonden wierden / te verhoeren / waar door veroorzaakt word dat vele zoodanige Ocrendelingen en Paslagiers / gedurende derzelver verblyf alhier / en op hun voorgeben van verder te zullen passeeren / ten kosten van de Diaconie moeten werden gesoulagert en onderhouden / en wel byzonder / dat zoodanige Paslanten ziek zynde of ondertusschen ziek wordende / vervallen tot lasten van het Gasthuys of andere Godshuizen binnen deze Stad / welke lasten niet alleen de inkomsten van deselve Godshuizen en Diaconie grootelyks zyn consumerende en uieputtende / maar het geen ook speciaal prejudiciabel en nadeelig is voor zoodanige onbermogenenden / voor wien in gevallen van ziekte als anderzints de gemelde inkomsten en andere Almoesfen geschildt zyn en te baten zouden kunnen komen ; Zoo is 't / dat de gemelde Provisioneerle Raad / ten einde deze ongepermitterde gewoontens te doen cessceeren en ophouden / gesolvoerd en goedgebonden heeft / onnie / by dezen openbaaren Allokikengenslag / alle Schippers / Schuitvoerders / Cloer- en Karluden / en allen anderen / onder wat benaming deselve zig ophouden met Paslagiers te verhoeren / wel sekerpelyk te interdicceeren en te verbieden by dezen / om eenige Ocrendelingen of Paslanten / zonder onderscheid van sere of jaaren / dewelke ziek zyn / of geen vaste Woonplaats hebben / ofte die van zoodanige Naar en conditie seghen te zyn / dat deselve als Bedelaars of vagebondeerende Perfoonen geconsidereerd moeten worden / en waar van het Gasthuys ofte de Diaconie deser Stad / ingeballe van ziekte als anderzints / eenige last te wagten zouden hebben / in hunne Schepen / Schuiten / Wagens of Karren in- of op te neemen / niet intentie en oogmerk om deselve naar deze Stad te verhoeren / en niet wederom aansonds by derzelver vertrek van hier mede te nemen / op pante / dat van die geen / die contrarie deses bebonden zal werden gedaan te hebben / terstond deszelfs Claar- of Kytting (zonder onderscheid of deselve by de Knechts of Eigenaars geboerd worden) voor den tyd van zes weeken aan de Ketting zullen werden gelegd en in arrest gehouden / tot dat de kosten / dewelke tot onderhoud van zoodanige hier booren gemelde subjecten zyn verstrekt / daar uit zullen zyn gebonden en goed gemaakt.

Aldus gedaan en gearresteerd den 27 en gepubliceert den 29 July 1795. Het 1ste Jaar der Bataafsche Vryheid.

In kennisse van my Secretaris,

M. G. REES.

Ordonnantie van 29 juli 1795 waarin verboden wordt behoeftigen over te varen.

7. Schuitenvoerders in de Bataafs-Franse tijd

Dordrecht is geen sociaal paradijs

De stadsfinanciën hadden in 1795 en daarna zwaar te lijden onder de militaire uitgaven en vanwege de toenemende armoede, waardoor steeds meer geld voor de armenzorg nodig was. Die werd in Dordrecht niet door de stad, maar door kerkelijke organisaties uitgeoefend, hoewel de stadsbestuurders daarvoor aanzienlijke bedragen beschikbaar stelden. Het werd steeds moeilijker al die mensen goed te verzorgen. Dat ging ten koste van de zorg voor de eigen inwoners. Daar wilde de stad een eind aan maken en ze vaardigde op 29 juli 1795 dezelfde ordonnantie uit als die van 1752, waarin het aan *alle schippers, schuitenvoerders, voer- en karluiden* verboden werd dit soort lieden naar Dordrecht te vervoeren. Indien dat toch gebeurde, riskeerden de vervoerders dezelfde straffen als in 1752.¹



Veerschuiten omstreeks 1775. Tekening (detail) door P.C. la Fargue, (SAD D.I. 35081).

De eerste gezamenlijke ordonnantie voor de schuitenveren

De schuitenvoerders hadden het ook moeilijk. Ze hadden weinig inkomsten en konden het onderhoud van hun schuiten niet meer betalen. Bovendien was 12 bloei maand (mei) 1809 de *Wet op het Binnenlandsch Last en Plaaziergeld* verschenen, op grond waarvan de schuitenvoerders *lastgeld* aan het rijk moesten afdragen. Deze situatie werkte het vragen van te hoge tarieven en andere onregelmatigheden in de hand, wat leidde tot klachten bij de lokale overheden. Het Dordtse stadsbestuur had, samen met de besturen van Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht, een ordonnantie ontworpen die de voorschriften uit 1791 verving. De drost van het kwartier Dordrecht had zijn zegen eraan

gegeven en zo was voor het eerst in de geschiedenis een gezamenlijke ordonnantie voor de drie plaatsen tot stand gekomen. Er werden meteen onduidelijkheden rechtgezet en nieuwe bepalingen opgenomen. Veel van de uitgebreide bepalingen van het Zwijndrechtse reglement keerden in elk geval niet terug. In Dordrecht verscheen de ordonnantie op 20 oogstmaand (augustus) 1810. Als basis was de Dordtse ordonnantie van 1791 genomen met een aanpassing van het eerste deel, zodat het ook voor de dorpen van toepassing kon zijn. Zo werd de hoogte van de boetes niet meer vermeld, maar lokaal geregeld. Prettig voor de schuitenvoerders van Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht was, dat ze nu op vrijdag niet tot twaalf uur, maar tot één uur mochten wachten op hun klanten.

De tarieven werden verhoogd ten opzichte van die van 1792 (de tarieven voor kinderen waren ongewijzigd).

	Oud (1792)	Nieuw (1810)
Een persoon alleen	2½ stuivers	3 stuivers
Twee personen, samen	2½ stuivers	3 stuivers
Drie personen	2 st. en 5 duiten	Elk 1 stuiver
Vier personen	2½ stuivers	-
Vier en meer personen	-	Ieder 6 duiten
Vijf personen en meer	-	Ieder 5 duiten

(1 stuiver = 8 duiten of 16 penningen)

Schuitenvoerders fungeerden ook als postboden. Inwoners hadden de gewoonte een brief met een schuitenvoerder mee te geven, zoals dat gebeurde met voerlieden. De brief werd dan op het aangegeven adres bezorgd en daar moest nu reglementair een stuiver voor worden betaald. Er werd niet meer gerept over de mogelijkheid bij haast een schuitenvoerder te kiezen die dan een stuiver extra verdiende.

Militairen moesten, zoals toen al gebruikelijk was, met een bon voor de overtocht betalen, een bon die later door de autoriteiten werd verzilverd.

De Dordtse regeling voor stormachtig weer werd gehandhaafd, maar nu werd expliciet vermeld, dat alleen dubbel tarief was verschuldigd als de *twee kloeke mannen* met twee paar riemen werkten. Bij ijsgang werden de tarieven bepaald door de commissaris van het veer. Die moest daarvoor in Dordrecht toestemming vragen aan de *Commissarissen van Oppertoezicht der kleine schippers*. In Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht moest de schout daarmee instemmen.²

Veel nieuwe bepalingen in 1810

Het tweede deel van de Dordtse ordonnantie werd geheel vernieuwd. Een belangrijk nieuw punt was: *Dat van nu voortaan geene schuitenvoerders, welke de reis hebben, hunne passagiers kunnen medegeven aan schuitenvoerders van de overzijde, tenzij zoodanige schuitenvoerders van de overzijde werkelijk aan de wal aanlagen.*

Dit was dus een beperkte vorm van samenwerking.

In navolging van de Zwijndrechtse bepaling over de begintijden, werd opgenomen *dat zoo haast des morgens de klok der Groote Kerk gedurende de zes zomermaanden zes uren en gedurende de zes wintermaanden agt uren zal hebben geslagen, alle de schui-*

tenvoerders ter wederzijde der rivier, terstond zullen moeten werpen, wie de voorreize en de volgende reize hebben zal en zullen de absenten van het lot der werping verstoken zijn, terwijl gelijkelijk tegen den avond zal moeten worden geloot of geworpen, ten behoeven van vier hunner, welke bestendig tot negen uren aan het veer, ter overzetting gereed, moeten blijven. Er staat dus niet dat schuitenvoerders die zo vroeg niet aanwezig waren, die dag verder niet mee mochten dobbelen.

Nieuw was de bepaling dat het aan de pontman verboden werd personen over te zetten die niet *behoren tot de rijtuigen die hij overbrengt*, tenzij hij aan de schuitenvoerders, die zo hun klant misten, het volledige tarief afdroeg. Dat was dus niet aantrekkelijk voor de pontman!

Geheel nieuw waren de straffen. De geldboeten werden afgeschaft, want de schuitenvoerders konden die toch niet of nauwelijks betalen. De nieuwe straffen zullen voor veel weeklaag en problemen hebben gezorgd. Om te beginnen mochten de gestraften de eerste twee keer niet meesmakken. Afhankelijk van het vergrijp kon dat aantal naar believen worden uitgebreid. Het is niet duidelijk of de schuitenvoerders per overvaart dobbelden, of voor een aantal overvaarten. Dat aantal was dan gelijk aan het aantal schuitenvoerders dat bij het dobbelen aanwezig was en op die manier was de volgorde van overvaren bekend. Deze laatste methode lijkt de meest logische, want dan was het overslaan van twee beurten een substantiële straf. Bovendien konden de schuitenvoerders die nog lang niet aan de beurt waren, intussen iets anders gaan doen. Als hoogste straf werden zij uit het veer gezet.

De straffen werden bepaald door de commissaris van het betreffende veer. In Dordrecht was deze daarover verantwoording schuldig aan de Commissarissen van Oppertoezicht over de kleine schippers en in Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht aan de schout. Was een schuitenvoerder het oneens met zijn straf, dan kon hij in beroep gaan bij de Dordtse burgemeester of bij het bestuur van Zwijndrecht of Hendrik-Ido-Ambacht. Er waren weliswaar commissarissen, maar in de nieuwe ordonnantie kreeg de functie meer handen en voeten. Hun officiële benaming was *Commissaris van Toezicht* en in Dordrecht vielen zij onder de bovengenoemde Commissarissen van Oppertoezicht en in Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht onder de schout. Ze moesten erop toezien dat alles in goede orde verliep en ze konden zich daarbij beroepen op een instructie die door elk gemeentebestuur apart was uitgevaardigd. De commissaris kreeg een variabel salaris, namelijk een duit van elke persoon die werd overgevaren.³

Principiële Zwijndrechtse schuitenvoerders

Op 5 april 1796 vaardigde de landelijke regering een decreet uit waardoor ambtenaren en lieden die een vergunning nodig hadden voor hun werk, een gelofte moesten afleggen dat ze trouw waren aan de regering. Op die manier werd het principiële Oranjeklanten onmogelijk gemaakt in dit soort functies te werken. Er werden grond- of wijkvergaderingen uitgeschreven waar die belofte kon worden afgelegd, maar lang niet iedereen kwam. De schuitenvoerders Jan van der Hil, Cornelis Vugt en Jacob van Zandelingen waren niet verschenen en kregen een tweede kans. Op 4 oktober 1796 moesten ze de belofte alsnog afleggen, maar wie er ook verscheen, niet de drie mannen. Ze werden daarop ontslagen als schuitenvoerder. In hun plaats werden Jop Holst, Cornelis van Ammelrooij en Dirk van Pelt benoemd.

In de Bataafs-Franse tijd, met de leus ‘Vrijheid, gelijkheid en broederschap’, was de een echter meer gelijk dan de ander. Zo had in de grond- of wijkvergadering niet iedereen stemrecht. In 1798 was zelfs bepaald dat ambtenaren en *bedienden*, die geen stemrecht hadden, moesten worden ontslagen. Die konden dat voorkomen door daartegen te protesteren. Er bleken negen schuitenvoerders te zijn zonder stemrecht. Van hen waren er vier die protesteerden en zij mochten blijven: Huibert van Pelt, Adrianus van Nugteren, Gerrit Vogelesang en Aart van Loon. De andere vijf, Pieter Zoeteman, Jan van der Veer, Joost Arijsz de Bondt, Bastiaan Bijkerk en Gijsbert de Haas, werden op 12 mei 1798 uit het veer gezet.⁴

Er zijn te veel schuitenvoerders

In de loop van de tijd was aan de Zwijndrechtse kant een wildgroei van schuitenvoerders ontstaan. Op 22 mei 1798 waren er wel vijftig! Het was zelfs zo, dat er schuitenvoerders waren die geen eigen schuit hadden. Dat was natuurlijk te dol en ook in strijd met de regels uit 1728. Er werd daarom bepaald dat binnen twee maanden iedere schuitenvoerder een *bekwaame* schuit moest bezitten. Zo niet, dan werd die meteen als schuitenvoerder geroyeerd.

Vijftig schuitenvoerders was te veel om een redelijke boterham in het Zwijndrechtse veer te verdienen. Eveneens op 22 mei werd daarom besloten het aantal schuitenvoerders geleidelijk door versterving terug te brengen tot twintig. Het dorpsbestuur besloot bovendien iedere schuitenvoerder jaarlijks op de tweede zaterdag na Pinksteren een recognitie (vergunningsrecht) te laten betalen. Die zou jaarlijks als volgt worden verhoogd:

- 16 stuivers (80 cent) tot er nog maar 45 waren
- 1 gulden tot er nog maar 40 waren
- 2 gulden tot er nog maar 35 waren
- 3 gulden tot er nog maar 30 waren
- 5 gulden tot er nog maar 25 waren
- 8 gulden tot er nog maar 20 waren
- 12 gulden daarna

Iedere schuitenvoerder die deze recognitie niet betaalde, werd direct uit het veer gezet. Wel is het vreemd, dat twee dagen na het nemen van dit besluit, voor de vijf plaatsen die op 12 mei waren opengevallen, vijf nieuwe schuitenvoerders werden benoemd. Er was blijkbaar belangstelling genoeg voor de functie, want er moest om worden geloot. De gelukkigen waren: Melis van Dam, Leendert de Waardt, Aart Bezemer, Cornelis Veldhoen en Wannerus Reijke.⁵

Het aantal Zwijndrechtse schuitenvoerders daalt

Acht jaar later, in 1806, was het aantal schuitenvoerders gedaald tot 24. Dat betekende dat ze nu ieder acht gulden recognitie moesten storten. Dat hadden de meesten op 30 december 1806 nog niet gedaan, doordat ze te arm waren. Bovendien waren sinds het uitvaardigen van de resolutie *de inkomsten merkkelijk vermindert* en waren de te betalen lasten voor de schuitenvoerders toegenomen. De Zwijndrechtse commissaris Jordaan

van Zandeling, die zelf ook schuitenvoerder was, vroeg daarom aan het dorpsbestuur of de recognitie kon worden verlaagd. De vroede vaderen zagen de redelijkheid van het verzoek in en besloten vanwege de verminderde inkomsten en omdat ze *zijn onderworpen* geworden aan de jaarlijksche betaling van lastgeld en gezegelde acten van *admissien* (vergunningen), dat de recognitie werd verlaagd van *f* 8 naar *f* 4. Als het aantal schuitenvoerders was gedaald tot 20 of lager, dan behoefde niet *f* 12, maar *f* 7 op de tweede zaterdag na Pinksteren te worden betaald.

Wanneer dat punt werd bereikt, is niet bekend, maar in maart 1808 waren er nog 22 schuitenvoerders, zoals te zien is in de bijlagen. Overigens werd 5 september 1809 Jan van Schaardenburg als schuitenvoerder toegelaten en toen 27 oktober 1809 Huibert van Gulik overleed, werd hij opgevolgd door Willem Vliegenthart. Huibert van Gulik was behalve schuitenvoerder eveneens bode van de gemeente Zwijndrecht. Waarschijnlijk is hij dezelfde die in 1787 door Dirk Verdoes 'van de pont werd gejaagd'. Mogelijk was Willem Vliegenthart bode geworden en kreeg hij daarom de schuitenmakersplaats van Huibert van Gulik.⁶

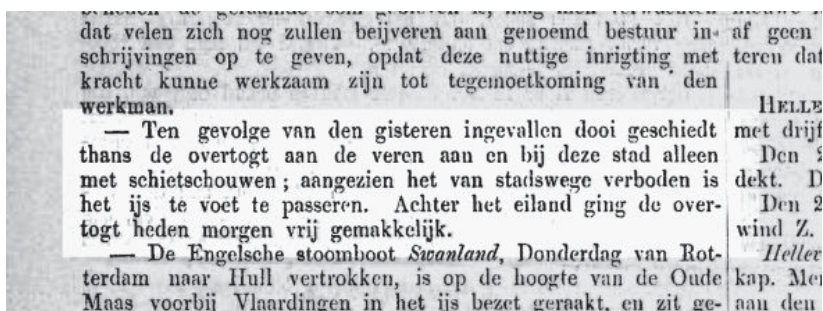
Problemen met schietschouwen en tarieven



Schietschouwen die als vaartuig en als slee konden worden gebruikt. Tekening van A. Vermeulen omstreeks 1800 (SAD D.I. 36293).

Als er ijsschotsen in de rivier dreven, werd er zolang mogelijk doorgevaren met de gewone veerschuiten. Wanneer er grote ijsvelden ontstonden, werden schietschouwen gebruikt. Dat waren lichte bootjes, voorzien van twee houten langslatten aan de onderkant, waarop ijzeren strippen werden bevestigd die als glijder dienst deden. Zo ontstond

een soort slee. Op open water konden deze schietschouwen normaal worden geroeid of gewrikt (voortbewogen met een riem aan de spiegel van de boot), maar op een ijsvlakte konden de schuitenvoerders het vaartuig op het ijs trekken en dan verder voortduwen tot het volgende stuk open water was bereikt.



Bericht in de Dordrechtsche Courant van 25 december 1855 m.b.t. schietschouwen.

Er ontstonden regelmatig woordenwisselingen over het moment waarop de schietschouwen zouden worden gebruikt en dus gestopt werd met het varen van de gewone schuiten. De Zwijndrechtse bestuurders gingen zich er in maart 1796 zelfs mee bemoeien en stelden dat de commissaris zou bepalen wanneer de schuitenvoerders zouden stoppen met varen met de gewone schuiten en alleen de schietschouwen zouden gebruiken. Op zijn beurt moest de commissaris dan de toestemming hebben van schout en schepenen. Ook de straffen waren nog vaag, want overtreders werden in 1796 nog steeds *naar bevind van zaken, zelfs met afneming of intrekking van hun veer gestraft*. Deze besluiten werden vergezeld van het bevel dat een afschrift dezer in't schuitenvoerdershuisje zal worden aangeplakt, opdat geene derzelve schuitenvoerders van deze onkundig mogen blijven.

In november 1800 constateerde het dorpsbestuur dat er nog *steeds geene ordonnan-tie of eenig tarrif van de vragtloonen gevonden werd*. Men richtte zich maar naar de voorschriften die Dordrecht had uitgevaardigd. De voorschriften uit 1728 waren blijkbaar vergeten. Het enige officiële Zwijndrechtse voorschrift was dat van 8 maart 1796, waarin onder meer werd verboden een hoger tarief te vragen dan gangbaar was. Maar wat dat gangbaar dan inhield, werd er niet bij gezegd.⁷

Klachten over schuitenvoerders van beide kanten van de rivier

Evenals elders in het land, was het in die tijd armoe troef in Zwijndrecht. Geen wonder dat de Zwijndrechtse schuitenvoerders probeerden iets extra's te verdienen, wanneer ze daar kans toe zagen. Bij het dorpsbestuur kwamen in 1804 nog steeds *van tijd tot tijd klagen* binnen dat door de schuitenvoerders te hoge veergelden werden gevraagd, soms wel tweemaal zoveel als toegestaan. De normale tarieven waren:

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| - 1 tot 4 personen | 2 stuivers |
| - meer dan 4 personen | ½ stuiver per persoon |
| - tussen zonsondergang en –opgang | dubbel tarief |

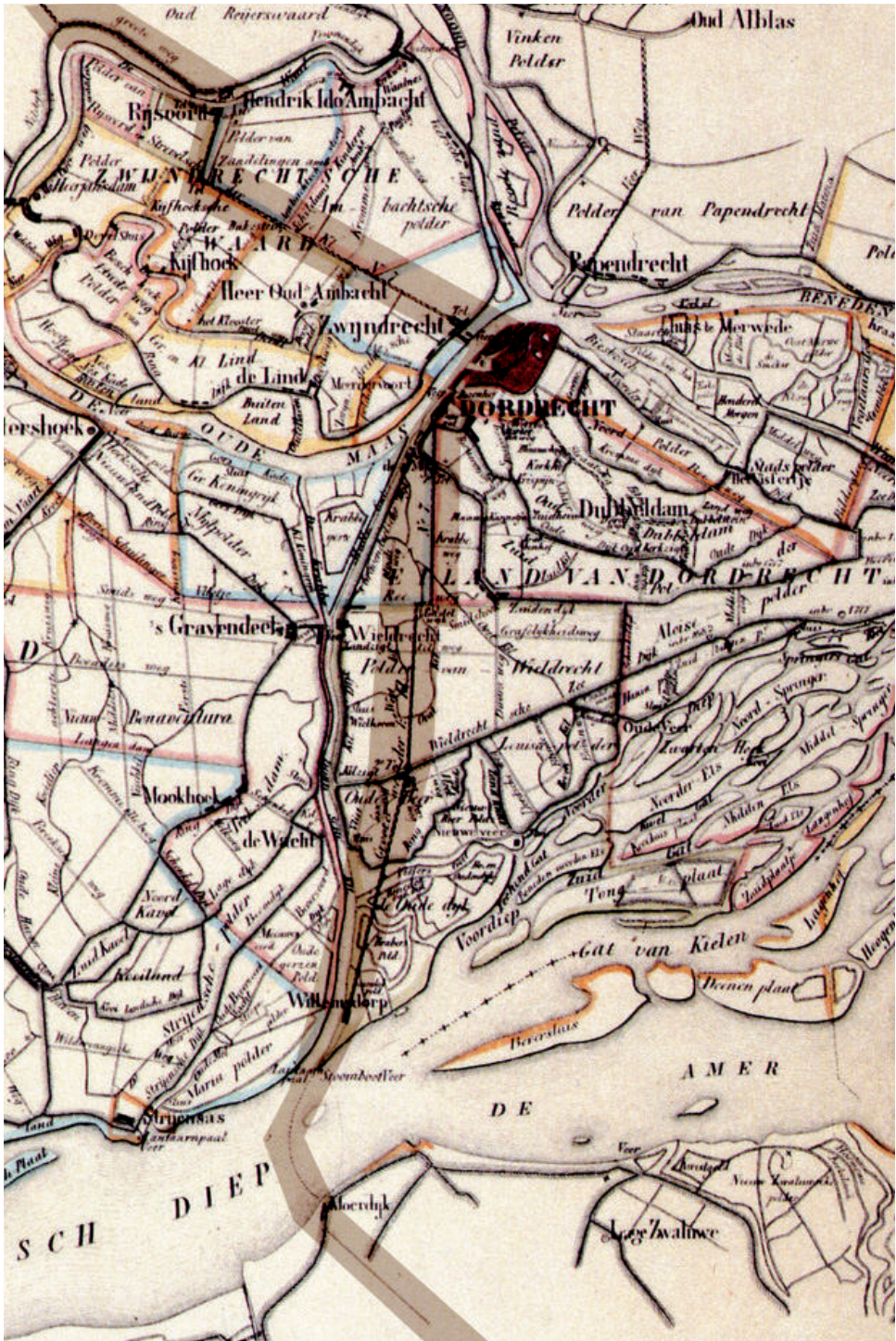
Bij harde wind, wanneer *de molens aan vier einden gezwigt (de zeilen opgerold) maalen, en dan wanneer de rivier met ijs bezet is*, bepaalde de commissaris de tarieven. Dit werd vastgelegd in een voorschrift, dat ook in het schuitenvoerdershuisje werd aangeplakt. Overtreders zouden *naar bevind van zaken, zelfs met afnemings of intrekking van hun veer, werden gestraft*. Het bestuur van Zwijndrecht verzocht dat van Dordrecht eveneens maatregelen te treffen om paal en perk te stellen aan de soms te hoge veergelden. De Dordtse schuitenvoerders maakten zich daar kennelijk ook schuldig aan. Er waren nog meer klachten over hen, want de Zwijndrechtse autoriteiten wilden maatregelen *ten einde de ingezetenen van het platte land ook niet meerder als 't gewoone veergeld werde afgevorderd en met de meeste spoed bedient mogen worden, zonder dat dezelve, bizonder op marktdagen, genoodzaakt zijn te wachten totdat de schuit tot zinkens toe vol geladen is*.

Twee maanden later schreef het Dordtse stadsbestuur dat de ordonnantie van 21 april 1791 opnieuw zou worden opgehangen en dat op de naleving zou worden gelet.⁸

Het gezamenlijke reglement van 1810 en de commissaris

Zoals reeds bleek, werd in 1810 een gezamenlijk reglement ingevoerd. Hierin werden diverse zaken beter geregeld en werden de tarieven verhoogd. Dit laatste tot vreugde van de Zwijndrechtse schuitenvoerders. De behandeling van passagiers die naar Zwijndrecht wilden oversteken, werd eveneens geregeld. In 1791 was dit onderwerp al aangekaart. Het begin van het artikel luidde namelijk: *Ten einde bij vervolg voortekomen, het tot hiertoe zoozeer in zwang gegaan hebbende nodeloos ophouden der passagiers, zullen de schuitenvoerders terstond gereed moeten zijn om over te varen*. Verderop in dat artikel werd bepaald dat *in geen geval meer dan twaalf personen in eene schuit mogen worden geladen of ingenomen*.

Over de invoering van het gezamenlijke reglement en de bijbehorende tarieven lezen we niets in de Zwijndrechtse archieven, maar dat is wel degelijk gebeurd. Dat gebeurde zelfs vier dagen eerder dan in Dordrecht, dus op 16 oogstmaand (augustus) 1810. Dat weten we doordat deze datum staat vermeld in de instructie voor de commissaris. Deze instructie is vrijwel gelijk aan het gezamenlijke reglement voor de schuitenvoerders. Dat was wel zo gemakkelijk, want er behoefde alleen maar een eerste artikel aan te worden toegevoegd, waarin stond dat de commissaris ervoor moest zorgen dat de navolgende artikelen werden nageleefd. Niettemin had het Zwijndrechtse gemeentebestuur vijf maanden nodig om dat voor elkaar te krijgen, want pas op 26 louwmaand (januari) 1811 werd de instructie voor de commissaris vastgesteld en werd meteen de zittende commissaris Jordaen van Sandeling voor onbepaalde tijd als zodanig herbenoemd.⁹



Kaart met de 'Groote Weg der 1ste Klasse No. 7' (uitgave H. Lagerweij, Dordrecht 1848).

8. Het pontveer van 1813 tot 1862

Dordrecht en zijn landverbindingen in de negentiende eeuw

Om over land van Antwerpen naar Rotterdam en vandaar naar Den Haag te reizen, kon de reiziger kiezen uit twee routes: die over Breda-Willemsdorp-Dordrecht of die over Bergen op Zoom-Willemstad-Buitensluis (Numansdorp). De hoofdroute Antwerpen-Amsterdam liep over Breda-Gorinchem en Utrecht.

De gecommiteerden van Brabant wilden in 1806 de mogelijkheid onderzoeken een steenweg aan te leggen van Frankrijk naar Holland. Deze hoofdroute zou moeten lopen over Antwerpen-Breda-Rotterdam en Dordrecht naar Den Haag. Naar goed ambtelijk gebruik werd er een commissie benoemd en ook Dordrecht probeerde zijn deuntje mee te zingen.

Groot was de schrik toen begin 1807 de landsregering het plan had een keizerlijke weg aan te leggen *van het pontegat bij Rotterdam, over de Buitesluis, door de steden Willemstad, Steenbergen en Bergen op Zoom tot aan de grenzen van het Fransche Keijzerrijk*. Er volgde een protest en een briefwisseling, maar pas in 1811 beval Napoleon dat het traject Rotterdam-Dordrecht-Breda-Antwerpen moest worden bestraat en tien jaar later, in 1821, kwam de weg gereed. In 1807 was het druk bereden traject Amsterdam-Haarlem-Den Haag-Delft-Rotterdam al bestraat en in 1813 kwam ook de route over Breda-Gorinchem-Utrecht gereed. Voor de route Breda-Dordrecht-Rotterdam, de *Groote Weg No. 7*, was dit dus pas in 1821 het geval. Dordrecht had, wat de landverbindingen aangaat, dus zeker geen voortrekkersrol.¹



Tot de aanleg van de nieuwe rijksweg A16 en de verkeersbrug over de Oude Maas in 1939 liep de noord-zuidverbinding Rotterdam - Antwerpen via de 'Groote Weg der Iste Klasse No. 7' door Dordrecht via het veer Dordrecht - Zwijndrecht.

Tegenspoed in plaats van de verwachte voorspoed

Het stadsbestuur had grote verwachtingen van het economische nut dat Dordrecht van de grote weg nr. 7 zou hebben. De stad werd opgenomen in het landelijke netwerk van straatwegen en de verwachting was dat deze goede wegen veel verkeer zouden aantrekken en daarvan zou de handel flink kunnen profiteren. Ook het overzetveer Dordrecht-Zwijndrecht zou het drukker krijgen. Door de uitbreiding van het aantal postwagendiensten en de komst van de luxere diligences zou een vaste bezetting van het pontveer gegarandeerd zijn. De regering drong erop aan dat wanneer *de straatweg in orde zal zijn, zoowel bij nacht als bij dag, aan het pont- en schuitenveer alles in gereedheid zij om de passagiers met hunne goederen terstond te kunnen overbrengen*.

De hoog gespannen verwachtingen werden helaas niet waargemaakt. Daar waren twee oorzaken voor. Ten eerste waren de nieuwe straatwegen tolwegen. Daardoor hoopte de overheid haar investering geheel of gedeeltelijk terug te verdienen. De tolbedragen waren vrij hoog en wanneer het even kon, meed men deze hoofdwegen en koos voor de landwegen. De tollers waren echter zo strategisch geplaatst, dat een grote omweg moest worden gemaakt om niet alsnog over de straatweg te moeten rijden. Dat ging echter alleen in de zomerperiode op, want in de winter en bij langdurige regenperiodes waren de landwegen slecht berijdbaar, zodat in die gevallen toch maar voor de grote straatweg werd gekozen.

De tweede oorzaak was de opkomst van de stoomboten. Het was vaak voordeliger per stoomboot te reizen of er goederen mee te verzenden, dan voor de grote straatweg te kiezen. Het Zwijndrechtse veer had van deze ontwikkeling ook veel te lijden, zoals we hierna zullen zien. Dat verbeterde pas, toen na de Eerste Wereldoorlog het gemotoriseerde wegverkeer snel terrein won.²

De postwagen- en diligencediensten

In de Franse Tijd reed er een postwagen van Antwerpen naar Amsterdam over Breda en Dordrecht, maar die ging verder over het Papendrechtse veer en daarna door de Alblas-serwaard richting Gouda. Deze route zal hier verder onbesproken blijven.

Er was wel een postwagenvaar geweest van Breda naar Dordrecht en één die aansloot van Dordrecht naar Rotterdam. Beter gezegd, van Zwijndrecht naar Rotterdam, want de postwagen had zijn begin- en eindpunt in Zwijndrecht bij het overzetveer. De postwagen op Rotterdam reed volgens de autoriteiten in 1822 al sedert meer dan 25 jaar, maar was in werkelijkheid in 1805 begonnen, dus toen pas 17 jaar oud. De dienst werd verzorgd door de voerlieden uit Dordrecht en Rotterdam. De commissaris van dit postwagenvaar was in de latere periode Dirk Verdoes, vermoedelijk dezelfde die we al eerder tegenkwamen als huurder van de pont. Deze postwagen reed dus al in de tijd dat er nog geen straatweg was aangelegd van Zwijndrecht naar Rotterdam. Die weg kwam in 1820 gereed, terwijl dit voor het traject Dordrecht-Breda, zoals gezegd, het geval was in 1821. Dirk Verdoes had in augustus 1821 een overeenkomst gesloten met de Zwijndrechtse schuitenvoerders *voor de passagiers van de Rotterdamsche Postwagen die de rivier passeren van Zwijndrecht op Dordrecht*. Dat wilde hij ook doen met de *schuitenvoerders aan de Blaauwpoort*, maar die zagen daar niets in. Verdoes schakelde toen de burgemeester in en die zou proberen de Dordtse schuitenvoerders zo ver te krijgen dat ze ook een contract met Verdoes sloten. Dat lukte niet en toen werden de overlieden van

de schuitenvoerders ingeschakeld om de Dordtse schuitenvoerders over te halen. Of dit gelukt is, blijft in nevelen gehuld.

Eind 1821 had J.C. Spaanhoven uit Antwerpen van de regering vergunning gekregen in 1822 een postwagendienst van Antwerpen naar Den Haag te beginnen, die over Breda, Moerdijk en Dordrecht zou rijden. Van deze onderneming is verder niets meer vernomen, zodat het wel bij een plan zal zijn gebleven.

Volgens een opgave uit 1822 reed toen wel de firma J.B. v. Gend en W.P.J. Loos de route Antwerpen-Breda-Dordrecht-Rotterdam-Den Haag. Hoe dat precies zat, is niet duidelijk, want drie jaar later, in januari 1825, vroeg de firma Van Gend en Loos een vergunning aan en kreeg die voor een diligencedienst over het traject Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam. De onderneming begon de dienst ook te rijden.



Postwagenonderneming Van Gend en Loos had ook in Dordrecht een kantoor (Dordrechtsche Courant 16 november 1848).

Voor de postwagendienst Dordrecht-Rotterdam kwam in 1825 het einde. Niet zozeer de komst van de diligencedienst van Van Gend en Loos, maar de concurrentie van de stoomboot Dordrecht-Rotterdam werd de dienst noodlottig. De postwagen had bijna geen passagiers meer en leverde verlies op. De regering gaf toestemming de dienst op te heffen, maar dan moest nog wel een advertentie in een krant worden geplaatst.

Op 16 oktober 1825 kreeg Koelman Louwers uit Antwerpen vergunning een postwagendienst van Brussel naar Den Haag te beginnen, maar daar is verder niets van gevonden. Ook niet van de diligencedienst Den Haag-Rotterdam-Dordrecht-Breda waarvoor Busso en Comp. in 1829 vergunning had gekregen.

Van Gend en Loos kreeg in 1830 nog wel vergunning voor de dienst Antwerpen-Dordrecht-Rotterdam-Den Haag-Haarlem-Amsterdam, maar daar is door de afscheiding van de Zuidelijke Nederlanden, nu België, niets van terechtgekomen. Van Gend en Loos bleef haar diensten wel rijden, maar het begin- en eindpunt werd toen Breda. Op 1 juli 1839 werd de dienst Breda-Antwerpen hervat, maar dat had voor het Zwijndrechtse veer geen gevolgen.

Al met al hebben de postwagen- en diligencediensten niet veel verkeer op het Zwijndrechtse veer gebracht.³

De pachter moet ook de pont onderhouden

Pieter Hennekes was dertien jaar pachter van het pontveer geweest, van augustus 1800 tot 31 juli 1813. Hij werd opgevolgd door Lambertus Romijn, die het pontveer jaarlijks onderhands pachtte voor dezelfde *f* 350 als Hennekes had gedaan. In 1817 eindigde de pachtperiode niet op 31 juli, zoals jarenlang gebruikelijk was geweest, maar op 31 december. Voortaan viel de pachtperiode samen met het kalenderjaar.

Alles ging goed voor Romijn, tot het zeker was dat de grote weg nr. 7 in 1821 gereed zou komen en er dus meer verkeer over het pontveer werd verwacht. Het Dordtse raadslid Jantzon van Erffrenten van Capelle stelde voor het pontveer openbaar te verpachten en de kosten van het onderhoud van de pont, inclusief het zeil, de mast en de reep, door de pachter te laten betalen, zoals ook in het Papendrechtse veer werd gedaan. Tot dan toe moest de stad jaarlijks *f* 200 à *f* 300 toeleggen op het veer. Daar wilde het stadsbestuur vanaf, vooral omdat de stad aan het Papendrechtse veer, *'t welk veel slechter is*, jaarlijks *f* 125 verdiende. B&W moesten de pachtcondities laten opstellen en daarin werd opgenomen dat de pachter de pont bij het eindigen van de pachtperiode in dezelfde staat, inclusief de inventaris, moest opleveren. Hij kon ook de getaxeerde mindere waarde bijbetalen of kreeg de meerdere waarde vergoed. Op 24 april 1820 werd het pontveer openbaar verpacht voor 2½ jaar, ingaande 1 juli 1820. Het werd voor *f* 700 per jaar ingezet door J. Klotwijk en daarna vanaf *f* 2.000 afgeslagen tot het werd gemijnd voor *f* 900 per jaar door Pieter van Es, knecht op de pont, wonend te Dordrecht, en Cornelis van de Graaf, schipper te IJsselmonde. Algemeen werd verwacht *dat er, om dat veer alsdan behoorlijk te kunnen bedienen, welligt een tweede pont zal nodig zijn*. Mogelijk hadden daarom ook twee personen gezamenlijk een bod gedaan, maar die tweede pont is er nooit gekomen. Als borgen traden op Arij van Es, pontman te IJsselmonde, en Aart Bouman, *scheepsslijter* te Dordrecht. L. Romijn viste daarmee achter het net en werd schuitenvoerder in het Zwijndrechtse veer. De taxatie van de pont werd voor de stad uitgevoerd door P. Plukhooy en voor de pachters door Willem Vogel Jz, scheepmaker te Zwijndrecht, zodat een juist uitgangspunt was verkregen voor een latere taxatie.⁴

Van Es en Van de Graaf opnieuw pachter

Van Es en Van de Graaf begonnen vol goede moed aan hun baan als pachter van het pontveer. De eerste 2½ jaar waren niet slecht. Er waren in die jaren nogal wat troepenbewegingen, het landverkeer nam toe en beide heren durfden het in oktober 1822 aan een nieuwe pachtperiode af te sluiten. Ze vroegen de gemeenteraad of de pacht onderhands aan hen gegund kon worden *omdat er zich tegen het publiek verpachten, vooral omdat er welligt een tweede pont in dat veer zal moeten worden aangelegd, groote zwaarigheden opdoen*. Het stadsbestuur geloofde na ruim twee jaar dus nog steeds in een verdere toename van de drukte op het veer. De burgemeester moest maar gaan onderhandelen over de hoogte van de pachtsom en die kwam uit op een bedrag van *f* 1.050 per jaar. Verder wilden de pachters niet gaan, *willen zij in staat blijven behoorlijk voor't onderhoud der ponten, zeilen en reepen te blijven zorgen*. Op 24 december ging de raad akkoord en werd een contract ondertekend voor 3 jaar à *f* 1.050 per jaar, ingaande 1 januari 1823.

Het contract begon met te stellen dat wanneer de stad verplicht werd een tweede pont in te zetten, met de pachters opnieuw zou worden onderhandeld. De ordonnantie en de

tarieven uit 1777 bleven van kracht, evenals de tarieven uit 1797 voor het overvaren van vee van en naar de wekelijkse veemarkt. Wanneer die niet zouden worden nageleefd, kon de burgemeester een boete van f 6 opleggen, die ten goede kwam aan de Algemene Armen en in het ergste geval kon meteen de pacht worden opgezegd. Expliciet werd in het contract vermeld dat, wanneer de pontschippers de melding hadden gekregen dat een rijtuig op een zekere tijd bij het veer zou zijn om te worden overgezet, de pont ook gereed moest liggen en meteen moest afvaren wanneer het rijtuig aan boord was. Wanneer de pont echter lag te wachten en er kwam een ander rijtuig, dan mocht dat eerst worden overgezet, zonder op het *aangezegde* rijtuig te wachten. De pont moest dan wel direct terugkomen. Op het niet naleven van deze bepaling stond een boete van f 1,50, die ook ten goede kwam aan de Algemene Armen.

The image shows a close-up of a handwritten document. On the right side, there are two distinct signatures in dark ink. The first signature reads 'P. Van Es' and the second, below it, reads 'C. (van) de Graaf'. To the left of these signatures, there is some faint, mostly illegible handwriting in a cursive script, which appears to be part of a letter or official document from 1822.

De handtekeningen van P. van Es en C. (van) de Graaf onder een brief uit 1822.

De pontman moest bij de overvaart altijd een goede knecht aan boord hebben, van wie de naam aan de burgemeester bekend moest zijn en door hem moest zijn goedgekeurd. Wanneer de burgemeester hoorde van *ongeschiktheid, onachtzaamheid, slecht gedrag of kwade behandeling der passagiers door de knecht*, moest de knecht direct worden ontslagen.

Eens per jaar moesten de pont en de inventaris door de *stadsfabryk* worden gekeurd en reparaties moesten dan meteen worden uitgevoerd.⁵

Zware concurrentie van stoomboten

Intussen deed de stoomboot zijn intrede. In 1822 had het rijk in de veerdienst Moerdijk-Willemsdorp het raderstoomschip *Wilhelmina* ingezet en in 1823 begon de firma Van Vollenhoven, Dutilh & Cie een raderstoombootdienst van Rotterdam over Dordrecht naar Antwerpen. Noodgedwongen moesten de Dordtse beurtschippers ook op stoomkracht gaan varen en ze kochten een raderstoomschip dat op 23 oktober 1823 onder de naam *Eendragt* in de vaart kwam op het traject Dordrecht-Rotterdam. Het experiment beviel en in 1825 werd een nieuw raderstoomschip voor de Dordtse beurtschippers ge-

bouwd bij de Dordtse scheepsbouwer Jan Schouten. Aanvankelijk heette het schip *De Vereeniging*, maar al snel kreeg het de naam *Prins Frederik*.

Het was een schot in de roos. De stoombootverbinding won snel in populariteit. Niet alleen omdat het een nieuwtje betrof, maar vooral omdat de verbinding snel en goedkoop was. Ook met andere stoomboten werden veel passagiers en goederen vervoerd en dat ging allemaal ten koste van het wegverkeer.



Het raderstoomschip De Vereeniging, later Prins Frederik genoemd, gebouwd in 1825 door scheepsbouwer J. Schouten te Dordrecht. Het schip onderhield de dienst Dordrecht - Rotterdam (SAD D.I. 36295).

Bijna elf maanden nadat de nieuwe pachtperiode van de pont Dordrecht-Zwijndrecht was ingegaan, verscheen de *Eendragt* op de rivier. Reeds ruim een half jaar later, op 3 juni 1824, vroegen Van Es en Van de Graaf uit hoofde van de zware verliezen die zij sedert het varen van de stoomboot door vermindering der passage over het veer komen te lijden, om minstens een derde deel vermindering van de pacht van f 1.050. De raad vormde een commissie die al na enkele dagen verslag uitbracht. Dat werd pas op 25 oktober 1824 in de raad besproken, dus ruim vier maanden later! De commissie stelde vast dat de passage over het veer aan de Blauwpoort en langs de straatweg naar Rotterdam, zedert dat de stoomboot de *Eendragt* van deze stad op Rotterdam en weder terug gevaren heeft, verbazend veel is verminderd, doordat die stoomboot bijna alle passagiers die van hier naar Rotterdam moeten of van daar herwaards komen, tot zich trekt. Daarbij kwam nog dat de in den aanvang van hunnen pacht zoo drukke passage van rijtuigen uit deze stad naar Rijsoord en Halfweg, bijna geheel ophoudt. De

rijtuigbezitters maakten hun pleziertochtjes liever over de vaste wal naar Willemsdorp, dan met het veer naar het eiland IJsselmonde over te steken. Daar waren de tolgelden natuurlijk niet vreemd aan.

Intussen hadden Van Es en Van de Graaf op 1 juli 1824 hun eerste halfjaarlijkse pachttermijn nog niet betaald en werden ze door de ontvanger van de stad gemaand dat maar snel te doen, omdat anders de pacht per direct zou stoppen. Daar staken B&W een stokje voor en zij kregen uitstel tot een beslissing was genomen over hun verzoek tot vermindering van de pachtsom. Uiteindelijk ging de raad ermee akkoord dat de pacht werd verlaagd tot *f* 700 per jaar en ook Gedeputeerde Staten stemden in. Van Es en Van de Graaf waren voorlopig voor een financieel debacle behoed. Ook voor 1826 werd de pont op deze condities verhuurd.⁶

De Brievenposterij vaart niet meer over

Het pacht- of huurcontract liep op 31 december 1826 af en voor het nieuwe jaar verwachtten Van Es en Van de Graaf een belangrijke teruggang van de opbrengst. Er waren namelijk plannen om de wagens van de Brievenposterij niet meer te laten overvaren. Door het wegvallen van deze vaste post zouden de inkomsten drastisch verminderen. De pachters vroegen daarom in december 1826 een vermindering van de pacht van minstens *f* 250. Omdat het alleen nog maar over plannen van de Brievenposterij ging, werd de pachtsom gehandhaafd. Toen de plannen realiteit werden en de jaarlijkse schade voor de pachters *f* 480 bedroeg, werd in april 1827 besloten de pacht inderdaad met *f* 250 te verlagen tot *f* 450. Bovendien werd de pacht van het pontveer voor één jaar verleend, maar dat had ermee te maken dat ook de stad het veer maar voor één jaar van de Domeinen kon pachten. Daarna werd de pont jaarlijks onderhands verpacht aan Van Es en Van de Graaf voor *f* 450.⁷

Minder inkomsten door de afscheiding van België

Door de afscheiding van België in 1831, was er veel minder verkeer op de noord-zuid route. Op 12 december 1831 verzochten Van Es en Van de Graaf daarom de huur te verlagen tot *f* 300. Er kwamen nu minder diligences, het doorgaande verkeer was afgenomen en de stoomboten waren onverminderd populair. Zo rond 15 december 1831 was er zelfs een dag dat, afgezien van de dagelijkse diligence, alleen een paard werd overgezet. Dat bracht dertig cent in het laatje! Voornamelijk het doorgaande verkeer maakte nog gebruik van de pont, want *daar de vier tollen op de Grote weg Nr. 7, de brug te Rijsoord, tusschen Dordrecht en Rotterdam, de vragt van de pont alhier en van het overvaren te Katendrecht, veel meer belopen dan de vragt welke de reiziger betaald op een der stoomboten, welke van deze stad naar Rotterdam of dezelve passeren en passagiers derwaarts opnemen*, was het veel goedkoper op die manier vanuit Dordrecht naar West-Nederland te reizen.

Ook de Dordtse eigenaren van rijtuigen maakten nog zelden gebruik van de pont. Vroeger was er tweemaal per jaar veel passage over het veer, doordat dan een ware volksverhuizing van ambtenaren en politici plaatsvond van Noord- naar Zuid-Nederland. De regering zetelde namelijk afwisselend in Den Haag en in Brussel. Hoewel niet gelegen in de hoofdroute, maakten toch de nodige personen gebruik van het Zwijndrechtse veer. Ondanks deze sterk teruglopende inkomsten, moesten de twee pachters en hun twee

knechten toch een goede boterham aan het veer overhouden en ook *gedeeltelijk in het onderhoud der pont zelve, maar geheel in dat van het staand en lopend wand voorzien, boven al hetwelk zij nog verplicht zijn zich de aanzienlijke uitgaven van repen en touwwerk te getroosten*. Zij verzochten met succes de pacht te verlagen tot f 300. Tot 1839 werd de pont jaarlijks voor dat bedrag aan hen verpacht.⁸

Hogere pacht door de erkenning van België

In 1839 werd het Verdrag van Londen getekend, waarbij de onafhankelijke staat België officieel werd erkend en de grenzen werden vastgelegd. Hierdoor kon ook het handelsverkeer tussen België en Nederland worden hervat en nam de drukte op weg nr. 7 toe, dus ook op het Zwijndrechtse veer. Bovendien waren de tarieven voor de diligences aanmerkelijk verhoogd, zodat de stad een hogere pachtsom wilde hebben. Dat stuitte natuurlijk op weerstand bij Van Es en Van de Graaf. Zij stelden dat de meerdere inkomsten niet opwogen tegen de hogere lasten, *temeer, daar zij thans twee reepen moeten gebruiken*. Waarom dat zo was, is duister. Uiteindelijk werden het stadsbestuur en de pachters het eens over een verhoging van 25% tot f 375 per jaar, maar dan zou het contract voor twee jaar gelden, dus voor 1840 en 1841. Dit werd herhaald en daarna vond tot 1848 de verpachting weer per jaar plaats, maar nog wel voor f 375. De tijden bleven blijkaar onzeker.⁹

Lagere pacht door stoppen diligencediensten

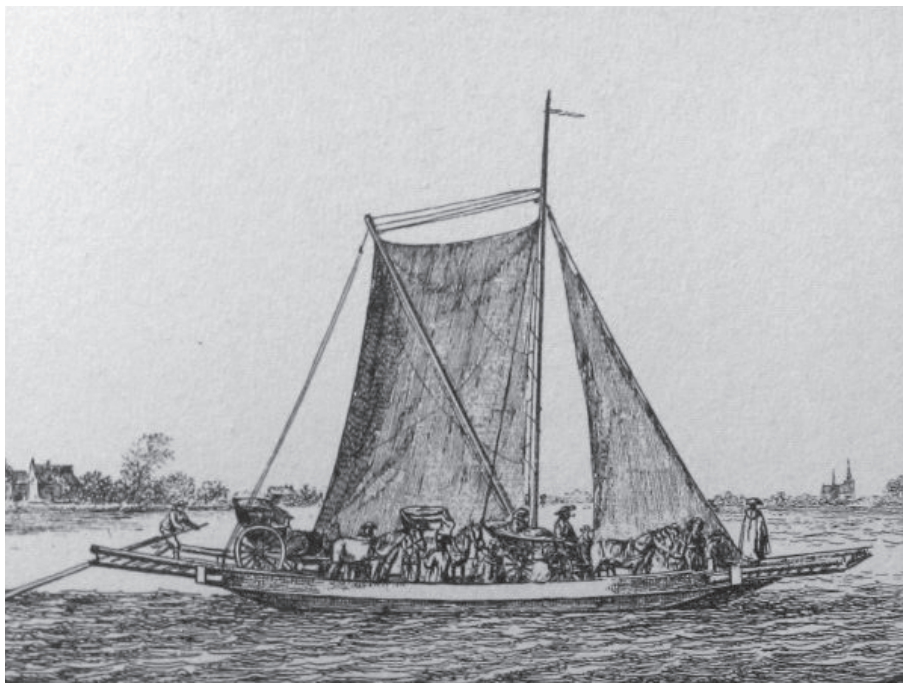
In 1848 sloot Van Gend en Loos een overeenkomst met A. Brons c.s., de ondernemers van de stoombootdienst van Rotterdam op Moerdijk, om de passagiers van de diligence tussen beide plaatsen te vervoeren. Van Gend en Loos stopte toen uiteraard haar dienst door Dordrecht. Daardoor verloor ook het overzetveer een grote vaste inkomstenbron. Van Es en Van de Graaf vroegen daarom op 3 augustus 1848 of ze voor de tweede helft van dat jaar een vermindering van f 100 pacht konden krijgen. Dat kregen ze en voor de volgende jaren betaalden zij f 200 pacht

Het bleef slecht gaan met het veer. Van Gend en Loos had een contract gesloten met de Domeinen dat ze in de winterperiode van 15 november tot 15 maart zouden rijden. In die periode was de kans groot dat stoomboten door ijsgang niet konden varen en reizigers en goederen over land moesten worden vervoerd. Dat leverde echter weinig voordeel op, ondanks het feit dat de veertarieven voor diligences waren verhoogd. Van Es en Van de Graaf vroegen daarom rond 1 december 1848 of de pachtsom opnieuw kon worden verlaagd, maar B&W wilden dat verzoek niet voorleggen aan de raad, omdat ze bang waren dat die tot openbare verpachting zou overgaan. Tot 8 december kregen de pachters de tijd en uiteindelijk kozen ze eieren voor hun geld. De pachtsom en de condities bleven daarna gelijk.¹⁰

De pacht is door de Domeinen nog maar weinig verhoogd

De stad verpachtte het veer aan derden, maar pachtte het zelf ook. Zoals al eerder beschreven, had Dordrecht van 1630 tot 1638 de pont en vanaf 1638 het veer van Dordrecht op Zwijndrecht v.v. van de Domeinen gepacht, zonder dat expliciet sprake was van het pont- of schuitenveer. Hoewel aanvankelijk het gehele veer onder de pacht was begrepen, had Dordrecht alleen belangstelling getoond voor het pontveer en daar een

pont ingezet. Wanneer het Dordtse stadsbestuur over het gepachte veer praatte, was dit uitsluitend over het pontveer. Het schuitenveer van Dordrecht naar Zwijndrecht bungelde daar een beetje bij en voor het schuitenveer van Zwijndrecht naar Dordrecht had de stad helemaal geen interesse getoond.



Een zeilende veerpont, beladen met drie rijtuigen. Tekening G. Groenewegen, 1789.

Het veer werd gepacht voor een periode die varieerde van 6 tot 21 jaar. Tot 1715 werd de pacht verleend en geëind door de Rentmeester Generaal van Zuid-Holland en daarna door de Domeinen. In 1726 werd vastgelegd dat in 1729 de pacht voor 18 jaar zou worden verlengd, maar in 1748 werd dit slechts zes jaar. Daarna werd weer de 18-jarige cyclus hervat, die begon en eindigde met kerstmis. Bij vernieuwing van de pacht moest een bedrag aan rantsoen (opcenten) worden betaald, dat meestal zo rond de dertig gulden bedroeg. Vanaf 1639 tot 1807 was de pacht 30 pond (*f* 30) gebleven en was zo langzamerhand een symbolisch bedrag geworden. Bij ingang van de nieuwe pachtperiode van 18 jaar in 1808, werd de pachtsom verhoogd tot 50 pond, wat nog steeds een symbolisch bedrag was.¹¹

Geen pacht betalen aan de Domeinen?

Na de chaotische Franse Tijd en de beginjaren van het Koninkrijk der Nederlanden begon in 1817 ook de achterstallige administratie van de Domeinen weer op orde te komen. Het bleek dat van 1809 tot 1816, dus acht jaar, geen pacht was betaald. Ook niet over het veer van 's-Gravendeel. Dat betekende onder meer dat de stad voor het Zwijndrechtse veer nog $8 \times f\ 50 = f\ 400$ moest betalen. De stad kreeg hiervoor de rekening

gepresenteerd, maar door de beroerde financiële situatie van de stad voelde zij er niet voor deze te betalen. Over 1809 en 1810 vond het stadsbestuur de vordering terecht, maar omdat het Koninkrijk Holland in 1810 was ingelijfd bij Frankrijk, echter niet voor de jaren 1811, 1812 en 1813. In 1811 was de Franse administratie ingevoerd en was de pacht over die drie jaren niet betaald, omdat *in dien tijd van geweld en overheersching, dan de eene, dan weder de andere fransche autoriteit zich de eigendom dier veren aanmatigde of weder betwiste, en dan weder de stad zelfs van hare kleine schuitenveeren geheel beroofd werd, en die aan allerlei opbrengsten en knevelarijen van droits reunis e.d. onderworpen en daar derhalven het Domein in die jaren niet bleek in den eigendom of possessie dier veeren te zijn*. Bovendien mochten in die tijd geen betalingen worden gedaan die niet in de begroting waren opgenomen. De stad had echter wel inkomsten uit het veer genoten, dus was ze bereid om *van het tijdstip onzer gezegende verlossing van het Fransche juk afaan, 't welk men in deze voegzaam met het begin van 1814 zoude kunnen stellen, het recht van het Domein op de voornoemde pacht volkomen te erkennen*. Met andere woorden, over 1811, 1812 en 1813 was de stad geen pacht verschuldigd, maar wel over 1814, 1815 en 1816. In totaal dus over vijf jaar en de te betalen som bedroeg f 250. Of de Domeinen deze redenering accepteerde, is niet bekend.¹²

De Domeinen gaan dwarsliggen

Medio mei 1825 kwam in de vergadering van B&W ter sprake dat met kerstmis van dat jaar de pacht van het veer zou aflopen. In het belang van de stad wilde het college opnieuw een pachtperiode van 18 jaar aangaan en *ten einde hierin met te meerder hoop op succes te kunnen werkzaam zijn*, zou de burgemeester dit bij de rentmeester van de Domeinen aankaarten. Deze wilde wel meewerken, maar kon daarover zelf niets besluiten. Dat moest het Amortisatie Syndicaat doen. Deze instelling was op 27 december 1822 opgericht om de staatsfinanciën in goede banen te leiden. Het uitvoerende lichaam hiervan heette de Permanente Commissie.

Het liep echter anders dan B&W en de rentmeester van de Domeinen zich hadden voorgesteld. Op 2 juni 1825 schreef de *overijverige Ontvanger der Domeinen in de ressorten van Dordrecht en Oud Beyerland*, dat hij de indruk had gekregen dat B&W in de veronderstelling verkeerden dat *tot het veer van Dordrecht op Zwijndrecht vice versa, bij deze stad van de Domeinen in pacht, niet behoort het schuitjesveer, maar zich alleen tot het pontveer bepaalde*. Om te voorkomen dat er bij de volgende verpachting een verschil van mening zou ontstaan, had hij zich verplicht gevoeld aan de Administrateur in het Tweede Ressort te Amsterdam te vragen in het archief van de Domeinen na te gaan hoe de vork in de steel zat. Deze schakelde de Permanente Commissie van het Amortisatie Syndicaat in, die tot de conclusie kwam dat het veer steeds was verpacht zonder vermelding van pont- of schuitenveer en concludeerde daaruit dat het gehele veer aan de Domeinen behoorde. De Dordtse Ontvanger werd hiervan op de hoogte gesteld en als bewijs werd een kopie van de verpachting uit 1660 meegezonden, met het verzoek het Dordtse stadsbestuur hiervan op de hoogte te brengen. Hij moest ook vragen waarop het stadsbestuur het baseerde dat *het schuitjesveer* van de stad was. Dat deed de ontvanger dus op 2 juni.

Dat was wel schrikken op het stadhuis. Reeds een week later ging er een brief uit aan de Ontvanger der Domeinen, maar daarin werden geen bewijzen aangedragen. Het

pontveer, zowel van Dordrecht naar Zwijndrecht als omgekeerd was *zedert onheuglijke tijden door Dordrecht gepacht geweest en daaronder nimmer het schuitjesveer is begrepen geweest, als hetwelk altoos aan deze stad en aan het dorp of heerlijkheid van Zwijndrecht in eigendom heeft toebehoord. En zedert onheuglijke tijden, het dorp Zwijndrecht, zowel als deze stad Dordrecht, eigen schuitenvoerders of veerschippers van de schuitjes heeft gehad en aangesteld.* Beide gemeenten hadden ook ordonnanties op de schuitenveren uitgevaardigd. Zou het schuitjesveer vice versa, dus ook dat van Zwijndrecht, in de pacht begrepen zijn geweest, dan zou de stad *de voordeelen daarvan aan zich getrokken hebben.* Dit bewees volgens Dordrecht al voldoende het ongelijk van de Domeinen. Het stadsbestuur was zo overtuigd van zijn gelijk dat het meer dan waarschijnlijk werd geacht dat nader onderzoek zou uitwijzen dat het pontveer van Dordrecht op Zwijndrecht nooit in pacht was gegeven, maar alleen dat van Zwijndrecht op Dordrecht. Met andere woorden, het pontveer Dordrecht-Zwijndrecht was altijd al in het bezit van de stad geweest!

De Permanente Commissie, noch de Domeinen, reageerde op de brief tot op 7 november de Commissie besloot de pacht niet voor 18, maar voor 1 jaar op dezelfde condities te verlengen. Intussen zou er een onderzoek plaatsvinden naar het eigendom van het pont- en schuitenveer.

Permanente Commissie wil het gehele veer openbaar verpachten

In 1828 en 1829 werd opnieuw een poging ondernomen de pacht voor 18 jaar te regelen, maar daar wilde de Permanente Commissie niets van weten en verlengde tot 1831 de pacht steeds maar voor één jaar. In dat jaar was de Commissie eindelijk gereed met haar onderzoek naar het eigendom van het veer. Op 22 maart 1831, dus zes jaar na de discussie, schreef ze *dat wij overtuigd zijn dat de stad Dordrecht geen eigenaar is van het veer van Dordrecht op Zwijndrecht, noch van het schuitjesveer* en de argumenten die de stad in 1825 had aangevoerd, werden niet aanvaard.



Gezicht op Zwijndrecht door J. van Lexmond, omstreeks 1815 (SAD D.I. 36214).

De stad kon kiezen: erkennen dat het gehele veer Dominiaal eigendom was en *het zoogenaamde pontveer en het schuitjesveer van Dordrecht naar Zwijndrecht en van Zwijndrecht naar Dordrecht, met het onderhoud van het Zwijndrechtsche hoofd voor een billijken prijs, met de pachtwaarde meer overeenkomende dan thans, ondershands van het Domein voor een zeker getal jaren te huren, of dat er een openbare verpachting*

plaats zou vinden. Uiteraard was het Dordtse stadsbestuur het daar niet mee eens en schreef dat aan de Permanente Commissie. Daarna bleef het een half jaar stil, tot tegen het einde van september 1831 de burgemeester in de wandelgangen vernam dat de Centrale Commissie het veerrecht *eerstdaags in het openbaar wil verpachten, waarvan welligt de aankondigingsbiljetten binnen weinige dagen staan aangeplakt te worden*. Haast was toen geboden. De burgemeester had al een concept gemaakt voor een verzoek aan de koning, dat door de wethouders werd goedgekeurd en meteen werd verzonden. Het begon met:

*Sire! Sedert onheuglijke jaren was de stad Dordrecht in het rustig en ongestoord bezit van het pontveer van Dordrecht op Zwijndrecht en dat wel op de titel van eigendom. Mede sins eene reeks van jaren, welke zich in de nacht der eeuwen verliest, bezat dezelve stad in admotatie van de Domeinen het pontveer van Zwijndrecht op Dordrecht. Dordrecht had daarom de kosten van het veer en ook het onderhoud van het Zwijndrechtse hoofd voor zijn rekening genomen. Bovendien: Zedert onheuglijke tijden bezat Dordrecht het schuitjesveer Dordrecht-Zwijndrecht en de Heerlijkheid van Zwijndrecht dat van Zwijndrecht-Dordrecht.*¹³



Gezicht op Dordrecht door J.C. Schotel, omstreeks 1820 (SAD D.I. 35110).

De schikking

Door het verzoek aan de koning had Dordrecht in elk geval bereikt dat de openbare verpachting niet kon doorgaan, zolang er geen uitspraak van de koning was. Die vond het een heikele kwestie en liet, op advies van de Permanente Commissie, de minister van Financiën op 3 december 1831 een brief schrijven met het voorstel tot een schikking te komen. Voorop gesteld werd dat de Domeinen recht hadden op het gehele pont- en schuitjesveer. De schikking hield in dat Dordrecht de keuze had tussen pacht voor lange tijd of voor eeuwig, tegen een hogere prijs, met de mogelijkheid van afkoop. De pacht werd intussen met een jaar verlengd. Meteen werd er aan toegevoegd dat wanneer Dordrecht het op een proces liet aankomen, de stad weinig kans had dat te winnen.

De Permanente Commissie had intussen aan de Rijksarchivaris gevraagd in de oude registers van de leen- en charterkamer na te gaan hoe de vork in de steel zat. In een gesprek op 28 december 1831 werd de uitkomst hiervan door de inspecteur der Domeinen aan B&W meegedeeld. Volgens het onderzoek bezaten de Hollandse graven alle rechten op de rivier en hierdoor ook de veerrechten van Dordrecht-Zwijndrecht. De veerrechten

hielden de graven *veelal aan zich*, waarover in de zestiende eeuw nog *een dispuut over het veer van Zwijndrecht met een particulier was ontstaan*. Volgens de Domeinen was altijd het gehele veer aan Dordrecht verhuurd *en het aan de stad gelaten moest worden, wat het schuitjesveer betrof, dat Zwijndrecht daarvan, zoo het schijnt, bezit gekregen heeft*. Hoe B&W van Dordrecht ook praatten, de inspecteur hield voet bij stuk. Hij stelde voor om *tegen eene aanmerkelijke verhooging van pacht*, het gehele veer, dus pont- en schuitenveer v.v., in pacht te geven, met recht van afkoop. Concreet werd dat: Jaarlijkse pacht minstens *f* 300 (dus zes maal hoger dan op dat moment) met recht van afkoop *tegen den penning twintig*. Dat betekende 20-maal de jaarlijkse pachtsom, dus *f* 6.000. Binnen veertien dagen moest de gemeenteraad met dit voorstel akkoord gaan. Wanneer het niet werd aangenomen, zouden de Domeinen er een rechtzaak van maken. Dat zou de stad veel geld kosten en de kans met succes tegen zo'n machtig lichaam de rechtzaak te winnen was minimaal. Er was voor de stad dus niet veel keus. Op 6 januari 1832 werd het voorstel in de gemeenteraad besproken. De raad kon kiezen uit drie opties:

- Procederen tegen de Domeinen of de Permanente Commissie van het Amortisatie Syndicaat, beide rijksorganen;
- Afstand doen van de vermeende rechten;
- Het voorstel aanvaarden.

Dit laatste had de voorkeur van de burgemeester, want het veer was van groot belang voor de stad, vooral op marktdagen. Hij had daarvoor de volgende argumenten bedacht:

- Geen gevaar dat het rijk de tarieven willekeurig zou verhogen;
- In alle gevallen en omstandigheden was politietoezicht mogelijk over de belangrijkste avenue dezer stad;
- Het rijk zou de aanlegplaatsen, vooral het Zwijndrechtse hoofd, kunnen wijzigen, waardoor de stroming in de rivier zou wijzigen en er ondiepten ontstonden die voor de scheepvaart bij Dordrecht nadelig zouden zijn.

Verder was procederen tegen het rijk moeilijk en kostbaar en zou Dordrecht het proces toch winnen, dan beschikte Dordrecht alleen nog maar over het halve veer en zouden de Domeinen de andere helft in haar bezit hebben. Dat was vragen om problemen!

Bovendien moest *het Zwijndrechtse hoofd, dat zoo zeer vervallen is*, geheel worden vernieuwd om het in goede staat aan het rijk op te leveren, *iets waartoe zeer belangrijke sommen zouden moeten worden te koste gelegd*, die ongeveer gelijk zouden zijn aan die welke voor de afkoop nodig zijn.

Het voorstel werd aangenomen, het contract getekend en rond 1 april 1832 tekende ook de koning. Dordrecht was nu de pachter van het *gehele* veer. Hoe dat toen met het schuitenveer van Zwijndrecht naar Dordrecht zat, bleef duister.¹⁴

Dordrecht koopt het veer

Het veer werd kadastraal rond 1 september 1833 overgeschreven op Dordrecht, waardoor de stad ook de grondlasten moest betalen: voor 1833 *f* 21,40 en voor 1834 *f* 26. Na acht jaar trouw de jaarlijkse pacht ad *f* 300 aan het rijk te hebben betaald, besloten B&W op 20 januari 1840 het veerrecht af te kopen voor de gestelde *f* 6.000. Het zou worden betaald uit het reservekapitaal. Dat bedroeg *f* 24.628,73½, dus slokte de afkoop een kwart van de stedelijke reserves op.

Om de afkoop te regelen, werd er contact opgenomen met de Permanente Commissie en nadat ook de Domeinen haar fiat had gegeven, werd op 19 maart 1840 het veer overgeschreven en betaald. Het te betalen bedrag was *f* 6.000 afkoopsom en *f* 64,93 voor rente/pacht van 1 januari tot 19 maart.



De kraan Roodermont en op de achtergrond de Blauwpoort waar de pont en de schuiten aanlegden. Tekening J.H. van der Heyden (SAD D.I. 15071).

Een huisje voor de pontbaas

De schuitenvoerders hadden aan de Blauwpoort een huisje, waar ze konden wachten op klanten. Vooral in de winter was dat aangenaam. De pachter van de pont had echter niets van dien aard. Mogelijk maakte hij eveneens gebruik van het huisje, maar ideaal was die toestand niet.

Nadat Lambertus Romijn in 1813 het pontveer had gepacht van de stad, kocht hij een huis in de Hoge Nieuwstraat, dicht bij het veer. Om ook 's nachts de spaarzame klanten goed en snel te kunnen bedienen, overnachtten zijn twee knechten bij hem thuis. Dat was geen ideale oplossing, want reizigers en *couriers*, die niet bekend waren in de stad en niemand bij het pontveer aantreffen, wisten zo gauw niet waar ze de pontbaas konden vinden. In augustus 1816 vroeg hij het stadsbestuur toestemming om, naast het schuitenvoerdershuisje of daar in de buurt, een huisje of loods te mogen plaatsen. Het houten huisje moest zijn voorzien van één of twee slaapplekken, twee vertrekken en een lantaarn, *van stadswegen te doen branden*.

Het verzoek werd op de lange baan geschoven totdat de grote weg nr. 7 gereed zou zijn. De stad zou dan wel een huisje bouwen en hopelijk was er dan ook geld voor.

Een jaar later diende Romijn opnieuw een verzoek in en toen werd het ingewilligd. Het zou naast het schuitenvoerdershuisje worden geplaatst maar *zou niet zoo verre voorwaarts mogen gezet worden, dat hetzelfde het uitzigt belemmerd van't huis van den heer Bauduin*. Van de weduwe van mr. A.H. van der Meij van der Linden moest nog het stukje grond worden gekocht. De totale kosten waren begroot op *f* 3.000.¹⁵

De zware pont verbeterd

Na de Franse Tijd was er maar één pont op het Zwijndrechtse veer en één op het Papendrechtse veer, maar er was geen reservepont. De Zwijndrechtse pont was gebouwd in 1810. *De ponten worden berekent ieder op 16 lasten.* Ze konden elk 100 man vervoeren of twee stukken geschut, elk bespannen met vier paarden en ze deden over de oversteek, inclusief het laden en lossen, maximaal drie kwartier.

De pont vergde het nodige onderhoud en in 1819 werd een nieuwe mast geplaatst *ter voorkoming van ongelukken*. Het kalfaten (breeuwen) werd door de pontpachter L. Romijn zelf gedaan.

Op 1 juli 1820 waren P. van Es en C. van de Graaf de nieuwe pachters van het veer geworden. Na anderhalf jaar met de pont te hebben gevaren, waren beiden niet bijster tevreden. Ze lag nogal diep in het water, waardoor ze een grote waterverplaatsing had en traag door het water ging. Hierdoor werd *de overtocht met de pont aan Zwijndrecht bijzonder vertraagd*. Uit zuinigheid had het stadsbestuur vroeger de achttien balken waarop de vloer rustte, van grenenhout laten maken in plaats van het duurdere eikenhout. Deze balken moesten, om dezelfde sterkte te krijgen, dikker zijn dan eiken balken, maar wat erger was: ze namen veel water op en werden daardoor zwaarder en rotten sneller. De pontlieden stelden daarom voor deze te vervangen door dunnere eiken balken, die ook minder hoog zouden zijn, waarbij ze verwachtten dat de pont *dan geladen niet dieper zoude gaan dan dezelve thans ledig gaat*. Bovendien zou door de lagere vloer de veiligheid bij storm en hoge golven toenemen, daar *de rijtuigen tegenswoordig te hoog in de pont staan en alzoo te veel hellen*. Het voorstel zou twee voordelen opleveren, doordat *de overtocht spoediger en bij hol water (hoge golven) zekerder zal kunnen geschieden*. De kosten van het vervangen werden geschat op f 250. Voor dat geld wilden de Dordtse vroeде vaderen wel een snellere en veiliger pont, maar alles wat het meer kostte, moesten de veerlieden zelf betalen!

Om tijdens de verbouwing de overvaart te kunnen blijven verzorgen, werd, bij gebrek aan een reservepont, er een gehuurd van de veerman van het Katendrechtse veer, J. van Heijningen. Dat kostte de eerste twee weken f 5,50 per dag en daarna f 5. Op 4 maart 1822 werd de pont door veerman C. van de Graaf opgehaald in Katendrecht. Uiteindelijk werd de pont zestien dagen gebruikt.

Een nieuwe pont

De pont was toch geen succes. Door de wijzigingen zal de pont zeker sneller en veiliger zijn geworden, maar het bleef een oud en slecht vaartuig. De pachters van het pontveer klaagden in 1827 dan ook dat het door *de verbazend zware diligences en bijwagens die hij daarmede moet overbrengen, 't welk bij zwaar weder en hol water tegen den winter gevaarlijk zoude worden*. Door die almaar grotere zwaardere diligences werd het vrijboord namelijk steeds kleiner. Iedereen was het met hen eens en op 20 september vond de aanbesteding voor een nieuwe pont plaats met als laagste inschrijver Hoebee, die het maken van de pont aannam voor f 2.779. De oude pont zou verder als reserve dienen.

De nieuwe pont was sterker en groter dan de oude. Doordat het een haastig genomen besluit was, werd de pont betaald uit de post 'Onvoorzien'. Uit een opgave voor de legerleiding uit 1836 weten we dat met de nieuwe zeilpont, die ook door een reep kon worden overgetrokken, tegelijkertijd één van de volgende ladingen kon worden overgebracht:

- 180 manschappen
- 20 paarden of vee
- 3 vierwielige voertuigen met twee paarden
- 2 vierwielige voertuigen met vier paarden.

In 1845 was de capaciteit iets gewijzigd, zoals later zal blijken. De overvaartijd was minimaal een kwartier, gemiddeld een half uur en maximaal drie kwartier.



Dordrecht met de Blauwpoort naast de monding van de Nieuwe Haven. Rechts vaart de pont en op de voorgrond een gezelschap in een roeiboort dat waarschijnlijk een pleziertochtje maakt. Tekening J.H. van der Heyden, 1858 (SAD D.I. 15101).

De ponten werden elk jaar in augustus of september voor inspectie en reparatie op de helling gezet. In 1843 en 1851 waren grotere reparaties dan gebruikelijk noodzakelijk. Vooral de kleppen en de schuinoplopende delen van het vlak (bodem) bleken vaak te moeten worden vervangen. De kosten van deze extra reparaties waren in 1843 f 849,80 en in 1851 f 1.050, met nog f 200 voor onvoorzien en smeedwerk. Dat was flink meer dan de f 50 die de stad bij een normale hellingbeurt kwijt was.

In 1828 was er nog sprake van de oude pont grondig te laten repareren, maar omdat het onzeker was of het pontveer nog steeds van de Domeinen kon worden gepacht, zal dat niet direct zijn gedaan. Toch was ze in 1836 nog steeds aanwezig. Hierdoor weten we wat de capaciteit van de oude reservepont per soort lading was:

- 150 manschappen
- 16 paarden of vee
- 2 vierwielige voertuigen met twee paarden
- 2 vierwielige voertuigen met vier paarden.

Deze noodpont kon zowel op het Zwijndrechtse als het Papendrechtse veer dienst doen. In 1848 werd ze nog voor drie weken uitgeleend aan Capelle aan den IJssel voor *f* 3 per dag en verkeerde toen *in de beste staat*.¹⁶

De reep

De pont met de reep naar de overkant trekken, werd gedaan bij windstil weer, bij ongunstige wind of indien het zo hard waaide, dat zeilen niet verantwoord was. Er was dan veel kracht nodig om de zwaar beladen pont tegen stroom en stormwind naar de overkant te brengen, *iets twelk somtijds zoo moeyelijk is, dat, wanneer niet telken jare er zware nieuwe repen of kabels, tot het overbrengen van de pont wierden aangeschaft, dezelve repen, gelijk voorheen wel gebeurd is, door het slaan van wind en stroom zelf aan stuk zouden breken*. Daardoor konden er gevaarlijke situaties ontstaan en het was dus zaak ervoor te zorgen dat de reep altijd in orde was.

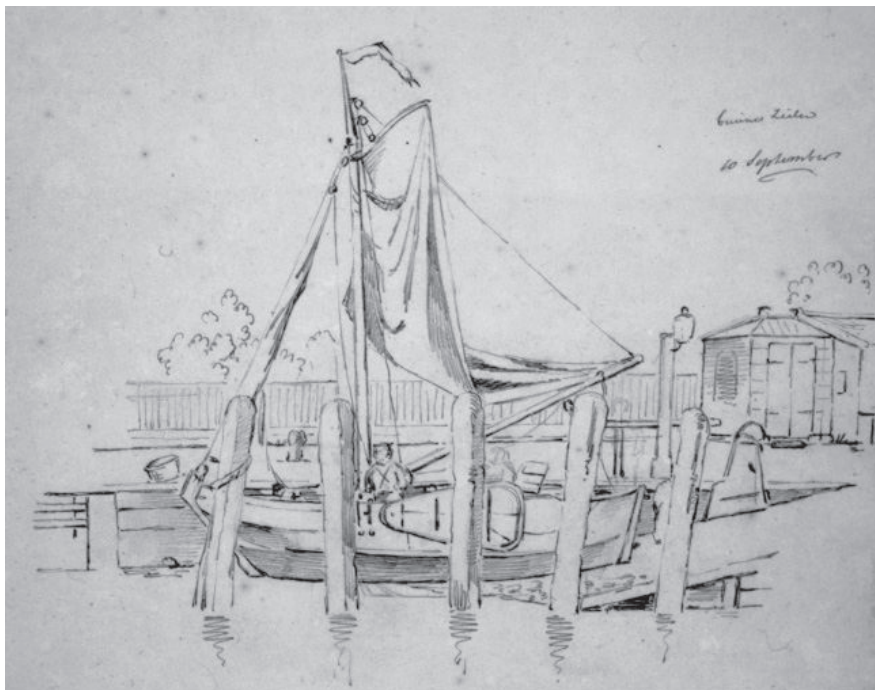
Op de morgen van 8 december 1825 was de reep gebroken *door het zoo sterk afkomende water*. De reep was in niet al te beste staat en Van Es en Van de Graaf hadden hem kort daarvoor laten repareren in de hoop dat de reep het zou uithouden tot eind december. Dan liep hun pacht af en het was niet zeker of die werd verlengd. Diezelfde dag ging Van de Graaf naar het stadhuis en deed zijn verhaal en omdat hij vreesde dat een nieuwe reparatie het leven van de reep misschien maar met enkele dagen zou verlengen, zat er niets anders op dan een nieuwe reep te kopen. Dat moesten, volgens contract, de pachters doen, maar die hadden weinig zin om misschien maar voor enkele weken daarvan plezier te hebben. Afsproken werd dat de pachter zo spoedig mogelijk een nieuwe reep zou kopen en mocht de pacht niet worden verlengd, dan zou de stad *op eene billijke wijze in zijne schade voorzien*.¹⁷

Het hoofd te Zwijndrecht en aan de Blauwpoort

Volgens het pachtcontract met de Domeinen, moest Dordrecht het hoofd aan de Zwijndrechtse kant onderhouden. In officiële brieven en andere stukken werd daar altijd naar verwezen, maar in de praktijk kwam daar niet veel van terecht. In en vlak na de Franse Tijd was er helemaal geen onderhoud gepleegd en eind 1816 was het hoofd dan ook in een *gebrekkigen en vervallen staat*. Er waren dringend voorzieningen noodzakelijk en eind december werd besloten het hoofd provisorisch *ten spoedigsten zooveel mogelijk met rijs en puinwerk te repareren*. Dat zou hoogstens *f* 100 kosten en tegen de zomer zou men dan bezien wat er verder moest gebeuren. Het bleek dat een paar zware planken op de hoeken volstonden om dit jaar uit de zorgen te zijn. Er was *f* 2.500 op de begroting gezet, maar er werd maar *f* 182,10 gebruikt. De overige *f* 2.317,90 werd besteed aan de reparatie van de Engelenburgerbrug.

Op een vraag van de controleur van de Directe Belastingen werd geantwoord dat gemiddeld *f* 600 per jaar werd uitgegeven aan het Zwijndrechtse hoofd met de aanlegplaats en dat alleen al daardoor het veer verlies leed. Het onderhoud van de *aanlegplaatsen of bekstijgers* voor de pont aan beide oevers, bestaande uit een *rij eiken palen of gording*

en enkele meerpalen kostte gemiddeld f 100 per jaar, gerekend over tien jaar, en het op diepte houden zeker f 25 per jaar. In 1831 en 1836 werd er f 1.000 uitgegeven voor de reparatie van het Zwijndrechtse hoofd.



De aanlegplaats van de reepont werd in 1851 blijkbaar ook gebruikt als helling. Op de achtergrond het veerhuisje bij de Blauwpoort. Tekening door P.L. Vuyck (SAD D.I. 36502).

In de winter van 1840/1841 was er veel schade ontstaan aan de steigers in de Merwede, door het losbreken van de *ijskropping bij Hardingsveld* en ook het Zwijndrechtse hoofd had daardoor schade geleden.

Eind 1841 nam het Hoogheemraadschap van de Zwijndrechtse Waard het Marktplaats in Zwijndrecht op de schop en werd een houten kadebeschoeiing met losplaats en steigertrap gemaakt die veel hoger werd dan het bestaande hoofd. Op het hoofd bracht het Hoogheemraadschap een glooiing aan om het hoogteverschil met het Marktveld te overbruggen. De rekening van het Hoogheemraadschap was f 400.¹⁸

Verlichting, borden en ankeren bij de aanlegplaatsen

Op het Zwijndrechtse hoofd was een lantaarn geplaatst, maar de plaats was blijkbaar niet goed gekozen, want eind 1827 vond daardoor een ongeluk plaats met het tjalkschip *De Jonge Gube*. Waarschijnlijk is de lantaarn toen ook verzet.

Bij de Blauwpoort en op het Zwijndrechtse hoofd stond een bord met daarop de tarieven in stuivers en penningen. Dat moest in 1828 worden vervangen door guldens en centen, waarbij $\frac{1}{4}$ cent werd afgerond op een $\frac{1}{2}$ cent en $\frac{3}{4}$ cent op een hele cent. Op het bord, gedateerd 4 februari 1828, kwamen de volgende tarieven voor:

Met de pont		Met de schuiten	
Van rijtuigen met		voor een persoon	15 cent
een paard	30 cent	voor twee personen	15 cent
twee paarden	40 cent	voor drie personen, ieder	5 cent
drie paarden	50 cent	<i>hieronder begrepen het commissarisloon 't welk de schuitenvoerders uit hunne vracht moeten missen</i>	
voor iedere persoon bij het rijtuig behorende	2,5 cent		
een los paard	30 cent		
een vrachtwagen met twee paarden	30 cent		

In 1840 kwam er boven en beneden de aanlegplaatsen een wit bord bij met de tekst: *Verboden Ankerplaats Ponteveer*. Dat was noodzakelijk doordat er regelmatig schepen ankerden in het gebied waarin de pont voer. Vooral wanneer de pont op de reep werd overgevaaren, kon dat niet, doordat het geankerde schip soms op de route van de pont lag. Daarom werd, samen met Zwijndrecht, een ankerverbod uitgevaardigd.¹⁹



Publicatie 9 april 1840 waarin het ankeren in de vaarbaan van de reepont verboden wordt.

Ruzie met de voerlieden

Voor de Dordtse voerlieden, *rijdende in het gilde*, golden al van ouds lagere tarieven dan voor andere gebruikers van de pont. De voerlieden hanteerden voor hun rijtuigen en paarden nog steeds de tarieven uit 1777, maar die waren volgens de pontpachters Van Es en Van de Graaf achterhaald. De prijzen waren intussen gestegen en ook anderen moesten hogere tarieven betalen. Bovendien bestond het gilde niet meer. Elke keer dat een Dordtse voerman met zijn gerij wilde overvaren, was er ruzie en uiteindelijk ging de burgemeester bemiddelen. Hij vond ook dat de tarieven uit 1777 te nadelig waren voor de pontlieden, maar aan de andere kant behoefden de Dordtse voerlieden niet hetzelfde tarief te betalen als anderen. Zo kwam het tot een minnelijke schikking²⁰:

	1777	1777	1820	1820
	Dordtse voerlui	Anderen	Dordtse voerlui	Anderen
Rijtuig + 2 paarden	15 cent	25 cent	25 cent	30 cent
Rijtuig + 3 paarden	25 cent	35 cent	35 cent	40 cent
Rijtuig + 4 paarden	35 cent	50 cent	45 cent	50 cent



De Blauwpoort in 1856 met de pont en de schuiten. Op het plein staat een lantaarnpaal. Anonieme tekening (SAD D.I. 15154).

Militairen arresteren de pontknecht

Na het wegtrekken van de Franse troepen en de overgang van het Franse naar het Nederlandse bestuur bleken veel zaken ontregeld. Zo was op de derde dag van 1814 bij de president van het bestuur der stad Dordrecht een klacht binnengekomen van de capitein ter zee commandeerende 's lands flottille op de boove Maase, die verblijf hield aan boord van 's lands jagt Adonis voor Hardinxveld. Hij beklagde zich erover dat er vroeger drie man op de pont voeren, die nu waren vervangen door twee ligte knaapen, welke en brutaal en onwillig zijn, zodat ik mij reeds genoodsaakt gezien hebbe eene in prison te zetten, hetgeen niet aangenaam is. Hij verzocht ervoor te zorgen dat de pont goed werd bemand, want deeze die er nu zijn, zijn daartoe slegt bereekent en de troepen die overgaan hebben niet veel geduld, dus geeft dit veel onaangenaamheden.²¹

Ook militairen moeten betalen

Wanneer militairen op dienstreis gingen, kregen ze voor elk overzetveer een bon mee, die zij, zoals eerder bleek, als betaling aan de veerman gaven. Deze kon de bon via de commissaris inleveren bij het gemeentebestuur, die de bonnen periodiek opzond naar de autoriteiten. Werden ze akkoord bevonden, dan kon het gemeentebestuur de veerman zijn geld geven. Die bureaucratische procedure gaf nogal eens problemen, bijvoorbeeld

wanneer ze niet waren ondertekend of de kwitanties niet in duplo waren ingestuurd. Dat gebeurde in 1819 met een kwitantie van 30 cent en in 1820 met een nota van 45 cent, waarvoor 18 man à 2½ cent waren overgezet. Het kwam ook voor dat schuitenvoerders de bon niet accepteerden en de militair lieten betalen, wat de nodige correspondentie en reprimandes opleverde. Ook was er wel eens onenigheid of de overtocht wel of niet bij storm had plaatsgevonden, dus tegen dubbel tarief.

De tarieven die voor militairen in rekening werden gebracht, waren lager dan de reguliere tarieven. Voor Dordrecht-Zwijndrecht en waarschijnlijk ook in omgekeerde richting, golden in 1843 de volgende tarieven:

- Van 1 tot 3 man 7½ cent, daarboven 2½ cent per man
- Bagagewagens, bespannen met 2 paarden, 40 cent, heen en weder
- Legerwagens, caissons en andere zware voertuigen, 40 cent
- Per man en paard, van 1 tot 3 paarden, 15 cent, daarboven per man en paard 10 ct.

Twee jaar later, in 1845, werd een meer precieze opgave gedaan, waarbij ook de capaciteit van de pont werd vermeld. Het aantal manschappen was toen lager dan in 1836 was opgegeven. Voor de pont gold:

- 160 à 170 manschappen à 2½ cent per man
- 20 cavaleristen met paard: Van 1 tot 3: 15 cent per man met paard, bij 4 en meer: 10 cent per man met paard
- 4 bagagevoertuigen met 1 paard of kar, 15 cent
- 3 bagagevoertuigen met 2 paarden, 20 cent
- 2 bagagevoertuigen met 4 paarden, 40 cent
- 2 kanonnen met 6 paarden (6 ponders), f 1
- 2 kanonnen met 8 paarden (12 ponders), f 1,40

Per hoogars (schuit) konden 12 manschappen worden overgebracht, van 1 tot 3 man 7½ cent, daarboven 2½ cent.

Bij ruw weer, vóór zonsopgang of na zonsondergang gold een dubbel tarief. Bij ijs werden ze per keer vastgesteld.²²

De koning van Pruisen komt

Op 2 februari 1842 schreef de Minister van Buitenlandse Zaken dat de koning van Pruisen, op zijn terugreis uit Engeland, hoogstwaarschijnlijk op zondag 6 februari vanaf Willemstad door Dordrecht zou reizen. Het stadsbestuur zou dan gelegenheid hebben de vorst te ontmoeten. Dordrecht moest *maatregelen nemen ten einde de overvaart aan het Zwijndrechtsche veer zoo gemakkelijk en voorspoedig als maar immer mogelijk is te doen zijn*. Dat vergde de nodige voorbereidingen, omdat *het gevolg nogal talrijk zal wezen en er, behalve de rijtuigen, 36 paarden zullen overgezet moeten worden*. Het stadsbestuur begon een waardige ontvangst van Zijne Majesteit te regelen, er werd gezorgd dat er twee ponten beschikbaar waren en er was met de postmeester afgesproken dat de burgemeester zou worden gewaarschuwd wanneer de koning met de stoomboot te Willemsdorp was aangekomen. Hij kwam van Breda, voer het Hollands Diep over en

zou via Dordrecht en Rotterdam naar Den Haag reizen. Zondagmiddag was het zover. De koning kwam in de stad aan, maar helaas, omdat *Hoogstdezelve reizende onder de naam van Graaf von Zollern van pligtplegingen verlangd verschoond te blijven*, ging de plechtige ontvangst niet door en trok het gezelschap van de incognito reizende vorst door de stad naar het veer, waar *de overvaart aan de Blaauwpoort alles spoedig en ten genoegen heeft plaatsgevonden*.²³

De provincie stelt regels op

De reglementen en tarieven van de overzetveren werden in Zuid-Holland al sinds onheuglijke tijden bepaald door de plaatselijke besturen, totdat een arrest van de Hoge Raad daar een einde aan maakte. De provincie Zuid-Holland maakte daarom in 1847 een reglement dat voor alle veren in die provincie van toepassing was. Hieraan moest ook het overzetveer Dordrecht-Zwijndrecht voldoen. In grote lijnen kwam het allemaal overeen met de plaatselijke reglementen, maar nieuw was bijvoorbeeld het opnemen van gegevens over vaartuigen en bemanning en dat de veerschippers minstens 25 jaar oud moesten zijn en dat zij een borgsom moesten storten. De knechts die als schipper fungeerden, moesten ook 25 jaar oud zijn en de andere knechts of jongens minstens 16 jaar. De hoogte van de straffen werd vastgelegd evenals de hoogte van de tarieven bij storm, nacht en ijsgang. Uiteraard moesten de reglementen en tarieven voortaan door Gedeputeerde Staten worden goedgekeurd. De gemeenten behielden echter grote invloed op de aanstelling en ontslag van personeel, maar voor wijziging en vervanging van de vaartuigen was de provinciale toestemming nodig.

Dat betekende weer werk voor B&W en de ambtenaren. Er werd begonnen met een nieuw reglement met tarieven voor het pontveer en het schuitenveer op te stellen, dat vóór 1 februari 1848 moest worden ingediend bij de provincie. De stad had echter niet veel haast en medio maart informeerde de gouverneur waar het nieuwe reglement bleef. Er werd uitstel verleend, maar dat werd wat ruimer geïnterpreteerd dan de gouverneur had bedoeld en na nog een aanmaning werden de ontwerpen op 24 juli 1848 ingestuurd. Hierbij was de bepaling van de borgsom niet opgenomen en behoefde later, na de nodige correspondentie, niet te worden toegevoegd.

Het stadsbestuur had goed aangevoeld dat haast niet geboden was, want pas midden juli 1849, dus een jaar later!, werd het concept met opmerkingen geretourneerd.²⁴

Op 26 september 1850 werden zowel de reglementen als de tarieven voor het pontenveer en het Dordtse schuitenveer koninklijk goedgekeurd en traden 18 november 1850 in werking.²⁵

Nieuwe regels voor het pontveer

Het nieuwe reglement was totaal anders van opzet dan de vorige. In het eerste artikel werd gesteld dat de pont eigendom van Dordrecht was, minstens 27 ton groot moest zijn en voorzien moest zijn van een zeil en een reep en overige inventaris. Met zwarte olieverf moest op een witte ondergrond worden geschilderd: *Veer van Dordrecht op Zwijndrecht, ve. va.* (= *vice versa*) in letters die minimaal 5 cm hoog waren. Waar die tekst moest komen, werd niet voorgeschreven. De pont moest altijd door een schipper met twee knechts worden bevaren en 's nachts moest in de masttop een verlichte lantaarn worden gevoerd.



De pont ligt afgemeerd bij de Blauwpoort. Op het plein staan twee lantaarnpalen en het wachthuisje. Tekening door J. Rutten, 1851 (SAD D.I. 36501).

Hoewel in het provinciale reglement stond dat aan de kant waar geen pontman woont, in dit geval dus Zwijndrecht, *gelegenheid zij om dien van de overzijde te seinen*, wat bijvoorbeeld met een bel zou kunnen, werd daarin niet voorzien. Als de pont, *aan de andere rivierzijde zijnde, aangeroept wordt*, moest ze direct overvaren. Pas toen Zwijndrecht met Dordrecht in 1863 een overeenkomst sloot voor een gezamenlijke dienst, werd datzelfde jaar een bel geplaatst. Die kwam aan het schuitenvoerdershuisje en was vooral bedoeld om 's nachts te gebruiken.

Wanneer de passagiers wilden *dat hunne paarden of ander onrustig vee niet met zeiltuig worden overgebracht*, dan moest *de pont aan den reep worden overgehaald*.

Wanneer de passagiers, de voerman of koetsier van een rijtuig niet wilden dat tegelijk met hen *ezels of eenig vee* werden overgebracht, moest de schipper die wens inwilligen. Bij storm en tussen één uur na en één uur voor zonsopkomst mocht er minder op de pont worden geladen dan bij kalm weer en overdag.

Normaal:

- Een rijtuig bespannen met vier paarden plus een rijtuig met een of twee paarden
- Twee rijtuigen ieder bespannen met een of twee paarden, plus een tweewielig rijtuig, bespannen met een paard.

Bij storm en 's nachts:

- Een rijtuig bespannen met vier paarden
- Twee rijtuigen, ieder bespannen met een of twee paarden.

Dat was flink minder. In plaats van een rijtuig kon men ook zes losse of zadelpaarden meenemen, dus paarden met een zadel voor de berijder.

Wanneer de pont door ijs niet kon varen, moest zij op een veilige plaats in de mond van de stadshaven worden afgemeerd, alle losse delen moesten worden verwijderd en op de wal worden opgeborgen. Rondom de pont moest een sleuf ijsvrij worden gehouden, om te voorkomen dat het ijs de pont kapot drukte.

Wanneer de rivier was dichtgevroren en begaanbaar, moesten de veerlieden een pad banen over het ijs en, op last van de commissaris van politie, aan beide zijden van het veer *een sterke en bekwame brug leggen, opdat daarover alle rij- of voertuig, paarden en vee, veilig op en af kunnen gaan*. De planken voor de voetgangers, wel of niet met

handsleden, moesten echter door de veerlieden van de schuitenveren worden gelegd. De tarieven waren als vermeld in onderstaande lijst.²⁶

TARIEF op het Pontveer tus- schen Dordrecht en Zwijn- drecht.	
Voor veerloon zal niet meerder mogen ge- vorderd worden, met uitzondering van zoogenaamde kermis-rijtuigen, honden- of handwagens, waar- van het loon met den pontschipper in billijkheid zal moeten overeengekomen worden, dan:	
Van reizigers in of bij rijtuigen behoo- rende, ieder	f 0.05
En met inbegrip van koetsier, postillon, ruiter of leidsman:	
Voor eene diligence, onbespannen of bespannen, tot en met vier paarden	1.50
Voor eene reiskoets of soortgelijk rij- tuig, onbespannen of bespannen, tot en met vier paarden	1.00
Voor een gewoon rijtuig, bespannen met vier paarden	0.80
Voor idem, met drie paarden	0.60
Voor idem, met twee paarden	0.40
Voor idem, met een paard	0.30
Voor een Hessekar, beladen, bespannen tot twee paarden	0.60
Idem, onbeladen	0.30
Voor een boerenwagen, al of niet bela- den, bespannen tot twee paarden	0.30
Voor ieder paard meerder bespanning »	0.20
Voor een zadel- of los paard en mul- ezel	0.30
Voor ieder daar boven	0.20
Voor een runderbeest of ezel	0.30
Voor ieder daar boven	0.20
Voor een tot en met drie hokkelingen of kalveren	0.30
Voor ieder daar boven	0.10
Voor een of twee varkens	0.30
Voor ieder daar boven	0.15
Voor een tot en met drie biggens	0.30
Voor ieder daar boven	0.05
Voor een tot en met twintig schapen of lammeren	0.30
Voor ieder daar boven	0.01
Bij ijsbezetting voor bruggelden aan ieder we- derzijdsch veer, op of af, de helft van boven- staand tarief. Ook voor narren- en andere ijs- sleden gerekend als de rijtuigen, volgens derzel- ver bespanning.	
Bij onstuiming weder, wanneer al de in het gezigst staande molens gezwicht malen, als ook een uur voor zons op- en een uur na zons on- dergang in alles dubbeld vrachtoon: bruggelden uitgezonderd.	
Alle militairen, veldwachters, agenten van po- litie of justitie, in hunne bediening zijnde, betalen half veerloos.	
Het vorenstaande tarief zal ter goedkeuring aan <i>Zijne Majesteit den Koning</i> worden voorgedra- gen, en, na die te hebben bekomen, worden af- gekondigd, en den tweeden dag daarna in wer- king zijn.	

De pachters worden werknemers

Pieter van Es en Cornelis van de Graaf waren vanaf 1 juli 1820 de pachters van het pontveer. Ze hadden de opgang en neergang van het pontveer vanaf die tijd meege- maakt, maar hadden volgehouden. Uit de documenten blijkt dat het stadsbestuur grote waardering had voor het tweetal, dat zonder problemen zorgde voor een goed functio- nerend overzetveer. In december 1851 werd het pontveer, evenals in voorgaande jaren, voor 1852 weer aan hen verpacht voor f 200. Hierbij werd bepaald dat, wanneer de inkomsten verder zouden dalen, de pachters een verzoek mochten indienen voor ver- mindering van de pacht.

In het nieuwe reglement van 1850 stond dat de pont mocht worden verpacht aan één of twee schippers, of dat ze werd bediend door een schipper in loondienst van de stad. Het was daardoor niet geheel onverwacht toen halverwege dat jaar de gemeenteraad besloot per 1 januari 1853 het pontveer zelf te gaan exploiteren, waardoor de pontschippers in loondienst zouden komen. Ze gingen dan f 6 per week verdienen en hun knechts f 5.

Pieter van Es heeft deze ingrijpende wijziging niet lang overleefd. Twee maanden later, in de eerste week van maart 1853, overleed hij. Meteen besloten B&W, gevolgd door de raad, dat één schipper voldoende was, dus werd er naast C. van de Graaf geen tweede aangesteld. Van de Graaf, die ook al oud was geworden, zag dat niet meer zitten en vroeg een week later ontslag als pontschipper. Dat werd aanvaard en omdat het stads- bestuur best wel tevreden was geweest met hem, hij langdurig het pontveer had gepacht en de reorganisatie van het veer pijnlijk voor hem had uitgekapt, kreeg hij een jaarlijkse

toelage van *f* 80. Het is voor hem te hopen dat hij zelf nog wat geld achter de hand had om van rond te komen, want ook in die tijd was *f* 1,50 per week geen kapitaal.

Bij het Papendrechtse veer vond eenzelfde reorganisatie plaats en de tuigage en de repen, waaronder een nieuwe reep, van beide ponten werden door de stad overgenomen voor *f* 425,30.

De pontveren werden verder bemand door personeel dat bij de stad in dienst was.²⁷

De ponttarieven worden flink verlaagd

De hoofdreden tot de reorganisatie was meer grip te krijgen op de inkomsten en uitgaven van de veren naar Zwijndrecht en Papendrecht, zodat de gemeente daarmee de belangen van de stad beter kon sturen. Lagere tarieven waren een eerste doel. Het werd zo voor de inwoners van de naburige gemeenten minder kostbaar voor zaken, inkopen en de markt naar Dordrecht te komen. De tarieven werden voor beide veren aangepast:

Voor een gewoon rijtuig op veeren met twee of vier wielen en een paard bespannen	20 cent	30 cent
Voor idem met twee of vier wielen met twee paarden bespannen	30 cent	40 cent
Met meer paarden bespannen en voor reiskoetsen en diligences	<i>f</i> 1	<i>f</i> 1 – <i>f</i> 1,50
Voor een rijtuig zonder veeren, met twee of vier wielen, met een of twee paarden bespannen Bij alles de voerman begrepen.	30 cent	60 cent
Voor elk persoon bovendien Voor zooveel de pont te Zwijndrecht betreft, bij de rijtuigen behorende. Alles hetzelfde voor de afzonderlijke rijtuigen.	2 cent	5 cent
Voor een paard met den geleider	10 cent	30 cent
Voor elk paard meer	5 cent	20 cent
Voor een hoornbeest met den geleider	10 cent	30 cent
Voor elk hoornbeest meer	5 cent	20 cent
Voor kalven, veulens en ezels per stuk	5 cent	30 cent
Voor varkens, schapen en geiten per stuk	2 cent	30 cent
Voor elk boven de tien tegelijk	1 cent	1 cent
Voor een hondenkar met den geleider	5 cent	
<i>Voor personen met veerschuiten of met de pont te Papendrecht</i>		
Met de pont per persoon	2 cent	
Met de veerschuiten per persoon	3 cent	15 cent
Voor meer dan twee personen tegelijk, elk	2 cent	5 cent
Kinderen beneden de drie jaren, gedragen wordende	niets	niets

Bij ijsgang zou nooit meer mogen worden berekend *dan f 3 voor een persoon off f 1,50 met meer voor elk*. Over een hoger tarief bij storm werd niet gesproken, maar 's nachts moest nog steeds dubbel tarief worden betaald. Alleen was dat tussen tien uur 's avonds en vijf uur 's morgens, dus over een veel kortere periode dan vroeger. Wanneer bij dichtgevroren rivier toegangsplanken en –bruggen waren gelegd, moest niet de helft van het tarief worden betaald, maar nu het gehele tarief. Personen betaalden maar één cent. Al met al blijken de tarieven voor de pont behoorlijk lager te zijn geworden.²⁸

reeds sinds Jaren naar een der
dorpen in de Lange straat, is vertrokken
en in wiens plaats geen ander is aan-
gesteld.

Dat er nu sinds eenigen tyd wel
vijf noodhulpen voor vreden en gebreken
lyken aan het veer zyn aangeseld.

Dat door zyn Zwaar huishouden
het hem moeyelyk valt om in de be-
hoefden van het zelve te voorzien.

Redenen waarom hy sich neder-
tot u Hoog Edelachtbare Heeren is
wendende met ootmoedig verzoek
hem wederom als Schuitenvoerder aan
een der Heeren van de Stad Dordrecht
te willen aanstellen:

Tweede daende
L. Hennekes

9. Het schuitenveer van 1813 tot 1862

A. Het Dordtse schuitenveer

Schuitenvoerders komen en gaan

Op 13 december 1813 besloot de nieuwe gemeenteraad vier schuitenvoerders *uit hoofde van wangedrag te suspendeeren en hunne schuiten aan de ketting te doen leggen*. Er werden voorlopig vier anderen in hun plaats benoemd.

In de Franse Tijd waren enige schuitenvaarders opgeroepen om dienst te doen in het leger, zo ook Willem van Andel. Hij was in 1812 bij de marine terechtgekomen en bij terugkomst in Dordrecht was zijn plaats ingenomen. Toch werd hij weer aangesteld als schuitenvoerder.

Een ballasthaalder, Laurens Hennekes, was vroeger schuitenvoerder aan de Blauwpoort geweest, maar had die functie *voor eene goede prijs aan een ander verkocht en bij acte afstand gedaan van veer en schuit*. Hij had *afstand van het veer gedaan omdat hij een voordeelijker beroep in het oog had*. Toen dat minder voordelig was geworden, wilde hij weer een schuitenvoerdersplaats krijgen, omdat hij was *bezwaard met een huisgezin van vrouw en zes kinderen en door zijn zwaar huishouden het hem moeyelijk valt om in de behoeften van hetzelfde te voorzien*. Het verzoek werd afgewezen omdat er in het verleden besloten was het aantal schuitenvoerders bij de Blauwpoort te laten *uisterven* tot zestien. Bovendien, omdat hij *circa 50 jaren* oud was, zou hij wellicht niet lang als schuitenvoerder dienst kunnen doen. Schuitenvoerder was een zwaar beroep. Het komt dan ook herhaaldelijk voor dat we lezen over schuitenvoerders die ontslag vroegen wegens lichaamsgebreken. In de jaren dertig werd het toegestaan dat schuitenvoerders die te oud of gebrekkig waren geworden, een knecht in hun plaats als schuitenvoerder lieten werken. In 1839 waren dat er maar liefst vijf. Ze droegen een deel van de inkomsten af aan de oude schuitenvoerders, *als een ondersteuning in hunne oude dagen*.

Schuitenvoerders contra commissarissen

Op 4 juli 1814 besloot de Dordtse gemeenteraad het schippersgilde een moderne organisatievorm te geven. De commissarissen werden ontslagen en zowel aan het Zwijndrechtse als aan het Papendrechtse veer werden twee nieuwe commissarissen benoemd. Ze werden *gelast om zich niet te bemoeijen met de directie over de schuitenveren aan den Rietdijk en aan de Blaauwpoort, maar die geheel en alleen over te laten aan diegeenen, welke daartoe bij hem president benoemd zijn of zouden mogen worden*. De commissarissen hadden dus alleen de dagelijkse leiding en het beleid werd door anderen uitgestippeld.

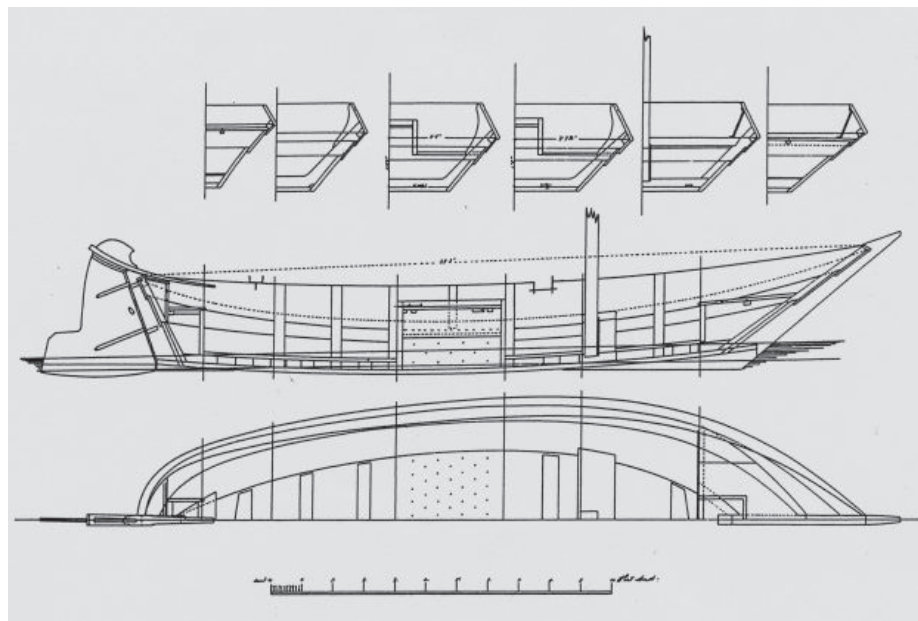
In 1816 en waarschijnlijk ook eerder, stond aan het hoofd van het veer de passagemeester Kemaer en daaronder de commissarissen Matthijs Meuse en Cornelis van der Plaat. In dat jaar klaagden beide laatstgenoemden dat Kemaer hun aandeel van het commissarisgeld niet betaalde. Ze riepen de hulp in van het stadsbestuur om ervoor te zorgen dat *voortaan de te ontvangen commissarisduiten aan ieder, voor 't hem compe-terende aandeel* werden afgedragen.

Het boterde niet erg tussen Kemenaer, die al in 1810 was aangesteld, en zijn ondergeschikten, want vier jaar later werd er opnieuw een klacht ingediend. Nu door Hendrik Kemenaer zelf. Zijn titel was op dat moment commissaris en zijn assistenten heetten toen *provisionele commissarissen*. Zijn klacht bestond erin dat *verscheidene schuitenvoerders van de Blaauwpoort weigerden hem te erkennen en de passagiers opruiden om aan hem de duits commissarisgeld te weigeren*. De president, zoals de burgemeester toen heette, had de *voornaamste tegenstrevende schuitenvoerders en derzelver provisionele commissarissen voor zich doen komen en hun ernstig gelast gemelden commissaris Kemenaer te erkennen en in zijn post niet te verhinderen*.

Het had niet veel geholpen, want een paar maanden later, in juli 1820, stond Kemenaer opnieuw met een klacht op de stoep bij de burgemeester. Zijn ondergeschikten wilden hem nog steeds niet als commissaris erkennen en zijn commissarisgeld werd niet afgedragen. Hij had totaal geen grip meer op het veer, want de schuitenvoerders lieten ook passagiers overbrengen door jongens en ze waren een veer begonnen vanaf de Walevest. De afloop kon helaas niet worden getraceerd, maar duidelijk is wel dat het niet allemaal koek en ei was op het Zwijndrechtse veer.

Op 15 januari 1817 waren jonkheer P. Repelaer van Spijkenisse en de ander dr. J. Bodel als *overlieden of commissarissen van oppertoezicht* aangesteld om de toestand in het Zwijndrechtse en Papendrechtse veer in de gaten te houden. Ze waren beiden lid van de gemeenteraad. In oktober 1830 werd Bodel opgevolgd door raadslid en scheepsbouwer Jan Schouten.¹

Te kleine en aantal schuiten



Kinderdijkse hoogaars uit 1863, gebruikt als vissersvaartuig. De kist in het midden was voorzien van gaatjes in de bodem, waardoor de vis levend kon worden bewaard. Tekening door A.C. Kriens.

In het Zwijndrechtse overzetveer werden hoogaarzen gebruikt, scheepjes met een sterk vallende voorsteven. Het waren stevige vaartuigen met goede vaareigenschappen, die ook met zeil goed konden varen. Voorgeschreven was er echter niets over het type vaartuig waarmee moest worden overgezet. De gevolgen bleven dan ook niet uit. In 1817 werd door een aantal schuitenvoerders *dikwijls overgevaaren met zoodanige ligte of kleinen schuitjes, dat daarvan welligt voor passagiers groote ongelukken kunnen*

1815	1836	1845
	<i>rivier 320 m breed</i>	<i>rivier 282 m breed</i>
26 roeischuitjes hoogaarzen	21 roeischuiten	15 hoogaarzen
12 passagiers per boot	16 passagiers per boot	
	<i>overvaartijd</i>	<i>overvaartijd</i>
	- minimum 10 minuten	30 minuten v.v.
	- gemiddeld 15 minuten	
	- maximaal 30 minuten	
	10 ijsschouwen, elk voor 3 tot 4 passagiers	

ontstaan. Er kwamen veel klachten dat *met kleine schouwen wordt overgevaaren, terwijl men er niet anders dan met goede hoogaartsen behoorde over te varen.* Aan de overliden werd op 2 november 1817 opgedragen, erop toe te zien dat alleen *geschikte schuiten en van behoorlijke grootte* gebruikt worden. Nog dezelfde dag toog dr. Bodel naar het veer en ontdekte dat daar, *behalve de hoogaartsen, er één kwade en drie goede schouwen* in het veer aanwezig waren. Hij verbood meteen met de slechte schouw in het veer te varen. Hij stelde verder dat er altijd voldoende hoogaarzen in het veer aanwezig moesten zijn om passagiers die dat wilden, daarmee over te zetten. Bovendien drukte hij de schuitenvoerders op het hart, de schuiten niet te overladen.

Schouwen werden gebruikt omdat ze lichter waren dan hoogaarzen, gemakkelijker over te roeien en zeer waarschijnlijk ook goedkoper. Met normaal weer konden de schouwen dan ook veilig en gemakkelijk worden gebruikt. Het probleem voor de veiligheid was echter: waar ligt de grens?

Het verscherpte toezicht zal best een tijdje geholpen hebben, maar acht jaar later, in 1824, kwamen er weer klachten dat de schuitenvoerders *dikwijls niet, zooals zulks behoort, met hoogaartsen, maar met kleine platte schouwen overbrengen, 't welk aanleiding tot ongelukken zoude kunnen geven.* Ook toen moesten de overliden maatregelen nemen.

In 1815, 1836 en 1845 werden voor militaire doeleinden enkele gegevens aan de gouverneur gezonden waaruit we een beeld krijgen van het materieel van het Dordtse schuitenvaar in die dagen:

Hieruit blijkt in elk geval dat het aantal schuiten en dus ook het aantal schuitenvoerders in die periode, vooral in de laatste negen jaar, was verminderd.

De schuitenvoerders hadden ook een nationale vlag. Die hadden ze in 1817 aangevraagd en gekregen om daarvan *bij het passeren van Zijne Majesteit of andere vorstelijke personen of op publieke feestdagen gebruik te maken,* want aan de Blauwpoort vond de meeste passage van vorstelijke personen plaats.²

Deserterende militairen

Het leger kampte in de jaren na de Franse Tijd met desertie van de lagere militairen. Om daar paal en perk aan te stellen was al heel lang een pasjessysteem ingevoerd. Elke militair die zich buiten de kazerne bevond, moest een pasje hebben, uitgegeven door de commandant. Daarin stond waar hij naartoe moest en wanneer. In de zomer van 1814 had de Dordtse garnizoenscommandant diverse malen bij de officier van justitie geklaagd dat de schuitenvoerders niet vroegen naar de passen en de militairen ongestoord overzetten, waardoor *de desertie, welke maar al te frequent plaats heeft, merkkelijk gefaciliteerd wordt*. Het stadsbestuur beval toen de commissarissen er beter op toe te zien dat de soldaten een geldige pas bij zich hadden.

Dat zal niet lang hebben geholpen, want bijna een jaar later, op 29 juni 1815, klaagde



de commandant van het bataljon Nationale Militie Artillerie, bij de Dordtse garnizoenscommandant, dat de veerlieden zich *niet ontzien recruten uit de Zuidelijke Provincie zonder eenige examinatie of vertoon van paspoorten over te zetten, 't welk de desertie bevordert*. Besloten werd de schuitenvoerders aan het Papendrechtse en Zwijndrechtse veer te gelasten geen personen over te zetten wier taal of kleding aanduidt dat zij tot de zuidelijke Nederlandsche of voormalige Brabantsche provincien behoren, wanneer ze geen geldig paspoort konden laten zien. Ook iemand die vermoedelijk tot het Dordtse garnizoen behoorde, mocht zonder geldig paspoort niet worden overgezet. In beide gevallen moesten ze die persoon zelfs aanhouden. In de praktijk zal daar niet veel van terecht zijn gekomen.

Twee pontonniers, gelegerd in Dordrecht, in de periode 1814-1823 (SAD D.I. 30490).

Dat deserteurs toch wel in Dordrecht wisten te komen, bleek ruim een maand later, toen de politie in Dordrecht Willem Jongekind uit Gouda arresteerde, die in Antwerpen van een kanonneerboot was gedeserteerd.

Weer een maand later, op 4 september 1815, klaagde de garnizoenscommandant opnieuw. Hij schreef over de schuitenvoerders:

Het schijnt mij toe dat die lieden den spot met de wetten van de koning en met Uw Ed. Gestr. herhaalde aanmaningen drijven. Gisteren tussen vijf en zes uur hebben de veerschippers weder zes man van mijn bataillon overgezet.

De Dordtse schuitenvoerders van het Zwijndrechtse veer moesten allemaal diezelfde dag om 1 uur op het stadhuis verschijnen en kregen daar een flinke reprimande. Er werd hun verteld dat wanneer ze werden betrapt op het overbrengen van een militair zonder paspoort, ze zonder pardon meteen hun vergunning zouden kwijtraken. Dat was de zwaarste straf die ze konden krijgen!

Het waren niet alleen soldaten die illegaal probeerden over te varen, maar het kwam ook voor dat onderofficieren geen pas hadden. Ze bevalen de schuitenvoerders dan gewoon hen over te zetten, soms vergezeld door één of twee soldaten. Dat bevelen maakte in die tijd nog indruk en vaak werd aan het bevel gevolg gegeven. Ook de onderofficieren zouden dus voortaan hun pas moeten laten zien. Het stadsbestuur verwachtte verder geen klachten meer.³

Het schuitenveer in 1826

In september 1826 vroeg de Controleur van de Directe Belastingen om een gespecificeerde opgave van de opbrengst van het pontenveer en het schuitenveer aan zowel de Blauwpoort op Zwijndrecht als aan de Riedijk naar Papendrecht vice versa. Uit het antwoord ontstaat een aardig beeld van het veer in die tijd, waarbij wel moet worden bedacht dat het antwoord de situatie waarschijnlijk somberder voorstelde dan die in werkelijkheid was. Het was in de tijd dat de Domeinen naar het overzetveer lonkte en een noodlijdend veer zou de Domeinen minder graag willen bezitten dan een goed renderend veer!

Enkele delen uit het verslag geven een goed beeld van de situatie in 1826 van het Zwijndrechtse veer en van het veer zelf:

Het werd voorheen bediend door ieder lid van het Klein-Schippersgilde, die een bekwame hoogaarts had, en zulks verkoos. Thans door daartoe geadmitteerde schuitenvoerders, die des winters ten getale van twintig het veer bedienen. Des zoomers zijn er naauwelijks de helft aan het veer en zulks uit hoofde van de geringe verdiensten, door de weinige passagiers aldaar. Zelfs op marktdagen was het niet heel druk doordat een groot deel der landlieden van den Zwijndrechtschen Waard te Rotterdam ter markt gaat en de Zwijndrechtschen met hunne eigene schuitjes komen en vertrekken, waarbij nog komt dat dit veer nog dagelijks al meerder verminderd doordat zeer veele lieden, die voorheen over Zwijndrecht naar Rotterdam gingen, thans met de Dordtsche of andere stoomboten naar die stad varen. Het is ook bovendien bekend dat diezelfde schuitenvoerders hun voornaamste bestaan hebben door het vletten van granen, zaden, olie, kalk, tras, steenkolen etc., uit welken hoofden het veer voor hun maar als een bijwerk is, als zij geen ander werk hebben. Ook zijn het alle onvermogene of arme lieden. Om alle deze redenen is het zeker dat door die schuitenvoerders per hoofd niet meer dan ten hoogsten vier gulden sjaars aan deze stad zoude kunnen worden uitgekeerd.⁴

Last van illegale overzetters

Het illegaal overbrengen van passagiers is uiteraard altijd een doorn in het oog geweest van de professionele schuitenvoerders van het overzetveer. In augustus 1847 was de maat vol. De commissaris en elf schuitenvoerders zonden een rekwest aan het stadsbestuur waarin ze verzochten om *uwe protectie en bescherming ter handhaving hunner regten en privilegiën te willen verleen, regten welke sedert geruimen tijd op de onbeschaamste wijze zijn aangerand*. Dat ‘aanranden’ gebeurde door een aantal personen die van buiten de Kalkhaven, de Vuilpoort, de Hooikade, de Buiten Walevest en andere plaatsen passagiers overbrachten naar de overkant en daarbij een tarief hanteerden dat lager was dan dat van de schuitenvoerders. Dat trok natuurlijk klanten. Dat ze daarbij niet al te beste schuiten gebruikten en het niet altijd veilig was de oversteek te maken, namen de klanten op de koop toe. De beunhazen voeren ook alleen bij redelijk goed weer, maar *in het gure najaarsweer of in den barren winter* moesten de schuitenvoerders ook varen en verdienden hun brood dus in meer barre omstandigheden dan de illegale overzetters.

De Dordtse politie maakte weliswaar af en toe processen-verbaal op, *doch hetzij dat met de ten uitvoerlegging dezer vonnissen vertraagd wordt of door eenige andere oorzaak deze maatregelen niet genoegzaam schijnen om deze misbruiken tegen te gaan*, het kwaad kon kennelijk niet worden uitgeroeid. De stad zou er ook profijt van hebben wanneer het illegale overzetten kon worden teruggedrongen, want dan zouden personen naar wie de politie op zoek was niet meer zo gemakkelijk kunnen ontsnappen uit de stad.

De meeste schade leden echter de schuitenvoerders zelf, *omdat het veer van Dordrecht op Zwijndrecht sedert geruimen tijd tot zoodanigen staat van verval en achteruitgang is gekomen, dat het geheel en al onmogelijk is voor hen adressanten in de bediening van gemeld veer niet alleen in de noodzakelijkste behoeften des levens te voorzien, maar zelfs dat het in goeden staat houden hunner vaartuigen, waartoe zij bij hun reglement verplicht zijn, uit de verdienste ter naauwernood kunnen bestreden worden*. Het beroep van schuitenvoerder was dus bepaald geen vetpot!⁵

Illegaal overzetten is even niet strafbaar

In een wet uit 1851 was bepaald dat de gemeenten alle plaatselijke verordeningen aan de regering moesten opgeven waarin bij een overtreding met straf werd gedreigd. Die opgave werd door Dordrecht in 1856 ook braaf gemaakt en ingediend, maar in 1861 kwam een pienter iemand tot de ontdekking dat in die lijst niet was opgenomen het reglement op het overzetveer Dordrecht-Zwijndrecht. Dat betekende volgens de kantonrechter dat *het reglement mitsdien moet worden beschouwd als te zijn vervallen en het wettelijk bestaan van dat overzetveer op de daarvoor aangevoerde gronden mede moet geacht worden te hebben opgehouden*. Dat betekende ook dat de Dordtenaren Jan de Jong en Jan Keldermans, die illegaal passagiers hadden overgebracht naar Zwijndrecht, werden *vrijgesproken omdat de overtreding niet wettig was bewezen*. B&W van Dordrecht namen het voor kennisgeving aan, maar er zal toch verder actie zijn ondernomen, want in 1864 werd M.L. Bohree uit Zwijndrecht veroordeeld tot een geldboete, maar die werd later door de koning kwijtgescholden.⁶

Burenhulp

In een zoutziederij te Zwijndrecht, die eigendom was van G. van Hoogstraten te Dordrecht, woedde op 5 april 1839 een hevige brand. De Dordtse brandweer schoot te hulp met drie brandspuiten die met de pont werden overgezet. Dat vervoer kostte f 6,60 en werd betaald door de gemeente Zwijndrecht.

Op 20 augustus 1845 woedde weer een flinke brand in een zoutziederij te Zwijndrecht, nu in die van de heren Van Epenhuysen en Steps. De brand begon rond twee uur 's middags en door de harde zuidwestenwind greep deze snel om zich heen. De brand was zo groot dat de hulp van de Dordtse brandweer werd ingeroepen. Brandmeester F. van Wageningen werd met zijn manschappen en brandspuit nr. 5 door een veerschuit naar de overkant gebracht en daar hielpen ze de brand te blussen. Het overzetten door Jan de Vries kostte f 4,90. De gehele operatie leverde een rekening op van f 110,97, die bij de Zwijndrechtse gemeente werd ingediend. Het blussen had niet kunnen voorkomen dat enkele loodsen en woningen totaal waren uitgebrand.⁷



De brand bij de zoutziederij op 20 augustus 1845, geschilderd door C. Wüst (SAD D.I. 36242).

Het schuitenveer aan de Buiten Walevest

Niet ver van het veer aan de Blauwpoort, dat Dordrecht verbond met Zwijndrecht, was nog een veer, dat de stad verbond met Hendrik-Ido-Ambacht. Die gemeente grensde toen in Zwijndrecht aan de Langeweg en ook de oostelijke zoutkeethaven lag in die gemeente. Hiervandaan stak het veer over naar Dordrecht, waar in 1815, en waarschijnlijk ook eerder, *aan de Walevest, bij het slob aan de Harmonie*, het aanlegpunt was. De Sociëteit De Harmonie werd later de gemeentelijke kweekschool en is nu als appartementencomplex in gebruik. Het veer was een bijveer, waar tot nu toe weinig van bekend is. Het slob is tegenwoordig een straat en heet Veersteiger, een oude naam.

In 1815 klaagde de Dordtse commissaris aan de Blauwpoort al *over de schuitenvoerders van Zwijndrecht en Keetshaven, die passagiers ook van hier, aan de Walevest, innemen*. Evenals aan het Zwijndrechtse veer boterde het niet altijd tussen de schuitenvoerders van Dordrecht en die van Hendrik-Ido-Ambacht. In het begin van de zomer van 1818 was er zelfs sprake van *verregaande twisten en ook feitelijkheden, welke reeds herhaalde reizen en nu ook onlangs tusschen commissarissen van de schuitenvoerders alhier en de schuitenvoerders van Hendrik Ido Ambacht hebben plaats gegrepen*. Het heeft er dus alle schijn van dat de ruzie soms zo escaleerde, dat de Dordtse commissarissen met de schuitenvoerders van Hendrik-Ido-Ambacht op de vuist gingen.

In 1833 werd de grens tussen Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht naar het noorden verlegd en kwam het gehele gebied tussen het Veerplein en de Noord onder de jurisdictie van Zwijndrecht te liggen, dus ook het veer tussen de Buiten Walevest en de oostelijke zoutkeetshaven.⁸

De schuitenvoerders worden gemeenteambtenaren

Op 31 juli 1852 besloot het stadsbestuur behalve het pontveer, ook het schuitenveer zelf te gaan exploiteren. De zelfstandige schuitenvoerders zouden daardoor verdwijnen en moesten plaatsmaken voor schuitenvoerders in loondienst van de stad. Die verdienden daarmee f 4,50 per week. Dat was meer dan ze, volgens opgaaft, als zelfstandige schipper ontvingen, want dat was gemiddeld nog geen f 3,50. Daar kwam nog iets bij aan fooien, maar veel was dat niet. Ze zullen dan ook niet al te hard hebben geklaagd.

Deze regeling zou op 1 januari 1853 ingaan, dus waren er nog maar vijf maanden om alles te regelen. Begonnen werd met na te gaan welke van de toen nog aanwezige acht schuitenvoerders in aanmerking kwamen voor de stadsbaan. Het bleek al ras *dat er maar zeer enkele bekwame schuitenvoerders zijn, dat sommigen oud en afgeleefd zijn en dat anderen meer betrekkingen hebben, waardoor zij verhinderd zijn geregeld en aanhoudend aan de veeren te zijn*. Deze laatste groep kon zonder gewetenswroeging worden ontslagen, want die konden hun kostje wel op een andere manier verdienen. Anders lag dat met de *ouden en gebrekkigen*. Die kregen voor 1853 een toelage, maar ze moesten goed begrijpen *dat deze toekenning slechts als een overgangsmaatregel te beschouwen is, welke van geene consequentie voor het vervolg is*. Dus na 1853 kregen ze geen toelage meer.

De vier schuitenvoerders van de Blauwpoort die de toelage kregen, waren: B. Verschuur f 80, D. van Prooyen f 80, G. Langeweg f 26 en H. Kroon f 26. Er werden zes schuitenvoerders aangesteld.

Aan het Papendrechtse veer werd eenzelfde reorganisatie doorgevoerd en van de schuitenvoerders aan beide veren werden in totaal tien *hoogaardsen of roeibooten en zeven ijsschouwen, met riemen, haken ijsschenen enz.* gekocht voor f 944. De schuiten die te slecht of onbruikbaar waren, werden niet overgenomen, alhoewel het stadsbestuur soepel was *jegens thans dienende schuitenvoerders, die niet opnieuw werden aangesteld*. De tien schuiten waren voorlopig voldoende. Er waren acht ijs- of schietschouwen nodig, vier per veer, zodat er nog één ijsschouw moest worden aangeschaft. Opzichter Van Wijngaarden had samen met D.B. Gips de taxatie verricht en kreeg daarvoor f 50. Hij kreeg eveneens het opzicht over de ponten en schuiten, maar daarvoor kreeg hij geen extra salaris.

Het schuitenvoerdershuisje aan de Blauwpoort. Tekening door P.L. Vuyck, 1851 (SAD D.I. 36450).



Om meer passagiers, voertuigen, paarden en beesten te trekken, werden de tarieven per 1 januari 1853 drastisch verlaagd, zoals al aangegeven bij het pontveer. Met de schuiten kostte de oversteek nu 3 cent voor één of twee personen, terwijl dat daarvoor maar liefst 15 cent was, en elke passagier meer kostte 2 cent, terwijl dat vroeger 5 cent was. Het was dan ook geen wonder dat de reorganisatie goed uitpakte. De schuitenvoerders voeren daar wel bij, want hun loon werd een maand later al op f 5 per week gebracht. De commissaris aan de Blauwpoort, Stievink, bleef zijn post behouden, maar moest in de zes zomermaanden gewoon dienst doen als schuitenvoerder. Daarvoor kreeg hij f 3 per week.⁹

De reorganisatie betekende niet, dat er geen klachten meer kwamen. Eind 1854 klaagde het publiek dat de schuiten bij storm, *wanneer de molens gewicht malen*, meer dan de toegestane zes personen vervoerden.

De winterdienst van Van Gend en Loos

Van Gend en Loos reed de postwagendienst Antwerpen-Den Haag van Antwerpen naar Moerdijk. Daar gingen de passagiers op de stoomboot naar Rotterdam en vandaar ging het per diligence/postwagen naar Den Haag. Wanneer de stoomboot door ijsgang niet kon varen, reed Van Gend en Loos vanaf 1848 met de postwagen/diligence over Dor-

drecht. Dat wil zeggen na een oversteek vanaf Moerdijk, vanaf Willemsdorp per postwagen/diligence naar Dordrecht, daar werden de passagiers uitgeladen, overgevaaren door de schuitenvoerders, en in Zwijndrecht ingeladen in een andere gereedstaande postwagen/diligence. Van Den Haag via Rotterdam naar Antwerpen ging de reis in omgekeerde volgorde.

Een groot deel van het succes als diligence- en postwagenondernemer had Van Gend en Loos te danken aan de eigenschap op de dubbeltjes te letten. Ook de kosten van de overtocht in het Zwijndrechtse veer wilde deze ondernemer zo laag mogelijk houden. In 1852 had Van Gend en Loos met de schuitenvoerders een vast bedrag van *f* 3 per dag afgesproken, ongeacht het aantal passagiers en de hoeveelheid goederen. Dat tarief gold zowel bij open als bij *besloten* water. Vanaf 1853 moest Van Gend en Loos met het Dordtse stadsbestuur zaken doen. Dat had een 'beter' plan: voor *f* 2,50 mocht de diligence, inclusief de reizigers en de goederen, overvaren met de pont. Voor iedere bijwagen moest dan *f* 1 worden betaald. Over het overzetten met schuiten of schietschouwen werd met geen woord gerept. Het verschuldigde bedrag kon niet gewoon aan de pontman worden betaald, maar moest worden afgedragen op het kantoor van de ontvanger van de veren. Waarschijnlijk was dit een 'ambtelijke vergissing' want overvaren met de pont in een rivier met ijsschotsen is niet goed of helemaal niet mogelijk.



Een postwagen of diligence, in 1866 getekend op de voorkant van een enveloppe die vanuit Breda naar Amsterdam werd verzonden.

Door het in gebruik nemen van de spoorlijn Antwerpen-Breda ging het met het vervoer per diligence ook niet meer zo goed, en had Van Gend en Loos dit traject laten vallen. Vanaf 1855 reed Van Gend en Loos alleen het traject Breda-Den Haag. In plaats van de grote diligences waarin vijftien personen konden worden vervoerd, reed Van Gend en Loos toen met de kleinere postwagens, waarin slechts negen personen konden plaatsnemen. Hierin konden alleen de passagiers en hun bagage worden vervoerd, terwijl voor de goederen die de diligences vroeger ook meenamen, nu aparte vrachtwagens werden ingezet. De firma vroeg daarom voor de winter van 1855/1856 een vermindering van het vaste bedrag tot *f* 2 per dag, maar Dordrecht handhaafde het tarief van *f* 2,50.

Het jaar daarop reed Van Gend en Loos met wagens voor twaalf passagiers. De onderneming wilde een vast tarief van f 1,50 per dag, maar Dordrecht wilde, in navolging van het Kralingse veer te Rotterdam, geen vast dagtarief meer hanteren, maar het normale tarief per persoon. Dat betekende f 2 voor één persoon en f 1 voor ieder volgend persoon, wanneer die tenminste bij ijsgang in dezelfde schiet- of veerschuit werd overgevoerd.

Op 4 februari 1857 kon de stoomboot Moerdijk-Rotterdam niet meer varen en begon Van Gend en Loos met het rijden over Dordrecht. Met drie boten en zes man werd overgezet. Volgens Van Gend en Loos hadden ze het daar de gehele dag druk mee, werden dus moe en begonnen te bedelen om een fooi. Bovendien moesten sommige reizigers 24 uur wachten. Vanaf de Zwijndrechtse kant waren er echter geen problemen.

Op 6 en 7 februari was er minder ijs en moest slechts 75 cent per persoon worden betaald, terwijl de Zwijndrechtse schuitenvoerders 25 cent vroegen, hoewel normaliter daar het tarief hoger lag. Op 8 februari was er nog maar erg weinig ijs en werd in drie minuten overgeroeid. Toch moest men nog 25 cent betalen. Van Gend en Loos verzocht tevergeefs nogmaals om een lager tarief.¹⁰

Bij ijsschuiten overtrekken met paarden

Van Gend en Loos moest landelijk steeds meer terrein prijsgeven aan de spoorwegen en dat was ook het geval met de dienst Breda-Moerdijk, met aansluiting op de stoomboot naar Rotterdam. Per 1 oktober 1856 werd de dienst overgenomen door de S.A. des Chemins de Fer d'Anvers à Rotterdam, ook wel genoemd de Antwerpen-Rotterdamsche Spoorweg Mij. (ARSM). Van Gend en Loos bleef weliswaar de dienst bij ijs verzorgen, maar deed dit in opdracht van de spoorwegmaatschappij. Dat ging goed, tot de ARSM zich er in 1861 zelf mee ging bemoeien.

In de winter van 1859 of 1860 was er veel gruisachtig ijs in de rivier. Hierdoor was het erg moeilijk met een gewone schuit of schietschouw over te varen. Het ijs was vaak niet sterk genoeg om de ijslopers te dragen en daarom was het moeilijk en zwaar werk om over te komen. Het kostte ook veel tijd. De directie van de Antwerpen-Rotterdamsche Spoorweg Maatschappij, die altijd een snelle overtocht wilde hebben, dacht daar echter een oplossing voor te hebben gevonden. De schuitenvoerders maakten aan de boeg van een ijsschouw, die geladen was met passagiers, een lange lijn vast en het andere eind aan twee paarden op den wal, die met al hun kracht trekken. *De spoed en de kracht waarmee dat gepaard ging, maakte dat die geladen ijsboot voor niets terugdeinsde en met hevige schokken en stooten den wal bereikte, zonder dat het mogelijk was bij het minste ongeval die paarden spoedig genoeg te doen ophouden.* De proef had bijna menschenlevens gekost. Het bleek dus een gevaarlijke onderneming te zijn en B&W van Zwijndrecht verboden dit experiment te herhalen.¹¹

De Belgische spoorwegen schakelen Den Haag in

De winter van 1860/1861 was streng. Gedurende 43 dagen werd de diligenciedienst gereden en in die periode konden de passagiers 17 dagen te voet oversteken. Er was bij de ARSM geklaagd dat in die 43 dagen het vervoer via het Zwijndrechtse veer te onregelmatig plaatsvond en te lang duurde, waarop de ARSM de Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten inschakelde. Deze zond in november 1861 een brief naar het Dordtse

gemeentebestuur met de vraag hoe Dordrecht zich voorstelde de situatie te verbeteren. Dat was volgens het stadsbestuur helemaal niet nodig, want alles verliep goed en er waren nooit klachten geweest.

Prompt volgde anderhalve week later een in het Frans geschreven brief van de ARSM, waarin ze klaagde dat er ongelukken gebeurden, dat de reizigers niet snel genoeg geholpen werden en over het wisselende tarief van één cent tot één gulden, met een gemiddelde van 12½ cent. Ook het Zwijndrechtse gemeentebestuur kreeg zo'n Franse brief en hierin stond dat de overtocht bij ijs 25 cent kostte, bij een normaal tarief van 10 cent, en dat het gemiddelde 21 cent bedroeg. Dat vonden de Belgen uiteraard duur en ze wilden een lager tarief.

Ze gingen het hoog spelen en schakelden nu de Commissaris van de Koning in. Die wilde van beide gemeenten alle correspondentie zien, wilde weten welke maatregelen er al waren genomen en wilde nog deze winter een snelle en goed geregelde overtocht voor de trein/postwagereizigers. Bovendien moesten de goederen met zorg worden behandeld.

Als eerste antwoordde Zwijndrecht op 11 januari 1862 en beklemtoonde dat er nooit klachten op het gemeentehuis waren gehoord over de dienstverlening. Sterker nog, ze waren tevreden en hadden *daarbij zelfs den wensch geuit dat het aan de Zwijndrechtse veerlieden vergund wordt het veer van beide zijden te bedienen*. Ook over de tarieven waren nooit klachten binnengekomen. Die werden door de commissaris bepaald, al naar gelang het meer of minder moeilijk was naar de overkant te komen en die konden oplopen tot een gulden. Bij ijs mochten de schuitenvoerders hoogstens drie personen tegelijk overzetten en was het tarief normaal gemiddeld 50 cent per persoon, dus bij drie personen f 1,50. De Zwijndrechtse veerlieden hadden echter een overeenkomst gesloten met Van Gend en Loos voor 75 cent, dus voor de helft van de gewone prijs. Te hoog waren de tarieven dus beslist niet.

Op de aantijging dat er nogal wat schade werd geleden bij het overbrengen van bagage en goederen, stelde het Zwijndrechtse college van B&W dat bij de overvaart vanuit Zwijndrecht nog nooit iets was verloren gegaan of beschadigd. Dat lag anders bij het open en afladen van de diligences of postwagens. *Dat bezwaar lag bij de spoorwegbeambten zelve, daar onmiddellijk bij het aankomen der dienstdoende diligences en goederenwagens, de goederen door en onder toezigt dier beambten op de meest onachtzame wijze worden gelost en zelfs niet zelden worden kisten en koffers van de hoogte der wagens op den grond gesmeten, ongeacht daarop met duidelijk leesbare letters gesteld is: Fragile-Haut-Bas, etc. Vervolgens worden die goederen door ieder die maar wil, naar de ijsboten gedragen of verwerkt, ook zonder de minste zorg. Daar wij, als onmiddellijk aan het veer woonachtig zijnde, meermalen gezien hebben dat als bovengemelde kisten door voortdurende omwenteling naar de ladingsplaats vervoerd worden*, was het niet verwonderlijk dat er grote kans op schade of zoekraken was.

De Zwijndrechtse ijsschippers of –lopers waren de gehele dag beschikbaar en konden bij aankomst van de diligences met zes ijsboten snel de passagiers en goederen overbrengen. Door te weinig schippers of boten was nog nooit de overtocht vertraagd.

Het Dordtse college van B&W reageerde op 20 januari 1862 in dezelfde geest en voegde eraan toe dat het aantal bemande schuiten voldoende was, het te duur was meer schuiten aan te schaffen en geschikt personeel schaars was. *Versnelde overtocht is niet mogelijk.*

Ieder toch, die weet welke moeilijkheden en gevaar soms aan de overtocht eener met ijs bezette rivier verbonden zijn, bevreemd het niet dat men dikwijls een of meer uren op het water verwijlen moet, terwijl men soms in het geheel niet over kan gaan. Het was dus soms beslist geen pretje om met een schietschouw te worden overgezet.

Dordrecht had nu wel beweerd dat alles snel en vlot verliep, maar reeds binnen een week ging het mis en moesten de passagiers lang wachten voordat ze konden worden overgezet. Dat kwam de stad op een reprimande te staan van de Commissaris van de Koning. Het stadsbestuur verweerde zich door op te merken dat de tijdelijke stremming was ontstaan door een misverstand. Het gevolg was wel dat B&W van Dordrecht *het misverstand onmiddellijk nadat zulks ter onzer oore gekomen was, hebben trachten dit te herstellen door order te geven dat de veerlieden van Zwijndrecht gedurende den ijsgang eveneens zouden worden toegelaten tot het overzetten van passagiers en goederen van den wal van Dordrecht als van de overzijde.* Dat werd bij het overzetten van vracht in buitengewone gevallen wel eens meer gedaan, maar dat bracht maar f 1 per 1.000 kg op en was dus niet zo lucratief als het overzetten van passagiers. De Dordtse veerlieden waren dat soort vrachten dus liever kwijt dan rijk.

De Commissaris van de Koning had geëist dat er in het Dordtse veer meer schippers zouden worden aangesteld en B&W konden nu niet anders meer dan met de meeste spoed maar liefst vier nieuwe schuitenvaarders aanstellen.



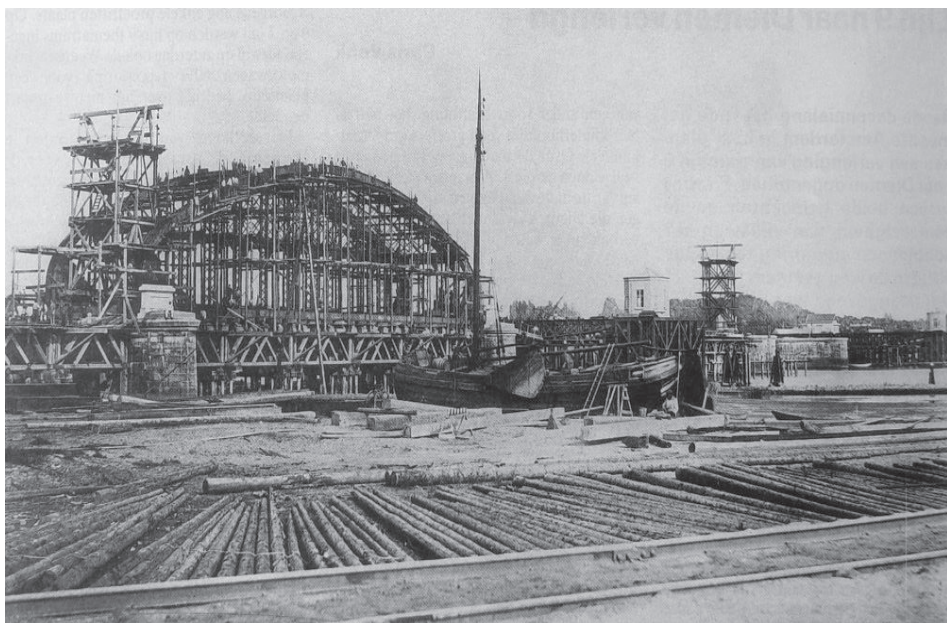
Van Gend & Loos. Grondlegger was de Antwerpse herbergier-koetsier J.B. van Gend.

In november van dat jaar 1862 regelde Van Gend en Loos weer de afspraken en stelde aan zowel Dordrecht als Zwijndrecht een gedetailleerd tarievenplan voor. Nu waren intussen, vooral onder druk van de *Commissaris des Koning*, besprekingen gaande over een vergaande samenwerking tussen beide schuitenveren. Het was dan ook logisch dat beide gemeentebesturen een gelijkkluidend antwoord aan Van Gend en Loos stuurden, maar van verlaging van de tarieven was ook nu geen sprake. Bij ijsgang bleven de tarieven gelijk en wanneer het ijs vast lag en het publiek lopend over het ijs kon, werden die:

- zolang er geen plank voor voetgangers lag 25 cent per persoon
- wanneer er wel een plank voor voetgangers lag 15 cent per persoon.

De bagage werd in schietschouwen, die dan als slede fungeerden, overgebracht en daar konden ook de passagiers mee meegaan indien ze dat wilden. Voor het laden en lossen van de schuiten en het overbrengen van goederen, werd steeds *f* 2 voor elke goederenwagen in rekening gebracht, ongeacht de hoeveelheid goederen per wagen. Dit werd later weer *f* 1 per 1.000 kg. Beide gemeentebesturen verzonden een antwoordbrief met dezelfde inhoud en Van Gend en Loos ging daar toen maar mee akkoord. In latere jaren werden de tarieven gehandhaafd, alhoewel Van Gend en Loos af en toe toch nog probeerde deze te verlagen of een vast tarief voorstelde.

De regeling dat de ijsschippers van beide oevers passagiers niet alleen mochten, maar zelfs moesten meenemen, maakte het overzetten een stuk efficiënter en klachten bleven dan ook uit.



Bouw van de tweede overspanning van de spoorbrug over de Oude Maas in 1871, (SAD D.I. 50102).

Op 31 december 1871 werd de spoorbrug over het Hollands Diep in gebruik genomen en op 31 oktober 1872 volgde die over de Oude Maas, zodat de ijs-diligencedienst niet meer nodig was. Daarmee was een stukje historie afgesloten.¹²

B. Het Zwijndrechtse schuitenvaar

De commissaris en de diligences

Op de diligence- of postwagendienst Amsterdam-Antwerpen van Van Gend en Loos werd vanaf 1848 het traject Rotterdam-Moerdijk per boot afgelegd. Alleen wanneer door ijs de boot niet kon varen, werden de passagiers per rijtuig van Rotterdam naar Dordrecht gebracht, daar per veerschuit overgezet en weer per rijtuig naar Willemsdorp gebracht, vanwaar met de veerstoomboot de oversteek over het Hollands Diep werd gemaakt naar Moerdijk.

In januari/februari 1841 was dit ook het geval. Wanneer de postwagen bij het veer van Zwijndrecht aankwam, werden de bagage en de andere goederen die de postwagen vervoerde, overgeladen in Zwijndrechtse veerschuiten en naar de overkant gebracht. De voor Dordrecht bestemde bagage werd op de kant gezet en de rest werd in een gereedstaande postwagen geladen. Hier konden de doorgaande passagiers ook weer instappen naar het kantoor van Van Gend en Loos. Dat was gevestigd in het logement van de weduwe J. Schotman Barendrecht. Zij was ook de *directrice* van het Dordtse kantoor. In het logement konden de reizigers na hun reis op verhaal komen en kon de weduwe wat verdienen. Ze kon het daarom niet waarderen dat de Zwijndrechtse commissaris van de schuitenvoerders, Jan Gerrit van Schaardenburg, *des morgens bij het aankomen van Amsterdam der genoemde wagens, de passagiers derzelve in zijn herberg uitlokt om daarvan de voordeelen te genieten die aan mijne post niet alleen verbonden zijn, maar daarvan zelfs het grootste bestaan moeten uitmaken*. Bovendien kwamen de passagiers pas in Dordrecht aan wanneer hun bagage, ook die van de personen die niet verder dan Dordrecht reden, al lang en breed was opgeladen en de wagen naar het kantoor was gereden. Wanneer dan de reizigers zonder honger en dorst eindelijk bij het kantoor kwamen, moest de bagage die in Dordrecht moest blijven weer worden afgeladen, *hetgeen dan zeer ongemakkelijk gaat en niet weinig tijd nutteloos doet verliezen*. Om haar inkomsten veilig te stellen, verzocht de weduwe de burgemeester van Zwijndrecht om *bij aankomst der diligences en bijwagens zorg te dragen dat de passagiers worden overgebracht en hij (Van Schaardenburg) dus de vrijpostigheid om dezelve uit de wagen in zijn huis te lokken, wordt belet*. Of dit hielp, blijft in de nevelen der historie verborgen.¹³

De verloren geldbeurs

Op 26 mei 1841 keerde de heer E. Muret huiswaarts van Holland naar Nîmes in Frankrijk. Die dag was hij overgezet door de Zwijndrechtse schuitenvoerder Jan van Schaardenburg, de zoon van de Zwijndrechtse commissaris. In Dordrecht ging de reiziger naar het kantoor van de diligence om zijn reis via Breda naar Frankrijk te vervolgen. Op het kantoor moest hij zijn kaartje (in die tijd vaak loodje genoemd) kopen en de reis verder regelen. Toen hij bij het kantoor aankwam, *zag hij dat die brave schuitenvoerder in vliegende haast kwam aanlopen, die hem ongeschonden zijn beurs kwam ter hand stellen*. In die geldbeurs zaten ongeveer 1.200 Franse francs, dat was een aardig kapitaal in die tijd. *Voor die eerlijke en edelmoedige daad kreeg hij uiteraard een beloning van Muret, maar Muret vond dat hij daarmee nog niet voldoende zijn dankbaarheid had betoond en hij was daarom voornemens om telken reize dat hij aan Dordrecht zal passeren, aan dien braven man zijne achting en erkentelijkheid te betuigen*.¹⁴

De schuitenvoerders en de commissaris

Het aantal schuitenvoerders liep in de loop van de tijd terug. Niet omdat er geen interesse meer was in het beroep, maar omdat er teveel kwamen om iedere schuitenvoerder een goede boterham te laten verdienen. Van die spaarzame inkomsten moest elke schuitenvoerder jaarlijks ook nog f 5 afdragen aan de kerk. Nu hadden de meeste schuitenvoerders nog andere inkomstenbronnetjes. Zo hadden in 1823 van de 18 schuitenvoerders er 14 ook andere inkomsten en was er in 1835 zelfs één ook metselaar.

Het aantal schuitenvoerders dat aanwezig was, varieerde daarom dagelijks. Er waren ook *enkele veerschippers welke steeds aan het veer aanwezig zijn en alzoo in al de verdiensten van het veer deelen, daarin gedurende de laatste jaren geen levensonderhoud voor hun en hun gezin kunnen vinden, zoodat enkele hunner zelfs door de armekas moeten ondersteund worden.*



Zwijndrechtse schuitenvoerders brengen passagiers over naar Dordrecht. Bij ruw weer moesten twee schuitenvoerders de passagiers over roeien.

In 1847 werd besloten *het tot nu toe bestaan hebbende getal van twintig schuitenvoerders te doen uitsterven tot op twaalf*. Het kwam ook voor dat iemand de dienst van een oude of zieke schuitenvoerder waarnam. Zo iemand was Leendert van Wingerden die in 1853 *sedert jaren als veerschipper in plaats van zijnen vader Willem van Wingerden, alhier in het veer gevaren heeft, zich steeds behoorlijk heeft gedragen en bij ijsgang zich zelfs boven de andere schippers gunstig heeft onderscheiden*. In Zwijndrecht was echter weinig kans dat hij daar als schuitenvoerder zou worden aangesteld en daarom solliciteerde hij voor die post in Dordrecht. Of hij daar ook werd benoemd, is niet bekend, maar in de winter van 1866 wilde hij weer in Zwijndrecht worden aangesteld als schietschouwschipper, met onbekend resultaat. In 1868-1869, in de nadagen van het veer, zien we hem wel terug als schuitenvoerder. Het kwam meer voor dat een familielid als plaatsvervanger optrad. Zo had ook Gerrit Vogelesang enkele jaren voor het overlijden van zijn vader Bastiaan in 1864, diens dienst *steeds behoorlijk waargenomen*, en werd hij in zijn plaats benoemd.

In 1857 waren er diverse schuitenvoerders overleden, zodat er in april nog maar tien over waren. Besloten werd het streefgetal van twaalf toch aan te houden en er werden schuitenvoerders benoemd. Tegelijkertijd werd Klaas van Wingerden *wegens zijne hooge jaren* ontslagen en in zijn plaats benoemd *zijn schoonzoon Jan Nouwen, onder voorwaarde dat hij zorgen zal dat zijnen schoonvader Klaas van Wingerden, zijn leven lang gedurende, niet ten laste van eenig armenfonds komt.*



Huizen aan de westzijde van het Marktveld bij het Zwijndrechtse veer. Het kleine huisje is waarschijnlijk het schuitenvoerdershuisje (SAD D.I. 30466).

Een schuitenvoerder kon niet altijd gemakkelijk weg. Dat ondervond Cornelis Valk, die in 1860 ontslag wilde krijgen, waarna zijn schoonzoon Jan (Johannes) Vliegenthart in zijn plaats zou moeten worden benoemd. Pas ruim een jaar later werd dit, na een tweede verzoek, toegestaan.

Het kwam niet vaak voor dat een schuitenvoerder werd ontslagen wegens wangedrag. In de beschouwde periode is daarvan slechts eenmaal melding gemaakt. Dat betrof Arie Legerstee, die wegens *herhaalde dronkenschap en ongepaste behandeling der passagiers* in 1865 werd ontslagen.

Voor een aantal jaren is het aantal schuitenvoerders bekend:

1823	18 + 1 commissaris
1847	19 + 1 commissaris
1848	18 + 1 commissaris
1850	16/11 + 1 commissaris
1855	16 + 1 commissaris
1857	9/11 + ? 1 commissaris
1863	14 + 1 commissaris
1868	6 + 1 commissaris

De commissaris moest toezicht houden op het veer en zorgen dat alles goed verliep. In veel gevallen was hij zelf ook schuitenvoerder. In 1847 werd de oudste schuitenvoerder tot commissaris benoemd, *dewelke na gedaan onderzoek is gebleken te zijn Mattheus van der Linden*. Er was dus niet gekeken naar geschiktheid en dat bleek niet het beste criterium om een nieuwe commissaris te kiezen. Later werd daarom ook gelet op de geschiktheid van de persoon.¹⁵

Het veer bij de Oostketen

Van dit veer is (nog) niet veel bekend. Het viel tot 1857 onder Hendrik-Ido-Ambacht en werd in dat jaar bij Zwijndrecht gevoegd. Vanaf dat jaar werden de veerlieden ook aangesteld door de gemeente Zwijndrecht. Het werd een hulpveer van het veer aan het Marktveld, later Veerplein genaamd. Toen de schuitenvoerder Jan Stolk in 1861 overleed, werd er geen nieuwe aangesteld, maar mocht zijn zoon Jacob Stolk toch die dienst blijven waarnemen *ten behoeve van den nagelatene weduwe*.

In 1865 overleed schuitenvoerder H. van Loon en ook in die vacature werd niet voorzien. Mocht er echter aan het veer hulp nodig zijn, dan werden daarvoor de veerlieden van het hoofdveer ingezet.¹⁶



De Oostkeetshaven te Zwijndrecht omstreeks 1825. Zeeschepen kwamen hier ruw zout lossen. Achterin de haven was het op- en uitstappunt voor de veerschuiten. Schilderij door M. Schouman (SAD D.I. 36217).

De schietschouwlopers

De schuitenvoerders moesten bij drijfjjs of gedeeltelijk dichtgevroren rivier de passagiers met ijs- of schietschouwen overbrengen. Dat was zwaar werk en de oudere schuitenvoerders zagen daar geen kans meer toe. In hun plaats werden dan jonge mannen ingezet, maar die moesten eerst worden benoemd. Zo waren er in 1823 twee schietschouwlopers. Ze werden per winterseizoen benoemd en vaak waren dat zonen of andere familieleden van de schuitenvoerder. Over de periode 1857-1864 zijn namen van de schietschouwlopers bekend. Er blijken in die periode vier tot zeven vervangers nodig te zijn geweest. Dat was een groot deel van de schuitenvoerders, wel een bewijs dat het beroep aan het vergrijzen was. De schietschouwlopers moesten de gehele dag bij daglicht op het veer aanwezig zijn.

In de periode dat de schietschouwen werden ingezet, werd niet met gewone schuiten gevaren. De commissaris bepaalde, na goedkeuring te hebben gekregen van het gemeentebestuur, of schietschouwen mochten worden ingezet. Het was de bedoeling dat een deel van de ontvangsten werd afgedragen aan de schuitenvoerder, zodat hij niet geheel zonder verdienste zou komen te zitten. Die regeling kon gemakkelijker worden getroffen met familieleden dan met vreemden, vandaar dat vaak zoons of schoonzons als vervanger optraden. In november 1857 werd nog een vreemde regeling opgenomen. Van de ontvangsten van Leendert van Wingerden moest 2/3 van zijn aandeel in de verdiensten dagelijks door de commissaris worden overgedragen aan zijn vrouw en 1/3 aan hemzelf!

Het tarief was hoog, dus was er altijd wel belangstelling om als schietschouwschipper of –duwer dienst te doen. In de winter was er toch al weinig werk en dan was zo'n extra verdienste fijn meegenomen. Toen in 1861 twee van hen niet meer nodig waren, werden ze aangesteld als vervanger. Zo bleven in elk geval ervaren mensen beschikbaar.

Er was in latere jaren ook een commissaris voor de periode dat de schietschouwen werden ingezet. Deze was *grondig bekend met de rivier en ijsgang*, had tot taak alles goed te laten verlopen en inde de overzetgelden.¹⁷

De schuitenvoerder/postbode

Alle postzendingen gingen over Dordrecht, ook die voor Zwijndrecht waren bestemd. *Sedert onheuglijke jaren* werden ze daarom bij het Dordtse postkantoor opgehaald en in Zwijndrecht bezorgd door een Zwijndrechtse schuitenvoerder. Schuitenvoerder Jan van Schaardenburg was met die taak belast en dat leverde hem het nodige geld op. In 1850 werd de nieuwe postwet ingevoerd en werd hij officieel benoemd tot brievengaarder. Hij trad niet meer op als actief schuitenvoerder, maar benutte zijn aanstelling om gratis heen en weer te varen. Hij overleed in 1855 en werd opgevolgd door Antonie van den Heuvel. Deze was echter geen schuitenvoerder en moest voor het overvaren betalen. Daarvoor werd echter een oplossing gevonden. Jan Nouwen was in naam nog veerschipper, maar was als zodanig niet meer werkzaam. Omdat de andere veerschippers nu het geld verdienden dat Nouwen anders had ontvangen, kreeg hij van hen een schadevergoeding. Hij mocht nog gratis overvaren en verzorgde voor *f* 50 per jaar het postvervoer tussen Zwijndrecht en Dordrecht. Met ingang van 1 april 1856 werd hij waarschijnlijk aangesteld als officiële postbode en ging *f* 150 per jaar verdienen.¹⁸

Overvaren van militairen en armen

Militairen mochten uiteraard op dezelfde voorwaarden overvaren als vanuit Dordrecht, omdat dit een rijksregeling betrof. Nu moest niet de Dordtse burgemeester maar zien dat hij zijn geld kreeg, maar die van Zwijndrecht. Zo weten we bijvoorbeeld dat met de pont, die dus door Dordrecht werd beheerd, op 24 mei 1848 werden overgevaren:

114 militairen à 2½ cent	= <i>f</i> 2,85
57 losse paarden à 7½ cent	= - 4,27½
20 caissons (munitiewagens) à 2½ cent	= - 0,50
	<i>f</i> 7,62½

Dit vervoer met de pont leverde dus voor de Zwijndrechtse schuitenvoerders geen inkomen op, maar veroorzaakte op het veer wel de nodige overlast.

Nog meer overlast bezorgde de ritmeester van een eskadron jagers te paard, bestaande uit 6 officieren, 124 onderofficieren en manschappen en 116 paarden. De burgemeester moest, samen met zijn collega van Hendrik-Ido-Ambacht, een onderkomen voor de nacht van 8 op 9 mei 1845 regelen. Ook deze militairen gingen met de pont over. Armen, die een bewijs van onvermogen hadden, mochten gratis overvaren. De schuitenvoerder kreeg later zijn geld van het stadsbestuur.¹⁹

Illegaal overzetten

In 1834 had de Zwijndrechtse arbeider Arie Fuik een geldboete gekregen voor het tegen betaling overzetten van personen. Hij was geen schuitenvoerder, dus mocht hij dat niet doen. Na verloop van tijd pakte hij dit gebruik echter weer op en vervoerde illegaal passagiers naar Dordrecht. Daar waren de schuitenvoerders niet blij mee, maar ze konden het vergrijp niet bewijzen.



Herberg De Steenen Kamer te Meerdervoort. De herbergier was tevens schipper van het overzetveer naar De Mijl. Tekening door M. Schouman omstreeks 1830 (SAD D.I. 36151).

Op zondag 22 mei 1836 kwamen 's avonds tussen negen en half tien drie personen bij het veer die vroegen wat het kostte om te worden overgezet. Toen ze het bedrag hoorden, maakten ze rechtsomkeert en verdwenen richting Westkeetshaven. De commissaris van de schuitenvoerders vertrouwde het niet en zond de twee schuitenvoerders Willem Jansz Vogel en Jacob Stolk achter hen aan om te kijken of *aldaar geen misbruik gemaakt wierde tot overzetting van passagiers op Dordrecht door onbevoegde personen*. Wat ze vermoedden, gebeurde ook. Arie Fuik had de drie personen al in zijn schuit geladen. Ze vroegen aan Fuik of hij wel wist dat dit niet mocht, waarop hij antwoordde: 'Ja Jacob, ik weet dat wel, maar ik zal dat toch doen'.

De Westkeetshaven was een punt waarvandaan veel illegale overtochten werden gemaakt. Nog meer dan de veerlieden aan het veer bij het Marktpllein, had de veerman van het overzetveer van de Stenenkamer te Meerdervoort op Dordrecht daar last van. Hij diende in augustus 1849 een verzoek in bij de burgemeester van Meerdervoort met de vraag daar maatregelen tegen te nemen. Deze schakelde zijn Zwijndrechtse collega in en in november kreeg de Zwijndrechtse burgemeester toestemming om ook burgers uit Meerdervoort te vervolgen.

In januari 1851 werden weer vier illegale vervoerders opgepakt, die op 11 september van dat jaar werden veroordeeld tot *f* 75 boete. Onder hen was ook weer Arie Fuik. Ook de arbeider Jacobus de Boer was een onverbeterlijke illegale overzetter. Hij was in 1851 driemaal veroordeeld tot het betalen van *f* 75. Er was ook een vrouw onder de velen die in 1851 waren veroordeeld: Kaatje de Waard, de vrouw van Hendrik van Loon. Zij, Jacobus de Boer en nog vijf anderen hadden de boeten niet kunnen betalen en moesten zich daarom op 30 juni 1852 bij de Dordtse gevangenis melden om daar zeven of acht dagen door te brengen.

Arie Fuik (of Vuik) had begin 1852 nog aan de Commissaris van de Koning kwijtschelding van zijn straf gevraagd en deze vroeg advies aan B&W van Zwijndrecht. Dat pakte niet goed uit voor Arie Fuik, want hij *is een der eersten en menigvuldigste overtreders ten deze, welke niettegenstaande hij reeds herhaalde malen, zelfs nog binnen korten tijd, zijnen straf daarvoor heeft ondergaan, niet daarmee ophoud*. Daarom werd geadviseerd hem *ter bevordering van eerbied en ontzag in de behoorlijke nakoming der plaatselijke verordeningen*, zijn straf niet kwijt te schelden. Wat dan ook gebeurde.

Het illegaal overbrengen van passagiers was kennelijk een familiesport, want eind 1857 had de Zwijndrechtse jongen Adrianus Fuik dit ook gedaan en daarvoor de standaardstraf van *f* 75 gekregen. Hij vroeg aan de koning gratie en *met het oog op den jeugdigen leeftijd van den veroordeelde en de geringheid der overtreding* werd hem zijn straf kwijtescholden.

Over schuiten

De schuiten van de Zwijndrechtse schuitenvoerders waren groen geverfd, maar in 1855 wilden ze, om onbekende reden, de schuiten blauw verven. Dat verzoek werd voorgelegd aan B&W en toegestaan. De schuiten waren, evenals die van Dordrecht, na 1850 voorzien van de tekst *Veer van Zwijndrecht op Dordrecht* en een volgnummer. Dit was een provinciale eis.

De schuiten werden elk jaar geïnspecteerd. Dat werd gedaan door een Zwijndrechtse scheepsbouwer, meestal in tegenwoordigheid van het voltallige college van B&W of enkele leden daarvan. Per slot van rekening bevond het gemeentehuis zich op het Veerplein, in de buurt van het veer, dus dat was niet zo'n probleem. Tot 1855 was de deskundige Jacob Vogel en daarna Jan Vogel Jansz. Er zijn geen gevallen gevonden waarin de schuiten niet in goede staat verkeerden.

In 1858 wilden de schuitenvoerders voor gezamenlijke rekening een zeilschuit aanschaffen, maar dat werd om een onbekende reden pertinent geweigerd.²⁰

VERORDENING
OP DE
OVERZETVEREN
TUSSCHEN
DORDRECHT EN PAPENDRECHT,
EN TUSSCHEN
DORDRECHT EN ZWIJNDRECHT.



DORDRECHT,
H. R. VAN ELK,
1868.

Voorblad van de verordening uit 1868. Deze werd afgekondigd op 30 mei 1868.

10. Strijd om het veer Zwijndrecht-Dordrecht

De Dordtse veren moeten meer klanten gaan trekken

Op 4 juni 1845 trad de gouverneur van Zuid-Holland op als voorzitter van de Zwijndrechtse gemeenteraadsvergadering. Hij bracht onder meer het overzetveer ter sprake. Hij vond *dat eene herziening of vernieuwing van het reglement op het alhier bestaande schuitenveer, in overeenstemming met de stad Dordrecht, wenschelijk was*. Dat reglement kwam er inderdaad en werd in nauwe samenwerking met Dordrecht opgesteld. Beide gemeenten kondigden het op 16 november 1850 af en daarmee trad het meteen in werking. Zwijndrecht behield echter het schuitenveer Zwijndrecht-Dordrecht in beheer.¹

Het provinciale reglement van de veren uit 1847 had aan Dordrecht meer zeggenschap over zijn veren gegeven. Dat werd nog versterkt door de reglementen die de stad in november 1850 uitvaardigde voor het pont- en het schuitenveer. Van het een kwam het ander en toen in 1852 de pachter van het Papendrechtse veer verlenging van de pacht vroeg, werd besloten na te gaan of dat wel zinnig was. Er werd, hoe kan het ook anders, een raadscommissie benoemd die meteen ook het Zwijndrechtse veer onder de loep zou nemen. Zo zou uniformiteit in beide veren kunnen ontstaan, die nu nog ver te zoeken was. De commissie, bestaande uit de heren mr. J.S. Lotsy, F.C. Deking Dura en mr. A. Blussé, stelde *eene meer doelmatige inrigting der veeren van Papendrecht en Zwijndrecht* voor. Zodoende konden meer mensen uit de naburige gemeenten naar Dordrecht worden gelokt om daar hun inkopen te doen en zaken te regelen, want *de winkelnering is hier in verval*. Meer bezoekers trekken kon vooral door de veertarieven te verlagen.²

Lagere tarieven door een andere organisatie

De commissie concludeerde op 2 juli 1852 dat in Rotterdam de tarieven veel lager waren. De Dordtse tarieven werden *onmatig hoog* gevonden en moesten dus worden verlaagd. *Maar om hiertoe te geraken is het noodig de overzetveeren voor rekening der gemeente door aangestelde schippers te doen bedienen, zooals te Rotterdam aan het Pontegat en elders, plaats heeft*.

Tot dan toe werden de pontveren verpacht. Het Zwijndrechtse pontveer voor *f* 200 en het Papendrechtse voor *f* 150 per jaar. De ponten waren eigendom van Dordrecht en de stad zorgde *grootendeels voor scheepstuig en herstellingen en onderhoud*. Hoeveel de jaarlijkse kosten bedroegen, was uit de boekhouding niet op te maken. Ze waren echter flink hoger dan de inkomsten.

De schuitenvoerders op Zwijndrecht en Papendrecht werden door de stad aangesteld *met hunne eigene schuiten en voor eigen rekening bediend*. Het waren dus zelfstandige ondernemers die een vergunning hadden. Het leverde *een schraal bestaan* op en met bijbaantjes moesten ze de financiële eindjes aan elkaar knopen. Dat had een ongunstige invloed op het veer, vooral op dat van Papendrecht.

Voorgesteld werd beide schuitenveerdiensten over te nemen van de schuitenvoerders en hun vaartuigen volgens een getaxeerde prijs te kopen. De goede vaartuigen konden dan opnieuw in de overzetveren worden ingezet, maar nu met schippers in loondienst van

Dordrecht. De commissie had ook sociale trekjes, want er werd voorgesteld: *Wensche-lijk zoude het ons voorkomen dat de som, welke de stad aan de overneming der schuiten zal besteden, kon worden bestemd voor een fonds, waaruit bejaarde veerbedienden, die niet meer kunnen werken of hunne weduwen of minderjarige weezen, eenigen on-derstand konden trekken.* Met andere woorden: de opbrengst van hun schuiten kregen de schuitenvoerders niet zelf in handen, maar werd in een gemeentelijk fonds gestort waaruit pensioenen enz. konden worden betaald. Ze kregen dus een sigaar uit eigen doos aangeboden. Of dit inderdaad zo is gegaan, kon niet worden getraceerd. Voor het overnemen van de schuiten en de Papendrechtse pont werd de volgende be-groting opgesteld:

Aan de Riedijk:

- tien hogaardsen à f 60,-	f 600,-
- zes schietschouwen id.	- 360,-
- vier schuiten van v. d. Kevie	- 200,-

Aan de Blaauwpoort:

- tien schuiten, dooreen à f 60,-	- 600,-
- voor overnemen van de pont van Papendrecht en bijbehorend scheepstuig, eigendom van den pachter, enz.	- 200,-
- kosten van taxatie enz.	- 40,-
Geheel	f 2.000,-

Ook het jaarlijkse kostenplaatje voor beide veren werd gemaakt:

Uitgaaf:

- twee schippers op de pont van Zwijndrecht à f 6,- 's weeks elk, is	f 624,-
- een knecht à 4,- 's weeks	- 208,-
- onderhoud der pont jaarlijks	- 300,-
- acht schuitenvoerders aan de Blaauwpoort, Harmonie en Vuilpoort à f 4,- 's weeks	- 1.664,-
- onderhoud der schuiten	- 125,-
- een schipper op de pont te Papendrecht à f 6,- 's weeks	- 312,-
- twee knechts, elk f 4,-	- 416,-
- onderhoud der pont	- 300,-
- zes schuitenvoerders aan de Riedijk en aan den Veerdam te Papendrecht à f 4,-	- 1.248,-
- vier assistenten mede aldaar à 2,50 s'weeks	- 520,-
- onderhoud der schuiten	- 125,-
- voor een commissaris aan de Blaauwpoort en	

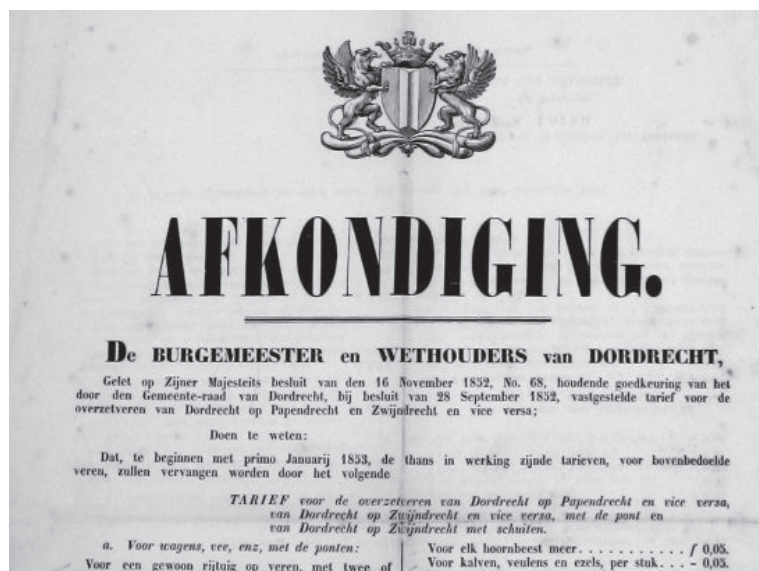
een aan den Riedijk, zelf schuitenvoerder,		
een gulden per week		<u>104,-</u>
Geheele uitgaaf	f	5.946,-

Ontvangst:

- van de pont te Zwijndrecht	f	1.500,-
- van het schuitenveer aldaar, acht schuiten		
à f 3,- 's weeks elk	-	1.248,-
- brievenvervoer voor het Rijk	-	400,-
- van de pont te Papendrecht	-	750,-
- van het schuitenveer aldaar, tien schuiten		
à f 3,- 's weeks elk	-	1.560,-
- huur Veerhuis, schuur enz.	-	250,-
- brievenvervoer voor het Rijk	-	<u>200,-</u>
	f	5.908,-

De pont in het Zwijndrechtse veer had in 1851 f 1.753 opgebracht en in de eerste vijf maanden van 1852 f 694, dus waren de inkomsten niet optimistisch geschat. Ook de opbrengst van het schuitenveer was lager geschat dan in werkelijkheid het geval was. Datzelfde gold voor de opbrengst van het brievenvervoer per pont.

Op 31 juli 1852 besloot de gemeenteraad de reorganisatie door te voeren en daarmee werden ook de tarieven belangrijk verlaagd. De verlagingen waren fors en het aantal personen, voertuigen, paarden en vee dat van het veer gebruikmaakte, nam dan ook sterk toe, zodat de reorganisatie als een succes werd beschouwd.³



Detail van de afkondiging op 27 december 1852 van de nieuwe tarieven.

Zwijndrecht houdt lang vast aan de hoge tarieven

Bij de voorbereidingen voor de reorganisatie had de Dordtse burgemeester zijn Zwijndrechtse collega gevraagd of ook in die gemeente de tarieven konden worden verlaagd. Die stond daar positief tegenover, maar er gebeurde verder niets. Het gevolg was dat na de invoering van de reorganisatie op 1 januari 1853, de tarieven voor de oversteek Zwijndrecht-Dordrecht veel hoger waren dan die in omgekeerde richting. Dat was nadelig voor Dordrecht, want nu konden de passagiers maar voor de helft profiteren van de lage Dordtse tarieven.

In augustus 1855 vroegen B&W van Dordrecht opnieuw om verlaging van de Zwijndrechtse tarieven tot die van Dordrecht. De Zwijndrechtse burgemeester had daar wel oren naar, maar de uitvoering was lastig. Er waren nog 17 schuitenvoerders aan beide veren en die moesten allemaal een boterham verdienen. Die was karig en zou door een tariefverlaging nog kariger worden. De gemeentekas was niet goed gevuld en daaruit kon hun geen bijdrage worden verstrekt. Hij stelde de gemeenteraad toch voor het tarief te verlagen. Om zijn goede wil te tonen, wilde daarop de gemeenteraad *het bestaande tarief zoodanig verminderen dat het voor het verkeer tusschen deze gemeenten geen bezwaar zal opleveren*. Hoe laag het tarief werd, is niet bekend.⁴

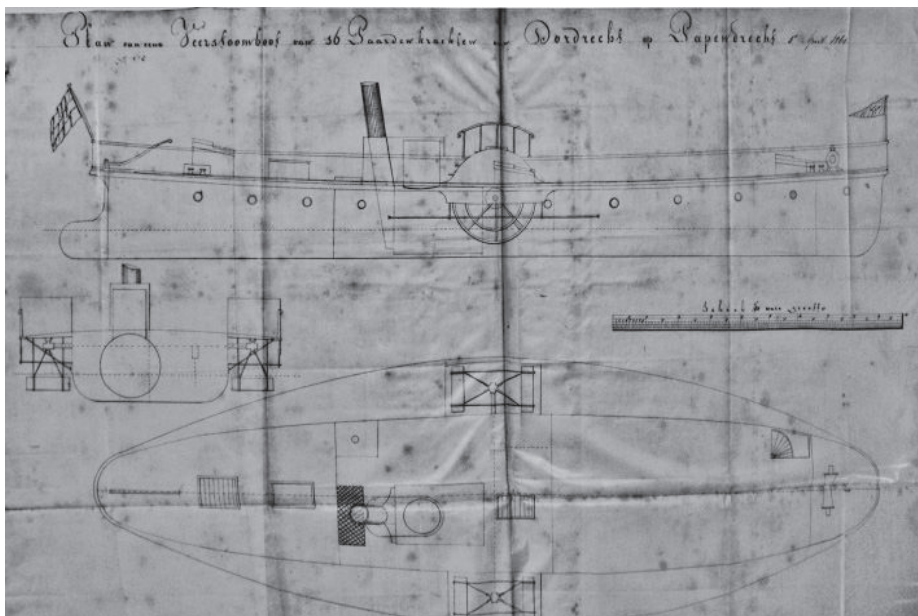
Dordrecht wil het Zwijndrechtse schuitenveer inlijven

In oktober 1854 had de Dordtse burgemeester zijn raad beloofd dat er een nieuwe verordening op de veren zou worden gemaakt, waarin ook het Zwijndrechtse veer betrokken werd. Dan waren de reizigers meteen verlost van het verschil in de tarieven en kon het stadsbestuur ook in het geheim denken aan de overname van dat veer. Twee jaar later, in november 1856, was er nog niets gebeurd, maar de burgemeester beloofde opnieuw dat hij de verordening zou maken en een voorstel doen hoe het Zwijndrechtse schuitenveer het best kon worden overgenomen. Daar begonnen B&W toen dus al openlijk over te praten. In maart 1857 was er echter nog steeds geen verordening doordat de burgemeester het te druk had met andere zaken. Dat was natuurlijk een uitvlucht, want hij wilde eerst de verhouding met Zwijndrecht goed regelen. Dat bleek een half jaar later toen hij eind oktober 1857 de gemeenteraad in een geheime vergadering informeerde over de stand van zaken. Hij vertelde dat de Zwijndrechtse burgemeester wel wilde meewerken aan een regeling over de overdracht van het schuitenveer aan Dordrecht, maar dat het veerrecht aan de ambachtsheer behoorde. Die had weliswaar al te kennen gegeven niet veel prijs te stellen op het veerrecht, maar om dat weg te geven ging hem te ver. Er waren nog enkele andere bezwaren. Zo zouden de schuitenvoerders moeten worden ontslagen en die zouden dan ten laste van de gemeente komen. Daar was Zwijndrecht echter te arm voor. Bovendien zou de Zwijndrechtse kerk jaarlijks f 100 mislopen, die de schuitenvoerders aan haar moesten betalen voor huur van het schuitenvoerdershuisje en de verlichting daarvan. De raad zag die bezwaren niet al te zwaar in en droeg de burgemeester op met de Zwijndrechtse ambachtsheer te gaan praten.⁵

De Kamer van Koophandel gaat zich ermee bemoeien

Van een gesprek met de ambachtsheer werd nooit iets vernomen. De eerste die de zaak weer aankaartte, was de Dordtse Kamer van Koophandel. Dat was wel vier jaar later, begin mei 1861. De kleinhandel had groot belang bij goede en goedkope verbindingen

met de buurgemeenten aan de overkant van beide rivieren en vooral voor het Papendrechtse veer zou een veerstoomboot beter voldoen dan de ponten en schuiten. Een reden hiervoor werd niet gegeven, maar waarschijnlijk was de oorzaak dat de aanlegplaatsen in dat veer niet tegenover elkaar lagen en er in de rivier aan de Papendrechtse kant een ondiepte lag. De Kamer van Koophandel had zelfs al actie in die richting ondernomen en een tekening van een raderstoomveerboot laten maken bij J. en K. Smit te Kinderdijk. Deze had een lengte van 24,40 meter, een rompbreedte van 4,50 en een dekbreedte van 7,70 meter en een holte van 2 meter. De stoommachine had een vermogen van 16 pk. De suggestie werd serieus overwogen, maar voorlopig ondernamen B&W nog geen actie.



Ontwerptekening voor de veerstoomboot, gemaakt in 1861 bij J. & K. Smit te Kinderdijk.

Over het Zwijndrechtse veer had de Kamer van Koophandel alleen maar klachten. Het was een groot *dagelijksch ongerijf* om zich aan den eenen of den anderen kant van verschillende veerlieden te moeten bedienen en naar een zeer verschillend tarief te moeten betalen. De Kamer stelde daarom voor de Zwijndrechtse schuitenvoerders uit te kopen om tot een definitieve oplossing van het probleem te komen. *De kleine geldelijke opoffering* die de stad zich daarvoor mogelijk moest getroosten, mocht geen bezwaar zijn en zou ruimschoots opwegen tegen de voordelen. B&W namen zich voor de zaak weer op te pakken, maar het bleef bij een voornemen.

Het feit dat het Papendrechtse veer geheel in handen was van Dordrecht en het Zwijndrechtse veer niet, zal ook wel een rol hebben gespeeld in de beslissing voorlopig alleen voor het Papendrechtse veer aan een stoomboot te denken.⁶

De Zwijndrechtse burgemeester pakte na een aantal maanden de draad weer op en schreef eind oktober 1861 aan ambachtsheer mr. S. van Walcheren van Wadenhoijen een

brief met de vraag of hij bereid was het veerrecht van Zwijndrecht op Dordrecht aan de gemeente over te dragen. Begin december antwoordde die daar over na te zullen denken en beloofde *daarbij het belang van Zwijndrecht niet te zullen vergeten*.

De Dordtse burgemeester was niet zo vlot. In de raadsvergadering van 28 januari vertelde hij *dat eerst de uitlandigheid van den heer van Walcheren, ambachtsheer van Zwijndrecht, deze zaak vertraagd heeft, doch dat hij onmiddellijk na diens terugkomst met hem te dier zake in briefwisseling getreden is*. Het was een aardige smoes voor zijn laksheid, maar hij had niets meer bereikt dan zijn Zwijndrechtse collega. De ambachtsheer zou met een voorstel komen en dat kon nog wel even duren. De burgemeester wilde niet aandringen op meer haast, *uit vrees hem te indisponeren*. Toch was haast geboden, want de huidige reglementen waren niet meer rechtsgeldig en hierdoor kon het stadsbestuur geen straffen uitdelen om de gang van zaken op het veer in de hand te houden. Er werd daarom maar begonnen met een raadscommissie te benoemen die de onderhandelingen over de overdracht van het Zwijndrechtse schuitenveer zou gaan voeren. De drie leden van die commissie waren mr. G.A. de Raadt, mr. P. Blussé van Oud-Alblas en O.B. de Kat.⁷

Voorstellen worden uitgewisseld

De commissie ging voortvarend te werk. Ze schreef een week later aan B&W van Zwijndrecht dat ze de week daarop een vergadering in Dordrecht wilde houden om eens te praten over een regeling van het overzetveer. De Zwijndrechtse bestuurders wilden echter eerst wel eens weten hoe Dordrecht gedacht had de zaak te regelen, opdat ze niet onvoorbereid op die bijeenkomst zouden verschijnen. Toen kwam de aap uit de mouw: Dordrecht schreef terug dat B&W wilden dat Zwijndrecht het veer overdroeg aan Dordrecht. Wilde Zwijndrecht dat niet, dan moest een gemeenschappelijke regeling worden getroffen. Overdragen wilden B&W van Zwijndrecht beslist niet, gezien het grote belang voor Zwijndrecht, maar over een regeling wilde het college wel praten.

Er werd een vergadering in Dordrecht belegd waar B&W aanhoorden wat Dordrecht voor plannen had. Op 24 maart 1862 werd hiervan aan de Zwijndrechtse gemeenteraad verslag uitgebracht en eenparig werd besloten een commissie te benoemen die de Dordtse voorstellen in detail zou aanhoren en daarvan verslag zou uitbrengen. De commissie werd gevormd door de raadsleden J. de Bondt, L. Vliegenthart en P. Los Azn. Het bleek dat Dordrecht drie voorstellen had:

1. Het schuitenveer Zwijndrecht-Dordrecht overdragen aan Dordrecht;
2. Het schuitenveer voor gemeenschappelijke rekening beheren;
3. De schippers mogen van weerszijden passagiers overbrengen en dat tegen eigen tarieven.

Dordrecht had er hooghartig aan toegevoegd dat wanneer beide gemeentebesturen niet tot een minnelijke schikking zouden komen, de Dordtse schippers het veer vanaf beide zijden zouden gaan bedienen. Met andere woorden, gewoon ook het veer Zwijndrecht-Dordrecht gaan varen volgens hun eigen tarief. Als doekje voor het bloeden zou de Zwijndrechtse schuitenvoerders worden toegestaan vanaf Dordrecht passagiers mee te nemen. Het tarief was hoger dan dat van Dordrecht, dus zou de acceptatie van het

voorstel de doodsteek voor de Zwijndrechtse schuitenvoerders betekenen. Zwijndrecht wilde dit uiteraard niet en hield vast aan de vroegere bepaling dat het ontvangen overzetgeld aan de commissaris van de schuitenvoerders van de laadplaats moest worden afgegeven.

Op 2 april 1862 werden de Dordtse voorstellen in de Zwijndrechtse gemeenteraad besproken. De drie voorstellen werden meteen verworpen, maar om zijn goede wil te tonen, produceerde Zwijndrecht twee voorstellen:

1. Het tarief verlagen tot 5 cent voor één persoon en voor twee of meer personen elk 3 cent. Wanneer door ruw weer en dergelijke twee roeiers per boot nodig waren, voor één persoon 10 cent en voor twee of meer elk 5 cent. Dit tarief zou dan zowel overdag als 's nachts moeten gelden. Aan de Westkeetshaven en aan de corresponderende Vuilpoort zouden steeds twee schuitenvoerders aanwezig moeten zijn om ook vandaar passagiers over te kunnen varen.
2. Het tarief werd gelijk aan dat van Dordrecht, dus 3 cent voor één en twee personen en voor 3 personen of meer elk 2 cent. Dan moest Dordrecht jaarlijks *f* 1.500 betalen *tot tegemoetkoming in de door de Zwijndrechtsche veerlieden verpligte aanschaffing en onderhoud van roei- en ijsbooten en toebehooren en tot aanvulling van hetgeen die veerlieden, wegens ten belange van Dordrecht zoo buitengewoon laag gesteld tarief, voor levensonderhoud tekort komen.*

Deze voorstellen werden aan Dordrecht voorgelegd.

De Zwijndrechtse burgemeester zou intussen naar Amersfoort gaan, waar ambachtsheer Van Walcheren woonde, om nogmaals te proberen het veerrecht in handen te krijgen. De gemeente zou dan de *f* 13, die de veerlieden jaarlijks gezamenlijk de ambachtsheer betaalden, voor haar rekening nemen.⁸

De overeenkomst van 1863

Omdat twee leden van de Dordtse commissie *buiten de stad* waren, werd op 2 juni 1862 opnieuw door beide commissies vergaderd. Het resultaat was een compromis voor het veer aan de Blauwpoort:

1. Tarief gelijk aan dat van Dordrecht;
2. Alles wat het veer Zwijndrecht-Dordrecht bruto minder op zou brengen dan *f* 3.000, zou *door de gemeente Dordrecht aan de gemeente Zwijndrecht ten behoeve hunner schippers* worden bijgepast, tot een maximum van *f* 1.500;
3. Zwijndrecht zal de controle op de ontvangen veergelden naar genoegen van Dordrecht regelen;
4. De schippers moeten van beide zijden passagiers meenemen;
5. De overeenkomst geldt voor 5 jaar, ingaande 1 januari 1863.

De Dordtse gemeenteraad ging er op 19 juni 1862 mee akkoord, behalve dat aan Zwijndrecht zou worden voorgesteld de *f* 3.000 en *f* 1.500 te wijzigen in *f* 2.500 en *f* 1.000. Door deze overeenkomst zou één tarief ontstaan en zouden de reizigers minder behoeven te wachten, want nu kon elke schuitenvoerder hen van beide oevers overvaren.

Bovendien vond het Dordtse stadsbestuur de financiële offers die Dordrecht zich moest getroosten niet groot.

Het veer aan de Oostkeetshaven naar de Harmonie was niet in de schikking begrepen, want dit *schijnt feitelijk door Zwijndrecht geëxploiteerd te worden*. Later werd dit veer echter toch in de overeenkomst opgenomen.

Na nog de nodige besprekingen en briefwisselingen was het uiteindelijke besluit:

1. Tarief gelijk aan dat van Dordrecht;
2. Dordrecht betaalt jaarlijks *f* 500 t.b.v. de Zwijndrechtse schuitenvoerders;
3. De schuitenvoerders mogen passagiers van beide oevers meenemen.

Zo was men meteen af van onzekere inkomsten en een moeilijk door te voeren controle. Eindelijk werd door Dordrecht ook een verordening opgesteld en goedgekeurd en op 13 januari 1863 gingen ook Gedeputeerde Staten akkoord met de overeenkomst en de bijbehorende verordening. Door alle wijzigingen en goedkeuringsprocedures kon de regeling niet op 1 januari 1863 van kracht worden, maar werd dit uiteindelijk 1 februari 1863.

De tarieven waren gelijk aan die welke Dordrecht in 1852 had ingevoerd, wat betekende dat voor de veerschuiten voor één of twee personen elk 2 cent betaald moest worden en verder drie cent per persoon.

Van een overdracht van het veer was dus geen sprake meer. Het veerrecht van Zwijndrecht naar Dordrecht bleef in handen van de Zwijndrechtse ambachtsheer en beide gemeenten bleven hun bewind over de veren uitoefenen zoals vroeger, nu met het verschil dat ze meer met elkaar rekening moesten houden.

Voor de schippers was het ook wennen en het zal voor hen niet altijd gemakkelijk zijn geweest. Iemand die zich niet goed bij de nieuwe situatie kon neerleggen, was de Zwijndrechtse schuitenvoerder Jan den Hollander. Herhaaldelijk werd er in Dordrecht over hem geklaagd en in augustus 1863 was de Dordtse maat vol en schreven B&W naar Zwijndrecht: *Hij gedraagt zich niet overeenkomstig de bevelen van onzen commissaris wanneer hij zijn bedrijf aan stadszijde uitoefent en hij bejegent hem soms met hoogst onbetamelijke woorden, brutaliteit en zelfs bedreiging*. Uiteraard werd Zwijndrecht verzocht krachtig tegen hem op te treden.⁹

Overladen schuiten bij het onafhankelijkheidsfeest

Nu was die Dordtse commissaris zelf ook niet brandschoon, want een paar maanden later, in november 1863, gaf hij het slechte voorbeeld. Overal in het land werden onafhankelijkheidsfeesten gehouden om te vieren dat Nederland vijftig jaar daarvoor was bevrijd van de Fransen en een zelfstandig koninkrijk werd. Ook in Dordrecht waren er grote festiviteiten georganiseerd en van heinde en ver kwamen de mensen om die feesten mee te vieren. Het was erg druk aan de veren, zeker 's avonds, wanneer de feestvierders huiswaarts gingen. De schuitenvoerders konden niet de gehele dag heen en weer blijven varen en hadden daarom vaak tijdelijke vervangers ingezet. Dat was ook zo op dinsdagavond 14 november 1863. Zo rond half tien, het was dus al donker, voer Cornelis Hageman met de schuit van Pieter van der Net van Dordrecht naar de overkant. In de schuit mochten maximaal negen passagiers worden vervoerd. Met medeweten van de

Dordtse commissaris werden echter twintig personen in de schuit geladen. Van der Net, die in Dordrecht bij het veer was, protesteerde, wees op het gevaar en wilde dat enige personen de boot zouden verlaten. Daar hadden noch Hageman, noch de commissaris oren naar, want vooral de laatste wilde zo snel mogelijk de wachtende passagiers naar de overkant hebben en voor Hageman betekende elke passagier extra meer verdienste. De Dordtse commissaris zei daarom tegen Cornelis Hageman: *Toe, vaar maar op, dat komt er vandaag niet op aan.* Ook wethouder De Bondt maakte een opmerking over de overladen schuit, maar kreeg een antwoord van dezelfde strekking.

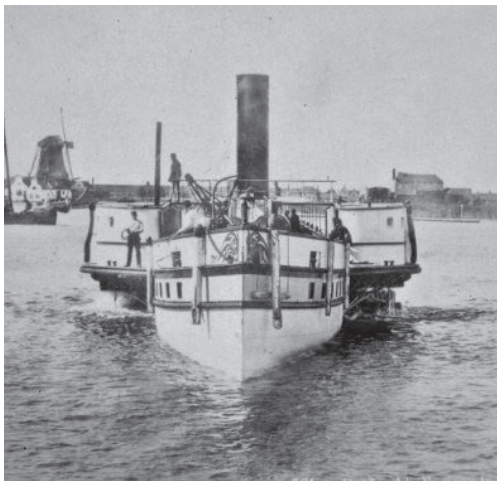
Dit was niet het enige geval, want *de geheelen avond zijn door de Blaauwpoorter veerlieden het maximum van het te laden getal personen, verre overtreden, meermalen tot 25 personen in één schuit, niettegenstaande 10 het maximum is.*

B&W van Zwijndrecht protesteerden bij hun Dordtse collega's, maar die namen het voor kennisgeving aan. Een zekere arrogantie was hun niet vreemd!¹⁰

Ter gelegenheid van de festiviteiten waren versieringen aangebracht en erebogen opgericht. Ook bij de Blauwpoort was een erepoort opgezet. Dat was gedaan als burgerinitiatief, uitgevoerd door de pontschippers en de schuitenvoerders. Dat gaf natuurlijk een feestelijk welkomstgevoel bij de mensen die vanuit Zwijndrecht kwamen overvaren, maar niets voor niets. Om de kosten te dekken werd aan iedere aankomende en vertrekkende passagier een bijdrage gevraagd. De veerlieden hadden al snel in de gaten dat de opbrengst tegenviel. Ze verzonnen toen een laffe list. Ze lieten twee jongens elke passagier een collectebus onder de neus houden, met de woorden 'Collecte voor 't Weeshuis', terwijl *diegenen die niet vrijwillig gaven, daartoe werden gedwongen, als onder anderen de huisvrouw van D. van Wingerden te Zwijndrecht en Wiekert Hz Visser van Heerjansdam.* Ook liet de beleefde behandeling der passagiers in den laten avond zeer veel te wenschen over. *Onder anderen zijn er passagiers verplicht geworden zelve te roeijen, omdat er geen andere zit- noch staanplaatsen open waren dan op het bankje van den veerschipper.*¹¹

Het wordt gevaarlijk op de rivier

Er kwamen steeds meer stoombootdiensten, niet alleen langs Papendrecht/Dordrecht richting Rotterdam, maar ook langs Zwijndrecht. Zo waren er diensten naar Middelburg, Zierikzee en andere plaatsen, maar ook van 's-Gravendeel naar Dordrecht en Rotterdam. Bij goed zicht konden de veerschippers de stoomboten wel aan zien komen en daar met hun vaarplan rekening mee houden, maar dat was anders bij mist en donker weer. Dat leverde gevaarlijke situaties op voor de veerlieden en hun passagiers.



Het raderstoomschip 'Zeeland' omstreeks 1887 (SAD D.I. 50046).

Bij Koninklijk Besluit van 2 mei 1863 was weliswaar voorgeschreven om in die gevallen geluidssignalen te geven, maar daar hielden niet alle stoomboten zich aan. Het Dordtse stadsbestuur zond daarom in december 1864 een brief naar alle stoombootondernemingen die langs de stad voeren, met het verzoek bij mist en donker weer ter hoogte van de veren de scheepsbel te luiden, om de veerlieden de gelegenheid te geven *met hunne vaartuigen uit te halen en het vaarwater der booten te vermijden*. Het ging toen een tijdje goed, *doch langzamerhand is zulks weder nagelaten*.



Een stoomvrachtschip op de Oude Maas omstreeks 1887 (SAD D.I. 50041).

De Zwijndrechtse burgemeester ging rond 7 oktober 1866 met een veerschuit naar Dordrecht. Het was donker en aan beide kanten van de rivier lagen zeilschepen voor anker om de nacht door te brengen. Door *de massa onder den wal en te Dordrecht liggende schepen* was het niet mogelijk goed te zien of er een stoomboot aankwam. De varende stoomboten moesten vanaf 2 mei 1863 zijn voorzien van lichten, maar *de beide uithangende lichten voldoen volstrekt niet*. Zo kon het gebeuren dat de burgemeester *getuige was van het bijkans overvaren van een roeibootje door een der opkomende stoombooten*. Zo werd de bestuurder met de neus op de feiten gedrukt en ondernam actie. In overleg met de Dordtse burgemeester zond hij een brief naar de Commissaris van de Koning, met het verzoek ook na zonsondergang in de buurt van overzetveren het geven van een geluidssignaal verplicht te stellen.

Het verzoek, ongetwijfeld ook gedaan door andere gemeenten langs de grote rivieren, had effect. Op 3 februari 1867 verscheen een Koninklijk Besluit, waarin werd bepaald dat van zonsondergang tot zonsopgang in de buurt van overzetveren de scheepsklok moest worden geluid. Niet alle stoomboten hielden zich daar aan en voerden soms zelfs

geen lichten. Negen maanden later, op 9 november 1867, voer de Gelderse schroefstoomboot *Controleur van Tengbergen* om 7 uur 's avonds nog zonder kloksignalen en lichten voorbij het Zwijndrechtse veer en werd *de schipper die hem daarop opmerkzaam maakte, met grove scheldwoorden begroet*. De kapitein kreeg voor zijn overtredding van de kantonrechter een boete van f40 of 8 dagen zitten en betaling van de proceskosten. Waarschijnlijk was dezelfde boot ook betrokken bij een groot ongeluk in februari 1868 in de buurt van Gorinchem.¹²

De nachtdienst en de bel

De pont lag 's nachts aan de Dordtse kant en wanneer iemand met zijn wagen, rijtuig of dieren vanaf de Zwijndrechtse wal toch wilde overvaren, moest hij net zolang luid roepen tot ze hem aan de andere kant van de rivier hoorden en met de pont konden overvaren. Dat was een primitief systeem dat slecht voldeed. Pas na het sluiten van de overeenkomst verzocht de Dordtse burgemeester in september 1863 of er een bel kon worden geplaatst aan het Zwijndrechtse schuitenvoerdershuisje. Door middel van een trekkoord zou de bel dan alleen van binnenuit te bedienen zijn. Zo had men voorkomen dat belhamels de bel zouden luiden. Die oplossing had men vroeger natuurlijk ook al kunnen toepassen, maar door de animositeit tussen de Dordtse en Zwijndrechtse schuitenvoerders was dit nooit gebeurd. Bovendien hadden de Zwijndrechtse schuitenvoerders geen nachtdienst, zodat de bel toch nooit kon worden geluid. Een nachtdienst was ook niet in de overeenkomst geregeld en de Zwijndrechtse burgemeester begreep dat ook hij die zou moeten instellen om niet alleen het pontveer, maar ook het schuitenveer bij nacht goed te laten functioneren. Uit eigen beweging zegde hij daarom toe dat het *zijn voornemen is hen, zoodra mogelijk, die verplichting te doen opleggen*. Nu duurde dat *zoodra mogelijk* nogal lang, want hij wilde eerst wachten tot de kerk, die eigenaar van het schuitenvoerdershuisje was, het bouwvallige gebouwtje zou hebben vernieuwd. Ondanks halve toezeggingen ondernam de kerk geen actie en toen Dordrecht een jaar later, in juni 1864, vroeg hoe het met de nachtdienst stond, beloofde het Zwijndrechtse college dat, *in afwachting van een spoedige vernieuwing, dat van nu af in de dienst gedurende den geheelen nacht aan het veer door minstens twee veerlieden zal worden voorzien, voorlopig tot 1 november aanstaande*. Dat besluit zal door de schuitenvoerders wel niet met gejuich zijn ontvangen en tot onderlinge wrijvingen hebben geleid, want in maart 1865 besloten B&W dat *alle veerschippers zonder uitzondering (behalve den commissaris) verplicht zijn bij toerbeurten de nachtdienst aan dat veer waar te nemen*.¹³

Zwijndrechtse schuitenvoerder moet afwezigheid betalen

De commissaris moest ervoor zorgen dat alles goed en vlot verliep. Dat betekende in de praktijk natuurlijk dat er altijd voldoende schuitenvoerders aan het veer aanwezig moesten zijn, hoewel in het contract daarover niets was opgenomen. Nu hadden de Zwijndrechtse schuitenvoerders nog andere baantjes en zo kon het gebeuren dat Gerrit Vliegthart als koetsier of voerman moest dienen, wanneer de verhuurster, weduwe De Leur, een rit had aangenomen. Ook Gerrit Vogeleszang had vaak *andere zaken te verhandelen*. Jan den Hollander was regelmatig op stap voor de gemeente of de Zwijndrechtse Waard en hij kreeg daar een vast bedrag voor. Wanneer hij weer op

pad ging voor één van beide werkgevers, moest hij van de veercommissaris een klein bedrag storten *in de veerliedenbus*, de gezamenlijke kas van de veerlieden. Dat hoefden Vliegenthart en Vogelenzang niet, mogelijk omdat hun extra inkomsten gering waren, vergeleken met die van Den Hollander. Den Hollander beklaagde zich in augustus 1866 over die situatie bij de gemeente met als resultaat dat werd bepaald dat voortaan niemand meer weg mocht om een klusje elders te doen, behalve Jan den Hollander. Deze was in overheidsdienst en dat werk moest doorgang vinden. Hij moest dan wel tien cent per uur in de veerliedenbus storten, waarbij een deel van een uur als een geheel uur werd gerekend. Zo werd zijn uitzonderingspositie dragelijker gemaakt voor de overige Zwijndrechtse schuitenvoerders.

Jan den Hollander werd niet lang daarna benoemd tot commissaris van het schuitenveer. In mei ontdekte hij dat schuitenvoerder Jan van der Linden *eenig geld zou hebben opgestoken en niet verantwoord hebben*. Die werd drie dagen geschorst, wat betekende dat de overige schuitenvoerders iets meer zouden verdienen. Dat was nu ook weer niet de bedoeling, want geschat werd dat hij in die drie dagen drie gulden zou hebben verdiend en van dat bedrag moest de helft in de veerliedenbus worden gestort.¹⁴ Uit dit ‘fonds’ werden bescheiden ondersteuning en aan weduwen en jonge wezen van schuitenvoerders betaald.

Stoombootjes in het Papendrechtse veer

Vanaf 1865 waren er contacten met de scheepswerf J&K Smit te Kinderdijk over levering van een stoombootje voor het veer Dordrecht-Papendrecht en in datzelfde jaar kwam het schroefstoombootje *Biesbosch 1* in de vaart. Het was bestemd voor personenvervoer en wanneer er wagens, paarden of vee moesten worden overgebracht, werden die op de pont geladen en door het stoombootje naar de andere kant gesleept. Na de nodige kinderziekten kon ze de dienst aardig onderhouden. In oktober 1866 moest toch worden geconcludeerd: *De thans in dienst zijnde veerboot levert niet die gunstige resultaten op, die men zich had voorgesteld en kost meer aan onderhoud enz. dan men aanvankelijk gedacht had*.

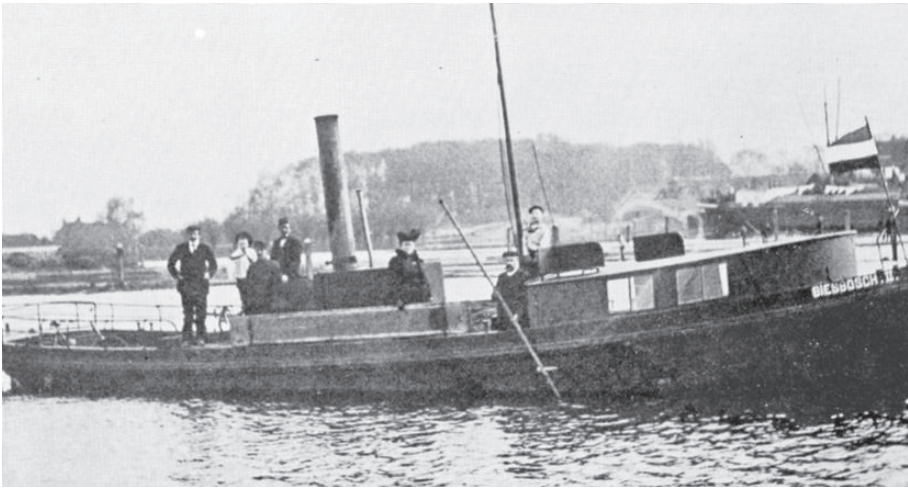
Het contract van Dordrecht met Zwijndrecht liep 31 december 1868 af. Voor Dordrecht was dat een goede gelegenheid ook in dat veer een stoombootje in te zetten. Gezien de technische problemen en hogere kosten, vooral door de aanlegmogelijkheden, vond het stadsbestuur dat echter een stap te ver.

Op 23 oktober 1866 besloot de gemeenteraad een nieuwe schroefstoomboot voor het Papendrechtse veer aan te schaffen. Deze, de *Biesbosch 2*, werd eveneens gebouwd door J&K Smit te Kinderdijk en werd medio 1867 opgeleverd. Hij was iets groter en had een iets sterkere machine, omdat was gebleken dat het slepen van de pont door de *Biesbosch 1* soms erg moeizaam ging. Na ingebruikname van de *Biesbosch 2* zou de *Biesbosch 1* in het Zwijndrechtse veer worden ingezet.¹⁵

Dordrecht wil het veer overnemen

Onderhuids bleef er bij de Dordtse bestuurders echter iets broeien en het verlangen het gehele veer in bezit te hebben werd steeds groter. Toen de einddatum 31 december 1868 in zicht kwam, vond het college van B&W dat er actie moest worden ondernomen. Op 24 april 1867 zonden B&W daarom een brief aan hun collega's in Zwijndrecht, waarin

ze vroegen of het gemeentebestuur van Zwijndrecht ook genegen zou zijn om met 1 januari a.s. de exploitatie van dat veer geheel aan Dordrecht over te dragen, en zooja, op welke voorwaarden dit zou moeten geschieden. Ze voegden er nog aan toe: *Wij maken tevens van deze gelegenheid gebruik om UEdel. kennis te geven dat het voornemen bestaat om in de maand mei eene stoomboot tot vervoer van passagiers op dit veer in dienst te stellen.* Met die stoomboot werden de Zwijndrechtse schuitenvoerders in het nadeel gedrongen en het viel te verwachten dat Dordrecht toch aan het langste eind zou trekken.



Het schroefstoomschip de 'Biesbosch II'. De stuurman stond daarbij in de open lucht.

Dat was schrikken voor de Zwijndrechtse bestuurders. Ze zullen wel hebben geweten dat Dordrecht met een tweede stoomboot bezig was, maar dat een stoomboot ook in het Zwijndrechtse veer zou worden ingezet, zal toch min of meer een verrassing zijn geweest. Er ging per kerende post een brief naar Dordrecht met de vraag op welke voorwaarden de overdracht moest plaatsvinden. Dordrecht verduidelijkte daarop zijn standpunt: *wij willen bij de indienststelling van de veerboot op Zwijndrecht de geheele exploitatie van het veer op ons nemen.* Dat was volgens Dordrecht een algemeen belang en het was beter om één bestuur te hebben dat over het overzetveer ging. Bovendien was het pontveer toch al van Dordrecht. Er ontstond een patstelling waarbij beide kanten van de ander de voorstellen verwachtten.¹⁶

De veerstoomboot komt eraan

De vroede vaders van Zwijndrecht werden echter wel onzekerder over hun positie, want op 3 juni 1867 schreven ze aan Dordrecht: *In de vorige week heeft het stoombootje, vroeger varende tusschen uwe gemeente en Papendrecht, herhaaldelijk onder deze wal proeftogten gedaan en verdere diensten verrigt. Met het oog op het bestaand contract nemen wij de vrijheid u te verzoeken ons wel te willen mededeelen welke plannen er bij u bestaan en ten uitvoer kunnen gelegd worden.* Dordrecht antwoordde dat de stoomboot (het woord stoombootje was te min) binnenkort in dienst zou worden gesteld

en overdag de Dordtse roeischuiten zou vervangen. De Zwijndrechtse burgemeester vond dat in strijd met het contract, maar zijn twee wethouders waren het daar niet mee eens. Wel vonden ze ook dat het overzetten met de stoomboot gevaarlijk was en dat er ongelukken zouden kunnen gebeuren. B&W wilden juridisch advies inwinnen en op 7 juni togen de burgemeester en wethouder De Bondt naar Rotterdam om daar advocaat mr. Fels te consulteren. Deze adviseerde contact met de ambachtsheer op te nemen en te wachten totdat Dordrecht actie ondernam.

De *Biesbosch I* werd echter toch niet ingezet in het Zwijndrechtse veer.¹⁷

Ambachtsheer schenkt veerrecht aan Zwijndrecht

Daarna bleef het vier maanden stil, maar begin oktober 1867 wilden B&W van Zwijndrecht toch weten of hun Dordtse collega's het contract wilden verlengen. Die vraag werd op 19 oktober voorgelegd en de raad zei: nee. In Zwijndrecht werden B&W niet blij van dit bericht. Advocaat Fels adviseerde nogmaals eerst het veerrecht in handen te krijgen, dat nu nog de ambachtsheer toebehoorde. Er ging daarom op 11 november een brief naar J. van Walcheren van Wadenoyen met het verzoek het veerrecht aan de gemeente te schenken. Dat zou complicaties bij de onderhandelingen met Dordrecht voorkomen en het Zwijndrechtse gemeentebestuur had zijn handen vrij om beslissingen te nemen. Problemen konden dan snel worden opgelost. Op 17 november schreef Van Walcheren terug dat hij graag zijn rechten op het overzetveer wilde overdragen, maar wat nog het mooiste was voor de gemeente: *Ik verlang geene vergoeding of schadeloosstelling*. Dat was een meevaller voor Zwijndrecht, want de waarde van deze schenking werd geschat op f 2.000. B&W waren uiteraard *zeer tevreden met dien afloop en hadden zoiets niet dadelijk verwacht*. Ze spraken meteen af *dat met de meest mogelijke geheimhouding deze zaak behandeld zal worden, totdat ze geheel rijp en beslagen aan de gemeenteraad kan worden aangeboden ter goedkeuring*. Toen de gemeenteraad diezelfde dag nog vergaderde, zeiden B&W daarom met een stalen gezicht dat ze nog geen mededelingen konden doen over de verlenging van het contract. Op 9 december 1867 werd de gemeenteraad in een geheime vergadering echter volledig ingelicht over de stand van zaken. Iedereen beloofde strikte geheimhouding, maar in de geheime raadsvergadering van 18 december bleek daar niet veel van te zijn terechtgekomen, omdat *spoedig na afloop der gehouden raadsvergadering vele personen er mede bekend waren, (zo)als de jufvrouw van de bewaarschool. Het lid Schaardenburg zegt vernomen te hebben dat de zoon van den burgemeester het zou verhaald hebben*. Dat werd natuurlijk door burgemeester Brouwer betwijfeld.

De schenking van het veerrecht leverde meteen financieel voordeel op, doordat voor het overbrengen van pakketpost meer moest worden betaald door de Posterijen. Het zou *meer in overeenstemming gebragt moeten worden met het door uwe administratie elders betaald wordende*. Dat hield in dat met ingang van 1 januari 1868 daarvoor f 600 moest worden betaald, terwijl de ondernemers van de postdienst f 80 hadden aangeboden. Uiteindelijk werden de partijen het eens op f 300 per jaar.¹⁸

De Zwijndrechtse schuitenvoerders worden ontslagen

Vanaf 1847 was het veer door de gemeente beheerd, maar nu had zij het ook in eigen dom. In de geheime vergadering van 18 december 1867 werd een aantal besluiten geno-

men om het veer drastisch te reorganiseren. Dat was noodzakelijk doordat de toestand op 1 januari 1868 behoorlijk zou wijzigen. Door het opzeggen van het contract zouden ook de jaarlijkse f 500 niet meer worden uitgekeerd. Allereerst werden de commissaris en de veerschippers, die vroeger schuitenvoerders werden genoemd, eervol ontslagen. In hun plaats zouden een nieuwe commissaris en zes veerschippers worden benoemd, evenals twee hulpschippers, die bij ziekte of andere omstandigheden als vervanger konden optreden. Zowel de commissaris als de veerlieden kregen f 7 per week. Ze waren daarmee ambtenaren van de gemeente Zwijndrecht geworden, zoals dat in Dordrecht al vanaf 1853 het geval was, en waren hun relatieve zelfstandigheid kwijt. De veerschippers moesten ieder voor een roeiboot zorgen, compleet met inventaris, zodat er zes boten op het veer zouden zijn. Er zouden ook vier ijsschouwen moeten komen, waarvan de gemeente er één aanschafte en de overige drie door de zes veerschippers moesten worden geleverd.

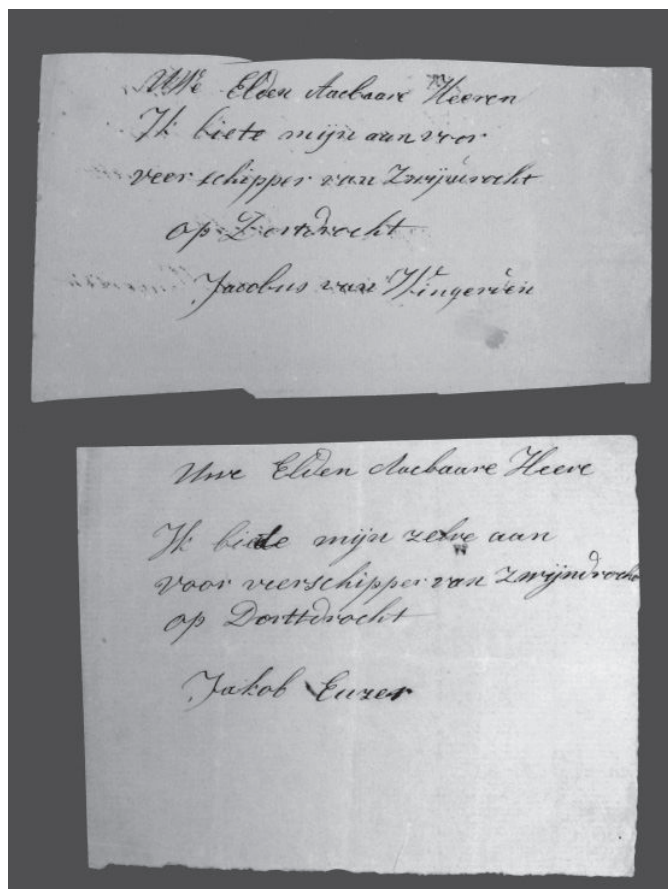
De vier oudste ontslagen personen kregen *tot wederopzeggings toe eene wekelijksche ondersteuning*. De gelukkigen waren: commissaris H. van den Berg, die vier gulden per week kreeg, en de schippers J. Bakker, J. Stolk en P. van der Net die ieder wekelijks een gulden kregen.¹⁹

In Zwijndrecht worden nieuwe veerschippers benoemd

In dezelfde vergadering op 18 december 1867 werd ook een *huishoudelijk reglement* opgesteld dat zes artikelen bevatte. Zo werd bepaald dat de commissaris in een register de veerlonen, die hij van de passagiers ontving, moest optekenen en *het bedrag onmiddellijk in eene met goede sleutels voorziene bus* moest storten. De veerlieden inden namelijk niet zelf meer de veerlonen, maar dat deed de commissaris. Zo werd veel gesjoemel uitgesloten. Bepaald werd verder dat de inhoud van de bus *elken dag in tegenwoordigheid van twee getuigen wordt geteld en met het aangeteekende overeenstemmende, eens in de week in handen van den gemeenteontvanger wordt afgedragen*. De schippers maakten lange dagen. In de zomer, van april tot en met september, begonnen zij om zes uur 's morgens en om acht uur 's avonds konden ze weer naar huis. In de overige zes maanden begonnen ze om acht uur en stopten om vijf uur. *Al de schippers zijn verplicht de dagwacht waar te nemen*, maar voor de nachtwacht, die aansluitend aan de dagwacht begon, dienden er slechts twee man aan het veer te zijn. De eerste nacht werd geloot wie er de eerste, tweede en derde nacht moest werken en dit rooster werd verder aangehouden. De veerschippers moesten gedurende hun wacht bij het veer blijven en alleen met toestemming van de commissaris mochten ze een boodschap doen. Ze moesten dan wel binnen tien minuten terug zijn!

Er moesten nu een commissaris, zes schippers en twee hulpschippers worden aangesteld. Iedereen mocht naar die posten solliciteren en uiteindelijk deden zeventien mannen dit. B&W maakten een voordracht voor de zes schippers en in de gemeenteraad werd die uitvoerig besproken. Van de zes werden er maar drie gekozen: J. Vliegthart, G. Vogelenzang en J. van der Linden. Bij de andere drie, Jan Nouwen, Jan den Hollander en J. Bakker staakten echter de stemmen. De burgemeester was hevig teleurgesteld in dit resultaat, vroeg en kreeg mandaat om zelf een voordracht te maken en de schippers dan voor twee maanden op proef te benoemen. Daarna kon de raad definitief een besluit nemen over de aanstelling. Bij deze affaire zal zeker hebben meegespeeld dat

alles in een openbare raadsvergadering werd besproken en aangezien Zwijndrecht een kleine gemeenschap was, was het moeilijk in het openbaar een oordeel over iemand uit te spreken. Uiteindelijk werden de voorgedragen schippers op 28 december door B&W benoemd en tekenden ze het huishoudelijke reglement. Aan de commissaris en de hulpschippers was men toen nog niet toegekomen!



Sollicitatiebriefjes, in december 1867 ingezonden voor de functie van veerschipper.

Het was geen wonder dat de raad over bepaalde personen het niet eens kon worden, want deze hadden nogal wat bijbaantjes en hadden het voor hun dagelijkse brood niet zo nodig als de anderen. Zo was Jan Nouwen, die als eerste op de voordracht stond, ook postbode. Hij verdiende daarmee *f* 250 à *f* 275 per jaar en had een pensioen van *f* 130 en hij was veerschipper. Aan de andere kant stortte hij per dag 35 cent in de bus van de schippers, waaruit allerlei zaken ten behoeve van de gezamenlijke schippers werden betaald. Hij zou *alzo* niet in overweging genomen worden, doch aangezien het eenigzins hard is hem te ontslaan, stelt het dagelijks bestuur voor hem als schipper toe te laten, onder voorwaarde dat hij *f* 200,- stort in de toekomstige gemeentekas of bus. Een ander persoon over wie de raad het niet eens kon worden was Jan den Hollander.

Hij was bode van de Zwijndrechtse Waard, bode van de gemeente, aanplakker en daardoor *een aardig inkomen heeft en in eene andere positie verkeert dan no. 1* (Jan Nouwen). Hij zou dan f80 in de kas of bus moeten storten. Zij werden door B&W voorlopig voor twee maanden benoemd.

De veerschipper zouden een armband moeten dragen ter onderscheiding van hun Dordtse collega's. Van scheepmaker Vogel werden twee ijsschouwen gehuurd en werd het tarief bij nacht en bij storm, wanneer er twee man aan de riemen zaten, verhoogd, maar een bedrag werd niet genoemd.²⁰

De dreiging van een veerstoomboot wordt steeds groter

Over het in de vaart brengen van de veerstoomboot was sinds juni 1867 officieel een stilzwijgen gevallen, want B&W van Zwijndrecht *hebben niet gedacht dat zulks werkelijk kon gemeend zijn, vooral om de veelvuldige, eigenaardige bezwaren aan de uitvoering aan zoodanig plan verbonden. Het scheen dan ook dat het in den zomer opgevatte plan was opgegeven en dat van de onuitvoerlijkheid nader overtuigd, geen stoomboot, althans niet de bedoelde, in de vaart zou komen.* Begin december 1867 waren B&W echter tot de overtuiging gekomen dat Dordrecht zijn plannen nog lang niet had opgegeven en zij *vermeenen de tijd gekomen is om ons tegen de uitvoering van dat plan te moeten verzetten.* Dus schreven ze een brief aan Gedeputeerde Staten om protest aan te tekenen. Ze verwezen daarbij naar het besluit van 20 december 1862, door Gedeputeerde Staten goedgekeurd op 20 januari 1863, *waarbij vastgesteld is dat zelfs geen zeilschuiten mogen gebezigd worden en op dit punt van de rivier bij den tegenwoordigen waterstand en het gemis van eene behoorlijke aanlegplaats, het gebruik van eene stoomboot als de onderwerpelijke, nog erger is.* Het college vond dat *eene ten dienste van Papendrecht afgekeurde stoomboot nog minder alhier kan voldoen* en had haar grote twijfels over de veiligheid van de *Biesbosch 1*, het vaartuig dat Dordrecht wilde gebruiken in het Zwijndrechtse veer. Toch zette het college de deur op een kier, want *ware het eene doelmatige ingerigte stoomboot, zooals elders gebezigd wordt, dan zou kunnen worden overwogen in hoeverre de communicatie werd bevorderd en elkanders regten werden geëerbiedigd.* Dordrecht kon toch niet op eigen houtje zo'n grote wijziging in het veer aanbrengen en Zwijndrecht verzocht het gebruik van een veerstoomboot te verbieden. Zover was het echter nog lang niet, want Dordrecht had nog geen aanvraag daarvoor ingediend en pas wanneer de stad toestemming had gekregen, kon een stoomboot worden ingezet. Dat gaf weer wat rust aan de Zwijndrechtse bestuurders, maar het gevaar was nog lang niet geweken!

Dordrecht had intussen niet stil gezeten. Het was de bedoeling de *Biesbosch 1*, die op het Papendrechtse veer was, te vervangen door de *Biesbosch 2* en nu als reserveboot dienst deed, in te zetten op het Zwijndrechtse veer. Eerst moesten echter de aanlegplaatsen worden aangepast en in de begroting van 1868 was hiervoor geld gereserveerd, met de bedoeling dit werk in het voorjaar uit te voeren. Dordrecht vond uiteraard dat het niet tegen de regels handelde, omdat het zijn eigen veer was en de veiligheid groot was. Immers, bij het Papendrechtse veer was de rivier breder, de stroom was minstens even sterk en de afgelopen twee jaar had de veerstoomboot *Biesbosch 1* zonder *eenig onheil* gevaren. Het publiek was ook gelukkig, want vroeger duurde de overtocht daar 20 à 30 minuten en nu slechts 3 à 4 minuten.

Op de protestbrief van Zwijndrecht aan Gedeputeerde Staten reageerde Dordrecht verbaasd over *dit heftig verzet*. Toen de Dordtse bestuurders concludeerden dat hun Zwijndrechtse collega's bang waren voor de concurrentie, sloegen ze de spijker op de kop. Het publiek zou massaal kiezen voor de stoomboot en niet voor de roeischuiten! Aan Gedeputeerde Staten schreef Dordrecht op 19 december 1867 dat de stoomboot weliswaar financieel schadelijk was voor de Zwijndrechtse schippers, *maar omdat het bestuur van Zwijndrecht veel te veel schippers aanstelde en die betrekking voortdurend bij wijze van een postje vergeeft, mag daaraan de publieke dienst en het algemeen belang worden opgeofferd*. Geen woord over de sociale motieven van de Zwijndrechtse bestuurders! Dat soort overwegingen kwam in het Dordtse stadhuis veel minder voor dan in het Zwijndrechtse gemeentehuis.²¹

Problemen na 1 januari 1868

Op 1 januari 1868 keken de bestuurders van beide gemeenten met argusogen naar wat er gebeurde aan het veer, klaar om meteen in actie te komen. Het Zwijndrechtse bestuur liet weten dat er geen passagiers vanuit Zwijndrecht mochten overvaren zonder te betalen. Zwijndrecht reageerde wat overstressed en beklagde zich al de volgende dag bij Dordrecht dat *geneeskundigen* uit die stad, die in Zwijndrecht naar een patiënt gingen, de Dordtse veerschipper lieten wachten op hun terugkomst en zonder iets aan de Zwijndrechtse schippers te betalen, weer terugvoeren naar Dordrecht. Dit was een allang bestaande praktijk, maar toen werd er plotseling iets van gezegd.

Ook over het overbrengen van de post waren problemen. Sinds de postdienst op 1 juli 1867 was begonnen, behoefde er geen veergeld te worden betaald. Toen op 9 januari 1868 de postkar in Zwijndrecht aan het veer kwam, moest plotseling *f* 2 worden betaald. Dat leverde drie uur vertraging op en daarna nog correspondentie met de Posterijen en Dordrecht. Ook dit probleem werd echter opgelost.

De rivaliteit tussen de schuitenvoerders van Dordrecht en Zwijndrecht was na 1 januari 1868 duidelijk opgelaaid en werd ongetwijfeld gevoed door het in Dordrecht levende idee dat de stad eigenlijk het gehele veerrecht bezat. De Dordtse schuitenvoerders werden steeds brutaler en begin februari was het zelfs zo *dat de Dordrechtsche schippers schier dagelijks aan de Zwijndrechtsche zijde allerlei pogingen aanwenden om zich ten nadeele van de Zwijndrechtsche gemeentekas van de passagiers, die van Zwijndrecht naar Dordrecht overgebragt willen worden, meester te maken, ongeveer op dezelfde wijze waarop de eigenaar van een kermistent zich om het publiek empareert*.

De gemeenteraad besloot daarom op 20 januari *proces verbaal te doen opmaken voor het geval door Dordrechtsche schippers personen worden medegenomen zonder betaling van overzetloon* aan Zwijndrecht. Dat bleek echter geen haalbare kaart, omdat dit in het oude reglement, dat nog steeds van kracht was, niet verboden was. Doordat Dordrecht het recht op het veer opeiste, moest eerst deze zaak zijn opgelost, voor het reglement kon worden gewijzigd.

Aan de Dordtse zijde was er toezicht op het illegaal overbrengen van passagiers door particulieren. Dat was er altijd al geweest, maar nu was dit verscherpt. Op 8 januari was er kennelijk veel ijs in de rivier en de Zwijndrechtse arbeiders Ferdinand van Gog

(42), Johannes Vuijk (38), Jan Vuijk (30), Dirk Vuijk (41) en Adrianus Vuijk (27) waren met nog twee anderen in een schietschouw 's avonds naar Dordrecht gevaren en hadden daar aan de Buitenkalkhaven aangelegd. Ze werden aangehouden op verdenking de twee anderen tegen betaling te hebben overgezet. Ze moesten voor de kantonrechter verschijnen en werden veroordeeld tot elk f 75 of drie dagen gevangenisstraf. Betalen deden de heren niet, dus moesten ze zich op 30 oktober 1868 bij de Dordtse gevangenis in de Doelstraat melden om hun drie dagen uit te zitten.²²

De ruzie loopt hoog op

Eind december 1867 herinnerde Dordrecht Zwijndrecht er aan dat de overeenkomst op 1 januari 1868 eindigde en dat het graag de artikelen over de overtocht bij dichtgevroren rivier gehandhaafd zag. Daar had Zwijndrecht geen problemen mee.

Begin 1868 volgde een juridisch en ambtelijk gevecht over de eigendomsrechten van het veer, evenals dat in 1825-1832 was gebeurd. Het begon ermee dat Dordrecht nu ook een juridisch adviseur inschakelde, de Dordtse advocaat mr. A. den Bandt. Deze kwam tot de conclusie dat het gehele veer inderdaad aan Dordrecht toebehoorde, maar dat de stad voor het schuitenveer van Zwijndrecht op Dordrecht geen gebruik had gemaakt van zijn recht. Dit recht was verjaard en de toestand vóór 1863 was maatgevend. Dus kwam het halve veer wel degelijk aan de ambachtsheer van Zwijndrecht toe. In wezen was dit ook de stelling die de stad zelf hanteerde toen de kwestie over het pontveer in 1825-1832 speelde met de Domeinen. Dat was iedereen natuurlijk 'vergeten' en de stadsbestuurders trokken zich er verder ook niets van aan dat ze door verjaring geen recht meer hadden op het halve schuitenveer. Ze deden alsof dat recht wel aan Dordrecht toekwam en zonden op 9 januari 1868 deurwaarder B. van Geluk naar het Zwijndrechtse gemeentebestuur met de blufboodschap dat *het eigendomsregt op het overzetveer tusschen Dordrecht en Zwijndrecht in den ruimsten omvang en zooals het door de gemeente Dordrecht krachtens deugdelijken titel wordt bezeten en uitgeoefend, ten krachdigsten zullen handhaven, dat dit ook in het bijzonder geldt van de exploitatie van dat veer voor zooveel betreft de overtocht van Zwijndrecht op Dordrecht.*

Twee dagen later ging dezelfde deurwaarder in opdracht van het Zwijndrechtse college van B&W naar het Dordtse stadhuis, waar hij vertelde dat de Zwijndrechtse enaren het eigendomsrecht op en de exploitatie van het overzetveer van Dordrecht niet betwisten, *maar evenmin zullen gedoogen dat iemand de regten der gemeente Zwijndrecht op het overzetveer tusschen Zwijndrecht en Dordrecht aanrandt.*

Dordrecht had intussen zijn beklag gedaan bij de Commissaris van de Koning en vooral het geval van de brievenpost aangehaald en zich beklaagd over de toon en inhoud van de brief van Zwijndrecht. Dat laatste was sterk overdreven. Niettemin, de brief hielp. De commissaris berispte de Zwijndrechtse burgemeester en droeg hem op de zaak in der minne te schikken. Maar hij haalde ook fijntjes aan dat Dordrecht in zijn brief van 4 oktober 1854 had geschreven *dat de pont en schuitenveer van Dordrecht op Zwijndrecht en vice versa, met uitzondering alleen van het veer van Zwijndrecht op Dordrecht, voor zooveel het vervoer van personen met schuiten betreft, bijzonder eigendom der gemeente Dordrecht zijn.* Hiermee had Dordrecht alle argumenten voor de eigendomsclaim verloren maar wilde dit niet toegeven!

Zwijndrecht had bij het Rijksarchief in Den Haag inlichtingen gevraagd over de eigendoms kwestie en daar kwam men tot dezelfde conclusie als de Commissaris van de Koning. Dat betekende dat ook Zwijndrecht vasthield aan zijn vermeende rechten.²³

Voorlopig geen onderhandelingen

Met de Commissaris van de Koning werd nog gecorrespondeerd, maar dat leverde niets concreets op. Het was echter duidelijk dat hij niet aan de kant van Zwijndrecht stond, maar aan die van Dordrecht. Dordrecht wilde wel onderhandelen, maar Zwijndrecht stelde enkele voorwaarden, zodat de belangen van de Zwijndrechtse bevolking werden veiliggesteld. Die voorwaarden waren:

- Dordtse schippers mochten alleen passagiers van Zwijndrecht naar Dordrecht overbrengen *bij achterlating van het veergeld*;
- Een behoorlijke jaarlijkse schadeloosstelling van Dordrecht voor gederfde inkomsten;
- De eigendomsrechten van Zwijndrecht moesten worden gerespecteerd;
- Zwijndrecht moest het toezicht op het veer aan de Zwijndrechtse kant houden.

Voorlopig gebeurde er niets en de ambachtsheer schreef: *Ik wensch u geluk met uwen profetischen geest en verheug mij de zaak in dien stand gebracht te hebben, dat u vrij handelen kunt.* Zo sudderde de zaak door en beide gemeenten gingen hun gang.²⁴

Wel en geen nieuw reglement

B&W van Zwijndrecht vonden dat burgemeester Brouwer onterecht door de Commissaris van de Koning in de hoek was gezet over zijn briefwisseling met Dordrecht. *De beide heren wethouders vermeenen dat er niets onbehoorlijks is geschreven. Dat zij-zelve niet begrijpen waarom de voorzitter wordt aangevallen, aangezien ook zij met de geheele zaak te maken hebben.*

Het Zwijndrechtse college van B&W begon eind februari met het maken van een nieuw reglement, nu alleen voor het schuitenveer Zwijndrecht-Dordrecht. Procureur Stoop zou een concept maken, *waarin de bepaling betreffende het achterlaten van veergeld aan deze zijde wordt opgenomen.* Dat was nodig, omdat nu de bepaling niet meer gold dat de schuitenvoerders aan beide zijden passagiers mochten meenemen, maar alleen aan hun eigen kant. In het oude gezamenlijke reglement van 20 december 1862 werden een paar kleine wijzigingen aangebracht en door de gemeenteraad goedgekeurd. De tarieven bleven gelijk aan die van 6 mei 1863. Doordat Gedeputeerde Staten ruim de tijd nam voor de goedkeuringsprocedure, B&W verdeeld waren over wel of niet handhaven van het oude reglement en de gemeenteraad in juni de ontwikkelingen wilde afwachten en het nieuwe reglement voorlopig weer introk, kwam er van het nieuwe reglement of verordening niets terecht en werd nooit vastgesteld. Wel werden de schippers vast aangesteld.

Nog tot eind november 1868 werd er over de verordening gesproken, onder andere over de kansen van een gerechtelijk proces. Door het ontbreken van de nieuwe verordening stond Zwijndrecht zwak in de onderhandelingen met Dordrecht, want had er een juridische uitspraak gekomen over de eigendomsrechten, die Dordrecht tot het eind toe sterk betwistte, dan had Dordrecht waarschijnlijk aan het kortste eind getrokken. Later kregen de Zwijndrechtse bestuurders berouw toen ze ontdekten dat dit werkelijk zo was, maar toen was het kwaad al geschied.

Dordrecht voerde intussen op 30 mei 1868 eenzijdig een reglement in, dat zowel voor het Zwijndrechtse als het Papendrechtse veer gold.²⁵

Het Zwijndrechtse schuitenvoerdershuisje

Bij het veer in Zwijndrecht stond al heel lang een schuitenvoerdershuisje (*waarschijnlijk het kleine huisje op de afbeelding onder*), eigendom van de Nederlands Hervormde Gemeente en deze zorgde ook voor het onderhoud, de verlichting en de verwarming. Door de gewijzigde situatie aan het veer, die op 1 januari 1863 was ingegaan en waarbij de gemeente veel meer te zeggen had gekregen over het schuitenveer, lag het voor de hand dat de gemeente ook het schuitenvoerdershuisje wilde bezitten. In september 1866 nam het Zwijndrechtse college van B&W daarom het besluit het huisje van de kerk aan te kopen, maar daar werd verder niets meer van vernomen.

In mei 1867 was het *secreet*, een toilet, *voor de schippers en anderen* in zodanige staat, dat het kerkbestuur werd gevraagd het *te doen herstellen en zulks met het oog op de reinheid en openbare orde*. Een maand later was het nog niet gebeurd en werd er gedreigd dat, wanneer het niet snel in orde werd gebracht, de gemeente het op kosten van de kerk zou laten repareren.

Voor het gebruik van het huisje betaalden de schuitenvoerders vroeger *f* 5 per man aan de kerk. Inmiddels was in 1867 het aantal schuitenvoerders geslonken tot tien, maar de huur van *f* 100 had de kerk gehandhaafd, zodat iedere schuitenvoerder nu *f* 10 per jaar betaalde voor gebruik van het huisje. Per 1 januari 1868 had de gemeente het veer in eigen hand genomen en waren de schuitenvoerders in dienst van de gemeente. Het was logisch dat de gemeente nu ook voor het onderkomen van de schuitenvoerders zou zorgen en daarom werd met



de kerk overeengekomen dat de gemeente het huisje vanaf 1 januari 1868 zou huren voor *f* 2 per week. Op kosten van de gemeente werden toen ook de twee slechtbrandende lampen veranderd in *petroleumlampen met ronde pitten*.

Uiteindelijk kocht het gemeentebestuur het schuitenvoerdershuisje voor *f* 300, waarbij *de kerk geen klagen heeft, want de opstand is geen f* 25,- *waard*, volgens een raadslid. Dordrecht hoefde bij de overdracht van het schuitenveer niets voor het veerhuisje te betalen, dat was in de overnamesom begrepen. Het was geen wonder dat Dordrecht niets voor het huisje wilde geven, want het was *geducht in verval*. Er was zelfs sprake van geweest het te vervangen door een stenen huisje, maar dan zou de kerk 'de huur' hebben moeten verhogen.

De schuitenvoerders hadden in september 1868 hun *f* 100 bijdrage nog niet aan de kerk

betaald. Het raadslid P. Los Az, die ook in het kerkbestuur zat, *zou gaarne zien dat deze som door de gemeente werd betaald, of op zoodanige wijs werd gevonden, dat de kerk geen schade leed.* Hier sprak duidelijk iemand die twee petten op had. Dat ging de meeste raadsleden te ver en het voorstel werd verworpen. Wel werden enige schuitenvoerders bij de burgemeester ter verantwoording geroepen, maar het is niet bekend of ze alsnog de kerk hebben betaald. Aardig is nog te vermelden, dat, wanneer de kerk het huisje niet had willen verkopen, het plan bestond *een houten huisje daar te stellen, op rollen geplaatst, en al naar mate van het hooge water te verplaatsen, waarbij een loopplank om droog in en uit de schuitjes te stappen.* Bij hoog water kwam het bestaande huisje dus in het water te staan.²⁶

De lantaarns bij het Zwijndrechtse veer

Bij het veer stond heel lang een lantaarn die, evenals het schuitenvoerdershuisje, eigendom was van de Nederlands Hervormde Gemeente. Die zorgde voor de olie om hem te laten branden en kreeg daar *f* 18 voor. Doordat de gemeente vanaf 1863 de veerdienst gezamenlijk met Dordrecht onderhield, werd er meer 's nachts overgezet en wilde Dordrecht ook dan verlichting bij het veer. Dat brandde nu tot 11 uur 's avonds, maar dat zou de gehele nacht moeten. De gemeente sprak daarom met het kerkbestuur af dat met ingang van 1 september 1866 alle kosten van olie, onderhoud, aansteken en doven, door de gemeente zouden worden gedragen, waarbij het kerkbestuur daarvoor *f* 18 per jaar kreeg. Dat was voor de kerk een goede ruil, want in wezen kreeg ze nu jaarlijks als een soort afschrijving *f* 18 en hoefde daar verder niets voor te doen. Vreemd was die transactie wel! De lantaarn bleef eigendom van de kerk.

De lantaarn werd bediend door lantaarnopsteker J. Dwarswaard, die ook vuilophaler was, en die daar een jaar later meer geld voor wilde hebben. Dat werd geweigerd en veertien dagen later nam hij ontslag.²⁷

De veerstoomboot komt werkelijk in de vaart

De voorbereidingen voor een stoombotenveer Dordrecht-Zwijndrecht gingen in Dordrecht in het geheim gewoon door. Op 17 maart 1868 mocht ook de gemeenteraad zijn zegje doen, maar dan wel in een geheime vergadering. Dat was *ten einde den tegenpartij niet de minste aanleiding te geven het tot stand komen van het stoombootenveer op Zwijndrecht tegen te werken.*

Dordrecht vroeg Gedeputeerde Staten toestemming, maar het duurde lang voor deze werd verleend. In april had Zwijndrecht er lucht van gekregen en protesteerde. Reeds op 23 april konden de gemeentebestuurders zien dat de geruchten waar bleken te zijn. Nog diezelfde dag schreven B&W aan Gedeputeerde Staten *dat heden herhaaldelijk is beproefd om met het stoombootje aan te leggen, doch dat, zooals wij vermoedden, de aangewende pogingen met een zeer ongunstige uitslag zijn bekrond.* Voor hen bleef de vrees voor verlies aan mensenlevens bestaan.

Dordrecht moest nu van Gedeputeerde Staten eerst maar eens aantonen dat de *Biesbosch 1* veilig genoeg was om in het Zwijndrechtse veer te worden ingezet. Dat werd gedaan door een paar bevaren zee kapiteins te laten verklaren dat de *Biesbosch 1* veilig te gebruiken was in het Zwijndrechtse overzetveer en daarmee namen Gedeputeerde Staten genoegen. Eind mei 1868 kreeg Dordrecht vergunning om de *Biesbosch 1* in het

Zwijndrechtse veer te gebruiken en een maand later ook voor de *Biesbosch 2*.

De tarieven werden goedgekeurd en die vormden een extra wapen in de concurrentiestrijd met Zwijndrecht, want ze waren gelijk aan die voor de schuiten, 2 cent per persoon. Dat was goedkoper dan in het Papendrechtse veer, want daar moest 3 cent voor een overtocht met de stoomboot worden betaald.

Maar ja, Dordrecht wilde koste wat kost Zwijndrecht van het veer af hebben en dat was een klein geldelijk offer wel waard.²⁸

Dordrecht neemt het Zwijndrechtse veer over

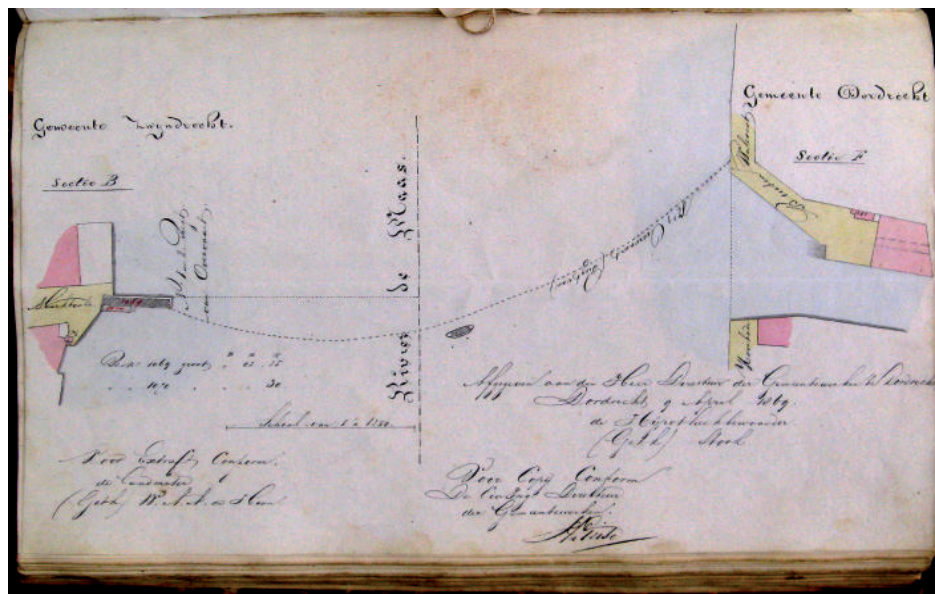
Daarna bleef het enkele maanden stil, maar eind juli 1868 had de Zwijndrechtse wethouder Los een gesprek met de Dordtse burgemeester, voornamelijk over het onhebbelijke gedrag van de Dordtse schuitenvoerders. De burgemeester *verlangde voor het oogenblik geen hatelijkheden jegens zijne schippers, want dan zou hij genoodzaakt zijn om de verordening te wijzigen en dan was het welligt nog slimmer* (erger). Door deze arrogante houding maakte hij het niet gemakkelijker de zaak weer in beweging te krijgen. Er werd in Zwijndrecht een geheime raadsvergadering belegd waar dit gesprek en de verder te nemen actie zou worden besproken. Er kwamen echter maar vier personen opdagen: de burgemeester, de wethouders Nibbelink en Los en de heer Heij. Dit ontlokte aan Nibbelink de opmerking *het te betreuren dat de weggebleven leden geen meerder belangstelling in die zaak stellen. Het heeft den schijn alsof men zich onttrekt, na den boel in de war gestuurd te hebben*. Hij doelde daarmee op het feit dat Zwijndrecht tegen Dordrecht de rug niet recht wilde houden en het eigendomsrecht op het halve schuitenveer niet wilde betwisten.

Het voorval tekent wel de sfeer in de Zwijndrechtse gemeenteraad en op 16 september werd daarom besloten met Dordrecht een schikking te treffen. Uiteindelijk ging op 24 september 1868 een brief van B&W naar het Dordtse college met de mededeling dat Zwijndrecht bereid was de exploitatie aan Dordrecht over te laten, op voorwaarde dat de belangen van de Zwijndrechtse burgers zouden zijn verzekerd en er een jaarlijkse uitkering door Dordrecht zou worden gedaan.

Na wat heen en weer geschrijf en vergaderen werd, op voorstel van B&W Dordrecht, besloten op 12 oktober in het stadhuis de kwestie te bespreken. Burgemeester Brouwer voelde er echter niets voor om naar Dordrecht te gaan, *aangezien hij vreest dat zijne tegenwoordigheid welligt aan de zaak zou schaden*. Het klikte kennelijk niet tussen hem en het Dordtse college en bovendien was *de toon van de brief alweder nogal uit de hoogte*. Er waren ook andere leden van het gemeentebestuur die er niets voor voelden naar die bespreking te gaan en uiteindelijk werd er maar voor gestemd. Als ‘winnaars’ kwamen uit de bus de heren Nibbelink met zes stemmen en Los en Vliegenthart met elk vier stemmen. Burgemeester Brouwer kreeg maar een stem. Doordat Nibbelink wegens ziekte af moest haken, togen Los en Vliegenthart, als zijnde de commissie die de onderhandelingen zou voeren, naar Dordrecht. Ze hadden een heel pakket wensen meegekregen, waarvan de belangrijkste waren dat Dordrecht jaarlijks *f* 600 zou betalen *bij wijze van eeuwigdurende rente* en dat er ’s avonds en ’s nachts twee of meer schuitenvoerders in Zwijndrecht zouden worden gestationeerd om over te kunnen varen wanneer de veerstoomboot niet voer. Zoals te verwachten was, kon Zwijndrecht die jaarlijkse uitkering wel vergeten, maar Dordrecht wilde wel een bijdrage geven voor

de pensioenen van de ontslagen schuitenvoerders. En wat de stationering van de twee schuitenvoerders betrof, had Dordrecht geen problemen en wilde zelfs in Zwijndrecht een wachthuis huren of kopen. Zwijndrecht had zich blijkbaar er al bij neergelegd dat er een stoomboot zou worden ingezet in het veer.

Zonder schikking over het belangrijkste punt of zicht daarop waren de Zwijndrechtse raadsleden weer naar huis gegaan. In de maand daarna werd er nog rechtskundig advies ingewonnen bij advocaat Fels en de aanspraak op veerrechten werden door de Rijksarchivaris in Den Haag nagegaan, maar dat leverde allemaal geen harde handvatten op om Dordrecht aan te pakken. Nu pas hadden de raadsleden werkelijk door dat Dordrecht het veer in 1832 had gekocht, maar dat het veer Zwijndrecht-Dordrecht daar niet bij inbegrepen was en tot de heerlijkheid Zwijndrecht behoorde. Ze hadden dus wel degelijk recht van spreken gehad wanneer ze hadden verboden dat Dordtse veerlieden passagiers vanuit Zwijndrecht meenamen en het reglement hadden herzien. Nu hadden ze het veer al half en half overgedaan aan Dordrecht en *geven hun spijt over zoodanigen afloop. Had men het een jaar vroeger geweten, dan zou het niet geschiedt zijn, te weten de overname van het veer.* Aan dit soort lieden gaven de kiezers het bestuur van een gemeente in handen!



Kaartje met de aanlegplaatsen van het veer van 9 april 1869.

Op verzoek van Zwijndrecht vond op 23 november 1868 een tweede gesprek plaats. Door Zwijndrecht werd voorgesteld dat Dordrecht gedurende 10 jaar f500 per jaar zou betalen, waarbij Zwijndrecht dan de kosten van de pensioenen van de schuitenvoerders voor zijn rekening zou nemen en alle rechten op het veer zou overdragen. Dit voorstel werd in overweging genomen, maar niet aangenomen. Dordrecht had geen haast, want door gebrek aan klandizie zou het Zwijndrechtse schuitenveer vanzelf uitsterven, omdat velen de stoomboot prefereerden.

Zo ging 1868 voorbij zonder dat het veerprobleem was opgelost. Veel brieven en vergaderingen later, werd op 30 maart 1869 door de Dordtse gemeenteraad een verdrag goedgekeurd en op 20 mei door die van Zwijndrecht. De oorzaak dat het in Zwijndrecht langer duurde, lag in de problemen met het schuitenvoerdershuisje, zoals reeds vermeld. Het akkoord hield in dat Dordrecht f3.000 betaalde, te voldoen in drie delen in 1869, 1870 en 1871 en het schippershuisje voor niets kreeg overgedragen. *Het plan-kier, liggende ter zijde van het veerhoofd te Zwijndrecht en dienende tot aanlegplaats der veerschuiten, toebehoorende aan het Hoogheemraadschap van de Zwijndrechtsche Waard*, werd voor f20 door het Hoogheemraadschap afgestaan aan Dordrecht.

Op 19 april gingen Gedeputeerde Staten in principe akkoord met de overdracht en in juni 1869 definitief, maar al op 29 mei 1869 werd het veer overgedragen aan Dordrecht en hadden de Zwijndrechtse schuitenvoerders hun eerste werklozendag. Als symbool van de overdracht werd de sleutel van het schuitenvoerdershuisje bezorgd bij het stadhuis van Dordrecht. Een beter symbool voor de nederlaag en afgang van het Zwijndrechtse gemeentebestuur had men niet kunnen bedenken. De overname was volgens Dordrecht *op eene alzins bevredigende wijze ten einde gebracht*. In Zwijndrecht dachten ze daar wel even iets anders over!²⁹

Het einde van de Zwijndrechtse schuitenvoerders

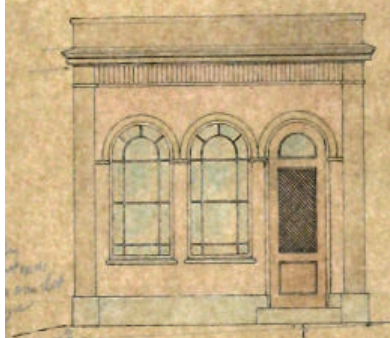
De Zwijndrechtse schuitenvoerders hadden in 1868 en de eerste helft van 1869 een onzekere periode meegemaakt. Eind februari 1868 was besloten zes schippers aan te stellen en een commissaris. Geïnteresseerden mochten naar die functies solliciteren, maar de sollicitanten moesten *zooveel mogelijk geschikt zijn en zindelijk. Dat de schuiten er niet vuil of smerig uitzien en de dogten behoorlijk geschaafd*. Dat laatste betekent dat de bovenkanten glad moesten zijn en niet mochten splinteren.

Het waren voor een deel oudgedienden die werden aangenomen, maar dat wilde niet zeggen dat verder alles in het veer probleemloos verliep. Zo was P. Meijerink *aanhoudende dronken of onbekwaam* en J. Vliegenthart was *geducht lui en en traag* en bovendien *zelfs sommigen, zooals de vrouw van Thomas Dans en het meisje van Hartog, aanraad om met het stoombootje te gaan, want dat ze dan gauwer over zijn*. Beiden werden ontslagen, maar na twee dagen werd dit besluit weer ingetrokken, *hangende de kwestie met Dordrecht*. In 1868 vertrokken nog twee schuitenvoerders, onder wie één wegens lichamelijke gebreken.

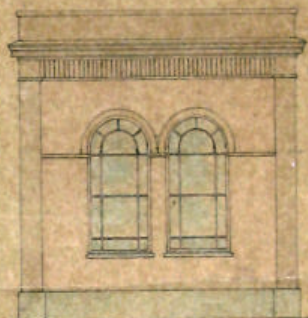
Besloten werd het schippersbestand geleidelijk af te bouwen. Waarschijnlijk nam het stoombootje toch veel passagiers mee en hadden de Zwijndrechtse schuitenvoerders daardoor steeds minder te doen. Dat was het gevolg van het niet invoeren van een nieuw reglement waarin verboden zou worden dat Dordtse veerboten passagiers in Zwijndrecht ophaalden. Per 1 april 1868 werden *de laatst aangekomen schippers de Waard, Dwarswaard de oude en de jonge, met 1 april bedankt*. Op 20 mei werden de overgebleven schippers *afgedankt. Vooral omdat het zo weinig opbrengt*. Ze kregen wel tot 1 januari 1870 een tegemoetkoming, maar geen pensioen. Hiermee was definitief het doek gevallen voor het Zwijndrechtse schuitenveer en verdween het uit de gemeentelijke boeken.³⁰

Ontwerp van een
Schuiten voerders huize te Zwijndrecht.

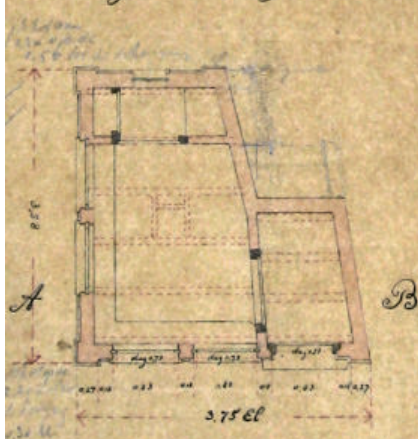
Opstand



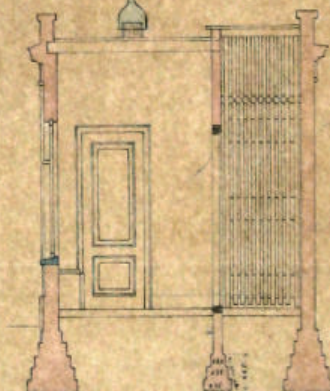
Zijgevel



Grond teekening

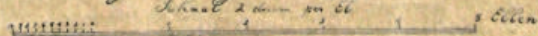


Doornede over A. B.



Schaal voor grondteekening opstand zijgevel en doornede

Schaal 2 duim per El



2.97 El

Verticale doornede over een der binnenen op 1/10 der ware grootte

0.70 El

Ontwerp voor een schuitenvoerdershuisje in Zwijndrecht, gebouwd in 1869.

11. De periode van de Biesboschboten

De stand van zaken op 29 mei 1869

Vanaf 29 mei 1869 was het gehele Zwijndrechtse veer in handen van de gemeente Dordrecht en die maakte daar voortaan de dienst uit. De stand van zaken op die dag was dat in Zwijndrecht alle schippers ontslagen waren en doordat zij de schuiten in eigendom hadden, was daar ook geen schuit meer aanwezig. Het schippershuisje en het plankier naast het veerhoofd waren eigendom van Dordrecht geworden en Zwijndrecht restte niets anders dan de gang van zaken op het veer in de gaten te houden. Wanneer haar iets niet zinde, kon de gemeente protesteren of een verzoek indienen bij Dordrecht, maar macht om zelf iets te regelen had het Zwijndrechtse gemeentebestuur niet meer.

In Dordrecht waren de schuitenvoerders in gemeentedienst, maar of die een andere functie hebben gekregen of zijn ontslagen, is niet bekend. Het personeel van de pont zal wel in dienst gebleven zijn en dat van de *Biesbosch 1* uiteraard ook.

Over de spoorbrug

Toen de plannen voor de spoorweg Breda-Rotterdam vastere vormen begonnen aan te nemen en er ook sprake van een spoorbrug over de Oude Maas was, zond de Zwijndrechtse gemeenteraad de regering een verzoekschrift om op die brug ook een voetpad aan te leggen en dat open te stellen voor voetgangers. In september 1868 antwoordde het ministerie dat er helemaal geen voorzieningen nodig waren, doordat de brug werd voorzien van een *doorgaand dek*. Pas wanneer de brug in gebruik zou zijn genomen, zou worden bekeken of er ook voetgangers overheen mochten.



De spoorbrug, richting Zwijndrecht. Rechts molen De Rietvink (SAD D.I. 50106).

Op 31 oktober 1872 werden de spoorlijn en de brug feestelijk geopend en daarna nam Dordrecht het voortouw om gedaan te krijgen dat ook voetgangers van de brug gebruik mochten maken. Een stad kreeg nu eenmaal meer voor elkaar dan een dorp. Intussen was het duidelijk geworden dat onder normale omstandigheden voetgangers niet over

de brug mochten, maar bij ijsgang, wanneer de veerdienst was gestremd, viel daarover te praten. Het stadsbestuur verzocht daarom op 2 december 1872 of de voetgangers van de spoorbrug gebruik mochten maken. Het antwoord was bevestigend, maar alleen wanneer er *geen treinen te wachten zijn*. Er moest zowel aan de Zwijndrechtse als aan de Dordtse kant een ruime trap tegen de spoordijk worden aangebracht en een paal met een bord, waarop in duidelijke letters werd vermeld dat de spoorwegmaatschappij *zich in geene deele verantwoordelijk stelt voor de eventuele schade*.

Dordrecht maakte voor beide zijden een ontwerp voor een trapopgang en een alternatief voor een schuine opgang (stoep). Bovenaan zou een slagboom met contragewicht worden geplaatst, die door een ijzerdraadtouw moest worden bediend. Het werd al snel duidelijk dat de spoorwegen niets wilden betalen, dus moest het project uit de gemeentelijke kassen worden gefinancierd. Aan kosten werd geraamd:

- Aan de Dordtse kant: trap f250 of stoep f345.
- Aan de Zwijndrechtse kant: trap f280 of stoep f200, steile treden-stoep f300.

Dordrecht koos in eerste instantie voor de trap en Zwijndrecht voor de stoep, die dicht bij de brug, aan het eind van een doodlopende weg uitkwam. De 1,50 m brede en ongeveer 30 m lange stoep langs de Zwijndrechtse spoordijk werd begrind en voorzien van een houten leuning.

Dordrecht koos uiteindelijk ook voor een 1,50 m brede en circa 40 m lange stoep, die begon bij het viaduct, aan de noordoostelijke zijde van de vleugelmuur van het landhoofd; de stoep werd van een leuning voorzien. De stoep kwam uit op de begane grond *tegenover de straat, genaamd het Wilgenbosch*. De stoep werd bestraat en de kosten liepen daardoor op tot f500. In plaats van slagbomen bovenaan, werden aan de onderzijden van de stoepen draaihekken geplaatst. Om van de spoorbrug en de opgangen gebruik te mogen maken, moest aan de gemeente 5 cent worden betaald. Wanneer de spoorbrug dus open was voor voetgangers, moest er een wachter bij de hekken staan om het geld te innen. Hij moest ook het hek afgesloten houden wanneer er een trein in aantocht was. Het sein hiertoe zou hij dan krijgen van de dichtstbijzijnde seinwachter. Op 14 juli 1873 werd het gehele werk in het Dordtse stadhuis aanbesteed en medio november 1873 was alles gereed. Op de brug zelf was door de spoorwegen een houten looppad gelegd.¹

Voetgangers mogen over de spoorbrug

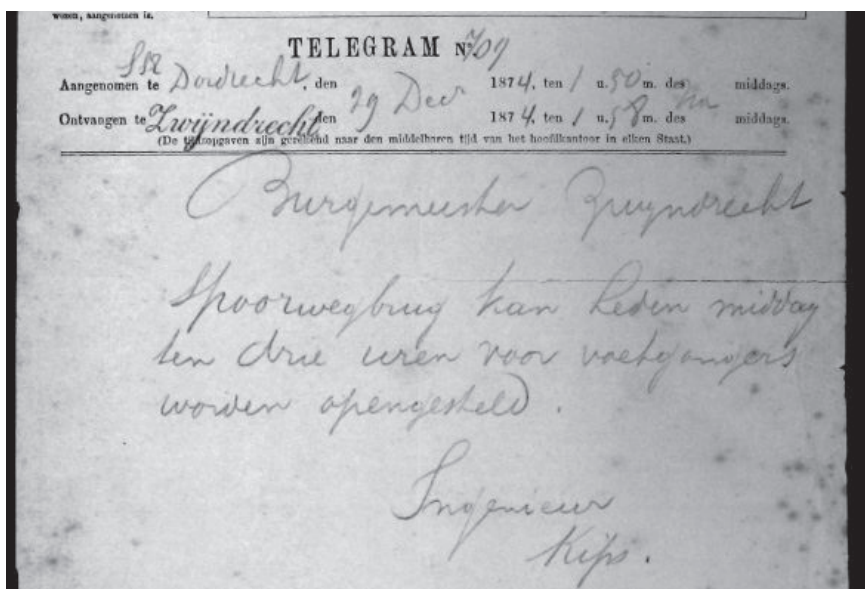
Uiteraard werd het gebruik van de spoorbrug door voetgangers ook gereguleerd. Die regels waren opgesteld door de directeur-generaal der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen te Utrecht. Bepaald was dat de hoofbrugwachter de sleutels van de afsluithekken moest beheren. Die opende de hekken alleen als de burgemeester van Dordrecht van de directeur-generaal per telegram toestemming had gekregen de spoorbrug voor voetgangers te gebruiken. Karretjes werden niet toegelaten en evenmin mochten voetgangers samen een last dragen. Zij mochten niet stilstaan en er moest altijd een politieman uit Zwijndrecht of Dordrecht op de brug aanwezig zijn om hierop toe te zien en om eventueel een proces-verbaal uit te schrijven. Tussen zonsondergang en zonsopgang was de spoorbrug niet toegankelijk, evenmin bij opengedraaide brug of als er binnen tien minuten een trein werd verwacht. De Zwijndrechtse gemeenteraad was er

niet gelukkig mee dat de spoorbrug na zonsondergang gesloten was voor voetgangers. Geneeskundige hulp kon dan niet meer uit Dordrecht worden gehaald en ook de daar schoolgaande kinderen konden na schooltijd misschien niet meer thuiskomen. Het is niet bekend of aan deze bezwaren tegemoet is gekomen.

Wie ook van de spoorbrug gebruikmaakte wanneer deze bij ijsgang voor voetgangers geopend was, waren de posterijen om brievenpost over te brengen. Overdag kon die met de trein worden meegegeven, maar 's nachts reden er geen treinen en toch moesten tussen 2 en 3 uur de brievenmalen, zoals de zakken post heetten, worden overgebracht. Hiervoor was toestemming gekregen, maar omdat de afstand te groot was *en de brievenmalen in den regen te zwaar en van te veel omvang zijn* om lopend te dragen, zou dat met een wagentje moeten gebeuren, waarbij de postillon en de conducteur moesten helpen, samen met enkele veerlieden. Of dit inderdaad ook zo is gebeurd, is onbekend.²

De spoorbrug tijdens ijsperiodes

Waarschijnlijk was het in de eerste winter 1873/1874 niet nodig de spoorbrug open te stellen voor voetgangers, maar op 29 december 1874 wel. Nog op dezelfde dag kreeg de Dordtse burgemeester per telegram toestemming en werd ook zijn Zwijndrechtse collega ingelicht. Dit systeem om toestemming te krijgen werkte goed en zou dat ook in latere jaren doen. Zo werd de spoorbrug bijvoorbeeld in 1879 opengesteld van 5 tot 12 januari en van 26 januari tot 16 februari en in 1881 van 15 januari tot 14 februari. In de eerste periode, die een week duurde, werd in Dordrecht maar 65 cent opgehaald, wat betekent dat er in die week maar dertien betalende personen over de brug zijn gegaan. Het bedrag dat moest worden betaald, werd al snel *stoepgeld* genoemd en geen bruggeld, zoals te verwachten was.



Telegram van 29 december 1874 aan de burgemeester van Zwijndrecht met toestemming de spoorwegbrug open te stellen voor voetgangers.

In februari 1885 kregen de Zwijndrechtse wethouders toestemming bij ijsgang na sluitingstijd toch over de spoorbrug te lopen. Dat was ook zo in de volgende jaren en ze moesten daartoe jaarlijks een pas aanvragen. Dit systeem zou vele jaren standhouden. Er maakten ook steeds meer mensen gebruik van. Zo kregen ook enkele ambtenaren een pas en later ook particulieren die aan de westkant van Zwijndrecht of Dordrecht woonden en aan de overkant hun werk hadden.

Eind 1887 en begin 1888, werd de spoorbrug versterkt en werd het houten looppad weggenomen, waardoor er die winter bij ijsgang geen voetgangers over de brug konden. Begin januari lag de rivier geheel vol ijs, dat zich al had vastgezet. De passanten konden echter toch naar de overkant komen en wel met de trein, maar van die mogelijkheid werd bijna geen gebruik gemaakt. De krant schreef dan ook terecht: *Onverklaarbaar komt het ons voor dat men niet per spoor van Dordt naar Zwijndrecht gaat, wijl de tocht met ijsschouwen 75 en per spoor slechts 15 cents kost en wanneer men met de ijsschouwen overgaat, ongeveer anderhalf uur onderweg is en de tocht lang niet aangenaam is.* Er reden in die tijd nog niet veel treinen en niet allemaal stopten ze in Zwijndrecht. Dat werd eind januari 1888 gewijzigd en toen stopten ook twee sneltreinen uit de richting Dordrecht te Zwijndrecht, één om tien uur 's morgens en één tegen elf uur 's avonds. Deze maatregel werd jarenlang voortgezet. Het stukje in de krant en de wijziging in de dienstregeling zullen zeker hebben geholpen de reizigers de trein in te krijgen, want in die winter werd er door de spoorwegen *in enkelen dagen honderden guldens extra geïnd.*



Ijsvermaak op de Oude Maas in januari 1891. Op de achtergrond de spoorbrug (SAD D.I. 50304).

Op 13 december 1890 werd om 1 uur 's middags door de Dordtse burgemeester een telegram ontvangen dat de avondsneltrain zou stoppen in Zwijndrecht. Dat werd meteen bekend gemaakt en nog diezelfde avond reden veertien personen met die trein mee. Wel een bewijs dat er behoefte aan was. In enkele dagen zat de rivier geheel dicht en de veerbootjes hielden het op 15 december 1890 voor gezien. De dag erna voeren er zelfs

geen schietschouwen meer en werd de spoorbrug voor voetgangers opengesteld. De buitengewoon strenge winter 1890/1891 was begonnen. De rivier vroom door de strenge vorst al snel dicht en reizigers konden daarna over het ijs de rivier oversteken. Toch bleven veel mensen met de trein de oversteek maken. In januari werd de ijsdikte dagelijks gemeten en deze varieerde van 35 tot 36 cm. Pas eind januari trad de dooi in, maar het duurde nog lang voordat per vaartuig de rivier kon worden overgestoken. In de periode dat de rivier was dichtgevroren, werd de overgang van de spoorbrug afgesloten en ging pas op 22 januari weer open, doch sloot alweer een week later op 29 januari 1891. In oktober 1900 werden de bepalingen van de overtocht over de spoorbrug aangescherpt en afgekondigd³



De strenge winter van 1890/1891 met ingevroren schepen en enkele schietschouwen (foto Tollens).

Varen bij ijsgang

De dooi was eind januari 1891 ingevallen en de veerlieden begonnen weer met ijs-schouwen de passagiers over te zetten. Dat was zwaar werk en de werktijden waren lang. Volgens geruchten waren er veerlieden die *gedurende 36 achtereenvolgende uren met de schouw dienst hebben moeten doen*. Dat was volgens de havenmeester, die het toezicht op de exploitatie had, echter hoogstens 20 uur geweest en B&W vonden het niet nodig de veerlieden daarvoor extra te belonen.

Medio januari 1893 was er veel drijfjjs en ging de overtocht per schouw *met moeilijkheden gepaard*. Dat kwam doordat de ijsbreker *Jason* en de sleepboot *Burgemeester Nan-ninga* voor de scheepvaart een brede strook water hadden vrij gemaakt. De veerlieden hadden over die geul een lijn gespannen en ze trokken hierlangs de schouw naar de overkant. Dat hebben ze een enkele dag volgehouden, want toen was er alleen aan de Zwijndrechtse wal nog een brede strook ijs en de rest was open water. De schouw werd alleen voor het ijsveld gebruikt en over het open water werden de passagiers met de roeiboort overgezet. Dat betekende dat ze aan de rand van het ijsveld moesten overstappen! Van 21 tot 27 januari was er echter alweer zoveel drijfjjs dat de spoorbrug werd opengesteld voor voetgangers.

In januari/februari 1895 was er ook veel ijs. Op tijden dat het vermogen van de Biesboschbootjes te gering was, werden er sleepboten van particulieren gehuurd voor *f* 4 per uur om de reizigers over te brengen. Op vrijdagmorgen 1 februari zat het ijs zo vast, dat de veerdienst werd gestaakt. De spoorbrug was toen nog niet opengesteld, zodat de Zwijndrechtse landbouwers en anderen niet naar de weekmarkt konden komen. Kort daarna was de rivier dichtgevroren en kon de reiziger te voet over het ijs. De ijsbruggen, om van de wal op het ijs te komen, werden weer aangebracht en er kwam in februari 1895 een ijsbaan. Het ijs was 26 à 29 cm dik. Om gebruik te maken van het pad dat aansloot op de bruggen, moest worden betaald. Dat deed niet iedereen: *Een boerenjongen van Zwijndrecht, die hedenmorgen (18 febr.) om 1 uur bij de Hooikade, om het plankgeld te ontduiken, op het ijs sprong, zakte erdoor. Hij koos voor zijn sprong een plek uit bij een paal, waar het ijs vroeger scheen losgehakt. Het was althans te zwak om den jongen te dragen. Op zijn geschreeuw snelde een viertal mannen toe die hem, door hem een touw toe te werpen, dat hij greep, op den wal trokken.*⁴

Het Dordtse schuitenveer bij De Harmonie

Het schuitenveer aan de Buiten Walevest, op de hoek bij *De Harmonie*, bestond al heel lang. Het was een hulpveer van het Zwijndrechtse veer aan het Blauwpoortsplein geworden. Er stond ook een wachthuisje waar de veerman kon wachten op zijn klanten. In 1869 verzocht de directie van de sociëteit *De Harmonie* of het niet dichter bij de rivier kon worden gezet en dit verzoek werd ingewilligd.

Dit veer werd vanuit Dordrecht bediend door een vaste veerman. Wanneer hij ging schaften, werd hij vervangen door een schuitenvoerder van het Blauwpoortsplein of zelfs door de commissaris. Een erebaantje was het commissarisschap dus beslist niet, want ook hij moest dan aan de riemen! Op de drukke vrijdagse marktdag kreeg de veerman hulp van *een lossen veerman*. Het veer werd alleen overdag bediend, 's zomers van 6 tot 19 uur en 's winters van 7.30 tot 17 uur.

Dordrecht had alleen maar zeggenschap over het halve veer, dus mochten op de terugweg geen passagiers worden meegenomen. De andere helft van het veer behoorde aan de ambachtsheer van Schiltmanskinderenambacht, later onderdeel van Hendrik-Ido-Ambacht en sinds 1833 van Zwijndrecht. Dit veer was in 1869 niet begrepen in de overdracht van het Zwijndrechtse veer. De veerlieden van de Oostkeetshaven mochten, volgens de oude regeling, alleen passagiers vanuit de Oostkeetshaven vervoeren en niet vanaf Dordrecht.

Vanaf de eerste helft van de zestiende eeuw was een zoutindustrie gevestigd bij de haven, die later Oostkeetshaven werd genoemd. Achterin deze haven was de aanlegplaats van de veerschuiten die naar *De Harmonie* te Dordrecht voeren. Op zout werd accijns geheven en zoals met alle belastingen werd ook hiermee gefraudeerd. Er waren zelfs professionele *zoutzieders-smokkelaars* die grote partijen smokkelden. Kleine partijtjes tot 5 kg mochten vrij worden vervoerd, want dat was moeilijk te controleren. Aangezien vele kleintjes een grote maken, kon hiermee echter worden gefraudeerd. Dat deden de Zwijndrechtse zoutzieders dan ook. Zij probeerden op slinkse manieren het zout in zakjes van 4½ kg (9 pond) over te laten brengen. De belastingdienst had dat in de gaten en controleerde in 1880 regelmatig of er geen *zoogenaamde negenpondjes zout* werden overgebracht. *In den regel wordt het zout overgebracht door personen die, in relatie*

staande met de zoutzieders-smokkelaars, zich voortdurend daarmee bezighouden en daarin een middel van bestaan vinden.

Ook de stadsveerknecht Maarten Wulfsen deed daaraan mee. Twee commiezen hadden dat al een paar keer geconstateerd en toen Maarten op 10 juni 1880 dit weer eens deed, vonden ze het tijd daar rapport van te maken: *Daar door ons is gezien dat, wanneer hij van de zijde van Zwijndrecht met zijn roeiboot terug keert, zonder passagiers, alsdan van bovengenoemde zakjes zout mede brengt en dezelve deponeerd bij diegeene, die door het personeel van den Zwijndrechtsche Zoutzieder naar hier zijn overgevoerd.* Hier was dus duidelijk sprake van een georganiseerde smokkelpraktijk. Het veer werd vanwege de smokkelpraktijken ook wel *sluikveer* genoemd. Maarten moest bij de burgemeester komen en deze hield hem voor dat hij *het distinctief draagt van zijn ambt* en hij daarom verplicht was deze smokkelpraktijken te voorkomen. Met de belofte het nooit meer te doen, liep het voor Maarten met een sisser af.⁵

De noodzaak van het veer bij *De Harmonie* werd voor Dordrecht steeds minder. Met de veerstoomboten werd de dienst op Zwijndrecht goed onderhouden en het roeiveer begon uit de tijd te raken. In november 1883 dachten B&W van Dordrecht er daarom over het veer op te heffen (*afbeelding rechts*). Bovendien was dit een goed moment, gezien *den hoogen ouderdom van den schipper* Maarten Wulfse. De burgemeester zou hem in overweging geven zijn ontslag aan te vragen. Aan dat idee moest Wulfse wennen, want pas eind september 1884 kon de burgemeester meedelen dat Wulfse bereid was eervol ontslag aan te vragen. Dat was ook niet zo'n wonder, want hij was intussen 83 jaar oud! Dat was in die tijd een respectabele ouderdom, die maar weinigen bereikten en dan nog roeiend, zomer en winter, de rivier oversteken! Hij kreeg een pensioen dat 2/3 van zijn weekloon bedroeg en uitkwam op f 242,66 per jaar. Dit ging in op 1 november 1884 en op diezelfde dag werd het veer bij *De Harmonie* opgeheven, althans het Dordtse halve veer. Maarten Wulfse heeft nog vijf jaar van zijn pensioen kunnen genieten, want rond 1 november 1889 overleed hij. Zijn dochter verzocht nog of zijn pensioen tot 31 december kon doorlopen, maar dat weigerde het stadsbestuur.⁶



KENNISGEVING.

HULPVEER

OP

ZWIJNDRECHT.

De BURGEMEESTER en WETHOUDERS
van **DORDRECHT**,

brengen, door deze, ter algemeene kennis:
dat het *hulpveer op Zwijndrecht, bij de
Societeit „de Harmonie”*, met 1^o. November
aanstaande wordt **OPGEHEVEN** en alzoo
van dat tijdstip af, in den dienst op Zwijn-
drecht *alleen zal worden voorzien, door
middel van het Stoombootenveer aan de
Blauwpoort.*

Dordrecht, 30 October 1884.

De Burgemeester en Wethouders voornoemd,
De Secretaris, De Burgemeester,
DE SWART. H. A. NEBBENS STERLING.

Dordrecht, A. BLIJSE VAN OUD-ALZAAK.

Het Zwijndrechtse veer bij de Oostzoutketen geeft zich niet gewonnen

Het halve veer vanuit de Oostkeetshaven was – zoals gezegd – in het bezit van de ambachtsheren van Schiltmanskinderenambacht. Dit was in 1874 mr. G.A. de Raadt uit Dordrecht. Deze verkocht later de Oostkeetshaven met de daaraan verbonden rechten aan de firma's C. en A. van Epenhuijsen en Gerrit van Hoogstraten en Zoon, die om beurten het beheer en de administratie voerden.

In 1885 waren daar nog twee schippers werkzaam: P. Verhoeven, die in 1845 als zodanig was aangesteld, en Jacob Stolk. Deze had de baan overgenomen van zijn vader J. Stolk, na eerst een tijd in zijn dienst te hebben gevaren. Zijn vader had het recht van veerman waarschijnlijk rond 1840 gekocht van zijn voorganger G. den Haring. De veerschippers voeren in 1885 niet meer zelf, maar lieten dit over aan Pieter Wetsel, die aan beide veerschippers *zijn geld verantwoordt*.

Toen Dordrecht het veer bij *De Harmonie* op 1 november 1884 ophief, bleef het voor de Zwijndrechtse veerlieden verboden passagiers in Dordrecht op te pikken. Het veer had daardoor niet veel zin meer en het was te verwachten dat het een zachte dood zou sterven. Het halve veer vanaf de Zwijndrechtse wal bestond echter nog steeds.

Misschien was de bedrijvigheid aan het veer aanvankelijk tot het nulpunt gedaald, maar een jaar later bereikte de Dordtse commissaris van politie het bericht *dat zich sedert een geruimen tijd eenige personen onledig hielden met het overzetten van personen vanaf den Zwijndrechtschen naar den Dordtschen wal en daarvoor betaling verlangden*. Op vrijdag 30 oktober 1885 zond hij een hoofdagent naar de Buiten Walevest om poolshoogte te nemen. Daar zag hij dat 's morgens om negen uur door een roeiboort drie personen werden overgevoerd. De roeier, de ons al bekende Jacob Stolk, stapte uit bij de trap in de buurt van de sociëteit *De Harmonie*, hield de boot vast en hielp de passagiers bij het uitstappen. Die lieten wat geldstukken op het bankje achter, die de roeier daarna in zijn zak stopte. De passagiers Arie van der Leer, koopman, en Anna Krijgsman, de vrouw van Andries Stolk, hadden elk drie cent betaald, terwijl de tuinman Pieter Bezemer vijf cent had achtergelaten. Die twee cent meer waren omdat hij twee manden met bloemkool bij zich had. Een half uur later arriveerde Jacob Stolk opnieuw aan de trap bij *De Harmonie*, nu met Marinus Roskam, die drie cent betaalde, en met Cornelia de Graaf. Die betaalde niets, want dat deed haar vader altijd voor haar wanneer hij met Jacob Stolk naar Dordrecht voer.

Het was marktdag in Dordrecht, dus was het drukker dan op andere dagen. Zo kwam het dat ongeveer tegelijkertijd Piet Wetsel aankwam met drie koopvrouwen aan boord, namelijk Johanna de Bond, Pieterella van der Net en Anna Stolk, de vrouw van Cornelis de Horn. Zij hadden ook elk drie cent op het bankje achtergelaten. Piet Wetsel had om negen uur een vrouw met een zuigeling van Dordrecht naar Zwijndrecht overgebracht, maar de hoofdagent had natuurlijk niet kunnen constateren of daarvoor ook was betaald. De betrokkenen zeiden dat ze niet wisten dat het verboden was wat ze deden, maar ze kregen toch een proces-verbaal.

Hoe het met de 'misdadigers' is afgelopen, is niet bekend, behalve dat de ambachtswrouw Helena Apollonia de Raadt twee weken later de benoeming van Pieter Verhoeven als schuitenvoerder vanaf de Oostkeetshaven introk.⁷

Lastig afmeren in Zwijndrecht

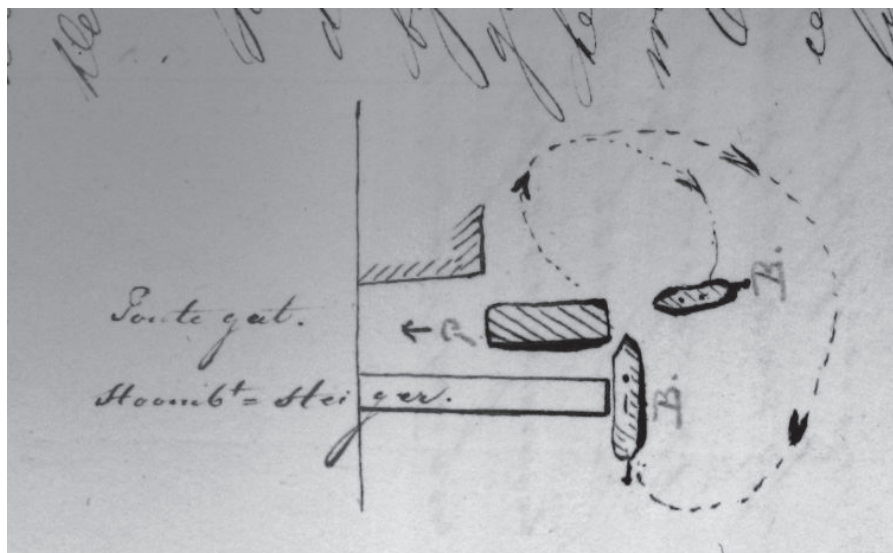
Op 22 mei 1867 werd de *Biesbosch 2* opgeleverd en in het Papendrechtse veer in dienst gesteld. Volgens het plan uit januari 1867 was het de bedoeling dat daarna de *Biesbosch 1* op het Zwijndrechtse veer zou worden ingezet. Daar kwam echter niets van terecht, doordat de aanlegplaats niet geschikt was voor de dienst met een stoomveerboot die een pont op sleeptouw had of die langs zij meevoerde. Noodgedwongen lag ze nu in de haven in reserve en werd alleen zo nu en dan eens gebruikt wanneer de stoominstallatie van de *Biesbosch 2* moest worden schoongemaakt. Dat was geen goede zaak en daarom werd uiteindelijk toch geprobeerd of het aanleggen bij Zwijndrecht echt zo moeilijk was. Zoals reeds verteld, werd die proef genomen op 23 april 1868. Dat was nog ruim een jaar voordat Dordrecht op 29 mei 1869 het Zwijndrechtse deel van het veer had overgenomen. Het probleem van de aanlegplaats te Zwijndrecht was dat deze dwars op de stroom lag, waardoor het moeilijk was aan te leggen. Veel gemakkelijker zou het zijn wanneer de aanlegplaats in de richting van de stroom lag, dan kon de stoomboot tegen de eb- of vloedstroom invarend, gemakkelijk aanleggen. De kop van het Zwijndrechtse havenhoofd was echter maar zeven meter breed en dat was te smal om aan te meren en de boot vast te leggen. Bovendien was de overheersende wind- en stormrichting ook altijd dwars op het havenhoofd, zodat het aanleggen hierdoor nog moeilijker werd.



De Biesbosch 3, een van de vier stoomveerboten die de verbinding van Dordrecht met de overzijde van de rivier onderhield.

De oplossing was een langssteiger te maken, maar daar zou Zwijndrecht nooit toestemming voor geven, zeker niet zolang ze het halve veer bezat. In de begroting van 1868 werden daarom de kosten opgenomen voor een *plan om voorloopig het hoofd van het veer te Zwijndrecht aan de noord-oost of bovenzijde op zoveel mogelijk geschikte wijze in te rigten tot aanlegplaats bij het in dienst brengen der stoomboot Biesbosch No. 1, voor de dienst in dit veer bestemd*. Dat was dus in de lengterichting van het hoofd. Dat plan kwam 30 december 1868 gereed en dat werd tijd, want het stadsbestuur wilde een nieuwe stoomveerboot, de *Biesbosch 3*, bestellen en dus moest bekend zijn hoe met die boot moest worden gevaren en aangelegd.

Langs de kop van het veerhoofd liep een vaste steiger, die zo laag was, dat hij bij hoog tij onder water stond. Aan de lange kant liep een schuin oplopende steiger, zodat een reiziger aan die kant altijd wel op en van de boot kon komen. Er werd raad gevraagd aan de werf J. & K. Smit te Kinderdijk, die grote kanshebber was om de *Biesbosch 3* te gaan bouwen. Deze kwam tot dezelfde conclusie. Bovendien zag de werf problemen met de pont. Die zou door de *Biesbosch 1* of *3* worden gesleept, zoals ook bij het Pappendrechtse veer. Bij het pontengat aangekomen, moest de pont worden losgegooid en dan door de nog aanwezige vaart het pontengat binnenvaren. De *Biesbosch 3* moest dan ronddraaien en op de kop van het veerhoofd of achter de pont afmeren. Hier konden dan de passagiers van en aan boord gaan. De *Biesbosch 1* had, volgens Smit, te weinig vermogen voor deze manoeuvre.



Schetsje door de directie van scheepswerf J. & K. Smit voor een pontengat en stoombootsteiger.

De pont kon ook door de *Biesbosch 3* langs zij worden genomen, maar men verwachtte dat dit alleen mogelijk was bij *niet te ongunstig weer*. Wanneer de pont was afgemeerd, ging de boot bij de klep liggen en daar konden de passagiers dan in- en uit stappen en via de pont de vaste wal bereiken. Dat was voor de passagiers wel iets lastiger, maar gezien het geringe aantal malen dat de pont zou worden meegenomen, zou dat geen bezwaar zijn. Het bleef een lastig probleem en het was geen wonder dat op eerdergenoemde 23 april 1868 de proefneming met de *Biesbosch 1* geen groot succes was.

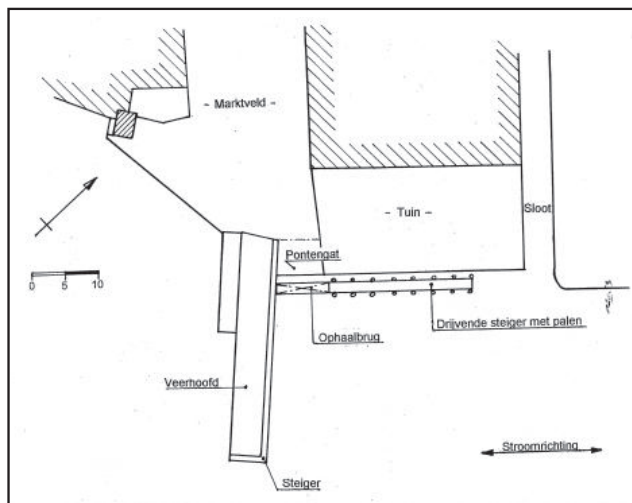
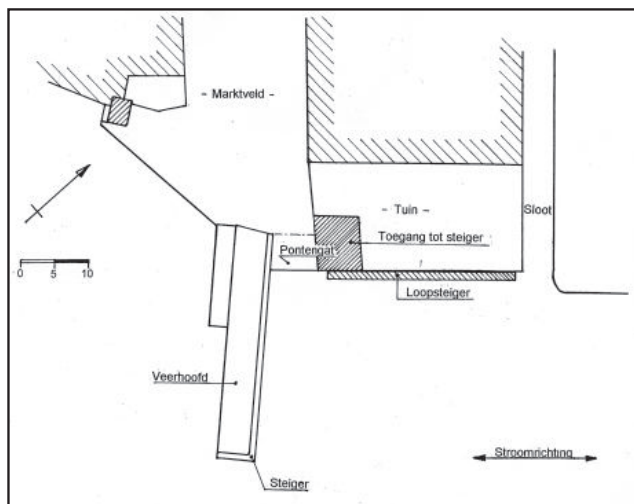
Toch is niet lang daarna de *Biesbosch 1* begonnen met de dienst. Dat leverde veel schade aan de boot op, vooral aan de schroefas, doordat er veel moest worden gemanoeuvreed. De enige oplossing was een aanlegplaats in de richting van de stroom. Dat zou kunnen door een stuk te gebruiken van de tuin van het herenhuis dat op de noordoosthoek van het pontengat stond, maar daar zou de eigenaar nooit toestemming voor geven. Een tweede mogelijkheid was een drijvende steiger op een dubbele rij palen langs de rivierzijde van die tuin te maken. Deze zou door een klap- of ophaalbrug over de breedte van

het pontengat verbonden zijn met de steiger langs het landhoofd of met het landhoofd zelf. Wanneer de pont dan het pontengat in of uit moest varen, zou de brug moeten worden geopend. Los van de kosten, die geraamd werden op ongeveer f 3.000, was dit een onwerkbaar plan en het werd al snel in de ijskast gezet. Wel werd het hoofd te Zwijndrecht verhoogd en iets gewijzigd, maar dat hielp maar weinig.

Uiteindelijk werd er na de verlenging van het veerhoofd aan de Zwijndrechtse kant in 1883 hoogstwaarschijnlijk voor gekozen de stoomveerboot aan de lange kant van het veerhoofd aan de steiger te laten afmeren. Het manoeuvreren was dan eenvoudiger. De pont was altijd aan bakboord (linkerkant) van de *Biesbosch* vastgemaakt. Wanneer de pont vlak bij de aanlegplaats in het pontengat was, werd ze losgegooid en voer, door de vaart die ze had, verder. De pontschipper bracht de stuurriem buitenboord en kon zo de

pont nog bijsturen.

In Dordrecht behoefde weinig te veranderen om de aanlegplaats geschikt te maken voor de stoomveerboot. Er werd een deel verhoogd en verbeterd en dat volstond.⁸



Twee tekeningen met voorstellen voor langsstroms aanleggen van de stoomveerboot.

De Biesbosch 1 wordt vervangen door de Biesbosch 3

De *Biesbosch 1* was waarschijnlijk in mei 1868 begonnen in het Zwijndrechtse veer. Ze voer geen geregelde dienst, maar alleen wanneer er passagiers voor haar waren. Wel werden er eind mei 1868 voor zowel het Zwijndrechtse als het Papendrechtse veer begin- en eindtijden vastgesteld. 's Nachts werd er niet gevaren. De veerstoomboten begonnen te varen:

- van 1 maart tot 31 oktober vanaf 6 uur
- van 1 november tot 28 februari vanaf 7 uur

De laatste reis werd gemaakt:

- | | |
|---------------------------|-----------|
| - in januari en december | 16.30 uur |
| - in februari en november | 17.30 uur |
| - in maart en oktober | 18.30 uur |
| - in april en september | 19.30 uur |
| - in mei en augustus | 20.30 uur |
| - in juni en juli | 21.30 uur |

In de uren dat de stoomveerboot niet voer, kon de reiziger met de roeiboot worden overgezet. Rijtuigen gingen uiteraard met de pont die overdag door de veerstoomboot werd overgebracht en 's avonds/'s nachts op de reep overvoer. Aan de aanlegplaats van Zwijndrecht gebeurde intussen niets. Pas toen het Zwijndrechtse veer op 29 mei 1869 was overgenomen, kon serieus worden nagedacht over het wijzigen van de aanlegplaats. In Dordrecht werd die in 1869 al aangepast, maar voor Zwijndrecht kon nog geen goede oplossing worden bedacht.

Twee dagen voor de overname werd 27 mei 1869 de *Biesbosch 3* door de werf J. & K. Smit te Kinderdijk opgeleverd en werd meteen ingezet op het Zwijndrechtse veer. De *Biesbosch 3* voldeed goed en na een paar kleine reparaties door de werf werd ze door Dordrecht overgenomen. De *Biesbosch 1* werd gedegradieerd tot reserveboot en omdat nu de roeiboten hopelijk niet meer als reserve voor de stoomboot dienst behoefden te doen, werden er drie verkocht. Die brachten in totaal f146 op.

Het was maar goed dat niet alle roeiboten waren verkocht, want in het voorjaar van 1870 moesten ze toch weer enkele dagen worden ingezet. De *Biesbosch 1* moest namelijk hoognodig worden gerepareerd en dat gebeurde bij W. de Bruin in Dordrecht. Ze zou weer gereed zijn wanneer de *Biesbosch 3* werd nagezien en de ketel werd schoongemaakt en gekeurd. Het werk aan de *Biesbosch 1* liep echter uit en toen de *Biesbosch 3* een paar dagen uit de vaart werd genomen, moest de veerdienst, zoals van ouds, worden onderhouden met roeiboten. Dat waren nu echter uitsluitend Dordtse boten.

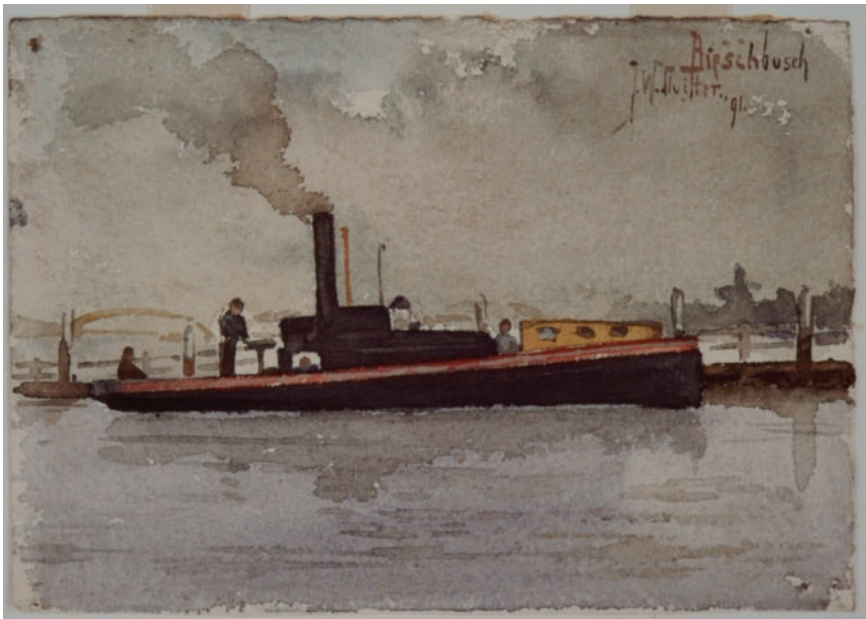
Alle boten konden trouwens toch niet worden verkocht, want 's nachts, wanneer de *Biesbosch 3* niet voer, werden de passagiers per roeiboot overgezet. Dat werd gedaan door Arie de Waard en Gerrit de Jong, die op 31 mei 1869 tot veerschipper waren aangesteld en daarmee elk f4 per week verdienden.⁹

Van ad hoc varen tot een heuse dienstregeling

De 'dienstregeling' van de *Biesbosch 3* werd vanaf juli 1869 ook maandelijks opnieuw bepaald met als resultaat dat de *Biesbosch 3* tot 1 november een half uur langer in de vaart bleef en met ingang van 1 november 1869 als proef zelfs anderhalf uur langer, tot

zeven uur 's avonds. Bij mist of ruw weer mocht de commissaris de dienst eerder staken. Dat bleef zo tot 1 februari 1870. Verder in dat jaar waren de tijden maar een half uur langer dan die uit 1868. In de zomer van 1870 werd gestopt om tien uur, in september om negen uur en verder die winter om acht uur 's avonds, met uitzondering van de periode van 15 december 1870 tot 15 januari 1871. Toen vertrok de laatste boot uiterlijk zeven uur 's avonds vanuit Zwijndrecht. Na half april 1871 vertrok de boot nooit later dan negen uur 's avonds en in de zomer om tien uur. Een uitzondering werd gemaakt bij de Dordtse kermis van 1872, toen mocht voor het eerst *naar gelang de behoefte* 's avonds en 's nachts worden doorgevaren. Dat was eerder dat jaar reeds gedaan in de nacht van 1 op 2 april, toen herdacht werd dat Den Briel 300 jaar geleden was ingenomen. In de loop van de tijd waren de schippers dus gewend geraakt om in het donker met de *Biesbosch 3* te varen en op 1 januari 1873 durfde het stadsbestuur het daarom aan een heuse dienstregeling in te voeren, zowel op het Zwijndrechtse als het Papendrechtse veer. Deze hield in dat de *Biesbosch 3* van zes uur 's morgens tot twaalf uur 's nachts in de vaart was en er na acht uur 's avonds elk kwartier werd gevaren. Vóór dat tijdstip was het nog steeds naar behoefte.¹⁰

De Biesbosch 4 komt in de vaart



Een Biesbosbootje (4?) in 1891. Tekening door J.W. Sluiter (SAD D.I. 30478).

De *Biesbosch 1* was in 1874 zo slecht geworden, dat het stadsbestuur in december 1874 besloot deze te vervangen. De nieuwe veerstoomboot zou van gelijke afmetingen zijn als de *Biesbosch 3* en met eenzelfde stoommachine. Bij diverse werven zou offerte worden gevraagd, maar voor het zover was, moesten bestek en tekening worden gemaakt. Aan J. & K. Smit te Kinderdijk, waar de *Biesbosch 3* was gebouwd, werd gevraagd of

het bestek van dat schip kon worden gebruikt en welke wijzigingen zij voorstelden. Dat waren er drie, waarvan er twee al tijdens de bouw van de *Biesbosch 3* waren doorgevoerd. Als derde wijziging stelde de werf voor de voorsteven en het schroefraam dikker uit te voeren. De Directeur Gemeentewerken zou het bestek wijzigen, maar in Dordrecht was geen bestek van het schip meer aanwezig! J. & K. Smit werd gevraagd een kopie te zenden. Dat gebeurde, het bestek werd gewijzigd en eind januari 1875 werd offerte gevraagd aan de Dordtse scheepswerven Van Dorsser en Ter Horst, C. Gips en Zonen en W. de Bruijn c.s., bij J. & K. Smit te Kinderdijk en bij Walker, Stronck en Van Delden in Rotterdam (Katendrecht), die de veerstoomboot voor het 's-Gravendeelse veer had geleverd. Op 16 februari vond de aanbesteding plaats. J. & K. Smit bleek f 650 duurder te zijn dan Walker, Stronck en Van Delden, die met f 5.300 de laagste inschrijver was en de opdracht kreeg.



Een Biesboschbootje aan het veer bij Zwijndrecht (uitgave A.G. Versteeg).

De *Biesbosch 4* zou uiterlijk op 15 juli 1875 worden opgeleverd, maar dat werd maanden later. Zalmvisser J. van den Heuvel gebruikte bij zijn visserij een stoomboot, maar die was in mei 1875 *stukgevaaren*. Dat was een ramp voor hem, want een stoomboot was voor hem onmisbaar. Hij vroeg daarom aan B&W of hij de in aanbouw zijnde veerstoomboot mocht overnemen. Walker, Stronck en Van Delden zou dan uiterlijk 15 augustus de gemeente een andere, identieke boot moeten leveren. Op 31 mei gingen Dordrecht en de werf daarmee akkoord en de werf zette alles op alles om dat waar te maken. Toen Dordrecht medio juni de water- en windgang, dat zijn de huidplaten op de waterlijn, iets dikker wilde hebben, was dit al niet meer mogelijk, want die waren al aangebracht! Waarschijnlijk was de werf al met de bouw begonnen in opdracht van Van den Heuvel, voordat met Dordrecht overeenstemming was bereikt. Het zat de werf echter niet mee. Bij een proefvaart bleek *een der stoomcilinders ten gevolge van een gietgal lek te zijn (een gietgal is een holte, in een voorwerp bij het gieten ontstaan)*¹¹. Dat had de werf wel kunnen repareren, maar het leek verstandiger een nieuwe cilinder te laten gieten. Dat betekende veel extra werk, want de cilinder moest worden uitgeboord en pasgemaakt en de machine gedemonteerd en weer gemonteerd.

Op zaterdag 25 september was het dan toch eindelijk zo ver dat de definitieve proefvaart kon worden gehouden. Na tot Schiedam te zijn gevaren en op de terugreis de werf-directeuren bij hun werf te hebben afgezet, voeren Dordtse veerlieden de boot in 2½ uur naar Dordrecht. *De boot loopt minstens even hard als onze veerbooten Biesbosch 2 en 3*, dus kon de opdrachtgever tevreden zijn.

Er werden nog enkele kleine wijzigingen aangebracht. Meteen na aankomst in Dordrecht werd de *Biesbosch 4* ingezet in het Papendrechtse veer, doordat de *Biesbosch 2* werd gerepareerd en de ketel werd schoongemaakt. Het duurde drie weken voordat de *Biesbosch 4* op 19 oktober 1875 in het Zwijndrechtse veer dienst ging doen. Voor opbrengsten van het Zwijndrechtse veer van 1880-1894, zie Bijlage 2.¹²

Varen met en zonder pont

De pont werd bij elke overvaart door de veerstoomboot meegenomen, of er vracht voor was of niet. Dat betekende ook steeds weer aan- en afkoppelen, wat tijd kostte. Vooral op vrijdag, de marktdag, was dat hinderlijk voor de reizigers. Het was dan ook te verwachten dat op deze situatie commentaar zou komen. Dat gebeurde in 1881 door een raadscommissie die de overzetveren eens goed onder de loep nam. Zij constateerde dat op vrijdag met de pont in veertig minuten slechts twee reizen heen en terug konden worden gemaakt. Voorgesteld werd de pont door een aparte stoomboot te laten overbrengen, zodat personen zonder vertraging met de *Biesbosch 4* konden worden overgezet. Dit voorstel werd door B&W vanwege de kosten echter niet overgenomen.

In 1886 begon het raadslid Schaardenburg opnieuw over dit onderwerp. Hij stelde voor de pont op alle dagen, om de andere reis in Dordrecht te laten liggen. Daar waren B&W niet voor, want dan kon het gebeuren dat een rij- of ander voertuig aan de andere oever soms een half uur tot drie kwartier zou moeten wachten alvorens te worden overgezet. Een andere mogelijkheid was om de reserveboot *Biesbosch 3* in te zetten voor het vervoer van de pont, maar dat kostte f51 à f52 per week en dat was te duur. Bovendien kon dat niet wanneer de *Biesbosch 4* uit de vaart was en zou het aantal overvaarten steeds meer worden.

Om een idee van het probleem te krijgen, werd een vergelijking gemaakt van het aantal reizen in eenzelfde periode in 1885 en 1886:

1 aug. -> 30 okt. 1885: gemiddeld 1186 reizen per week, 170 per dag

1 aug. -> 30 okt. 1886: gemiddeld 1248 reizen per week, 178 per dag

Op basis hiervan werd besloten de situatie niet te wijzigen.

Vijf jaar later zag Schaardenburg zijn kans schoon. Hij was wethouder geworden en in overleg met de veercommissarissen stelde hij begin maart 1891 voor:

1. De pont moest minstens één uur in Zwijndrecht blijven liggen, tenzij er daar of te Dordrecht vracht voor was.
2. De stoomveerboot zou altijd om de andere reis zonder pont heen en terug moeten varen, ook wanneer er vracht voor de pont was.

Dat was wat al te rigoureuus. De pont zou door het eerste punt *zeer zelden* in Dordrecht liggen, *zoodat dan alle onderhoud aan stoombooten, veerpont, roeijbooten, ijsschouwen en wachthuizen door het personeel in hun vrije uren tegen 15 cent per uur zal*

moeten worden betaald, 't welk nu voor't meerendeel in diensttijd wordt verricht. Door het tweede punt zouden de klachten alsmaar toenemen bij drukker wordend verkeer. Zou een rijtuig net te laat voor de pont komen, dan moest hij twee reizen wachten, wat ongeveer een half uur was.

Om de passagiers en Schaardenburg tegemoet te komen, werd tot het volgende compromis besloten:

- a. Wanneer de pont met vracht naar Zwijndrecht is gevaren, moet de stoomveerpont eerst een reis zonder pont maken, voordat ze de pont weer mag meenemen naar Dordrecht.
- b. Is de pont leeg naar Zwijndrecht gevaren om daar een vracht in te nemen, dan mag ze met de vracht ook meteen weer naar Dordrecht terugkeren en mag de tussenreis zonder pont dus vervallen.
- c. Dat was niet geval wanneer de pont met vracht uit Zwijndrecht aankwam, ook al stond daar een rijtuig of iets anders te wachten om te worden overgezet.

nr. 314

Klachten uit het Klachtenboek
tusschen Dordrecht en Zwijndrecht

Mijne Heeren

Ik ondergetekende draagt belangt waarom
of hij en zijn vrachtwagen niet door de pont
op weg naar Dordrecht waren. Want hij met zijn
handelsvrachtwagen door dit in belang van
zijn handel schadelijk is.

W. van Dordrecht

Handelaren in buidels en kisten
Hergevoerd land N. O. Dordrecht

Ik ondergetekende draagt belangt waarom ik niet
blijven staan met mijn vrachtwagen door de
pont gered. Lig ik nu over de bar
dit is dus schadelijk met mijn handel
nog meer dan ik aan het keurloos
afhangen ben Jacobus Brendel

Bijl. not. febr. 16 maart 1891.

Als proef werd deze regeling daarna ingevoerd. Natuurlijk kwamen er klachten dat er nu te lang met een wagen moest worden gewacht (afbeelding boven). Eén van de klagers

was de Bierbrouwerij en Azijnmakerij *De Gekroonde Valk*. De wagens van deze firma moesten zowel aan het Zwijndrechtse als aan het Papendrechtse veer een half uur wachten voordat ze werden overgebracht. Op de terugreis naar Dordrecht was dat *bepaald schadelijk voor onze paarden. Verhit van de reis gekomen, worden zij door dat lange wachten in koude en tocht verstijfd en verkouden, waardoor ze den volgenden dag nog niet geheel bekomen zijn*. Ook de Kamer van Koophandel protesteerde, met als gevolg dat werd besloten dat *de commissaris naar behoeven moet handelen en als nodig, de pont laten varen*. Het gevolg was een zekere willekeur en omdat het meenemen van de pont lastiger was dan alleen met de veerstoomboot over te varen, werden de regels, vooral regel c, vaak gehandhaafd. Dat ondervond ook de heer De Kat van Hardinxveld, toen hij in november met zijn rijtuig *geruimen tijd* moest wachten voordat hij werd overgezet. De veercommissaris verdedigde zich door te verwijzen naar punt c van de regeling en B&W konden niet anders dan hem gelijk te geven.¹³

Aanvaringen

Met de Biesboschboten zijn relatief zeer weinig aanvaringen geweest. Gevonden zijn ze alleen uit 1875, 1876, 1882, 1884, 1885, 1887 en 1896. Meestal was de schade beperkt. De eerste bekende aanvaring vond plaats rond 25 september 1875. De *Biesbosch 3* voer bij het afvaren, waarschijnlijk aan de Dordtse kant, een roeiaakje aan, dat met de eb langs kwam drijven. Het aakje was van de Zwijndrechtse zoutzieders C. en A. van Epenhuizen en was geladen met 45 zakken zout. De schade aan het aakje was te verwaarlozen, maar al het zout was nat en daardoor onbruikbaar geworden. De waarde per zak was circa f 1,50, en volgens de eigenaars in totaal f 70. De *Biesbosch 3* was de schuldige en Dordrecht moest de schade betalen.

Indien de stuurman van de veerboot de schuldige was, werd hij gestraft. Toen in 1876 door nalatigheid van stuurman C. Kloens de *Biesbosch 3* werd aangevaren door een ander schip en *veel schade heeft beloopt*, kreeg hij een boete van f 1,50.

In 1882 voer de *Biesbosch 3* of *Biesbosch 4* tegen een op de rivier voor anker liggende tjalk en veroorzaakte een schade van f 15. Die moest de gemeente betalen, maar de burgemeester zou zich nog beraden of de stuurman een boete moest krijgen. Minder fortuinlijk was een andere stuurman, die twee weken later *door onachtzaamheid schade gevaren heeft aan de schroefas der veerstoomboot Biesbosch 3*. Hij werd gedegradeerd tot pontschipper en de pontschipper werd bevorderd tot stuurman.

Het kon nog erger. Op 1 februari 1884 vond *door onachtzaamheid van den stuurman* een aanvaring plaats met een op de rivier voor anker liggende tjalk, wat een schade aan de tjalk opleverde van circa f 300. De eigenaar nam, wonderlijk genoeg, echter genoegen met f 100, zodat de stad er relatief voordelig vanaf kwam. Niet echter de stuurman, want die werd met ingang van de volgende dag ontslagen! Zijn plaats werd ingenomen door de pontschipper. Ruim een jaar later voer de gepromoveerde pontschipper zelf tegen een houtvlot aan, maar waarschijnlijk omdat er geen noemenswaardige schade was, kwam hij er met een boete van f 1 vanaf.

Op 8 november 1887 voer de *Biesbosch 4* in het donker tegen een roeiaakje, geladen met pulp en bemand door twee mannen. De ene roeide en de ander lag onder een huifje te slapen, liever gezegd: zijn roes uit te slapen. Ook de andere roeier had te diep in het glaasje gekeken en had daarom vergeten het navigatielicht aan te steken. Het aakje zal

gevallen konden de passagiers altijd nog met roeiboten worden overgezet, maar doordat de repen al in 1871 waren weggenomen, was voor het overvaren van rijtuigen met de pont toch een stoombootje nodig.

Daarom werd in 1873 besloten gedurende de periode dat er geen Biesboschboot beschikbaar was, een sleepboot in te zetten. Er werd een contract afgesloten met J. Bouten, die in dergelijke gevallen de stoomboot *Bato 3* wilde verhuren voor *f* 25 per dag, van 's morgens zes tot 's avonds tien uur. Moest de boot ook 's nachts paraat zijn, dan kostte dat *f* 45 per etmaal.

Toen in 1876 de *Biesbosch 4* in het Zwijndrechtse veer ging varen, voer de *Biesbosch 3* alleen in noodgevallen en diende dus als reserve. Wanneer dat door niet geplande omstandigheden onmogelijk was, werd een stoomboot gehuurd. In latere jaren was dat een stoombootje van J.G. Breur. Nadat dit jaren niet meer nodig was geweest, werd het bootje in oktober/november 1889 weer enkele malen gehuurd. Doordat de prijzen voor steenkolen intussen waren gestegen, mocht hij *f* 1 extra in rekening brengen.¹⁶

Verlichting veerhoofd te Zwijndrecht

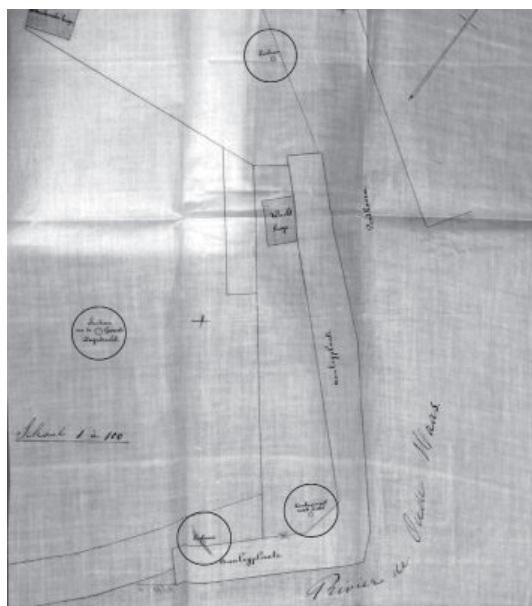
In het donker was het veerhoofd in Zwijndrecht slecht te zien. Er was in 1867 slechts één olielantaarn. Deze stond aan de hoek van het plankier in de steiger voor de roeiboten. In dat jaar werd deze vervangen door een nieuwe lantaarn met een groter glasoppervlak en brandend op petroleum. Daardoor vervuilde de lantaarn niet zo snel en was het licht helderder. *Om tevens als seinlicht te dienen, zijn er roode hoeken geplaatst in het glas, dat naar de stadszijde gekeerd is.* Dat was een goedkope oplossing om tegelijk verlichting en een bakenlicht te hebben. Volgens de Dordtse Directeur Gemeentewerken voldeed die ook.

Of er in 1867 nog meer lantaarns stonden op het veerhoofd is niet bekend, maar in 1873 stonden er in elk geval drie. In dat jaar bood de directeur van de Zwijndrechtse gasfabriek aan de petroleumlantaarns op het veerhoofd en in het veerhuis om te bouwen tot gaslantaarns. Dat zou *f* 200 moeten kosten en de verbruikskosten werden per lichtpunt geschat op 2 cent per uur. Een gasmeter zou het verbruik meten. Dordrecht hapte niet meteen toe en daarom deed de directeur het voorstel met één lantaarn een proef te nemen. De lantaarn zou dan branden van een half uur voor zonsondergang tot een halfuur na zonsopgang en de gemeente hoefde daarvoor maar 2½ cent per branduur te betalen. Het aansteken, het onderhoud en de aanleg van de leiding zou de gasfabriek voor haar rekening nemen. Dat klonk aantrekkelijk en eind oktober 1873 werd de deal gesloten en een paar maanden later was het zover.

Na een half jaar kwam de gasfabriek met een rekening van *f* 70 en dat vond het Dordtse stadsbestuur wel erg veel. De gaslantaarn voldeed blijkbaar goed, want Dordrecht wilde deze voor een lagere prijs wel handhaven. De gasfabriek bood aan deze voor *f* 80 per jaar te laten branden, maar dan moest de gemeente zelf zorgen voor het aansteken en doven. Uiteindelijk werden ze het eens voor *f* 60 per jaar. Als ook de twee andere lantaarns zouden worden omgebouwd, moest 'slechts' *f* 180 per jaar worden betaald, maar de gemeente wilde niet verder gaan dan *f* 150, waarbij ook de aanlegkosten voor rekening van de gemeente zouden komen. Dit keer ging de vlieger niet op en bleven één gaslantaarn en twee petroleumlantaarns het veerhoofd verlichten. De verlichting was echter maar magertjes. Het Zwijndrechtse gemeentebestuur klaagde daarover in

november 1873 bij Dordrecht en wilde dat ook de andere twee lantaarns werden veranderd in gaslantaarns. Het vond *dat het te verwonderen is dat niet reeds ongevallen daar ter plaatse zijn voorgevallen*. Dat vond Dordrecht zeer overdreven. Het gaf toe dat de *verlichting niet overvloedig is, althans wanneer, zoals gisterenavond (30 november) het geval was, bij hoogen waterstand op de rivier, de gasleidingen te Zwijndrecht vol water geraken en de verlichting alsdan bestaat uit twee petroleumlantaarns*. De gasverlichting was dus geen onverdeeld succes! Dordrecht wees het verzoek daarom ook af, omdat *bij hoogen waterstand in de rivier, er in't geheel geen verlichting aan't veer wezen zou. Immers, 't is ons gebleken dat de gasleidingen in uwe gemeente alsdan vol water geraken*. Dat was geen prettige conclusie voor het Zwijndrechtse gemeentebestuur.¹⁷

De verlichting op het Zwijndrechtse veerhoofd bleef 22 jaar onveranderd, maar in september 1894 kwam daarin verandering. De Zwijndrechtse burgemeester had aan zijn Dordtse collega voorgesteld die te verbeteren en samen met de Directeur Gemeentewerken werkte hij een voorstel uit. De petroleumlantaarns verdwenen en daarvoor in de plaats kwamen gaslantaarns. De techniek was kennelijk zover gevorderd dat men dat aandurfde. Er kwam een lantaarn op de kop van het pontengat, twee bij het kopse steigerdeel en een grote lantaarn op het nieuwgemaakte terrein ten westen van het landhoofd. Deze lantaarn was van Zwijndrecht, terwijl de andere van Dordrecht waren. Die op de hoek van de steiger was voorzien van rood glas voor de navigatie. Van de vier lantaarns bleven er twee de gehele nacht branden.

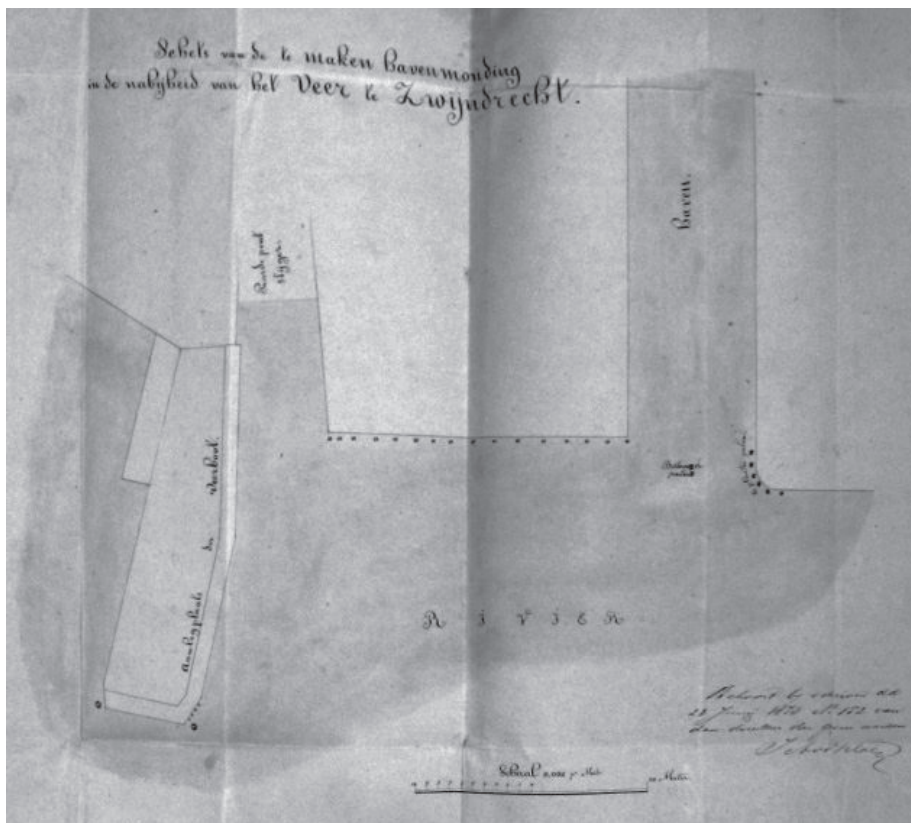


Het plan met de vier lantaarnpalen aan het veerhoofd te Zwijndrecht.

De exploitatie zou f 120 per jaar vergen en uiteraard ontstond er verschil van mening over de kostenverdeling. Dit geschil werd opgelost en met een vertraging van rond een jaar gingen de lantaarns toch branden. Bij het veer te Dordrecht leverde de verlichting geen problemen op. Die werd opgenomen in het stadsverlichtingsplan en in 1892 werd er een gaslantaarn bijgezet.¹⁸

Problemen bij het Zwijndrechtse veerhoofd

De kop van het Zwijndrechtse veerhoofd werd beschermd door een aantal palen. In februari 1871 werden ze allemaal door het ijs weggeslagen en ook de toegangssteiger verdween. De schade werd geraamd op f 1.000, maar gevreesd werd dat die nog hoger uit zou vallen. De veerstoomboot kon niet meer aanleggen en waarschijnlijk werd de dienst toen tijdelijk waargenomen door de roeiboten.



Situatie van het veerhoofd met de aanlegplaats van de veerstoomboten met de pontsteiger en de twee palen in de monding van het haventje die werden verwijderd.

In Zwijndrecht was iets ten noordoosten van het veerhoofd een haventje. Ter bescherming van de haveningang en ter voorkoming van schadeclaims, had Dordrecht indertijd twee palen in de ingang gezet. In 1873 vond Zwijndrecht dat die in de weg stonden en vroeg Dordrecht deze te verplaatsen naar de havenhoek en er drie à vier bij te plaatsen *zooals vroeger het geval was, ter bescherming van de onderhanden nieuwe walbeschoeiing tegen aanvaring door de veerpont*. De veerlieden hadden intussen het aan- en afmeren van de pont beter onder de knie gekregen en door de wijzigingen aan het havenhoofd waren de palen overbodig geworden en was ook een verdere bescherming van de havenmond niet meer noodzakelijk. Dus werden alleen de twee palen verwijderd.¹⁹ In 1879 wilde A. Smit uit Slikerveer een stoombootdienst Dordrecht-Zwijndrecht-

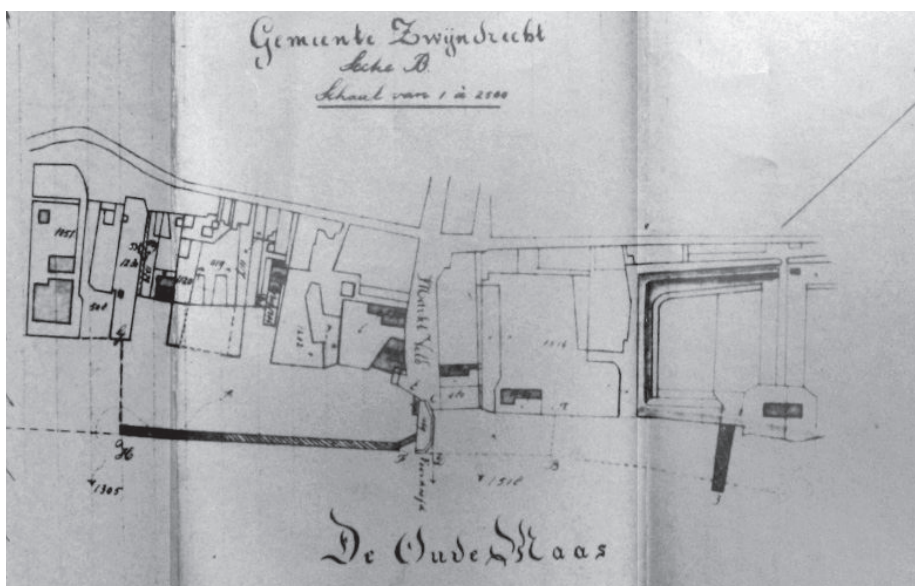
Heerjansdam-Puttershoek beginnen en vroeg vergunning om in Zwijndrecht bij het Zomerlust, ter hoogte van de gelijknamige woning, een drijvende steiger te maken, bestaande uit een ijzeren ponton, die langs twee palen op en neer kon bewegen en door een scharnierende brug was verbonden met de vaste wal. De palen zouden ongeveer 10 meter uit de wal komen en ongeveer 60 meter uit het veerhoofd van het overzetveer. Van Waterstaat mochten de palen wel 2,5 meter uit de wal komen, want dan was er nog voldoende waterdiepte. De buitenkant van de ponton kwam dan circa zes meter uit de kant te liggen en bij 60 meter uit het veerhoofd *wordt de veerboot niet gehinderd*. Daar dacht de Dordtse directeur Gemeentewerken anders over, want *bij felle winden uit het zuiden of zuidwesten het hoogst moeilijk is met den veerpont den Zwijndrechtschen wal te verlaten*. Hij stelde daarom voor de palen 75 meter uit het veerhoofd te plaatsen. Hij was kennelijk een stuk pessimistischer dan in 1873, maar ja, toen kostte zo'n redenering de gemeente Dordrecht geld! Zwijndrecht vond de mening van Dordrecht maar overdreven, *immers, toen het veer nog niet met de stoomboot werd bediend, was er aan het erf Zomerlust, op ongeveer 60 m boven den Veerdam, een klein landhoofd om den stroom voor het pontengat te breken, terwijl langs het erf, lager uit, enkele meer- of stuitpalen stonden om eventueel de pont niet in de wal te doen varen. Sedert de pont bewogen wordt met eene stoomboot, heeft uw collegie dat hoofdje en die palen laten vervallen*. De resten van het landhoofdje waren trouwens bij laag water nog te zien, dus dat leverde nu ook al een gevaarlijke situatie op! Dordrecht accepteerde toen de situatie maar.²⁰

Natte voeten op het Veerplein

Bij hoger water dan normaal stond de rivierkant van het Veerplein altijd onder water. Er werden dan stellages gemaakt die vanaf de droge wal een eind het water inliepen en hiervandaan werd met roeiboten de verbinding met de veerstoomboot onderhouden. Het ging moeizaam, maar de passagiers kwamen toch met droge voeten van en aan boord. Eind oktober 1880 was het weer zover en het Zwijndrechtse gemeentebestuur stelde toen aan zijn Dordtse evenknie voor langs de huizen aan de noordoostzijde van het Veerplein een horizontaal, breed verhoogd voetpad aan te leggen, ongeveer 2,80 meter boven AP. Dat trottoir kwam dan circa 65 cm boven straatniveau te liggen. Laconiek stelden B&W: *met het oog op den bouw der huizen bestaan geen technische bezwaren van eenig belang*. De kosten werden geschat op f 2.100. Zwijndrecht wilde wel een financiële bijdrage leveren, maar Dordrecht zag niets in het plan. Aanleggen bij de gemeentelosplaats in het haventje bij het Zomerlust leek Dordrecht een betere oplossing. Daarover vonden enkele besprekingen plaats tussen B&W van Dordrecht en Zwijndrecht en op 16 september 1881 werd afgesproken dat wanneer de aanlegplaats was ondergelopen, de veerstoomboot als proef aan de gemeentelosplaats mocht aanleggen. Hiervoor zouden zelfs twee palen worden geslagen. Nu waren B&W van Zwijndrecht het niet eenstemmig eens met dit besluit en daarom werd het aan de gemeenteraad voorgelegd. Helaas, die ging er niet mee akkoord. De raad was bang dat de schuiten die in het haventje lagen, beschadigd zouden worden en bovendien wilde de raad van de losplaats geen aanlegplaats voor het overzetveer maken. Ook van een tijdelijke vergunning of proef wilde de raad niets weten. Het zal duidelijk zijn dat bij zeer hoog water, voertuigen de pont niet konden bereiken en niet konden overvaren.²¹ Het zat het Dordtse college van B&W echter niet lekker en in mei 1882 vroeg het college

of het onderste deel van het Veerplein iets kon worden opgehoogd. Dat zou dan tot het hoogste punt van de houten steiger moeten zijn, wat neerkwam op een oppervlak van circa 500 m² en een gemiddelde ophoging van 12,5 cm. Dat zou f 386 moeten kosten. Zwijndrecht wilde er niet aan meebetalen, maar wanneer er 20 cm extra werd opgehoogd, dan wel. Zwijndrecht kreeg zijn zin en besloten werd het Veerplein te verhogen tot 20 cm boven het hoogste punt van de bestaande steiger, wat ongeveer 2,40 meter boven AP was. Ook de steiger zou worden verhoogd, maar dat nam Dordrecht geheel voor zijn rekening. Zwijndrecht zou de verhoging laten uitvoeren en droeg f 150 bij in de kosten. Het totale werk werd begin december 1882 gegund aan M. Terlouw, metselaar te Zwijndrecht, voor f 685.²²

In diezelfde periode speelde nog een andere zaak: de verlenging van het veerhoofd en de pontengatsteiger te Zwijndrecht. De verlenging bedroeg acht meter en was noodzakelijk doordat het voor het stoomveerbootje bij laag water moeilijk was bij de houten steiger te komen om daar passagiers af te zetten of op te nemen. De kopsteiger werd nu lager en daarmee was het probleem opgelost. Bovendien sloot het veerhoofd nu beter aan op de strekdam, die in de langsrichting van de rivier liep en die Waterstaat daar had laten aanleggen. De steiger kreeg toen een hoogte van 80 cm boven AP. Nog in 1883 kwam de verlenging tot stand, uitgevoerd door F.W. de Wit uit Dordrecht.²³



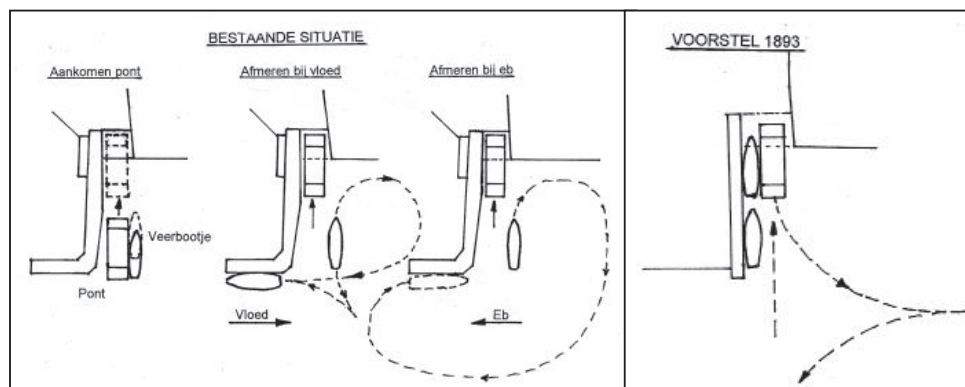
De strekdam die in de Oude Maas voor Zwijndrecht werd aangelegd en aansloot op de veersteiger.

Het steigerplan uit 1891/92 gaat niet door

Door de strekdam was langs de Zwijndrechtse wal een beschermd water ontstaan, dat was ingesloten door de wal, het veerhoofd en de strekdam. De Zwijndrechtse burgemeester had begin december 1891 het plan opgevat het oostelijke deel hiervan te dempen en daar een laad- en losplaats te maken. Het westelijke rivierdeel zou dan worden uitgebaggerd en zo zou een haven ontstaan die parallel aan de rivier liep. Tegelijkertijd

zou het veerhoofd worden gewijzigd, waardoor de richting gelijk was aan die van het Marktveld of Veerplein. Dat had het voordeel dat de pontstoep in plaats van 7 meter, nu 10 meter breed kon worden. Tot nu toe kon de stoomveerboot niet met de pont langs zij in het pontengat varen en moest de pont altijd zelf het laatste eindje het pontengat indrijven. De stoomboot moest dan achteruit varen en de passagiers afzetten en opladen aan de kop- of langssteiger. Bij een breder pontengat was dat niet noodzakelijk en kon de stoomboot langs zij blijven en de passagiers aan de houten pontengatsteiger uitlaten en innemen. Dat was een grote tijdwinst. Alleen bij laag water moest dan nog naar de kopsteiger worden gevaren.

Het wachthokje voor de passagiers zou ook moeten worden verplaatst en al met al werden de kosten geraamd op f 3.160. Omdat de steiger nog in goede staat verkeerde, vond Dordrecht het niet verstandig dit project uit te voeren.



Situatieschetsen van het aan- en afmeren in de bestaande situatie en een voorstel voor vernieuwing.

Daarna bleef het bijna twee jaar stil. Dat kwam doordat de plannenmakerij van de demping van het riviervak vertraging had opgelopen, maar medio november 1893 pakte Zwijndrecht de draad op. Er vond opnieuw een gesprek plaats tussen beide dagelijkse besturen en weer ging het in principe over het plan van december 1891. In het nieuwe plan was de pontengatsteiger schuin aflopend gedacht en was de kopsteiger vervallen. Dordrecht had vooral nautische en technische problemen:

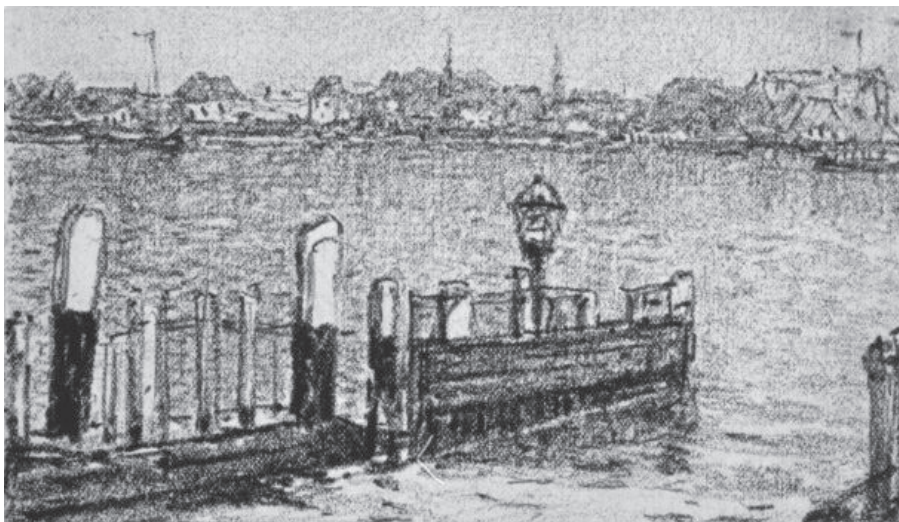
- De stoomboot zou altijd achteruit vanaf de steiger moeten vertrekken en dat was nu alleen het geval bij zeer hoog water en wanneer de pont mee over ging. De machine van de veerstoomboot zou veel meer worden belast.
- Nu voer de veerstoomboot (zonder pont) bij vloed tegen de stroom in en kon zo gemakkelijk aanleggen, terwijl aanleggen aan de steiger in het pontengat veel meer manoeuvreren vereiste. Bij eb zou het bovendien moeilijker zijn los van de steiger te komen, doordat de boot door de stroom tegen de steiger werd gedrukt.
- Bij een laag aflopende steiger zou het ijs zich daar ophopen, zoals ook het geval was bij de pont-aanlegplaatsen.

Dordrecht wilde daarom de kopsteiger niet laten vervallen. Verbreden van het pontengat kon altijd nog. Zo verdween ook deze poging van tafel.²⁴

Een aanlegplaats in de Nieuwe Haven

In Dordrecht liep de aanlegplaats ook wel eens onder water, maar lang niet zo vaak als in Zwijndrecht. De aanlegplaats was aan het schuine hoekdeel van de Buiten Walevest. Bij erg hoog water en stormvloed liep dit deel onder water en bij een waterhoogte van 2,85 meter boven AP werd *den toegang door de Blaauwpoort naar het veer afgesneden*. De aanlegplaats van de veerstoomboot was dan niet bereikbaar. Om de stoomboot toch bereikbaar te houden, werd in 1882 in de Nieuwe Haven, ter plaatse van de daar aanwezige watertrap, een vrijstaande aanlegsteiger op palenjukken gebouwd. Deze was 7,5 meter lang, 2,25 meter breed, oplopend van 2,85 tot 3 meter boven AP en lag in de lengterichting van de monding van de Nieuwe Haven. Er werden drie stootpalen en aan het eind weer een watertrap aangebracht. Het werk werd gegund aan de laagste inschrijver, F.W. de Wit, voor f 548.

Op Blaauwpoortsplein 7 woonde J.S. Wille. De reserve veerstoomboot lag tegenover zijn woning en wanneer daarvan de stoominstallatie werkte, had *hij daardoor teveel hinder van rook en roet*. Een beetje vond hij blijkbaar niet erg, maar zo vlak bij zijn huis was het al snel teveel. Hij verzocht in 1885 de reserve stoomboot in die gevallen ergens anders af te meren, maar dat kon volgens het stadsbestuur niet. Hoogstens kon men *haar iets meer vooruit halen, zonder aan het aanleggen van de dienstdoende veerboot te hinderen*. Veel zullen die maatregelen niet hebben voorgesteld.²⁵



Nieuwe aanlegsteiger in 1882. De steiger scheidde de ponthaven van de monding van de Nieuwe Haven. Tekening door C.N. Storm van 's-Gravenzande (SAD GPV 703).

Het wachthuis te Dordrecht

In 1874 was de toestand voor wachtende passagiers bij de Blaauwpoort onaangenaam: *Bij noordwesten, noorden en noordoosten wind is het buiten de poort bar. Voor regen is nergens onderdak te vinden. De meeste passagiers voor de veerboot komen daar warm aangelopen en waar dan te verblijven voor die 15 of 20 minuten, die men dikwijls wachten moet? Gewoonlijk wordt dan eene schuilplaats onder de poort gezocht, doch*

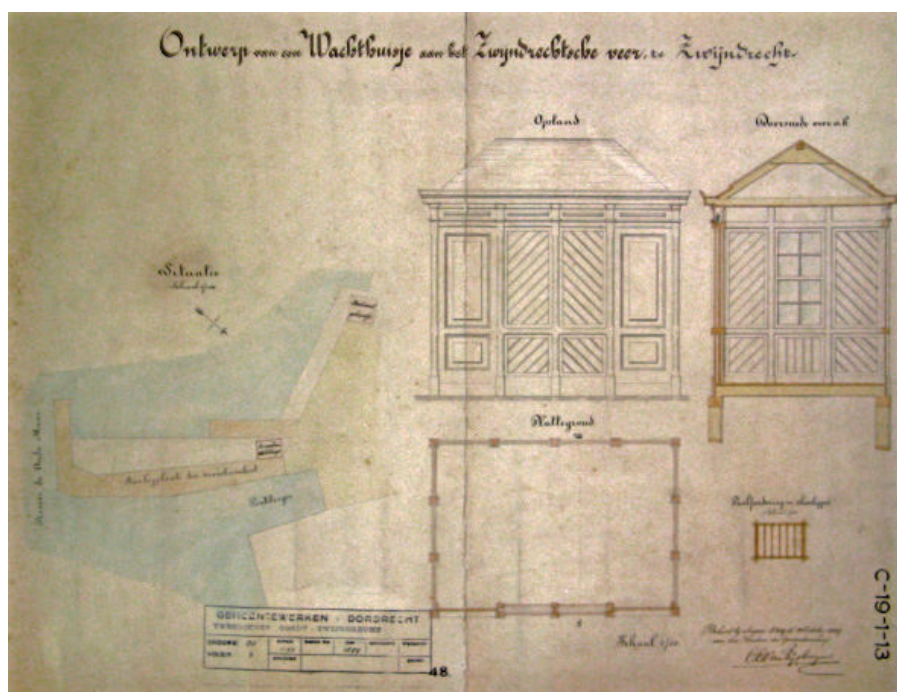
die schuilplaats is verre van lekker of aangenaam en verschafte reeds aan menigeen eene rheumatische aandoening. H.J. Penn, eigenaar van het pand de *Blauwpoort*, die het ook had opgeknapt, zag er wel brood in daar iets aan te verdienen. Hij wilde *aan de achterzijde* (Walevestzijde) *bij het schuitenvoerdershuisje eene flinke wachtkamer voor het stoombootenveer maken* en dit door een ander laten exploiteren. Hij wilde ook *vanaf de muur tot op zekeren afstand een afrollend zeil aanbrengen om bij brandende zonnehitte ofwel onverwachte regenbuyen des zomers, den passagiers tot schuilplaats daaronder te kunnen doen dienen.* Hij wilde ook 20 m² grond om *dat door een ijzeren hekkentje af te mogen schutten, ten einde de wachtende passagiers ook daarvan, des verkiezende, bij mooi weder zouden kunnen gebruikt worden.* Hij stelde voor de wachtkamer van 's morgens vroeg tot 's avonds laat open te houden, en ook 's nachts wanneer de boot voer. De raad ging 15 september 1874 akkoord en zo kreeg Dordrecht een wachtkamer met terras, waar de reiziger tegen betaling een consumptie moest nemen. De eerste uitbater was sinds 20 december 1874 D. Pieters. De zaken gingen goed, want wachtende reizigers maakten *zeer dikwijls van de inrigting* gebruik. Toch had hij nog wensen. Tegen zijn huis waren twee privaten geplaatst, één voor het veerhuisje voor de veerlieden en het ander was een openbaar toilet, beide ingericht volgens het tonnenstelsel. Dat hield in dat de ontlasting in een ton werd opgevangen, die periodiek door de gemeente werd vervangen door een lege ton. Na een paar maanden klaagde Pieters dat hij veel overlast ondervond van het openbare privaat, *waar iedereen gebruik van maakte.* Hij had *zeer veel last van een onaangename stank* en het gebeurde *zeer dikwijls dat personen, die ervan gebruik maken, onbehoorlijk gekleed die plaats verlaten en eens op straat gekomen, zich verder aankleeden, hetgeen voor diegenen die bij ondergeteekende verblijven, zeer stootend is.* Hij verzocht het openbare privaat te verplaatsen, maar B&W voelden daar uit kostenoverwegingen niets voor. De oplossing bleek veel simpeler. De veercommissaris had het *afgesloten, zonder dat hieruit tot dusver ongelegenheid is ontstaan.* Misschien kwam dat doordat in de begroting van 1873 was opgenomen *Een urinoir met scherm, zo dicht mogelijk bij 't veerhuis* en dit intussen elders op het plein was geplaatst.

De passagiers die niet de middelen hadden in de wachtkamer tijdens het wachten een verplichte consumptie te nuttigen, moesten in regen en wind op de veerboot wachten. Dat waren dus armere mensen. Ze waren vaak minder goed gekleed dan de meer welgestelde reizigers, dus was het buiten wachten voor hen dubbel zwaar. Ten gerieve van de passagiers werd daarom in augustus 1882 bij H.E. Baan te Scheveningen een open (dus aan drie zijden dicht) wachthuisje gekocht voor f300, aangebracht en wel. De gemeente moest voor f20 gecreosoteerde paaltjes en een gemetselde vloer aanbrengen. Een paar maanden later leverde Baan een soortgelijk huisje voor het Riedijkse veer, dus zal het wel hebben voldaan.²⁶

Het veerhuisje te Zwijndrecht

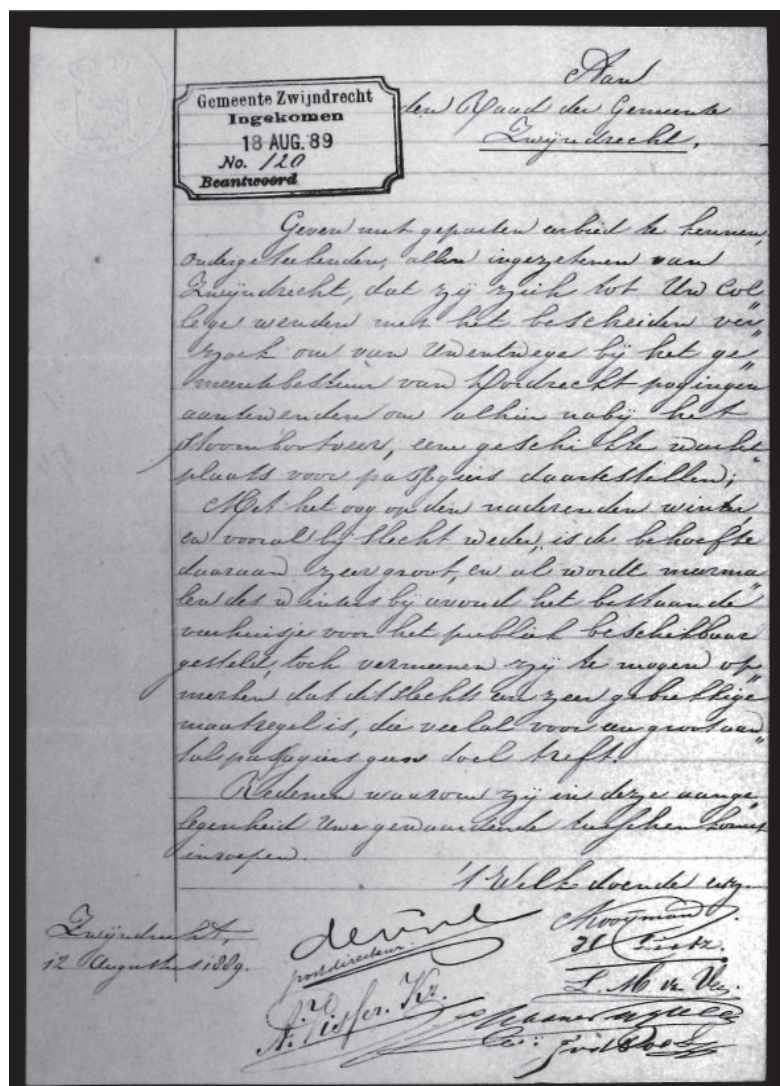
Het veerliedenhuisje in Zwijndrecht was bij de overname van het veer in 1869 zodanig vervallen, dat het moest worden vervangen. De opdracht werd 6 september 1869 voor f 798 gegund aan de laagste inschrijver: N. Klaus. Er werd een stevig gebouwtje neergezet met muren van Vechtse baksteen, weliswaar éénsteens dik. Het gebouwtje bevatte een inwendig privaat voor de veerlieden, een kolenhok voor 2 mud (hectoliter) kolen,

en een bergplaats voor roeiriemen. De pilasters werden gepleisterd of van gele steen gemetseld. Het gebouwtje, met een zinken dak, werd in november in gebruik genomen (*zie afbeelding pagina 170*). Het werd alleen gebruikt door de veerschippers die 's nachts in Zwijndrecht dienst deden. Van het privaat werd daarom bijna geen gebruik gemaakt. Het waterde via een pijp af op de rivier. Toen in 1890 de strekdam te Zwijndrecht werd aangelegd, verdween de pijp en werd het privaat buiten bedrijf gesteld. In 1883 was het tonnenstelsel in Zwijndrecht ingevoerd en dit moest ook voor het veerhuisje gaan gelden. Zo kwam het dat in 1893 het privaat hiervoor werd ingericht. De gemeente Zwijndrecht zorgde voor het legen van de ton.²⁷



In 1882 was op het Blauwpoortsplein nu wel een wachtruimte voor de passagiers geplaatst, maar aan de Zwijndrechtse kant was er helemaal niets. Pas vijf jaar later, in augustus 1889, hadden A. Kooijman en veertien andere vooraanstaande inwoners van Zwijndrecht, aan hun gemeenteraad het verzoek gedaan te trachten Dordrecht zo ver te krijgen dat aan de Zwijndrechtse kant *een behoorlijk wachthuisje aan het veer* werd neergezet. In de winter *en vooral bij slecht weder is de behoefte daaraan zeer groot, en al wordt meermalen des winters bij avond het bestaande veerhuisje voor het publiek beschikbaar gesteld*, het blijft *slechts een zeer gebrekkige maatregel, die veelal voor een groot aantal passagiers geen doel treft*. Het vertrek in het veerhuisje had een vloeroppervlak van 4,50 m², inclusief de banken en de kachel, dus bleef er voor wachtende

passagiers niet veel ruimte over. Er konden maximaal zestien personen in. Het veerhuisje moest echter *meermalen gesloten blijven, omdat van die vergunning misbruik wordt gemaakt*. Waarschijnlijk waren er ook anderen dan passagiers die van de ruimte gebruik maakten wanneer die open was.



Brief met handtekeningen van vooraanstaande Zwijndrechtanaren met het verzoek een wachthuisje te plaatsen.

B&W van Zwijndrecht verzonden het verzoek en Dordrecht reageerde positief. Uitbreiden van het veerhuisje, dat 22 meter vanaf het houten plankier stond, was niet mogelijk. Het plan was daarom een houten wachthuisje naast het begin van de steiger te zetten. De palen voor den onderbouw worden dan geslagen in den steenen dam aldaar, zoodat

het van den stroom niets heeft te lijden. De uitgangen komen direct op den steiger en zijn van deuren voorzien om het wachthuisje te kunnen sluiten wanneer des avonds de dienst met de stoomboot wordt geëindigd, opdat er gedurende den nacht geen misbruik van gemaakt kan worden. De kosten werden geraamd op f 475, wat wel een stuk meer was dan de f 320 die het Dordtse wachthuisje had gekost. Maar dat was dan ook gemakkelijker te plaatsen. Zwijndrecht had er ook geen probleem mee en het wachthuisje werd geplaatst.

De Zwijndrechtse nachtpolitie zou toezicht houden op het gebouwtje. Dat had toch niet het gewenste effect, want toen het wachthuis bijna in gebruik zou worden genomen, werd het in de nacht van zondag 3 februari 1890 *opengebroken en beschadigd*. De Dordtse burgemeester verzocht zijn Zwijndrechtse collega de daders op te sporen, opdat de herstelkosten op hen konden worden verhaald, *maar ook en niet in het minst om een voorbeeld te stellen dat dergelijke laffe baldadigheden niet straffeloos kunnen worden bedreven.*

De daders werden niet gepakt. Waarschijnlijk waren het dronken jongelui die met de laatste veerboot vanuit Dordrecht waren overgezet en elke zaterdag- en zondagavond op het Veerplein de politie handen vol werk gaven. De Dordtse burgemeester beloofde daarop ervoor te zorgen dat er geen dronken lieden meer met de veerboot mee mochten, maar of dat gebeurde en of het geholpen heeft, valt te betwijfelen. De Dordtse commissaris van politie dacht namelijk dat de kans groot was dat het lieden waren die in Zwijndrecht teveel hadden gedronken. Hij had in elk geval zijn zaakjes op orde, zo stelde hij. Met de reparatie werd niet veel haast gemaakt, want pas twee weken later, op 17 februari 1890, werd het wachthuisje geopend. De Zwijndrechtse gemeenteraad bedankte twee weken later voor de snelle realisatie van het wachthuis en de goede exploitatie van het veer. Zo was de lucht weer opgeklaard.

Die betrok weer zondag 23 november van dat jaar. De weken daarvoor klaagden de stuurlieden van de veerboot regelmatig *dat het wachthuisje te Zwijndrecht veel bezet was door lui, die niet van't veer gebruik maakten, en voornamelijk door kwajongens, zoodat de passagiers die op het bootje moesten wachten, van het wachthuisje geen gebruik konden maken.* De veercommissaris had toen tegen de stuurhui gezegd dat zij zooveel mogelijk die lui, die niet in't huisje hoorden, eruit moesten verwijderen en indien zij niet verkozen weg te gaan, het huisje eenvoudig zoolang te sluiten, totdat zij vanzelf waren weggegaan. Nu deed zich dat geval voor op voornoemde zondag. De stuurman Kunst gaf mij (de commissaris) des middags ten 4 uur kennis, dat hij herhaalde malen de jongens uit het huisje verwijderd had, maar dat zij steeds terugkwamen (en dus volgens mijn orders) het huisje had gesloten. Ongeveer 5 uur gelaste ik de stuurman om te zien of die jongens weg waren en dan het huisje te openen. Het bleek echter niet noodig te zijn, want toen de stuurman het slot wilde openen, bevond hij dat het reeds verbroken was. De Dordtse burgemeester wilde opheldering. In Zwijndrecht had de politie intussen iemand aangehouden, maar dat bleek niet de dader te zijn. Het vroor die middag ongeveer 16° C en de Zwijndrechtse burgemeester kon zich voorstellen dat bij die temperatuur een passagier die voor de dichte deur kwam, *zonder plan tot plegen van baldadigheid, aan den beugel rukkende om het huisje te openen, als't ware onwillekeurig de daad pleegde en verzweeg.* Zooveel schijnt mij zeker, dat kinderen het feit niet gepleegd hebben. De dader werd nooit gepakt.

Het wachthuisje was wel meer een bron van zorg geweest, want er was al tweemaal een ruit ingegooid. De burgemeester schreef daarover: *Beide malen door mij (ééns persoonlijk) de daders (kwajongens) zijn opgespoord en tot reparatie genoopt. Voorts dat tal van malen door mijne agenten en ook door mij persoonlijk, het publiek in het wachthuisje werdt verwittigd van de bestemming en c.q. het huisje ontruimd.* Waar vind je tegenwoordig nog zo'n burgemeester?

Het ging anderhalf jaar goed, maar toen was er weer zoveel baldadigheid dat in juli 1892 het wachtlokaal door de Dordtse B&W bij droog weer werd gesloten, maar bij felle zonneschijn bleef het gelukkig open. De Zwijndrechtse burgemeester ontkende dat er baldadigheid plaatsvond en stelde dat het wachthuisje goed in de gaten werd gehouden. Daarna bleef het van Dordtse kant weer stil.

Die baldadigheid viel waarschijnlijk wel mee en beperkte zich tot de aanwezigheid van personen die niet met het veer moesten overvaren, want in 1893 werd door iemand geklaagd dat het veerhuisje *dikwerf ingenomen is door straatliijpers en kleine kinderen, tot last van het reizend publiek.* De Zwijndrechtse gemeenteraad vond dat dit moeilijk te voorkomen was. Een veel betere oplossing zou zijn *het plaatsen van een controleur tot afgifte en ontvangst van kaartjes aan deze zijde, evenals te Dordrecht. Indien de gemeente Dordrecht daartoe te eeniger tijd zou willen overgaan, zou het euvel zijn gekeerd.* Maar op deze oplossing moest nog vele jaren worden gewacht.

In 1894 begon het wachthuisje in te wateren, maar pas in juli 1895 werd daar aandacht aan besteed. De reparatie van het houten gebouwtje zou f 150 kosten, maar omdat de Zwijndrechtse burgemeester het huisje op een andere plaats wilde hebben, was ook gekeken wat een stenen huisje zou moeten kosten. Dat was f 2.000 à f 2.500. Als Zwijndrecht het stenen huisje op een andere locatie liet bouwen en Dordrecht f 200 in de kosten zou bijdragen, vond het Dordtse college van B&W dat een prima idee, de Zwijndrechtse collega's uiteraard niet en het idee bloedde dood.²⁸

De ijzeren pont

Met de komst van de veerstoombootjes waren de ponten, ook *paardenponten* genoemd, niet verdwenen. Ze werden voor het vervoer van voertuigen langszij genomen en zo overgezet. Er was zowel in het Zwijndrechtse als het Papendrechtse veer een houten pont aanwezig en voor beide veren een reservepont. De reservepont was in 1869 zo slecht, dat repareren niet meer loonde en er een nieuwe moest komen. De pont in het Zwijndrechtse veer was groter en zwaarder dan die in het Papendrechtse veer werd gebruikt. Dat was vroeger noodzakelijk in verband met de grote en zware diligences, maar die waren al lang verdwenen en dus kon ook in het Zwijndrechtse veer worden volstaan met een kleine pont, met de afmetingen als die van het Papendrechtse veer. Daar konden twee vierwielige rijtuigen mee worden overgezet, wat voldoende was. Dat was ook beter voor de *Biesbosch 3*, want die kon de zware pont maar moeilijk hanteren. De Zwijndrechtse pont zou daarom reservepont worden en de nieuwe pont zou in het Zwijndrechtse veer worden ingezet.

De vraag was: een houten of ijzeren pont? In Nieuw-Beijerland was reeds een jaar een ijzeren pont in bedrijf, met ongeveer gelijke afmetingen als die van het Papendrechtse veer. De pont had voldoende stabiliteit en weinig diepgang en men was er zeer tevreden over. Bij diverse scheepswerven werd prijsopgave gevraagd en het werk werd gegund

aan Van Dorssen en Terhorst voor *f* 3.240. Dat was *f* 10 duurder dan de goedkoopste: P. en C. Boele in Slikkerveer. De duurste was het Dordtse Penn en Bauduin met maar liefst *f* 4.799. Om slijtage van de huid door het schuren van de platen op de stenen pont-helling te voorkomen, werden aan de oplopende bodemplaten houten schenen aangebracht. De pont zou op 15 november 1870 worden opgeleverd, maar dat werd pas begin januari 1871, wat de werf op een boete van *f* 3 per dag kwam te staan.



Winter 1892. Op de voorgrond ligt de oude pont en links een Biesboschbootje. Rechts de nieuwe Veerdienst I die op het Papendrechtse veer voer.

De pont voldeed prima, maar toen in 1874 een nieuwe pont voor het Papendrechtse veer moest worden aangeschaft, gaven de veercommissarissen toch de voorkeur aan een houten pont. Omdat een houten pont ook *beduidend goedkoper* was dan een ijzeren, was de keuze niet moeilijk en werd een houten pont besteld. De pont werd veel te laat, in begin september 1875, opgeleverd en meteen ingezet in het Papendrechtse veer. Hij verscheen echter ook in het Zwijndrechtse veer, want B&W hadden besloten dat de ijzeren pont elke drie maanden een week voor onderhoud uit de vaart moest worden genomen. Toen dat begin november voor het eerst het geval was, werd zij vervangen door de nieuwe houten pont.

De ijzeren pont schijnt ook wel eens in het Papendrechtse veer te zijn ingezet, want toen deze in januari 1876 *van't Zwijndrechtsche naar't Papendrechtsche veer werd verhaald, op een voor de Merwekade liggend schip is geloopt en daaraan nogal schade heeft toegebracht*. Die bedroeg *f* 75 en werd aan de schipper uitbetaald. In 1883 werd door de pont door onachtzaamheid van de pontschipper voor *f* 150 schade gevaren, wat de pontschipper kwam te staan op *f* 1,50 boete. Dezelfde man liet in 1886 door nalatigheid de pont bij laag water aan de grond lopen, waardoor die enige tijd geen dienst kon

doen. Omdat hij gunstige antecedenten had, bleef het bij een berisping. Dat kreeg ook de toen dienstdoende veercommissaris, omdat *door gebrek van het noodige toezicht de veerpont aan den grond is geraakt*. Een volgende maal zou hij worden ontslagen! Bij de indienststelling van de stoompont *Veerdienst II* in 1897 verdween de ijzeren pont van het Zwijndrechtse toneel en werd in het Papendrechtse veer ingezet. Alleen in perioden dat de *Veerdienst II* uit de vaart was, kwam hij weer even terug, voortbewogen door een stoombootje.²⁹



De Veerdienst II komt aan bij de aanlegsteiger Blauwpoortsplein (collectie Meijers).

Het einde van de reepont

's Nachts, wanneer de veerstoombootjes niet voeren, werd de pont als vanouds met de reep overgetrokken. Het kwam in het eerste jaar van de *Biesbosch 3* maar zelden voor dat 's avonds een rijtuig met de pont vanuit Dordrecht werd overgezet, en wanneer dat wel het geval was, was bekend hoe laat de inzittenden terug wilden varen. Dan lag de pont gereed.

Door bovenstroomse waterstaatkundige werken was de sterkte van de ebstroom toegenomen. De Directeur Gemeentewerken stelde daarom in december 1869 voor de ponten door de veerstoomboten te laten overbrengen. Dat had een economische reden. De repen moesten worden vernieuwd en ze zouden, door de sterke stroom en de grotere krachten die de ponten daardoor op de repen zouden uitoefenen, veel te lijden hebben. Het was dus een mooi moment afscheid te nemen van de repen. Daar wilden B&W niets van weten en nieuwe repen werden aangebracht. De stoomveerboten zouden om zeven uur 's avonds stoppen met varen. Daarna was het de beurt aan de reepont om rijtuigen enz. over te zetten en aan de roeiboten om voor personenvervoer te zorgen.

Een jaar later, in november 1870, was het volgens de veercommissaris *door den sterken stroom tegenwoordig bepaald ondoenlijk de veerpont langs de reep over te trekken*. Hij

vroeg daarom toestemming om, wanneer men weet dat, na het, voor het varen der boot bestemde uur, een rijtuig moet overgezet worden, langer stoom in de veerboot op te mogen houden. Dus alleen 'op afspraak'. De commissaris zou dan zelf de *Biesbosch 3* varen. Dat was akkoord zolang het overhalen met de reep niet doenlijk was. Hem werd wel op het hart gedrukt vooral voorzichtig te varen.

Die maatregel beviel blijkbaar goed, want in juni 1871 werden de repen aan zowel het Zwijndrechtse als het Papendrechtse veer uit het water genomen en werd ook 's nachts de pont met de stoomveerboot overgevoerd. Dat had echter het nadeel dat de *Biesbosch 3* soms tot vroeg in de nacht onder stoom moest worden gehouden wanneer er vracht voor deze is. Dat betekende ook lange dagen voor de commissaris en het andere veerpersoneel en meer kosten voor kolen en lonen. Aan de ander kant behoeften geen nieuwe repen te worden aangeschaft, maar het voordeel daarvan viel weg tegen de extra kosten, zodat net binnen het budget werd gebleven. Spijtig stelden B&W in 1872 dan ook vast, dat er anders f 1.000 winst was gemaakt!



Een Biesboschbootje (?) langs de loopsteiger omstreeks 1890 (uitgave A. Jager Amsterdam).

De repen zijn nooit meer in het water gelegd. In 1873 lagen er in het magazijn twee nieuwe en één oude reep. Die werden in juni van dat jaar openbaar verkocht en brachten f 101, f 290 en f 192 op. Hiermee was het tijdperk van de reeponten definitief voorbij. De pont werd voortaan alleen per veerstoomboot overgevoerd.³⁰

Roeiboten, ijsschouwen en een aak

Na de komst van de stoombootjes waren roeiboten nog onontbeerlijk. Zo werden ze in 1870 nog ingezet om passagiers over te varen, toen zowel de *Biesbosch 1* als *Biesbosch 3* niet beschikbaar waren. Ook 's nachts werden er wel passagiers mee overgezet.

In 1870 werden, na indienststelling van de *Biesbosch 3*, twee roeiboten verkocht die vroeger waren gebruikt als zeilboot en eigenlijk te groot waren om mee te roeien. Een andere was erg slecht geworden en onderging hetzelfde lot. Samen brachten ze f 146 op. Het repareren van de roeiboten vergde jaarlijks nogal wat geld. Soms kostte de reparatie (achteraf) evenveel als een nieuwe roeiboot!

In 1873 was een roeiboot, meestal gewoon veerboot genoemd, niet goed of helemaal niet vastgemaakt aan de wal en was daarna verdwenen. De vier schippers die de nachtwacht hadden, kregen ieder f 1 boete, maar toen een eerlijke schipper de boot een paar dagen later weer terugbracht, was intussen de schuldige bekend en moest alleen die de boete betalen. De schipper kreeg f 3 beloning, wat gelijk was aan de betaalde boete. Een jaar later werd bepaald dat de schuiten en ponten 's nachts met een ketting en slot moesten worden vastgelegd. Voor de veerstoomboten gold dat niet, omdat daar altijd een stoker aan boord was.



Een Biesboschbootje (4?) ploegt zich in 1897 door het ijs naar de steiger in Zwijndrecht. Schilderij door J.W. Sluiter (SAD D.I 30477).

In 1873 waren in het Zwijndrechtse veer 3 grote roeiboten, 1 kleine roeiboot, 1 aak en 4 ijsschouwen aanwezig. In 1881 waren er nog maar 3 ijsschouwen en tot 1896 schommelde hun aantal tussen 3 en 5, maar was in de laatste jaren altijd 4.

De aak werd ook wel *kar- of hondenaak* genoemd en de naam zegt al genoeg over het gebruik ervan. Er waren dan ook altijd een paar laadplanken aan boord. Na 1886 was er geen aak meer aan het Zwijndrechtse veer, maar in 1894 verscheen er daar toch weer een. Met de Biesboschbootjes werden namelijk ook koopvrouwen en –mannen overge-

zet die manden met groenten of andere goederen bij zich hadden. Dat gaf veel overlast aan de andere passagiers, maar vooral veel oponthoud. Besloten werd speciaal daarvoor een aak aan te schaffen, maar eerst zou een proef worden genomen met een aak die wethouder P. Bos Az ter beschikking stelde. De proef begon begin december 1894, maar was geen succes. Er kwamen *vele en grote klachten* binnen en omdat de jaarlijkse kosten voor een aparte boot voor de groentemanden en andere goederen ongeveer f2.500 zouden bedragen, werd het plan geschrapt. Wel werd besloten *na afloop der groentenmarkt tusschen 12 en 2 uur op vaste tijdstippen de pont voor goederen te laten varen*. Het maximale aantal passagiers per roeiboot werd in 1888 bepaald op tien, voor de kleine roeiboot op vijf en voor de ijsschouwen op zes.³¹

De roeiboten en ijsschouwen lagen vanaf 1869 alle aan de Dordtse kant en waren eigendom van de stad. B&W van Zwijndrecht informeerden of het mogelijk was *een paar schuiten of roeibootten* bij het Zwijndrechtse schuitenhoofd te leggen, om als iemand te water raakte, hulp te kunnen bieden. Uiteraard op kosten van Dordrecht, maar *voor het beschadigen of vernielen der booten zal dezerzijds de noodige zorg worden gedragen*. Dordrecht wees het verzoek af met het argument dat de boten *door de deining van het water als anderszins, teveel te lijden zouden hebben*.

In 1871 kwam het onderwerp in de gemeenteraad opnieuw ter sprake. Het raadslid Vliegthart wilde dat Zwijndrecht daar zelf een schuit neerlegde. Dat werd door de burgemeester toegezegd, maar toen er een maand later naar werd gevraagd, bleek dat de burgemeester er nog steeds geen werk van had gemaakt. Vliegthart vroeg vervolgens waarom er op gevaarlijke plaatsen geen dreggen waren opgehangen, maar daarop werd niet gereageerd. *Verder over dit incident niet gehandeld*, vermelden de notulen. Erg begaan met het lot van drenkelingen was het Zwijndrechtse gemeentebestuur dus niet! Pas in 1892, nadat een meisje dat aan de veerstoep de was spoelde, was verdronken, kwam er een dreg in het schippershuisje.

Ijsschouwen werden door Dordrecht alleen aan de Zwijndrechtse wal gestationeerd wanneer vermoed werd die binnenkort nodig te hebben.³²



Stoompont Veer Dordrecht – Zwijndrecht.

A. G. V. - D. 747.

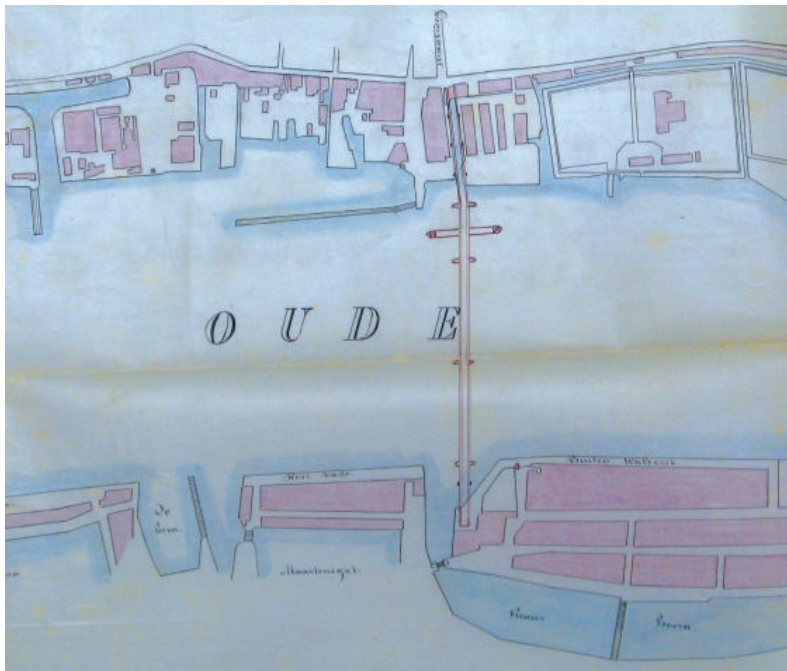
De Veerdienst II steekt in 1905 over naar de aanlegplaats bij de Blauwpoort (SAD D.I. 70225).

12. Het tijdperk van de stoom- en motorponten

Plannen voor een raderstoompont (1894-1896)

Begin 1894 werd serieus nagedacht over de aanschaf van een nieuwe stoomveerboot, omdat de bestaande schepen zo langzamerhand aan vervanging toe waren. Er werd contact opgenomen met scheepswerven langs De Noord en als gevolg daarvan diende J. Smit Czn uit Alblasserdam een plan in voor twee stalen veerstoomponten. Dat waren dus geen boten zoals de Biesboschboten, maar ponten die door een stoommachine werden aangedreven.

Daarna bleef het een tijdje stil, maar op maandag 10 juni 1895 werd J. Smit Czn uitgenodigd voor een gesprek op het stadhuis. Hier vertelde hij dat de door hem voorgestelde stoompont tegelijkertijd zes rijtuigen kon overbrengen en dat de kosten werden geschat op f90.000, inclusief de steigers. Dat was, gezien het nog geringe verkeer, een te grote investering voor Dordrecht en Smit wilde nagaan hoe het goedkoper kon. Met meeneming van alle stukken, vertrok hij.



Plan uit 1896 om een brug aan te leggen tussen het Blauwpoortplein en Zwijndrecht. In Zwijndrecht sloot de brug niet aan op het Veerplein, maar via Zomerlust op de Langeweg (nu Rotterdamseweg). Aan de Zwijndrechtse zijde zou een draaibaar deel komen voor de scheepvaart.

In september 1895 werd opnieuw een plan ingediend voor een verbinding tussen Dordrecht en Zwijndrecht. Nu niet voor een pont, maar een brug. Het plan kwam van de heren C.J. Vassen te Haarlem en J. Korevaar P.Azn in Leiden. Zij wilden zowel van

Dordrecht als van Zwijndrecht toestemming voor het maken en exploiteren van de brug. Het zou dus een tolbrug worden. Zij wilden dat hun de benodigde grond kosteloos ter beschikking werd gesteld en dat de veerrechten werden opgeheven. Op 12 oktober 1895 vond er een oriënterend gesprek plaats tussen de Dordtse burgemeester en beide heren, wat erin resulteerde dat op 17 oktober door hen een situatietekening van de brug werd gezonden. Op zichzelf vonden beide colleges van B&W het een goed plan, maar zij wilden toch geen concessie verlenen. In februari 1896 stierf het plan dan ook een zachte dood.

Het project van de stoomveerpont sudderde intussen een jaar door, maar de noodzaak om de Biesboschbootjes te vervangen, zowel aan het Zwijndrechtse als aan het Papendrechtse veer, werd steeds urgenter. Er werden ook andere scheepsbouwers ingeschakeld en in mei 1896 waren B&W zover dat ze vijf tekeningen en drie omschrijvingen aan de 'Commissie van bijstand in het beheer en onderhoud der plaatselijke werken' zonden, met het verzoek om advies. Voor het Papendrechtse veer werd gedacht aan een grotere en modernere versie van de Biesboschbootjes en voor het Zwijndrechtse veer aan een stoompont. Uiteindelijk adviseerde de commissie voor het Papendrechtse veer een stoomboot te bestellen bij C. Gips en Zonen te Dordrecht voor circa f 10.600 en met Jan Smit Czn verder te gaan met de plannenmakerij voor een stoompont in het Zwijndrechtse veer. Op 16 juni 1896 ging de raad unaniem akkoord met het plan voor de stoomboot, die *Veedienst I* zou gaan heten, maar voor de stoompont wilde de raad eerst meer gegevens hebben.

Intussen had J. Smit Cz nagegaan hoe de aanlegplaatsen van het Zwijndrechtse veer geschikt konden worden gemaakt voor een stoompont, want bij de huidige hellende aanlegplaatsen kon een stoompont niet aanleggen, gezien de geringe waterdiepte.¹

Een rader- of schroefstoompont?

Op 30 juni 1896 vergaderde de raad opnieuw over de stoomveerpont. B&W hadden voorgesteld het ontwerp van een raderstoompont te kiezen, zoals ontworpen was door J. Smit Cz. Een stoompont was weliswaar duurder dan een stoomboot, maar daardoor hoefden ook niet twee nieuwe ijzeren paardenponten te worden gekocht. Wel moesten de aanlegplaatsen worden aangepast, hoe was nog niet bekend en ook niet hoeveel dat zou kosten. De discussie spitste zich toe op de vraag: een schroefboot of een raderboot? Met 9 tegen 8 stemmen werd gekozen voor de raderboot en kon deze worden opgedragen. Jan Smit Czn las het verslag van de gemeenteraadzitting van 30 juni in de Dordrechtse Courant en schreef op 11 juli wat zijn redenen waren om te kiezen voor een raderpont: *Allereerst zal door een scheprad de pont veel sneller gestopt kunnen worden dan bij achteruit slaande schroeven. Door de geringe diepgang, de platte vorm van een stoompont en de kleine schroefdiameters, wordt dit effect versterkt. Al met al is een raderpont bij het oversteken van de druk bevaren rivier een stuk veiliger.*

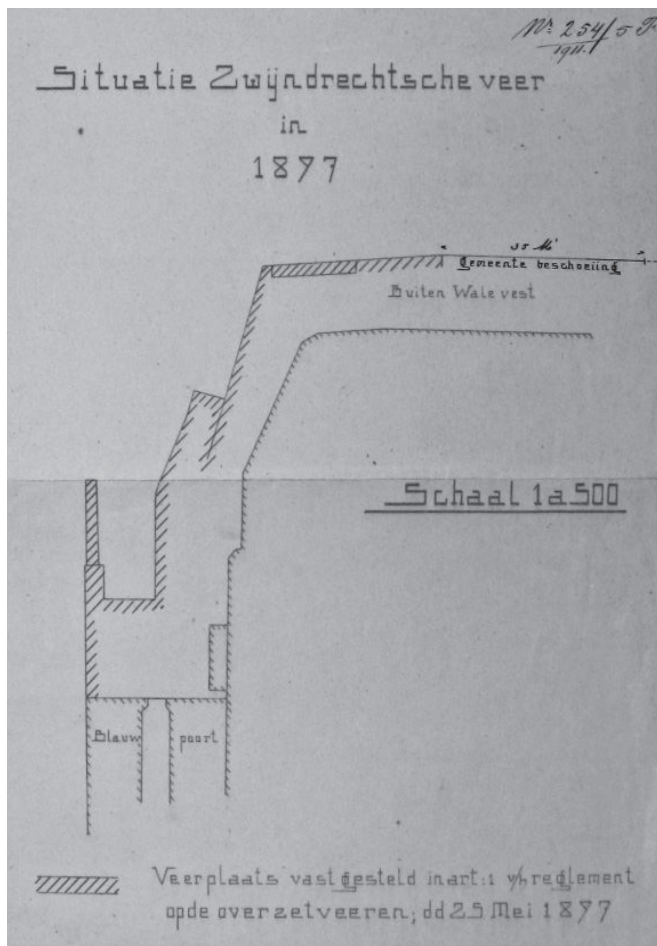
Als tweede punt voerde hij aan dat de machine-installatie van een raderpont veel eenvoudiger is, doordat daar slechts één installatie nodig is en bij een schroefinstallatie minimaal twee. Als derde voordeel zou de raderboot slechts één bedieningsman nodig hebben en de schroefboot, door de meerdere machines, minimaal twee. Verder was het steenkoolverbruik minder, de reparatie aan de raderen konden in het water worden uitgevoerd, terwijl voor een schroefreparatie de pont op de helling moest. Allemaal

dus factoren die een raderboot in het gebruik goedkoper maakten dan een schroefboot. Op 31 juli 1896 werd met Jan Smit Cz het contract voor de stoompont getekend met een aanneemsom van f45.000. De havenmeester en de technische adviseur zouden toezicht houden op de bouw, dus niet de Directeur Gemeentewerken. De havenmeester had namelijk het beheer over het drijvende materieel gekregen en de Directeur Gemeentewerken de aanlegplaatsen, inclusief de steigers.²

De Veerdienst II komt te laat in de vaart

Hoe de aanlegplaatsen eruit moesten zien, was bij het sluiten van het contract echter nog niet bekend. Voor Dordrecht gaf dat niet veel problemen, doordat er in de mond van de Nieuwe Haven en het Blauwpoortsplein voldoende ruimte was, maar in Zwijndrecht was dat niet het geval.

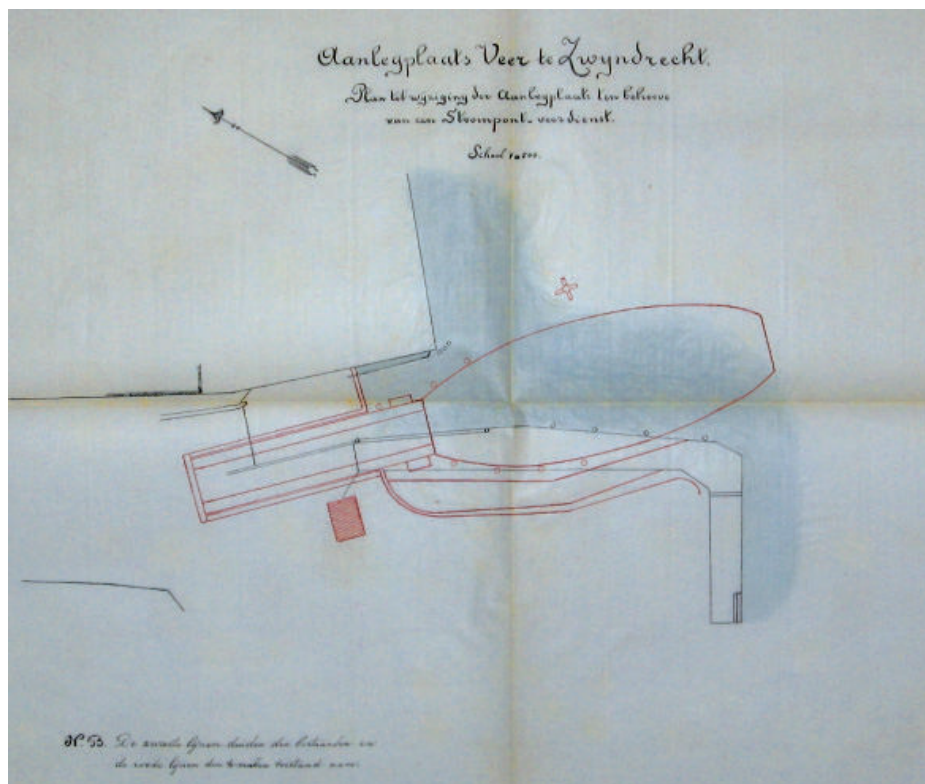
Dordrecht had zich inmiddels al verzekerd van de medewerking van Zwijndrecht en een plan gemaakt voor de aanlegplaats in die gemeente. De pont zou met de kopse kant aanleggen aan een drijvende steiger, die aan de rivierkant bestond uit een ponton en met de vaste wal was verbonden door een horizontaal scharnierende brug. Zo lag de brug op het ponton altijd op dezelfde hoogte als de pont, waarbij de brug varieerde in schuinite, afhankelijk van de waterstand. Er moest een nieuwe inham komen, maar daarvoor was niet veel grondoppervlak nodig. Op 14 augustus 1896 ging Zwijndrecht akkoord.



Tekening van de nieuwe aanlegplaats voor de stoompont bij de Blauwpoort.

Zwijndrecht dacht zelfs mee aan een goede oplossing en stelde voor de inham nog iets dieper in het Veerplein te laten beginnen, *ten einde te voorkomen dat het achtereind der*

boot, uitstekende buiten het hoofd, aanleiding mocht geven tot klachten bij het aanleggen der booten van de Reederij Arie Smit gedurende het ebgetij, of ook bij het aandoen en verlaten der losplaats Zomerlust door stoombooten bij zware eb, die toch al altijd sterker was dan aan de Dordtse kant. Bovendien wilde Zwijndrecht dat het pontengat

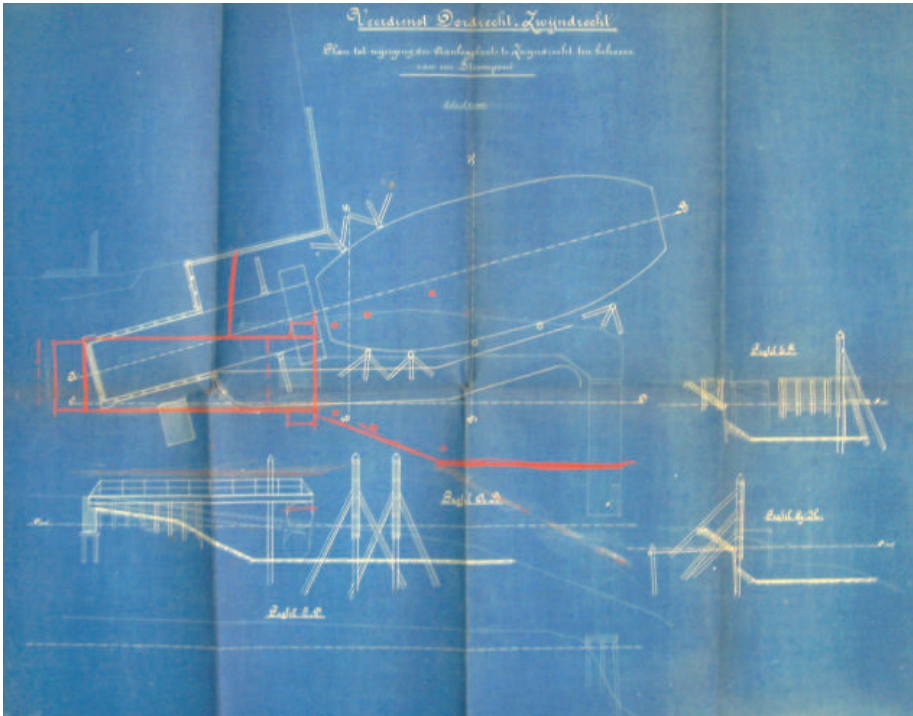


Het eerste plan voor wijziging van het pontengat in Zwijndrecht. De pont en de steiger staan schuin op de richting van het Veerplein. Daardoor was zo min mogelijk grondoppervlak nodig.

in het verlengde van de middenweg van het Veerplein lag. Dit had ook het voordeel dat naast de aanlegbrug van de stoompont de aanlegplaats voor een hulppont behouden bleef. Nu begon een moeizaam ontwerpproces en na de nodige hoofdbrekens besloot Dordrecht het oorspronkelijke plan te wijzigen op de manier zoals Zwijndrecht dit had voorgesteld, hoewel het f 4.000 duurder was. Dit werd 25 januari ook door de Zwijndrechtse gemeenteraad goedgekeurd, waarna het contract werd opgemaakt.

Op 8 februari vond de aanbesteding van het civiele werk van beide aanlegplaatsen plaats. Hierin waren ook hulpsteigers voor het aanleggen van de sleeppont opgenomen. Het werk werd voor f 22.230 gegund aan J. Blok uit 's-Gravendeel. Uiteindelijk werd dit f 27.267,19⁵. Na het civiele werk moesten de aanlegpontons met de bruggen worden aangebracht, die, evenals de stoompont, door Jan Smit Czn moesten worden geleverd. Op 15 juni 1897 was de bouw van de pontgaten en de steigers zo ver gevorderd, dat de stoompont kon gaan varen. Dat gebeurde echter niet, want de pont kwam pas op 19

juni te Dordrecht aan, waar hij afmeerde aan de Hooikade. Toch werd hij niet direct in gebruik genomen omdat hij nog niet bedrijfsklaar was. Bij de opdracht was afgesproken dat de overdracht zou plaatsvinden op een bepaalde dag in 1897, maar toen dat op die datum nog lange na niet mogelijk was, werd Jan Smit Czn eerst op 25 maart uitstel gegeven tot 1 mei en daarna weer tot 1 juni 1897, maar zelfs op 15 juni was de *Veerdienst II* nog niet klaar. De gemeente vond dat ze al coulant genoeg was geweest en bepaalde dat de boete voor te late oplevering op 15 juni inging. Op 19 juni werd proef gevaren, maar Dordrecht was niet tevreden met de manoeuvreerbaarheid van de pont. Nadat de roeren waren gewijzigd, was dit euvel echter verholpen.



Tweede plan voor de aanlegplaats in Zwijndrecht. De rode lijnen laten zien dat het pontengat in het verlengde van het Veerplein kwam te liggen.

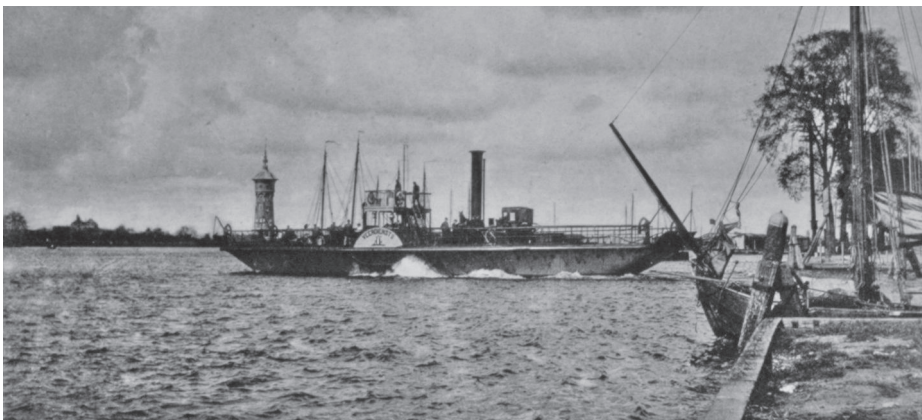
Pas een maand later, op 17 juli 1897, nam de havenmeester, na een proeftocht, de pont over van de werf en eerst daarna kon hij dienst gaan doen in het veer. De Directeur Gemeentewerken vond dat de afwerking van het hout- en ijzerwerk van de bruggen en de pontons veel te wensen overliet. Op verzoek van de gemeenteraad werd daarom het classificatiebureau Veritas te Rotterdam opgedragen de kwaliteit na te gaan en meteen de pont te inspecteren. De *Veerdienst II* werd onder stoom beproefd, er werd mee gevaren en op de helling werd het onderwaterschip geïnspecteerd. Ook werden de voornaamste machinedelen losgemaakt en de ketel geïnspecteerd, zodat de inspecteurs een goed beeld kregen van de stoompont. Het bleek dat de manoeuvreerbaarheid bij alle snelheden zeer goed was, de machine uitstekend liep en het ijzerwerk goed was uitge-



De Veerdienst II bij de aanlegplaats bij de Blauwpoort (SAD D.I. 70045).

voerd. Door de haast was de afwerking van de twee vermaakte roeren iets minder, maar daar stond tegenover dat op sommige punten er zelfs meer was geleverd dan het bestek eiste. Over de bruggen en de pontons hadden ze geen opmerkingen. Hun conclusie: eerste klas werk.

Het inspecteren door de experts had *f* 424 gekost, maar dat kon worden goedge maakt door de *f* 1.000 boete die Jan Smit Czn moest betalen. Smit verzocht hem de boete kwijt te schelden en op 22 februari 1898 ging de gemeenteraad daarmee akkoord. Die zag ook wel in dat door de vertraging van het ontwerp en de uitvoering van het Zwijndrechtse pontengat met de steigers, Dordrecht zelf ook boter op het hoofd had.³

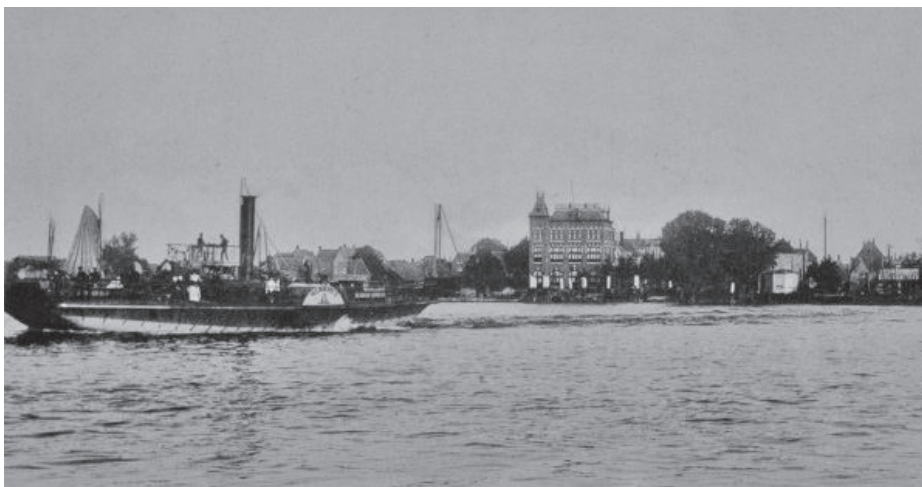


De Veerdienst II verlaat Dordrecht voor de oversteek. De stuurman staat in de open lucht. Op de pont staat een koetsje (SAD D.I. 70891).

Het varen met de Veerdienst II

Pas op 8 september 1897 begon de *Veerdienst II* met een geregelde dienst. Dat ‘geregelde’ was iets teveel gezegd, want de bemanning moest het varen en aanleggen van de pont nog leren. *Het manoeuvreren met de pont liet in het begin wel iets te wensen over, doch reeds den 1^e October had de afvaart van Dordrecht geregeld om het kwartier plaats.* De palen van de aanlegplaatsen hadden het hard te verduren. Op de avond van 30 januari 1898 botste de *Veerdienst II* bij Zwijndrecht zo hard op de palen, dat deze moesten worden vervangen, wat werd begroot op f 3.000. Dat was niet de eerste keer dat er schade aan de palen ontstond, maar die was nooit bij de verzekering geclaimd. Ook de *Veerdienst II* had schade opgelopen, maar dat was te weinig om die bij de verzekering te melden. In maart 1899 kreeg de *Veerdienst II* een nieuw berghout van een eikenbalk van 18 x 20 cm, voorzien van een ijzeren slijtrondprofiel 130 x 23 mm. Hierdoor zou de schade bij aanvaringen verminderen.

Na de moeilijke eerste periode voldeed de *Veerdienst II* zeer goed, behalve dat er na twee jaar veel slijtage aan het roermechanisme werd geconstateerd.⁴



De Veerdienst II vaart in 1903 richting Dordrecht. Aan de overzijde Zijndrecht met het hotel-restaurant 'Het Witte Paard' (SAD D.I. 71153).

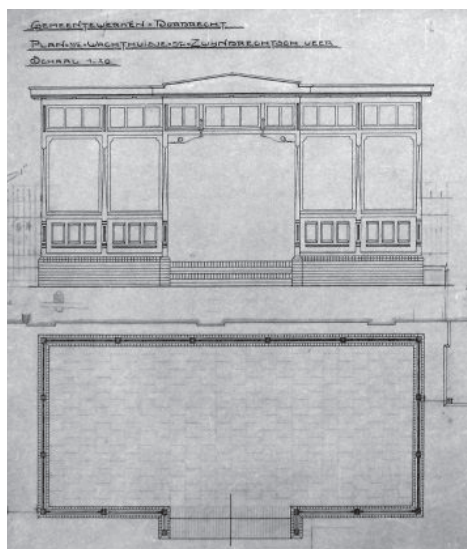
Het veerhuis en het wachthuis in Dordrecht

Het commissarishuisje in Dordrecht voldeed niet meer; daarom werden van de eigenaar van het gebouw *Blauwpoort*, J.S. Witte, met ingang van 1 juli 1896 voor één jaar een portaal, twee woonkamers en een keuken gehuurd *als verblijf en bergkamer* voor f 3 per week, met een optie op de vijf jaar daarna. De ingang lag in de poort en de kamers lagen aan de waterzijde, dus gunstig voor de dienst. In 1896 werd de huur verlengd tot 1 juli 1902. Daarna weer voor één jaar. In 1903 werd een nieuw veerhuis met een loods bij de *Blauwpoort* aan de Buiten Walevest gebouwd, zodat dit probleem was opgelost. Het houten wachthuisje voor passagiers was in onbruik geraakt en de directeur Gemeentewerken kreeg in maart 1898 opdracht het gebouwtje af te breken en de materialen op te slaan. Hij had echter geen haast en probeerde er een bestemming voor te

vinden. In november van dat jaar werd het verplaatst naar het Bureau voor Vleeskeur, waar het een tweede leven kreeg.

Het veerhuisje (wachthuisje voor de veerlieden) bestond in 1903 nog. In februari van dat jaar verzocht W. van Roosendaal Jr. *het afbreken en opruimen van het onooglijke wachthuis van de schuitenvoerders, thans tot weinig dienende*. De werkelijke reden van zijn verzoek was dat het huisje voor hem *een beletsel was mijn eigendom tot aan den publieken weg door te trekken*. Dit verzoek werd afgewezen, maar een paar jaar later werd het toch afgebroken.

In 1907 was ook de *Blauwpoort* afgebroken, waardoor het Blauwpoortsplein ontstond. Tegen de gevel op het Blauwpoortsplein werd in 1911 een kiosk van de DMI (Dordrechtse Melk Inrichting) geplaatst. Het verkeer werd steeds drukker, waardoor dit een uitgelezen plaats was om melkwaren aan de man te brengen.



Links: tekening voor het wachthuisje op het Blauwpoortsplein, gebouwd in 1911/1912.

Rechts: de DMI-kiosk met daarnaast de verkoop van pontkaartjes (collectie A. Nelemans).

Naast de melkkiosk kwam een wachthuisje voor de passagiers van de pont. Het was een karakteristiek houten gebouwtje, dat was ontworpen door Gemeentewerken. Het was begroot op f 985, maar door meerwerk kostte het uiteindelijk f 996 en werd op 7 maart 1912 opgeleverd.

Op 21 april 1913 werd de kaartjesverkoop aan boord afgeschaft. Voortaan zou dit aan de wal gebeuren door iemand die 'bureaulist' werd genoemd. Hiervoor werd zowel in Dordrecht als Zwijndrecht een klein hokje in de wachtruimte gemaakt, met een loket in de buitenwand. In Zwijndrecht was een hekje voor het loket gemaakt, zodat de passagiers gedwongen werden vanaf de zijkant het loket te benaderen. De havenmeester wil-

de dit ook in Dordrecht hebben, maar dat verzoek werd door B&W afgewezen. Toen het op 11 september 1913 bij de Onafhankelijkheidsfeesten druk was aan het veer, moest door *het woeste gedrang met groote moeite het publiek eenige uren in bedwang worden gehouden door een inspecteur, een hoofd-agent en drie agenten van politie*. Aan de Zwijndrechtse kant verliep alles echter zonder problemen. Door deze ervaring wijs geworden, werd er ook aan de Dordtse zijde vóór het loket een circa 1 meter hoog hek, 75 cm uit de gevel geplaatst.

Aankondiging over de verkoop van kaartjes aan de wal.

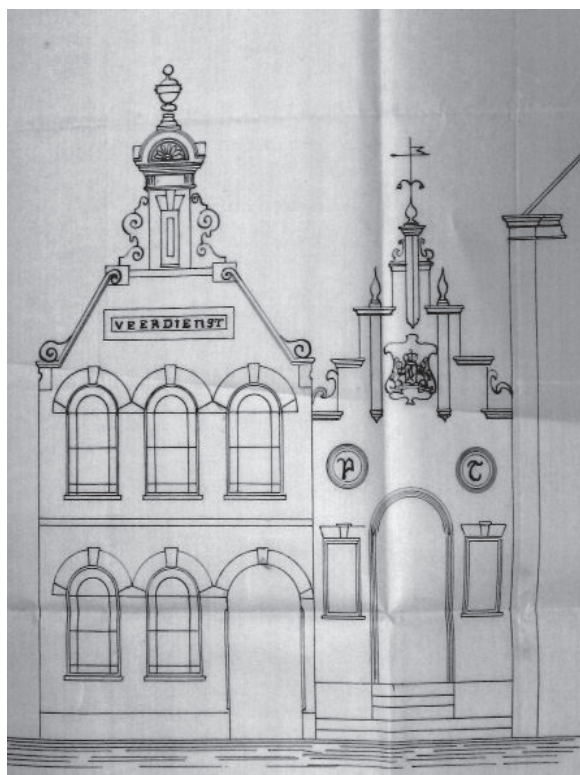


Het veerhuis te Zwijndrecht

Toen de plannen voor het pontengat werden gemaakt en het houten wachthuisje moest verdwijnen, was dat een mooie gelegenheid ook het stenen veerhuisje te verplaatsen. In juli 1896 stelde Zwijndrecht voor een veerhuis te bouwen, waarin een wachttruimte zou worden opgenomen. Dordrecht voelde wel voor dat idee en in december 1896 stelde Zwijndrecht een conceptcontract op, waarin het terrein gratis ter beschikking werd gesteld, de plaats van het veer/wachthuis nog nader moest worden bepaald en Dordrecht alle kosten voor zijn rekening zou nemen.

Aan de westkant van het Veerplein, aan de kant van de rivier, stond een hoekhuis dat was ingericht als tapperij. Daarnaast stonden achtereenvolgens een schuur en het in 1894 gebouwde post- en telegraafkantoor. Al deze gebouwen waren eigendom van de gemeente. Het was dus niet vreemd dat de Zwijndrechtse bestuurders op het idee kwamen de schuur af te breken en daarvoor in de plaats een veer/wachthuis te bouwen. Hierover vonden in de loop van 1897 de nodige gesprekken plaats tussen de gemeentebesturen. Voor de bouw van het nieuwe veerhuis wilde de gemeente Zwijndrecht de stenen gebruiken die vrijkwamen bij de sloop van het bestaande veerhuisje. Daartoe zou Dordrecht het veerhuisje en de daarbij behorende grond aan Zwijndrecht overdragen. Na veel getouwtrek ging de Dordtse gemeenteraad er op 24 mei 1898 mee akkoord dat Zwijndrecht het veerhuis zou bouwen en Dordrecht dit zou huren voor *f* 5,75 per

week, met een looptijd van tien jaar. In het pand kwamen beneden een wachtkamer en een slaapplek voor de veerman die de nachtdienst had en boven de woning voor de veercommissaris. Het oude veerhuisje en de grond werden overgedragen aan Zwijndrecht. Het was de bedoeling geweest dat het *Veerhuis*, zoals het nu werd genoemd, in november 1898 zou worden opgeleverd, maar door het plotselinge overlijden van de Zwijndrechtse gemeentearchitect Willem Vogel Jz, had het ontwerpwerk vertraging opgelopen. Eind augustus had de aanbesteding plaats. Door wijzigingen die Dordrecht nog wilde doorvoeren en lakse aannemers, kwam de benedenverdieping pas op 1 maart 1899 gereed en de bovenwoning enkele weken later. Op 1 april 1899 werd het Veerhuis in gebruik genomen en vanaf die tijd werd aan de gemeente Zwijndrecht huur betaald. Eind juli kwamen er banken in de wachtkamer, wat het wachten een stuk aangenamer maakte.⁵



*Ontwerptekening van het Veerhuis in Zwijndrecht met rechts de voor-
gevel van het postkantoor.*

J. Visser, de eerste commissaris die in het Veerhuis ging wonen, had een flink aantal kinderen en daarom timmerde Dordrecht een aantal ruimten af om als slaapkamer dienst te gaan doen. Zwijndrecht wilde niet dat er onhygiënische bedsteden in kwamen en stelde een aantal ijzeren ledikanten ter beschikking. Visser woonde er niet lang, want in augustus werd ontdekt dat hij fraudeerde met kaartjes, waarop hij per 1 september 1899 werd ontslagen en hij de bovenwoning van het Veerhuis moest verlaten. Dat weigerde hij en eind september kreeg hij de deurwaarder aan de deur die hem vertelde dat hij vóór 1 oktober uit de woning moest zijn.

Zijn opvolger, Commissaris W. Roozen, heeft bijna vijf jaar in het Veerhuis gewoond. Door ziekte was hij ongeschikt geworden voor de functie en werd op 8 augustus 1904 per 15 augustus ontslagen en moest het Veerhuis vóór 30 augustus verlaten. Gelukkig voor hem kreeg hij uitstel tot 13 september 1904. Daarna hebben nog diverse andere werknemers van het Veerbedrijf in de bovenwoning gewoond.⁶

De Veerdienst IV komt in de vaart

Het werd steeds drukker aan het Zwijndrechtse veer, de reparaties aan de *Veerdienst II* namen toe en de noodzaak voor een reservepont werd steeds duidelijker gevoeld. Op 12 december 1906 vond de aanbesteding plaats en de bouw werd gegund aan de firma Schipper en Van Dongen te Geertruidenberg voor f 44.000. Dat was een heel verschil met de duurste aanbieders. Die vroegen f 59.000 à f 60.000! Het casco zou worden gebouwd bij de Gebrs. H. en G. de Korte aan de Moerdijk. Het schip zou door hen, op eigen initiatief, zwaarder worden geconstrueerd dan het classificatiebureau Germanische Lloyd voorschreef. De levertijd was elf maanden en het toezicht op de bouw werd gehouden door de heer W. Walker, die dit deed voor f 1.300, inclusief reis- en verblijfskosten.

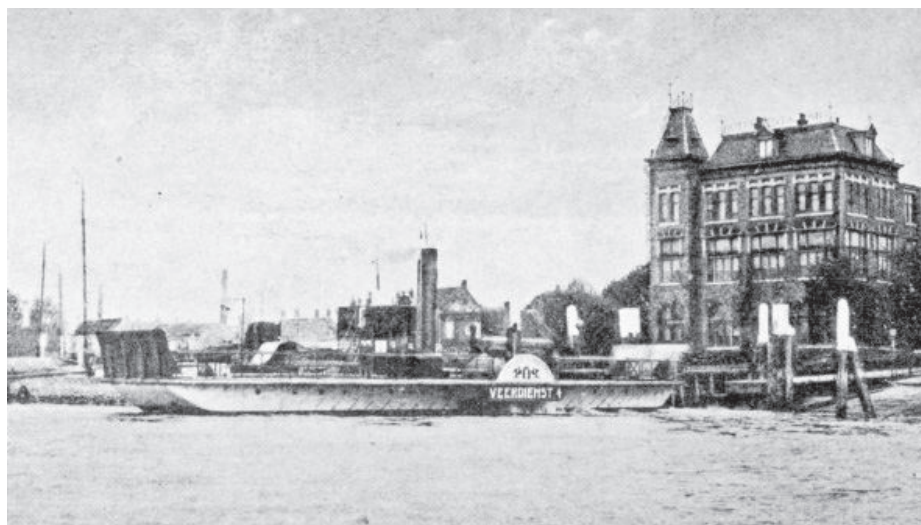


De Veerdienst IV vaart richting Zwijndrecht (SAD D.I. 70894).

De bouw nam meer tijd in beslag dan de geplande elf maanden. Op 5 februari 1908 kregen de havenmeester en de heer Walker een uitnodiging de stoompont, die de naam *Veerdienst IV* had gekregen, te komen inspecteren. Behalve de kluis was alles klaar en de werf wilde de boot na de inspectie zo snel mogelijk naar Dordrecht varen. Reeds de volgende dag stonden beide heren voor de poort van de werf, maar ze waren al weer snel weg, want de diverse punten die ze bij vorige bezoeken hadden opgemerkt, waren nog niet uitgevoerd. Zo werkte het handstuurgerei te zwaar en was *met twee man maar moeilijk rond te krijgen*. Ook ontbrak een blazer of aanjager in de schoorsteen en ontbraken het anker, de ketting en de ankerspil.

De werfdirectie beloofde dat op maandag 10 februari in Geertruidenberg de proefvaart zou plaatsvinden en dat daarna de reis naar Dordrecht zou worden gemaakt. Ook daar kwam niets van terecht en het werd, volgens de krant, 29 februari. Waarschijnlijk waren er nog enkele mankementen die verholpen moesten worden, want op 4 maart 1908 vond de officiële proefvaart bij Dordrecht plaats. Er werd van Dordrecht tot Sliedrecht en terug gevaren, waarna een lange tijd heen en weer tussen Dordrecht en Zwijndrecht werd gevaren. *Zij heeft de vaarproef glansrijk doorstaan. De machines en roeren werkten best.* Germanische Lloyd, die voorschriften voor de bouw had waaraan een schip moest voldoen wilde het worden verzekerd, gaf voor machines en schip een certificaat, dat geldig was voor de Waddenvaart, dus het was een robuust schip. In december was er nog wat onenigheid over meerwerk en van de ingediende f 324,29 werd slechts f 34,50 geaccepteerd.⁷

Herrie rond de Veerdienst IV



De Veerdienst IV verlaat Zwijndrecht. Rechts hotel-restaurant 'Het Witte Paard'. Geheel rechts de aanlegelling voor de sleepont, die echter niet meer werd gebruikt.

Scheepswerf H.J. Koopman had in 1908 en 1909 het nodige reparatiewerk verricht aan de *Veerdienst IV*. Zo was in december 1908 de telegraaf gerepareerd voor rekening van Schipper en Van Dongen en in april 1909 werden op de helling enkele werkzaamheden verricht, onder andere aan het roer. De havenmeester had Koopman verteld dat de pont zeer lastig te sturen was. Op voorstel van Koopman werd besloten *in beide achtervlakken, (de scheggen) waartegen de roeren gebouwd zijn, sleuven te hakken voor doorstroming van het water en de roeren van onder te vergroten*. Dat leverde *schitterende resultaten op*. Ook werd een wierbak (inlaatbak voor buitenboordwater met filter) vergroot. Bij het weer te water gaan bleek dat er een paar klinknagels van de wierbak lekten, waardoor de *Veerdienst IV* weer moest worden drooggezet om de nagels te vervangen.

Begin augustus verweet havenmeester Berkhout Koopman op straat, in het bijzijn van anderen, dat hij door de lekke nagels geen eerste klas werk had geleverd. Koopman verdedigde zich, maar dat viel blijkbaar niet in goede aarde, want na die dag kreeg hij geen opdrachten meer van de gemeente. Die gingen naar Gips. Hierover beklaagde Koopman zich bij B&W.

Er speelde nog een andere zaak waardoor havenmeester Berkhout ergens zijn gram wilde halen. Op 5 juni werden 's morgens tussen 5 en 6 uur een paar zware stoten in de lagedrukcilinder van de stoommachine van de *Veerdienst IV* gehoord. Het bleek dat een ijzeren band rond het zuigerlichaam was gesprongen en dat de zuigerstang krom geslagen was. Ook de hogedrukzuiger vertoonde mankementen. Om dit alles te verhelpen moesten nieuwe zuigers en een nieuwe zuigerstang worden gemaakt. Twee maanden na dit incident, op 11 augustus 1909, was de trekstang van de hogedruk-stoomschuifbeweging gebroken, wat veroorzaakt was door een slechte las, *terwijl daar ter plaatse nooit gelast had mogen worden*. Dit waren allemaal fouten waarvoor de werf Schipper en Van Dongen verantwoordelijk was. Wethouder Hordijk vond dat er bij de bouw van de *Veerdienst IV* maar slecht werk geleverd was en stelde daar ook de toezichthouders W. Walker en havenmeester W. Berkhout voor verantwoordelijk. Na het beklag van Koopman, waarbij voor Hordijk nieuwe feiten aan het licht waren gekomen, schreven B&W op 19 augustus 1909 een brief aan Schipper en Van Dongen, waarbij ze hun grieven spuiden. Maar ook Walker en de havenmeester kregen een brief met daarin: *Het doet ons leed dat uw toezicht niet in staat is geweest de in dit schrijven genoemde gebreken te voorkomen*. Daar konden beide heren het mee doen. Pas eind oktober kwam er reactie van Walker. Hij verdedigde zich en dit werd voor kennisname aangenomen. Ook een verzoek van Schipper en Van Dongen geen nadelige informatie te verstrekken aan derden, werd voor kennisgeving aangenomen.

Het breken van de trekstang op 11 augustus, waardoor de machine van de *Veerdienst IV* onklaar raakte, gebeurde midden op de rivier en de *Veerdienst IV* dreef zodoende hulpeloos met de stroom mee. De commissaris (kapitein zouden ze later zeggen) liet het anker niet vallen, maar floot met de stoomfluit om hulp. Op dit gefluit kwam de sleepboot *Telefoon* te hulp en zonder vooraf een akkoord te sluiten, maakte deze de sleepboot vast en werd de *Veerdienst IV* naar de haven gesleept. Later kwam er een rekening van f 50 voor hulp en bergloon, maar gelukkig voor de betrokkenen betaalde de verzekering die.⁸

De aanlegplaats te Dordrecht wordt drastisch veranderd

De aanlegplaats in Dordrecht bestond uit drie onderdelen. Langs de mond van de Nieuwe Haven liep een schuin aflopend plankier dat kon worden gebruikt om personen af te zetten of op te nemen wanneer de dienst zou moeten worden onderhouden met een gewoon bootje, zoals vroeger met de Biesboschbootjes het geval was geweest. Dit plankier werd maar zelden gebruikt en verkeerde in slechte staat. Oostelijk daarvan lag de veerbrug, waar de stoomponten *Veerdienst II* en *IV* aanlegden. Iets verder naar het oosten lag de schuinaflopande aanlegplaats voor de sleeppont. Deze kon in noodgevallen de voertuigen overzetten.

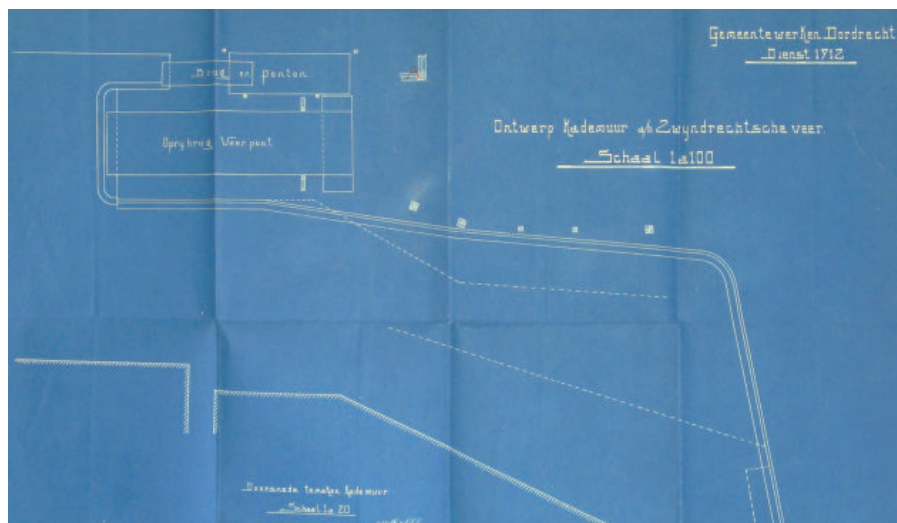
In juli 1911 kwam de directeur Gemeentewerken met het plan de verbinding tussen de Buiten Walevest en het Blauwpoortsplein te verbeteren door de schoeiing te verplaat-



De Veerdienst IV verlaat de aanlegsteiger. Foto omstreeks 1920 (collectie Tollens 1723).

sen. De aanlegplaats van de sleeppont zou dan moeten verdwijnen. Dat vond de havenmeester geen goed idee, want het was al eens gebeurd dat de sleeppont was ingezet doordat een stoompont plotseling was uitgevallen. Het duurde namelijk te lang voordat de reservepont onder stoom was en kon invallen.

Om de pont goed naar de veerbrug te geleiden, waren aan de oostzijde zes geschoorde palen aangebracht en aan de westkant één. De havenmeester was bang dat zich tussen de oostelijke palen in de winter veel ijs zou ophopen, zodat ook het pontengat en de monding van de Nieuwe Haven snel vol ijs zouden liggen. Hij stelde voor de nieuwe schoeiing dichter langs de palen te maken, maar dat vonden B&W te duur worden.



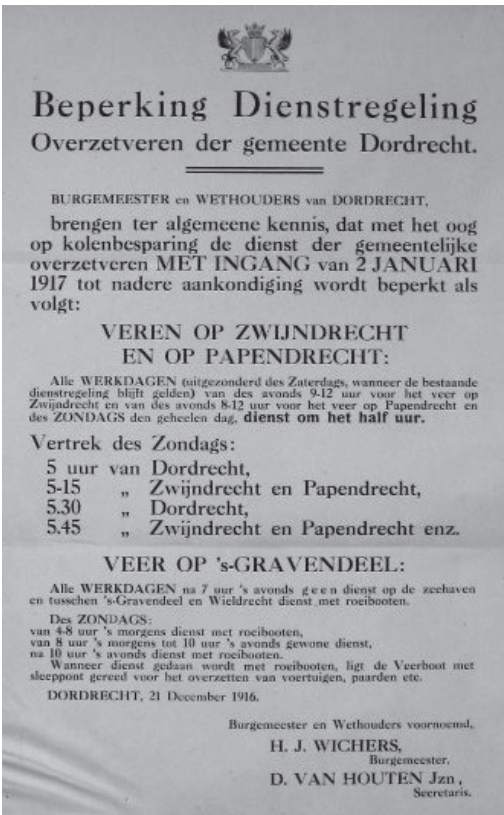
Het uiteindelijke plan voor de wijziging van het pontengat en de beschoeiing van de Buiten Walevest. De bovenste ponton deed alleen dienst in noodgevallen.

De geschoorde dukdalven waren ook niet al te sterk. Het was al meerdere malen gebeurd dat de pont een paal kapot voer. De pont had dan geen goede geleiding meer en liep soms klem tussen de andere palen. Vooral de twee palen het dichtst bij de veerbrug, hadden veel te lijden. Wanneer één van deze palen werd afgevaren, moest de pont uit de vaart worden genomen, omdat anders de brug en de ponton kapot zouden worden gevaren. De havenmeester stelde daarom voor deze twee palen te vervangen door zogenaamde proppen van 6 of 8 palen, alle zonder schoor, maar diep in de grond geheid. De havenmeester stelde tevens voor het houten plankier aan de mond van de Nieuwe Haven te vervangen door de ponton en brug die aan het Papendrechtse veer hadden dienst gedaan.

Uiteindelijk werden de ideeën van de havenmeester met enkele wijzigingen overgenomen. Zo werden er vier paalproppen van elk vier palen aangebracht en alleen de westelijke palenprop werd voorzien van schoren. Ook de schoeiing van de Buiten Walevest werd dicht langs de palen gelegd. Hij werd gemaakt van beton op palen en bekleed met basaltblokken. Het gehele project, inclusief het baggeren tot 3 meter onder NAP, werd begroot op f 31.390, inclusief de kosten voor toezicht. Het gehele werk, uitgezonderd een aantal palen, werd op 12 augustus 1912 gegund aan Mart. Visser te Papendrecht voor f 26.765.⁹

Het veer in de Eerste Wereldoorlog

Nederland was in 1914-1918 neutraal, maar er was altijd een kans dat het land toch zou worden aangevallen. De dienstplichtigen waren gemobiliseerd en brachten hun tijd door in kazernes. Ook in Dordrecht waren veel militairen gelegerd. Militairen kregen periodiek verlof, maar er waren ook tijden dat dit niet werd verleend. Militairen die toch verlof kregen, mochten echter niet met de trein reizen. Het gevolg was dat op zon- en feestdagen zo'n 50 à 100 militairen met de laatste stoomtram van Rotterdam in Zwijndrecht aankwamen. Dat was om 24.21 uur, terwijl de laatste pont uit Zwijndrecht om 24.07 uur vertrok. De garnizoenscommandant verzocht of de pont op de te laat aankomende militairen kon wachten. Dat werd met ingang van hemelvaartsdag 11 mei 1916 toegestaan, zodat de militairen toch konden overvaren.




Beperking Dienstregeling
Overzetveren der gemeente Dordrecht.

BURGEMEESTER en WETHOUDERS van DORDRECHT,
brengen ter algemeene kennis, dat met het oog op kolenbesparing de dienst der gemeentelijke overzetveren **MET INGANG van 2 JANUARI 1917** tot nadere aankondiging wordt beperkt als volgt:

**VEREN OP ZWIJNDRECHT
EN OP PAPENDRECHT:**

Alle WERKDAGEN (uitgezonderd des Zaterdags, wanneer de bestaande dienstregeling blijft gelden) van des avonds 9-12 uur voor het veer op Zwijndrecht en van des avonds 8-12 uur voor het veer op Papendrecht en des ZONDAGS den geheelen dag, **dienst om het half uur.**

Vertrek des Zondags:

5 uur van Dordrecht,
5-15 " Zwijndrecht en Papendrecht,
5.30 " Dordrecht,
5.45 " Zwijndrecht en Papendrecht enz.

VEER OP 's-GRAVENDEEL:

Alle WERKDAGEN na 7 uur 's avonds geen dienst op de zeehaven en tusschen 's-Gravendeel en Wieldrecht dienst met roeibooten.

Des ZONDAGS:
van 4-8 uur 's morgens dienst met roeibooten,
van 8 uur 's morgens tot 10 uur 's avonds gewone dienst,
na 10 uur 's avonds dienst met roeibooten.

Wanneer dienst gedaan wordt met roeibooten, ligt de Veerboot met sleepboot gereed voor het overzetten van voertuigen, paarden etc.

DORDRECHT, 21 December 1916.

Burgemeester en Wethouders voornoemd,
H. J. WICHERS,
Burgemeester,
D. VAN HOUTEN Jzn,
Secretaris.

Beperking van de dienstregeling.

Het Veerbedrijf had aanvankelijk niet veel last van de schaarste van steenkolen, olie en andere materialen, maar dat veranderde in 1916 zodanig, dat met ingang van 2 januari 1917 van maandag tot en met vrijdag 's avonds van 9 tot 12 uur en de gehele zondag om het half uur werd gevaren, in plaats van om het kwartier. Op zaterdagavond bleef de pont echter om het kwartier varen om de 'uitgaanders' vlot naar huis te laten terugkeren.

Vanaf 1 oktober 1917 werd de dienstregeling verder ingekrompen. De pont voer vanaf die datum om de twintig minuten en 's avonds na 7 uur en 's zondags, om het uur. Alleen op zaterdagavond werd om de twintig minuten gevaren. Met ingang van 6 april 1918 werd op zondag weer elk half uur gevaren, hoewel de oorlog nog een half jaar zou duren. Blijkbaar waren er meer kolen beschikbaar. Op 1 juli 1919 kon weer om het kwartier worden gevaren, zoals ook voor de oorlog het geval was.

Omdat alles flink duurder was geworden, werden ook de tarieven voor personen met ingang van 14 januari 1918 verhoogd van 2 naar 3 cent. Op 10 oktober 1918 werden de tarieven voor rij- en voertuigen en voor vee met maar liefst 100% verhoogd.

Het gebrek aan steenkolen werd steeds nijpender. Om te kunnen blijven varen, werden in juli 1918 op de ponten proeven genomen met het stoken van bruinkool en bruinkoolbrikketten. Steenkool gaf meer warmte, waardoor sneller stoom kon worden gemaakt dan met bruinkool. Bij elke overvaart werd er tijdens de proeven meer stoom verbruikt dan er werd bijgemaakt, maar doordat de ponten door de 20-minutendienst langer aan de wal lagen, kon in die stilligtijd zoveel stoom worden gemaakt, dat er voldoende stoomdruk was om de machine aan te drijven. Na de proef was het daardoor *mogelijk met 2/3 bruinkool en 1/3 steenkool de dienst vol te houden, zonder dat veranderingen aan de vuren noodig waren*.¹⁰

De Veerdienst VII komt in de vaart



Na de Eerste Wereldoorlog nam het autoverkeer toe (*afbeelding boven, omstreeks 1925*), vooral in de eerste jaren van de jaren twintig. In 1923 kwam het zelfs voor dat in de

drukke zomermaanden auto's niet met de pont mee konden en op de volgende moesten wachten. Soms moesten ze een half uur wachten voor ze werden overgezet.

B&W besloten daarom in mei 1924 dat van juni tot en met september met twee raderponten zou worden gevaren, de *Veerdienst II* en de *Veerdienst IV*. In plaats van elk kwartier, werd om de 7½ minuut gevaren. Het varen met twee ponten was echter duur en kostte de gemeente f 9.000 per jaar. Bovendien was er dan geen reservepont aanwezig wanneer een pont uitviel. De oplossing voor dit probleem was een grotere pont aanschaffen, die beide ponten zou kunnen vervangen. Op de bestaande ponten konden geen twee vrachtauto's naast elkaar staan; dat moest bij de nieuwe pont wel kunnen.



Veerpont bij het Blauwpoortsplein omstreeks 1920. Rechts het pontkaartjesloket en de DMI-kiosk (SAD D.I. 400261).

Om kosten voor wijziging van de aanlegplaatsen te voorkomen, mocht de nieuwe pont niet breder worden dan de huidige ponten. Door het toepassen van vier schroeven, twee voor en twee achter, was er geen dekruimte meer nodig voor de raderkasten en kon het voor voertuigen bruikbare dek breder worden. Het college dacht daarom aan een pont, zoals in Amsterdam in gebruik was, met weinig passagiersruimte aan dek, maar met grotere verblijven benedendecks. De twee voorste schroeven zouden de pont trekken en de achterste duwen. Hierdoor zou de rivier in een rechte lijn kunnen worden overgestoken, wat tijd en energie uitspaarde. Door de vier schroeven zou de pont ook beter te manoeuvreren zijn. Deskundigen adviseerden voor de voortstuwing een stoommachine te nemen, met als voornaamste reden dat het bedienen bij manoeuvreren gemakkelijker zou zijn en er nog geen door motoren aangedreven pont bestond.

De gemeenteraad ging akkoord met een krediet van f 90.000 voor de bouw van een nieuwe schroefstoompont en het ontwerp daarvan werd opgedragen aan Technisch Bureau P. Intveld te Delft. Het dekoppervlak voor voertuigen ging 190 m² bedragen, terwijl dat voor de *Veerdienst II* en *IV* elk 84 m² was. Ze was 32 meter lang, 12 meter breed met een rompbreedte van 9,50 meter en een holte van 3,50 meter. De voortstuwing gebeurde door twee stoommachines van 150 IPK, gevoed door twee schotse ketels. Roeren waren niet aanwezig, want het sturen gebeurde met de vier schroeven. Het bestek en de tekeningen kwamen beschikbaar op 18 december 1924 en de inschrijvers moesten hun prijs vóór 28 december indienen. Ze hadden daarvoor dus maar negen dagen de tijd, waarin ook nog een zondag en beide kerstdagen vielen. Na protesten werd de inschrijvingstermijn verlengd tot 7 januari 1925.

Bij het openen van de inschrijvingsbiljetten was het wel even schrikken voor de heren op het stadhuis, want alle prijzen waren beduidend hoger dan de begroting. Zo had de *Scheepswerf Dordrecht* ingeschreven voor f 116.200, waarbij de machine-installatie zou worden geleverd door de Dordtse machinefabriek L. Straatman. Door de onverwacht hogere prijs werd de gunning aangehouden en B&W moesten eerst terug naar de raad om een nieuw krediet aan te vragen van f 120.000. Dat was maar liefst 30% hoger! Het krediet werd toegestaan en *Scheepswerf Dordrecht* kreeg de opdracht. Op 15 juli moest de pont worden opgeleverd en elke dag later zou de werf f 100 boete kosten.

Het besluit van Dordrecht een nieuwe pont te kopen ter vervanging van de twee bestaande ponten, was in oktober 1924 aangevochten door de Zwijndrechter C. van Epenhuysen. Hij stelde dat het aantal afvaarten sterk zou verminderen, waardoor de passagiers langer moesten wachten. Hij had liever gezien dat Dordrecht advies had gevraagd aan de inwoners van Zwijndrecht, dan zomaar op eigen houtje een beslissing te nemen. Ook stelde hij voor de op- en afritten voor fietsers te verbreden om de vele voetgangers en fietsers snel te kunnen verwerken. In januari herhaalde hij zijn verzoek en stelde voor een commissie te benoemen van Zwijndrechtse en Dordtse burgers. Hier gingen B&W niet op in.

Op 4 juni 1925 werd de *Veerdienst VII* te water gelaten, op 30 juli vonden de proefvaart en de overdracht plaats en op maandag 3 augustus 1925 werd de *Veerdienst VII* in gebruik genomen.¹¹

De Veerdienst VIII komt de drukte verlichten

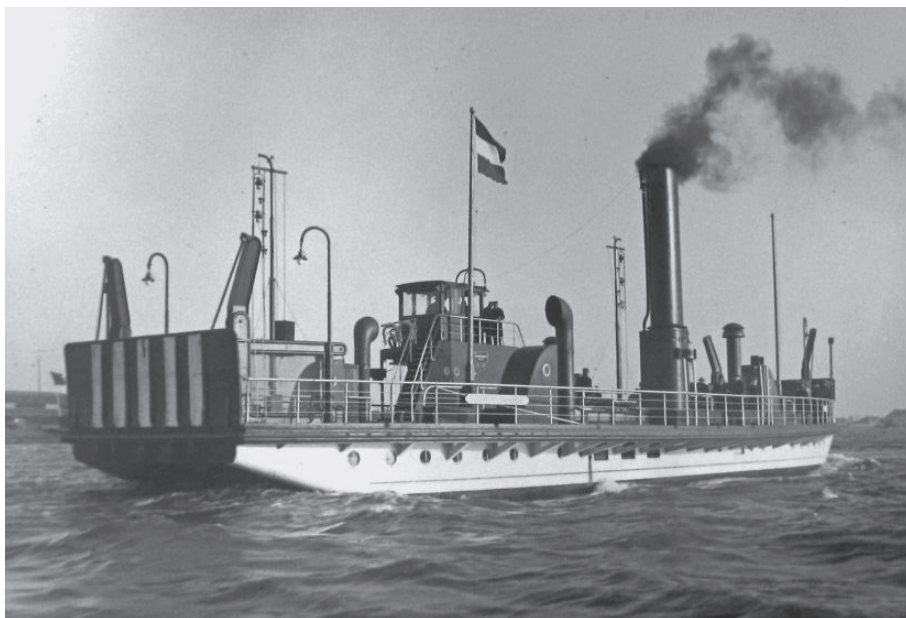
Door meer auto's en betere verbindingen bleef het autoverkeer almaar toenemen. In 1928 nam dit zelfs sterk toe, wat mede veroorzaakt werd door de verbeterde veerverbinding Willemsdorp-Moerdijk. Vanaf 1927 moest in de zomermaanden steeds vaker ook de raderpont *Veerdienst IV* als tweede pont worden ingezet. In 1928 werden in Amsterdam de Olympische Spelen gehouden en ook dat evenement trok veel autoverkeer aan. In 1929 konden de twee ponten het verkeer in de zomermaanden niet meer aan en werd besloten een nieuwe stoomschroefpont te bestellen. Op 25 april 1929 vond de aanbesteding plaats, maar de gunning werd aangehouden tot 8 april. De gelukkige winnaar was Machinefabriek L. Straatman in Dordrecht voor f 139.850, waarbij het casco werd geleverd door N.V. Scheepswerf en Machinefabriek De Biesbosch.

De pont was lang 34 meter, breed op het dek 13,25 meter en op de romp 9,50 meter en had een holte van 3,50 meter. Ze was daardoor groter dan de *Veerdienst VII*. Op het 7

meter brede rijdek konden drie vrachtauto's naast elkaar staan. Ze werd aangedreven door vier schroeven en had geen roeren.

De tewaterlating vond plaats op 31 oktober 1929, op 13 januari 1930 vond de proefvaart plaats en op 18 januari 1930 werd ze in dienst gesteld. Ze begon haar carrière niet goed, want drie dagen later, op 21 januari, kwam ze in mistig weer in aanvaring met de *Veerdienst IV*. Ze had zelf geen noemenswaardige schade, maar de *Veerdienst IV* had een beschadigde oprijklep, raderkast en berghout.

In de zomermaanden van 1930 bleek de capaciteit van de *Veerdienst VIII* toch te klein te zijn om de almaar groeiende stroom auto's vlot over te zetten. In de spitsuren werd daarom de *Veerdienst VII* ingezet en werd een dubbele dienst gedraaid. In 1931 werd vrijwel het gehele jaar tussen acht uur 's morgens en zeven uur 's avonds met twee ponten gevaren.¹²



De Veerdienst VIII omstreeks 1930 (SAD GPV M-3482-2).

De Veerdienst XI komt de dienst versterken

Het was duidelijk, de capaciteit van het Zwijndrechtse veer bleef te klein, ondanks het in de vaart brengen van de grotere *Veerdienst VIII*. Ook de toegangswegen naar het veer liepen vol en de enige manier om dat op te lossen was het maken van een vaste oeververbinding, zowel over de Oude Maas als over het Hollands Diep. Van regeringswege werden daarvoor vage plannen ontwikkeld, maar tot besluiten was het nog niet gekomen. Dit plan leefde al veel langer in Zwijndrecht, maar in Dordrecht was het geen populair onderwerp. Het waarom komt duidelijk naar voren in een vraaggesprek met de Zwijndrechtse gemeenteontvanger, dat in februari 1929 in *De Telegraaf* werd gepubliceerd: *Wijlen burgemeester Doorn heeft in 1917 zelfs een voorstel gedaan om een brug te bouwen. De blauwdruk moet hier nog ergens zijn. Maar Dordrecht vindt het*

wel leuk zoo. Elk jaar blijft er een ton over, schoon verdiend, waar Zwijndrecht niets van krijgt dan f 40 per jaar als tegemoetkoming voor het aanleggen van de pont. Deze f 100.000 wordt omgeslagen over de twee andere veren en men dekt er zelfs kadekosten en havenkosten mee. Daar had allang een brug van betaald kunnen worden, die van algemeen belang zou zijn. Uit eigenbelang liep Dordrecht dus niet hard om een brug te realiseren. Het was echter duidelijk dat er een brug zou komen en de rijksoverheid begon plannen te maken.

De druk van de vervoersorganisaties en van de rijksoverheid op het Dordtse gemeentebestuur om de capaciteit van het pontenveer te verhogen, nam toe. Dordrecht voelde er echter niets voor om de grote investering, die met een uitbreiding gepaard ging, te dragen, met het risico dat over een aantal jaren de ponten geheel of gedeeltelijk overbodig werden. Er werd daarom met het rijk een overeenkomst gesloten dat, zodra een brug over de Oude Maas zou worden opengesteld, een nieuw te bouwen pont zou worden overgenomen door het rijk. De raad keurde dat op 26 april 1932 goed.



De Veerdienst XI vaart naar het Blauwpoortplein (collectie Meijers).

Bureau Intveld te Delft maakte het ontwerp en op 30 augustus 1932 vond de aanbesteding plaats. Dordtse aanbieders hadden een voordeel, want de gemeenteraad had besloten dat de opdracht aan een Dordtse onderneming zou worden gegund wanneer deze niet meer dan maximaal 5% hoger was dan een aanbieder van elders. De goedkoopste aanbieder bleek te zijn Machinefabriek Holland te Hardinxveld met f 126.920 en de duurste De Groot en Van Vliet uit Slikkerveer met f 190.800. De gunning werd aangehouden. Uiteindelijk ging de opdracht naar de N.V. Machinefabriek en Scheepswerf De Biesbosch te Dordrecht. Deze bouwde zowel de romp als de stoommachine-installatie.



De Veerdienst XI (links) en de Veerdienst VIII (rechts) onderhouden samen de dienst .

Op 10 december 1932 begon de bouw, op 23 maart 1933 werd ze tewatergelaten en op 11 mei 1933 in dienst gesteld.

De pont was 38 meter lang, had een dekbreedte van 14 meter, een rompbreedte van 10,5 meter, een holte van 3,75 meter en een rijdekbreedte van 7 meter. Er konden per oversteek 32 auto's worden vervoerd.

Op 16 oktober 1935 werd met de bouw van de brug over de Oude Maas begonnen en op 9 december besloot de raad definitief de *Veerdienst XI* aan het rijk te verkopen, waarschijnlijk voor f 66.153,19. Dat bedrag was afhankelijk van het tijdstip in verband met de afschrijving van de pont. Op 24 juni 1939 werd de brug officieel geopend en brak een duistere periode aan voor het pontveer en degenen die daar direct of indirect een boterham aan verdienden.¹³

Vervoerde aantallen en opbrengsten

De toename van het aantal passagiers was veertig jaar eerder al gaande toen de Biesboschbootjes nog in de vaart waren. De vervoerde aantallen personen, voertuigen enz. waren na de ingebruikname van de stoomveerpont *Veerdienst II* in 1897 alleen maar toegenomen en daarmee ook de ontvangsten aan veergelden. Met de ingebruikname van de verkeersbrug over de Oude Maas, kwam daar in 1939 plotseling een eind aan. Na een korte opleving is het daarna alleen maar slechter gegaan met het veer.

Het aantal passagiers en de opbrengsten in de overgangsjaren van bootjes naar pont:

jaar	vaartuig	aantal passagiers	opbrengst passagiers	opbrengst voertuigen, vee, goederen, post	totaal
1895	Biesbosch	750.929	f 18.253,84	f 3.345,25	f 21.599,09
1896	idem	834.427	- 20.158,95	- 3.470,40	- 23.629,35
1897	Veerd. II	928.587	- 22.613,59	- 4.041,85	- 26.655,44
1898	idem	981.186	- 24.804,11	- 4.262,35	- 29.066,46
1899	idem	972.578	- 25.753,74	- 6.232,18	- 31.985,92

Uit de tabel blijkt dat het aantal passagiers bij de overgang iets toenam en daarna terugzakte, maar dat de opbrengsten voor voertuigen, vee enz. fors toenamen. Dat zal er mee te maken hebben dat de stoompont met grotere regelmaat voer.

Het aantal passagiers nam tot 1918 jaarlijks toe (*zie Bijlage 1*). Na de Eerste Wereldoorlog zette de groei door, met een dip in 1923-1924 voor het personenvervoer. Dat kwam door de crisis, waardoor veel Dordtse arbeiders die in Zwijndrecht werkten, hun baan verloren en niet meer met de pont naar hun werk gingen. In die periode nam ook het aantal fietsers af doordat velen nu met de autobus reisden. Het aantal auto's dat werd overgezet steeg spectaculair van 1.347 in 1918 tot 741.510 in 1938, terwijl het aantal paard en wagens in diezelfde periode afnam van 25.426 tot 11.684, om gedurende de Tweede Wereldoorlog weer fors toe te nemen (*zie Bijlage 4*).

Niet alle gegevens zijn in de archieven teruggevonden. Mede oorzaak hiervan zal zijn dat het kantoor van de Havendienst en van het Veerbedrijf op 11 mei 1940 in vlammen opging, waarbij ook het archief verloren ging.¹⁴

De veerhuizen in Zwijndrecht

In 1908 was de huurtermijn van het Veerhuis in Zwijndrecht voor tien jaar verlengd en in 1918 zou dit ook weer moeten gebeuren. Om in de pas te blijven met de prijsstijgingen in en na de Eerste Wereldoorlog wilde de gemeente Zwijndrecht de huur verhogen tot f450 per jaar en zou de termijn worden bekort tot één jaar. Ook met de zondagsrust zou meer rekening moeten worden gehouden. Dordrecht wilde dat niet en eind oktober 1918 werd per 1 januari 1919 de huur opgezegd. Het werd daarna verhuurd aan de Zwijndrechtse sigarenfabrikant en sigarenwinkelier B. van Zijderveld, die er een sigarenwinkel in begon en er zelf ging wonen.



Op de hoek van de Ringdijk en het Veerplein was het kaartjeskantoor gevestigd. De foto is gemaakt in 1923 tijdens het 25-jarig regeringsjubileum van koningin Wilhelmina.

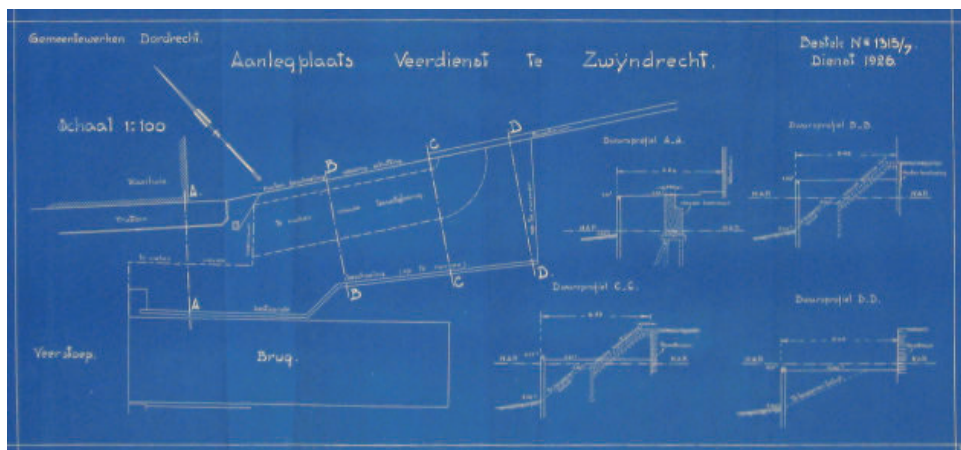
De gemeente Dordrecht huurde daarop voor tien jaar een deel van het westelijke hoekhuis Veerplein-Ringdijk van de Dordtenaar T. de Graaf. Hierin was en bleef het Zwijn-

drechtsche Effecten- en Administratiekantoor gevestigd. Beneden kwam de wachtplaats voor het publiek, het kantoor voor de bureaulist en de dienstwoning voor de chefmachinist. De bovenwoning werd verhuurd aan een kapitein van het veer.

De afstand van het veerhuis tot de pont was veel te groot en daar werd het nodige over geklaagd. Vooral voor automobilisten die met de situatie niet bekend waren. Zij reden eerst door tot de pontbrug en kwamen bij het oprijden van de brug pas tot de ontdekking dat ze hun kaartje aan de andere kant van het Veerplein moesten kopen. Na het kopen van het kaartje was de pont meestal al vertrokken. Dat gaf uiteraard veel ergernis. Met ingang van 1 januari 1923 werden de kaartjes daarom niet meer vanuit dit huis verkocht, maar vanaf de pontbrug. De wachtkamer bleef daar wel gevestigd. In 1927 vroeg Dordrecht aan Zwijndrecht grond dicht bij het veer ter beschikking te stellen om daarop een kaarthokje te plaatsen, maar dat werd geweigerd.

De huur van het hoekhuis verliep op 1 januari 1929 en kon niet worden verlengd. Het Veerbedrijf moest toen op zoek naar een ander onderkomen. De gemeente kocht het woonhuis Veerplein 10 dat ongeveer in het midden van de oostkant van het Veerplein lag. Het werd verbouwd en op 4 februari 1929 ingebruikgenomen als wachtkamer en kaartjesloket. Daar is het altijd gebleven.¹⁵

De aanlegplaats in Zwijndrecht wordt eindelijk verbeterd

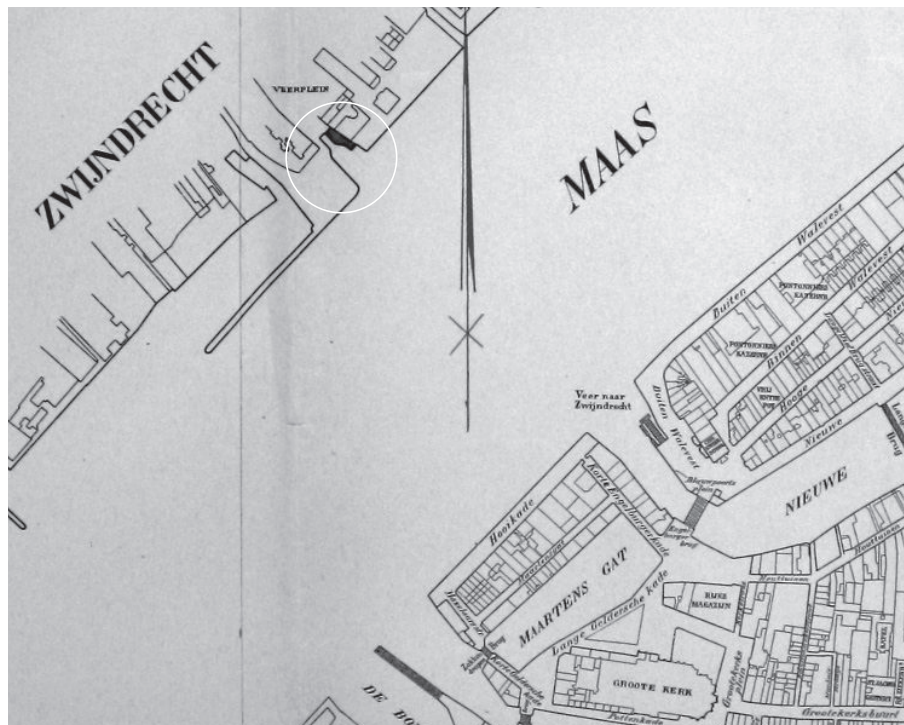


De plattegrond van de rivierzijde van het Veerplein met de vergrote ponthaven.

Bij sterke stroom had de *Veerdienst VII* moeite het Zwijndrechtse pontgat in te varen. De pont was herhaaldelijk tegen de buitenste dukdalf gevaren, waardoor deze schuin kwam te staan en uiteindelijk op 16 september 1925 afknapte. De pont was toen pas ruim een maand in dienst. De palenprop werd vernieuwd, maar reeds op 26 februari 1926 werd die opnieuw vernield. De *Veerdienst VII*, door den mist misleid, kwam, door den stroom medegenomen, iets te vroeg tegen de pas nieuw ingeslagen dukdalf aan, bestaande uit 8 à 9 palen, met het gevolg dat zij met een krakend geluid van hun plaats werden geduwd. Even later moest de nieuwe pont weer uit de vaart worden genomen, daar twee van de vier schroeven defect waren geraakt.

Op 5 maart werd de dukdalf verwijderd, maar van de gebroken palen bleef het onderste deel in de grond. Er moest iets gebeuren om meer schade te voorkomen.

In 1924 en 1925 had C. van Epenhuijsen geklaagd over de smalle veerbrug in Zwijndrecht, waardoor het op- en afgaan van de pont sterk werd belemmerd. Daar was niet op gereageerd, maar de directeur van het Veerbedrijf had naar aanleiding daarvan een plan opgesteld dat in mei 1925 werd ingediend. De veerbrug zat ingeklemd tussen twee schoeiingen en alleen wanneer daar iets aan werd gedaan, kon de pontbrug breder worden. De pontsteiger voor de sleeppont moest dan verdwijnen, evenals de schoeiing. Door een nieuwe schoeiing van basaltstenen te maken, verviel ook het onderhoud aan de schoeiing van de tuin van het hoekhuis. De kosten werden begroot op f 12.000.



Het pontgat te Zwijndrecht werd in 1926 vergroot met het zwarte gebied in het omcirkelde deel.

Het plan werd door B&W verworpen, maar begin 1926 werd het toch weer opgepakt. In dat jaar werden alle palenproppen vernieuwd en voorzien van zware schoren met buffers. De proppen werden voorzien van stalen banden en onderling verbonden door zwaar staaldraad met kabelspanners, de oude aanlegplaats voor de sleeppont werd weggegraven, er kwam een nieuwe kademuur, langs de tuin van het hoekhuis kwam een basaltglooing, overgaand in een schoeiing tot de hoek en op de hoek van de loswal van *Zomerlust* werd een palenprop met buffer aangebracht. De veerbrug werd 3 meter verbreed en de ponthaven werd uitgebaggerd op 4,5 meter onder NAP.

Aan de Dordtse kant werden in 1926 de buitenste palenproppen eveneens van buffers voorzien.¹⁶

De Tweede Wereldoorlog en het Zwijndrechtse veer

Na de opening van de brug over de Oude Maas op 24 juni 1939 werd de veerdienst meteen sterk ingekrompen. De halve kwartierdienst en de nachtdienst werden opgeheven. De *Veerdienst VII* vervulde de dienst nu in haar eentje. Het autoverkeer nam in juli met maar liefst 96% af! Vooral het langzame verkeer maakte nog gebruik van de pont.

De *Veerdienst XI* werd volgens contract overgedragen aan het rijk voor f62.977,84. Om huurkosten te besparen werd alles op alles gezet om de pont nog in de maand juni over te dragen, wat lukte op 29 juni 1939.

In 1939 deed de oorlog in Europa zich al gelden. Het was moeilijker om gas- en smeerolie te kopen. In Dordrecht werd bij het Zwijndrechtse veer een schuilkelder gemaakt om te gebruiken bij luchtaanvallen. De ponten en de bruggen werden voorzien van afgeschermd verlichting en, evenals in 1938, werd het personeel geoefend in het dragen van gasmaskers en kreeg EHBO-lessen.

Op 10 mei 1940 vielen de Duitsers Nederland binnen en ze hadden al snel de verkeersbrug in handen. De pont voer in de vroege morgen nog een paar maal heen en weer, maar bleef daarna aan de Dordtse kant afgemeerd. Op 14 mei werd de dienst hervat. Op 23 mei werd ze vervangen door de raderstoompont *Veerdienst IV*.



Het Blauwpoortsplein omstreeks 1941 (GPV-400265).

De verduisteringsvoorschriften werden streng nagekomen. Bij de aanlegplaatsen werden *verkenningsslampen* geplaatst, zodat de kapiteins van de veerboten in het donker toch konden zien waarheen ze moesten varen. Op de ponten zelf werden de vaarlichten afgeschermd, wat aanvankelijk de nodige problemen opleverde en veel werk en kosten met zich meebracht.

Op 9 september 1940 werd een uitgaansverbod tussen 22.00 en 04.00 uur van kracht en in die periode mocht de pont dus ook niet varen. Door gebrek aan brandstoffen en olie werd op 4 november 1940 een 20-minutendienst ingevoerd.

Tijdens een periode met veel drijfjts werd medio januari 1941 de *Veerdienst IV* vervangen door de *Veerdienst VIII*, waarbij de ponthavens ijsvrij werden gehouden door de gemeentelijke motorboot *Johan de Witt*. Tijdens deze periode werd het veer om zeven uur 's avonds gestaakt, omdat het door de verduisteringsvoorschriften te gevaarlijk werd over te varen.

Alles werd duurder, dus ook de pont. Per 1 augustus 1941 werd de prijs van een voetgangerskaartje verhoogd van 4 naar 5 cent. Door gebrek aan brandstof reden er niet veel auto's. Het vervoer van goederen moest toch doorgaan, zodat er steeds meer paard en wagens, handkarren en bakfietsen op de weg en op de pont verschenen. Doordat fietsbanden steeds schaarser werden en er in juli 1942 een fietsenvordering door de Duitsers plaatsvond, werden er steeds minder fietsen overgezet.

In de zomermaanden werd iets eerder begonnen en gestopt. Vanaf 14 december 1942 werd er om half elf 's avonds een extra oversteek gemaakt *voor leden van de Duitse Weermacht*. In 1943 mochten ook burgers meevaren en daar werd druk gebruik van gemaakt. Opmerkelijk was dat het in dat jaar steeds drukker werd op het veer, waarschijnlijk door het gebrek aan fietsen en de toename van handkarren, paard en wagens enz. In 1944 zette deze trend door. Deze toename zal hoofdzakelijk zijn toe te schrijven aan de vele mensen die met of zonder vervoermiddel probeerden elders eten te bemachtigen.

Het wachtlokaal in Zwijndrecht ondervond ook de gevolgen van de oorlog. Om te voorkomen dat de grote ruit zou worden kapot gedrukt bij bominslagen in de buurt, werd ze in 1943 in vakken versneden en deze kleinere ruiten werden in nieuwe stijlen aangebracht. In 1944 werd het wachtlokaal *door het publiek deerlijk gehavend. Al het losse houtwerk werd geroofd. Ook het houten schuilhokje op de brug werd door het publiek afgebroken*. Dit alles om hout te hebben om te kunnen stoken voor verwarming en om te kunnen koken. Het schuilhokje was in 1941 op beide bruggen aangebracht om de kaartverkopers te beschutten tegen regen en wind.

In 1944 werden de spertijden, de tijden dat niemand zich buiten mocht bevinden, uitgebreid, waardoor ook de diensten werden ingekrompen. Er werd nog wel een 20-minutendienst volgehouden, wat na Dolle Dinsdag, 17 september 1944, een halfuurdienst werd. Door kolengebrek moest op 19 december 1944 de dienst definitief worden gestaakt.

Op maandag 7 mei 1945 verliet de Duitse bezetter 's morgens om 6 uur het veer. Door gebrek aan kolen duurde het nog tot 2 juli voordat de dienst werd hervat, en wel om het half uur. Er was gebrek aan onderdelen, maar intussen werd toch, voor zover mogelijk, de raderstoompont *Veerdienst IV* vaarklaar gemaakt en werd achterstallig onderhoud gepleegd.¹⁷

De naoorlogse periode

De eerste jaren na de oorlog waren moeilijk voor het Veerbedrijf. Er was tijdens de bezetting schade opgelopen en er was ook sprake van achterstallig onderhoud. De kosten van beide werden voor de raderstoompont *Veerdienst IV* geschat op f 4.205, voor de

schroefstoomveerponten *Veerdienst VII* op f7.345 en de *Veerdienst VIII* op f2.090. De oude raderstoompont *Veerdienst IV* uit 1908 werd na 47 jaar trouwe dienst verkocht aan de N.V. Machinefabriek 'Gennep' te Gennep voor f27.106 om te worden omgebouwd tot grintsorteermachine. De *Veerdienst VII* werd daarna in het veer ingezet. In 1962 werd de *Veerdienst VIII* omgebouwd van stoom- naar motorpont en heeft na 25 juni van dat jaar dienst gedaan in het Zwijndrechtse veer, waarbij de stoompont *Veerdienst VII* vanaf die tijd als reservepont dienst deed. De ombouw van de *Veerdienst VIII* was gunstig voor het bedrijfsresultaat.



Het veer te Zwijndrecht omstreeks 1966 (SAD, collectie Boshoven, 34503).

Materialen en onderdelen waren schaars en voor het onderhoud moest vaak worden geïmproviseerd. Na de oorlog waren de prijzen veel hoger dan daarvoor, maar het Veerbedrijf verwachtte dat de toename van het verkeer de hogere kosten wel zou dekken. De veertarieven uit 1945 werden daarom ook in 1946 gehanteerd. Er was echter nog steeds een groot gebrek aan fietsen en auto's, waardoor de verkeerstoename in de eerste maanden van 1946 achter bleef bij de verwachtingen. Om deze reden werden per 1 juli 1946 de tarieven met circa 20% verhoogd. Doordat de tweede helft van 1946 gunstiger uitpakte dan verwacht, constateerde het Veerbedrijf: *De ontvangsten van veergelden overtroffen de raming niet onbelangrijk*. Per 1 januari 1948 werden de tarieven voor voertuigen opnieuw gewijzigd.

Tot in 1947 bleven kolen schaars. Eind 1946 was dit zo nijpend, dat 20% op het kolenverbruik moest worden bespaard, maar desondanks kon de dienstregeling toch normaal worden uitgevoerd. Door de schaarste stegen ook de prijzen van kolen, olie, hout enz., wat weer leidde tot hogere exploitatiekosten. Dat het hard kon gaan met de prijsverho-

ging blijkt wel uit het prijsverloop in 1951. In januari kostten steenkolen *f* 43 per ton (1.000 kg), in april *f* 50 en in augustus 1951 *f* 57. Ook andere prijzen bleven stijgen, terwijl het verkeer in het Zwijndrechtse veer gestaag afnam en daarmee de inkomsten. Dat leidde ertoe dat 1 januari 1956 de tarieven met circa 25% stegen en 1 januari 1959 alle tarieven nogmaals werden verhoogd, behalve die voor voetgangers. *Voor de bromfietsen, welke voorheen beschouwd werden als rijwielen, werd een nieuw tarief ingevoerd.* Op 1 maart 1964 gingen de tarieven opnieuw omhoog. Voor personen van 8 naar 10 cent, voor fietsers van 18 naar 20 cent, voor bromfietsers van 25 naar 30 cent en voor personenauto's van 70 naar 75 cent en grote wagens van 90 cent naar een gulden. De tarieven voor vrachtauto's bleven ongewijzigd. Ruim een jaar later, op 1 april 1964, werden de tarieven opnieuw met 20% verhoogd, waardoor het financiële tekort afnam. Een andere maatregel die vanaf 1949 tot minder kosten leidde, was dat de verkoop van kaartjes gedurende een deel van de dag niet vanuit het loket, maar aan boord werd verzorgd. Dat scheelde personeelskosten.

Het Veerbedrijf kampte al vele jaren met financiële tekorten en het werd in 1964 duidelijk dat het zo niet langer door kon gaan. Het verkeer dat gebruikmaakte van de pont bleef afnemen en de kosten, dus ook het exploitatietekort, bleven stijgen.

In de laatste hele jaren van het pontveer waren de vervoerde aantallen:

jaar	personen	fietsers en brommers	auto's	motoren	overig
1962	692.779	446.527	4.269	510	7.168
1963	590.798	367.167	3.860	460	5.218
1964	600.220	382.067	5.111	445	3.789
1965	550.114	327.100	4.580	323	3.200

Uit de tabel is duidelijk de vervoersafname te zien. Het rijk was niet geïnteresseerd het Zwijndrechtse veer over te nemen, mede omdat dit alleen van lokaal belang was. Er werden onderhandelingen gevoerd over de verpachting aan particulieren, waarin ook de gemeente Zwijndrecht werd betrokken. Dit alles had tot resultaat dat met ingang van 2 mei 1966 het veer werd verpacht aan de firma Vos te Alblasserdam. Het veer veranderde in een voetveer en werd onderhouden met kleinere bootjes. Speciaal hiervoor werden nieuwe pontons en veerbruggen gemaakt en het veer werd aan de Dordtse kant verplaatst naar de Hooikade, hoek Mazelaarsstraat. De *Veerdienst VII*, de aanlegpontons en veerbrug te Zwijndrecht werden verkocht aan het sloopbedrijf Stolk's Handelsonderneming te Hendrik-Ido-Ambacht en daarmee was een einde gekomen aan het Zwijndrechtse veer, waarmee zowel voetgangers als voertuigen konden worden overgezet. In het overgangsjaar 1966 waren de vervoerde aantallen:

	1966	personen	fietsen en brommers	auto's	motoren	overig
Pont	1/1 – 1/5	166.614	89.841	1.404	84	602
Vos	2/5 – 31/12	320.585	191.985			
		487.199	281.826			

De aantallen personen en fietsers/brommers waren ook in 1966 afgenomen.

Het exploitatieoverzicht 1924-1966

De opkomst en de afgang van het Zwijndrechtse veer blijken duidelijk uit het exploitatieoverzicht over de jaren 1924-1966 (zie *Bijlage 3*).

In 1924 waren de tarieven voor voertuigen en auto's fors verlaagd en *door het op zeer ruime schaal beschikbaar stellen van abonnementen* werd dat nog versterkt. Ondanks dat, werd in 1924 een grote winst gemaakt. Na 1924 daalde de winst jaarlijks door de economisch slechte tijden, waarna in 1930 de stijgende lijn snel werd opgepakt en in 1938 opliep tot f 236.015,67. De eerste helft van 1939 werd nog flinke winst gemaakt, maar toen op 24 juni 1939 de brug over de Oude Maas werd opengesteld, sloeg dat om in een flink verlies. Met uitzondering van 1946 werd er jaarlijks een verlies geleden, dat na 1946 steeds groter werd en in 1964 het maximumbedrag van f 122.141,37 bereikte. De grote sprong in de verliescijfers van 1959 en 1960 werd vooral veroorzaakt door hogere personeelskosten, extra afschrijvingen van de palen, hogere onderhoudskosten van de vaartuigen en de aanlegplaatsen. De lagere verliescijfers van 1963 ten opzichte van die van 1962 kwamen vooral door lagere bemannings- en vaartuigkosten, ontstaan doordat de *Veerdienst VIII* in 1962 werd omgebouwd van stoompont tot motorpont. Dit ondanks de lagere opbrengst van de veergelden.

De exploitatierekening overziend, is het ook begrijpelijk dat de stadsbestuurders blij waren dat ze in 1966 het veer konden overdoen aan een particuliere ondernemer.



De Drechtsteden 1 aan het veer bij Zwijndrecht (foto: W. van Zijderveld).

De Drechtsteden 1 en 2

De firma Vos te Alblasserdam verlengde het contract niet, zodat dit per 1 januari 1986 afliep. De gemeenten Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht richtten toen gezamenlijk een veerdienst op voor het Zwijndrechtse en Papendrechtsee veer, waarbij Dordrecht de exploitatie verzorgde. De provincie bleef 25% van het tekort voor haar rekening nemen en het restant werd gedekt door de drie gemeenten, op basis van hun inwoneraantallen. Omdat overname van de Vos-boten niet aantrekkelijk was, gezien de hoge kosten wegens achterstallig onderhoud, werden twee nieuwe veerboten aangeschaft. Ze werden gebouwd bij scheepswerf Den Breejen te Hardinxveld en waren voornamelijk oranje geverfd. De boten kregen de namen *Drechtsteden 1* en *Drechtsteden 2*. Vanwege de levertijd van de boten werd pas op 1 juni 1986 begonnen met het varen in beide veren.

In dat half jaar verzorgde Vos nog de diensten op basis van het oude contract. Zoveel mogelijk personeelsleden van Vos werden door de nieuwe dienst overgenomen. Toen de boten rond 1991 van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf overgingen naar Stadsvervoer, werden ze blauw geverfd. De dienst bleef bestaan tot eind 1999.

Waterbus BV gaat met catamarans de dienst verzorgen

Begin jaren tachtig hadden twee Nederlanders vergeefs het plan geopperd tussen Dordrecht en Rotterdam een dienst te beginnen met een snelle catamaran, een schip met twee smalle rompen, verbonden door een dek. In 1993 had Damen Shipyards uit Gorinchem een samenwerkingscontract gesloten met de Australische onderneming NQEA, die succesvolle catamarans had gebouwd voor het havenverkeer in Sidney, maar daar bleef het voorlopig bij.

De Provincie Zuid-Holland besloot in 1997, ter ontlasting van het wegvervoer, een snelle openbare vervoersdienst over water tussen Dordrecht en Rotterdam in het leven te roepen. Deze dienst zou aansluiten op diensten over water, die passagiers van en naar de Hooikade te Dordrecht, Zwijndrecht, Sliedrecht, Papendrecht, Hendrik-Ido-Ambacht en Alblasserdam zouden vervoeren. Dit waren zogenaamde *feederlijnen*. In september 1997 werden voor de dienst Dordrecht-Rotterdam en voor alle feederlijnen tezamen aanbestedingen gehouden. De dienst Dordrecht-Rotterdam werd gegund aan de combinatie Connexxion, Doeksen en Heymen en werd ondergebracht in de BV Fast Ferries. De feederdiensten werden gegund aan de combinatie Connexxion en Stadsvervoer Dordrecht en ondergebracht in de Waterbus BV.

De Waterbus BV begon op 8 november 1999 met twee routes:

- 1 Dordrecht Hooikade – Zwijndrecht – Dordrecht Merwekade – Papendrecht – Hendrik-Ido-Ambacht – Alblasserdam;
- 2 Dordrecht Hooikade – Zwijndrecht – Dordrecht Merwekade – Papendrecht – Sliedrecht.

Beide routes werden in een halfuurdienst gevaren, maar doordat het trajectdeel Dordrecht-Zwijndrecht-Papendrecht voor beide routes gelijk was, werd dit een kwartierdienst.

Er werd gevaren met vier catamarans, die speciaal voor de dienst van de Waterbus waren ontworpen door Damen Shipyards en gebouwd bij haar werf te Lobith, met als type-aanduiding: River Runner 150. Ze kregen de namen *Devel*, *Wantij*, *Rietbaan* en *Alblas*. Op 4 november 1998 was het contract getekend, zodat op 21 oktober 1999 het eerste schip, de *Devel*, kon worden opgeleverd. Op 29 oktober volgde de *Wantij* en op 3 en 17 december 1999 respectievelijk de *Rietbaan* en de *Alblas*. Ze konden circa 130 passagiers en 60 fietsen vervoeren. Er waren in de afgesloten cabine 80 zitplaatsen. De catamarans waren 30,50 meter lang en 7 meter breed. Twee Caterpillar motoren met elk een vermogen van 650 KW gaven de schepen een snelheid van 20 knopen (35 km/uur). Op maandag 8 november 1999 begon de dienst met twee schepen. De geplande dienstregeling kon daardoor nog niet volgens plan worden uitgevoerd. Om de lacunes op te vullen bleven de Drechtstedenboten nog in de vaart, tot ook zij op 20 december 1999 op de trajecten verdwenen.

Het traject op De Noord bleek geen succes. In Hendrik-Ido-Ambacht maakten weinig passagiers gebruik van de Waterbus en deze halte werd op 5 maart 2000 opgeheven.

De halte Alblasserdam werd overgedaan aan de Fast Ferry, zodat hoofdzakelijk tussen Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht werd gevaren en de frequentie werd opgevoerd. Het veer Zwijndrecht-Dordrecht was daardoor blijven bestaan, zij het als onderdeel van een groter netwerk. De *Drechtsteden 1* en *2* bleven eigendom van Dordrecht en gingen dienst doen als reserve.



De Waterbus vertrekt vanaf het veer te Zwijndrecht richting Dordrecht (foto: H.A. van Duinen).

De diensten van de Waterbus en de Fast Ferry werden in 2004 door de Provincie Zuid-Holland opnieuw aanbesteed en toegewezen aan Waterbus BV. Vanaf 1 januari 2006 werden beide lijnen door haar geëxploiteerd, waarbij de naam Fast Ferry verdween. De exploitatieresultaten vielen echter tegen, vooral op de dienst Dordrecht-Rotterdam. Begin 2008 waren de kosten reeds met 15% gestegen, vooral veroorzaakt door de hogere brandstofprijzen en andere kostenstijgingen, en was de reizigersgroei achtergebleven. Op 11 april 2008 maakten Waterbus BV en de provincie Zuid-Holland bekend dat het contract per 1 januari 2009 zou worden verbroken. Door gebrek aan belangstelling van andere gegadigden werd eerst het contract verlengd tot 1 juli 2009 en daarna tot 1 januari 2010. Intussen was de concessie aanbesteed en gegund aan Aquabus BV, een samenwerkingsverband tussen Koninklijke Doeksen en Arriva Personenvervoer Nederland, met een looptijd van twaalf jaar. Aquabus is op 1 januari 2010 met de dienst begonnen, maar de naam Waterbus blijft voor de diensten gehandhaafd.

De *Drechtsteden 1* en *2* werden in 2004 verkocht aan Waterbus BV, waarbij de *Drechtsteden 2* dienst ging doen in het driehoeksveer bij Kinderdijk.

In 2012 hoopt Aquabus twee nieuwe schepen op de routes Dordrecht-Papendrecht en Dordrecht-Zwijndrecht in de vaart te brengen en eind 2010 wordt de OV-chipkaart ingevoerd. Daar hadden de schuitenvoerders 140 jaar geleden niet van kunnen dromen!¹⁸



Het Veerplein in Zwijndrecht en aan de overzijde het veer aan het Blauwpoortplein.

Noten per hoofdstuk

Noten bij hoofdstuk 1

- 1 Sarfatij, Archeologie Deltastad p 35, 36, 42-44, 47-50, 93, 242, 260, 270, 273; Sarfatij, Deltastad 2008, p. 8-10; Sarfatij, Dordrecht streekdorp, p. 103-105, 108; Herwaarden, p. 16-19.
- 2 Nibbelink, nr. 1 en 2; Koch, nr. 76; Keijzer; Pons, Hoevenverkaveling p. 209, 214; Slobbe, p. 5; Recht, p. 30.
- 3 Henderikx, p. 79-80.
- 4 Herwaarden, p. 19, 74; Pons, p. 209; Sarfatij, Dordrecht streekdorp, p. 104; Sarfatij, Archeologie Deltastad, p. 39, 44-45, 260.
- 5 Holleman, p. 138; Dalen, p. 410.
- 6 Herwaarden, p. 19-22, 27, 33, 79; Sarfatij, Dordrecht streekdorp, p. 102; Sarfatij, Archeologie Deltastad, p. 44, 273.
- 7 Nibbelink, nr. 4 en 5; Slobbe p. 5; Pons, p. 210-211, 213; Sarfatij, Dordrecht, streekdorp, p. 102.
- 8 Nibbelink, nr. 6 t/m 12; Verhoog, p. 591; Slobbe, p. 6; Holleman, p. 67-69.
- 9 Nibbelink, nr. 13 en 30; Slobbe, p. 6.
- 10 Holleman, p. 100, 102.
- 11 Herwaarden, p. 161, 182.
- 12 Alleblas, p. 228; Wouda, p. 15-24; Zijderveld, p. 13-36.
- 13 Wall, p. 466-467; Nibbelink, nr. 94, 98, 110, 120, 132, 144, 158; Holleman, p. 108 en 224-225; Volmuller, p. 263-264; Kort, p. 78. De hierin gebruikte spelling van de namen is aangehouden.
- 14 Nibbelink, nr. 171; Kort, p. 78.
- 15 NA, LRK, inv. 3.01.52, inv. 52, fol.. 252-254, 281-285, 314-316v; inv. 58 Zuid Holland, fol.. 24; inv. 62, fol.. 4-7; inv. 71, fol. 20-20v.
- 16 Pons, p. 210, 218-220, 244.
- 17 SAD, Arch. 1, inv. 434 fol. 68, inv. 436 fol. 67, inv. 507 fol. 62, inv. 6 fol. 170, nr. 2690; Sarfatij Archeologie Deltastad, p. 45, 262; Balen, p. 68; Baarsel, p. 31 en 131; Lips, p. 208-210.
- 18 Nibbelink, nr. 36 en 38.
- 19 SAD, Arch. 3, inv. 15, 6 apr. 1610.

Noten bij hoofdstuk 2

- 1 SAD, Arch. 3, inv. 253, fol. 89 en 103, inv. 772; Verdam, p. 52.
- 2 SAD, Arch. 3, inv. 2998, fol. 68v en 69.
- 3 SAD, Arch. 3, inv. 2998, fol. 68v en 69, inv. 3035-3045 en 3125-3151; Arch. 4, inv. 324b-x.
- 4 SAD, Arch. 3, inv. 16, fol. 77; inv. 3000.
- 5 SAD, Arch.3, inv. 2999, fol. 35, 45v, 49v-51, 58v; Verhoeff, p. 19; Dalen, p. 412.
- 6 Wouda, p. 21-22; Verhoeff, p. 19.
- 7 SAD, Arch. 3, inv. 772, 18 mrt. 1639; inv. 3007-3060 enz..
- 8 SAD, Arch. 3, inv. 3015 fol. 33v, inv. 3020 fol. 26; Arch. 134, inv. 46, nr. 46.
- 9 SAD, Arch. 3, inv. 3015, 3016, 3017, 3018, 3020, 3021, 3023, 3026 enz.
- 10 SAD, Arch. 3, inv. 3008-3049, inv. 2694-2702A.
- 11 SAD, Arch. 3, inv. 3006, fol. 44v, inv. 2908 nr. 85; inv. 3096, fol. 92.
- 12 SAD, Arch. 3, inv. 3007 fol. 38, inv. 3015, fol. 34v en 51v, inv. 3023, fol. 37v, inv. 3026, fol. 41v.
- 13 SAD, Arch. 3, inv. 2908, nr. 287a; inv. 3043, fol.60; Verhoeff, p. 19; Konijnenburg-III, p. 77.
- 14 SAD, Arch. 3, inv. 3034 fol. 45.
- 15 SAD, Arch. 3, inv. 2908 nr. 110, inv. 3049 fol. 27, inv. 3051 fol. 48v en 49, inv. 3052 fol. 48 en 52.
- 16 SAD, Arch. 134, inv. 46, nr. 46. Een stadhouder is een plaatsvervanger.
- 17 SAD, Arch. 134, inv. 46, nr. 46.
- 18 SAD, Arch. 134, inv. 2-p.17, 16-p.102, 46-p.14; Fuchs, p. 350-352, 362; Wouda, p. 19-20; Dalen, I, p. 384, 388.

Noten bij hoofdstuk 3

- 1 Dalen, p. 380.
- 2 SAD, Arch. 134, inv. 46, p. 11.

- 3 SAD, Arch. 134, inv. 46, p. 11.
- 4 SAD, Arch. 134, inv. 46, p. 11.
- 5 SAD, Arch. 134, inv. 46, p. 11.

Noten bij hoofdstuk 4

- 1 SAD, Arch. 3, inv. 2702, fol. 55; inv. 846, fol. 55.
- 2 SAD, Arch. 3, inv. 848, fol. 260 en 263v; inv. 3087, fol. 100; Arch. 134, inv. 2, fol. 12.
- 3 SAD, Arch. 3, inv. 2730 fol. 77 en 77v; inv. 2730-2735.
- 4 SAD, Arch. 3, inv. 2738-2741; inv. 258, fol. 131; Arch. 134, inv. 2, fol. 13.
- 5 SAD, Arch. 3, inv. 852, 17 mrt. en 13 dec. 1756; inv. 854, 5 dec. 1763; inv. 870, 25 febr. 1773; inv. 2742-2772.
- 6 SAD, Arch. 3, inv. 859, 22 okt. 1787 en brieven nr. 103; inv. 2772-2793; Arch. 4, inv. 28a, nr. 101.
- 7 Met ' wordt een voet aangegeven (ongeveer 30 cm), met " wordt een duim (circa 2,5 cm) aangeduid.
- 8 SAD, Arch. 3, inv. 2908, nr. 739 en 814; inv. 3086, fol. 100; inv. 3095, fol. 79v; inv. 3177, fol. 91.
- 9 SAD, Arch. 3, inv. 3139, fol. 68; inv. 3141, fol. 61.
- 10 SAD, Arch. 3, inv. 2740 fol. 82v, inv. 2908, nr. 741 en 751; inv. 775, 18 okt. 1741; inv. 3100, fol. 92v; inv. 3102, fol. 86v; inv. 3103, fol. 88 en 88v; Arch. 134, inv. 46, nr. 46.
- 11 SAD, Arch. 3, inv. 2908, nr. 739 en 814; correspondentie met G.J. Schutten.
- 12 SAD, Arch. 3, inv. 857, 23 juni 1777; Arch. 134, inv. 5, nr. 45.
- 13 SAD, Arch. 134, inv. 5, nr. 46.
- 14 SAD, Arch. 3, inv. 860, 9 juni en 25 aug. 1788.
- 15 SAD, Arch. 3, inv. 848, 20 jan. 1729.
- 16 SAD, Arch. 3, inv. 856, 31 mrt. 1768; Arch. 134, inv. 45, fol. 21; inv. 29, fol. 160.
- 17 SAD, Arch. 3, inv. 3098, fol. 79v en 80; inv. 3099, 3101-3125, 3145-3151.

Noten bij hoofdstuk 5

- 1 SAD, Arch. 134, inv. 43, nr. 3.
- 2 SAD, Arch. 134, inv. 43, nr. 3.
- 3 SAD, Arch. 3, inv. 3117-3125, 3173, 3183 enz.
- 4 SAD, Arch. 134, inv. 66, p. 101.
- 5 SAD, Arch. 134, inv. 2, p. 42; Arch. 3, inv. 3144 en 3145.
- 6 SAD, Arch. 134, inv. 12, fol. 147; inv. 64, nr. 114.
- 7 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 782, 21 juni 1728, lijst 1729-1749.
- 8 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 782, 21 juni 1728 .
- 9 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 782, 21 juni 1728, 13 okt. 1736.
- 10 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 782, 23 juli 1728.
- 11 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 782, 15 dec. 1736, 20 jan. 1737.

Noten bij hoofdstuk 6

- 1 SAD, Arch. 4, inv. 28a, fol. 338 en 392, nr. 101; inv. 324a, c en e.
- 2 SAD, Arch. 4, inv. 324g, i en k; inv. 364, 9 juli 1800; In plaats van 31 aug. 1797 en 9 juli 1800 wordt in de stadsrekeningen 30 april en 1 mei aangehouden als 'boekhoudkundige' data. In de lijst van Bijlage II zijn de werkelijke data aangehouden.
- 3 SAD, Arch. 4, inv. 34H, 9 aug. 1800; inv. 324m, o, s-y, aa; inv. 325a-b, 326a; inv. 317h, 15 en 21 bloei-maand; inv. 364, 29 juli 1801.
- 4 SAD, Arch. 4, inv. 34.a, brief nr. 95.
- 5 SAD, Arch. 4, inv. 34a, 20 en 22 sept. 1797; inv. 34b, 3 mrt. 1798 en nr. 57; inv. 162, 1795-1797.
- 6 SAD, Arch. 4, inv. 34a, 26 aug. 1797; inv. 365, 26 aug. 1797; inv. 34K, 24 febr. 1802.
- 7 SAD, Arch. 4, inv. 317e, 16 en 30 nov. 1807.
- 8 SAD, Arch. 4, inv. 28a, fol. 290.
- 9 SAD, Arch. 4, inv. 34a, 18 en 29 nov. 1797; inv. 365, p. 38.
- 10 SAD, Arch. 4, inv. 324-t, fol. 120; Arch. 5, inv. 13, p. 50; RAG, IB 1844, 29 juli 1848, 25 mrt. en 13 mei 1857; Dijk, p. 14; Versteeg.
- 11 SAD, Arch. 5, inv. 34E, 5 jan. 1799; inv. 34F, 21 dec. 1799.
- 12 SAD, Arch. 4, inv. 341, 25 apr. 1801; Inv. 364, 29 juli 1801; Arch. 134, inv. 63, nr. 188.
- 13 Gouw, p. 21-26.

Noten bij hoofdstuk 7

- 1 SAD, Arch. 134, inv. 42, p. 48.
- 2 SAD, Arch. 4, inv. 75, 20 oogstmaand 1810+ Arch. 5, inv. 256, 20 oogstmaand 1810.
- 3 SAD, Arch. 4, inv. 75, 20 oogstmaand 1810; Arch. 5, inv. 256, 20 oogstmaand 1810.
- 4 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 783, 4 okt. 1796, 21 apr. en 12 mei 1798.
- 5 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 783, 22 en 24 mei 1798.
- 6 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 783, 29 mrt. en 30 dec. 1806, 31 mrt. 1807, 31 mrt. 1808, 5 herfstmaand en 31 wijnmaand 1809.
- 7 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 783, 8 mrt. 1796, 17 nov. 1800.
- 8 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 783, 22 aug. 1804; SAD, Arch. 4, inv. 35B, 22 aug, 8 en 12 sept., 7 nov. 1804.
- 9 SAD, Arch. 5, inv. 256, 1810; SAD-Zw, Arch. 657, 26 louwmaand 1811.

Noten bij hoofdstuk 8

- 1 SAD, Arch. 4, inv. 35D, 30 aug. en 1 okt. 1806, inv. 35E, 25 febr., 11 en 31 mrt., 8 apr. 1807; Zijderveld, Eeuwenlang Onderweg, p. 55-56, Straatweg, p. 5-9.
- 2 SAD, Arch. 5, inv. 13, 26 mei 1820, inv. 54, 25 mei 1820.
- 3 SAD, Arch. 4, inv. 35C, 28 aug. 1805 e.a.; Arch. 5, inv. 13, 26 mei 1820; inv. 43, 11 nov. 1816 e.a.; inv. 57, 30 aug. 1821, inv. 58, 17 sept., 6 en 10 dec. 1821, inv. 59, 17 jan. 1822; inv. 78, 31 jan. en 3 febr. 1825, inv. 79, 21 juli en 8 aug. 1825, inv. 80, 14 nov. 1825, inv. 86, 18 okt. 1827, inv. 92, 1 okt. 1829, inv. 95, 23 juli 1830; Visser, p. 25-26.
- 4 SAD, Arch. 5, inv. 1149-1157, inv. 13, 26 mei, 7 mrt. en 24 apr. 1820, inv. 14, 21 okt. en 24 dec. 1822, inv. 53, 13 en 27 mrt., 24 apr. 1820, inv. 54, 25 mei 1820.
- 5 SAD, Arch. 5, inv. 1158-1160, inv. 14, 14 en 21 okt., 24 dec. 1822.
- 6 Boot, Raderstoomvaart, p. 16; Boot, Maas en Merwe, p. 6; SAD, Arch. 5, inv. 15, 25 okt. en 21 dec. 1824, inv. 76, 3 juni 1824, inv. 77, 16 sept., 2 en 16 dec. 1924, inv. 80, 24 okt. 1825, inv. 1161-1163.
- 7 SAD, Arch. 5, inv. 83, 11 en 28 dec. 1826, inv. 84, 5 apr. 1827, inv. 86, 3 dec. 1827; inv. 17, 17 jan., 29 dec. 1828; inv. 1164-1166.
- 8 SAD, Arch. 5, inv. 100, 12 en 19 dec. 1831, inv. 104, 17 dec. 1834, inv. 112, 29 dec. 1834, inv. 116, 28 dec. 1835, inv. 120, 12 dec. 1836, inv. 128, 29 nov. 1838; inv. 18, 20 dec. 1831, inv. 19, 17 dec. 1832, 16 ja. 1835, inv. 20, 13 febr. 1836, 2 jan., 1 dec. 1837, 5 dec. 1838; inv. 1167-1174; Manning, p. 184, 191-196.
- 9 SAD, Arch. 5, inv. 132, 16 en 19 dec. 1839, inv. 140, 8 nov. 1841, inv. 156, 5 nov. 1845, inv. 160, 31 dec. 1840, inv. 164, 13 dec. 1847; inv. 21, 7 mrt. 1840 en 17 nov. 1841, inv. 22, 15 nov. 1844, inv. 23, 5 nov. 1845, inv. 23, 2 jan. en 28 dec. 1847; inv. 1175-1183.
- 10 SAD, Arch. 5, inv. 24, 23 dec. 1848, 1 dec. 1849, 12 jan. en 14 dec. 1850; inv. 167, 3 aug. 1848, inv. 168, 18 dec. 1848, inv. 171, 27 dec. 1849, inv. 174, 2 en 9 dec. 1850, inv. 177, 24 nov., 4 en 29 dec. 1851; inv. 1184-1186.
- 11 SAD, Arch. 3, 774, 780c en e, 3007-3151; Arch. 4, inv. 317f 21 mrt. 1808; inv. 324b, d, f, h, j, l, n, p, s, t, u, v, w, y, aa, inv. 347a, 6 en 11 jan. 1808.
- 12 SAD, Arch. 5, inv. 44, 17 apr. 1817.
- 13 SAD, Arch. 5, inv. 86, 20 dec. 1827, inv. 89, 6 nov., 5 en 11 dec. 1827, inv. 92, 26 okt., 3 en 7 dec. 1829, inv. 96, 30 dec. 1830, inv. 97, 28 mrt. 1831, inv. 98, 14 apr. 1831, inv. 99, 26 sept. 1831.
- 14 SAD, Arch. 5, inv. 19, 6 jan. en 8 febr. 1832; inv. 100, 28 nov., 5 en 29 dec. 1831; inv. 101, 9 en 16 jan., 6 febr. 1832; inv. 102, 2 apr. 1832.
- 15 SAD, Arch. 5, inv. 42, 24 juni en 22 aug. 1816, inv. 45, 19 juni 1817, inv. 46, 13 okt. 1817.
- 16 SAD, Arch. 5, inv. 84, 5 apr. 1827, inv. 86, 2 en 20 sept., 18 okt., 1 nov., 3 dec. 1827, inv. 89, 5 en 8 dec. 1828, inv. 120, 7 nov. 1836, inv. 146, 15 juni 1843, inv. 147, 31 aug. 1843, inv. 168, 11 dec. 1848, inv. 177, 18 sept. 1851+ inv. 24, 20 sept. en 18 okt. 1851.
- 17 SAD, Arch. 5, inv. 80, 8 dec. 1825, inv. 83, 16 okt. 1826.
- 18 SAD, Arch. 5, inv. 43, 28 nov., 2 en 23 dec. 1816, inv. 45, 21 apr. 1817, inv. 44, 21 apr. 1817, inv. 48, 6 juli 1818, inv. 96, 18 nov. 1830; inv. 12, 22 juni 1818; inv. 139, 13 en 20 sept. 1841, inv. 142, 4 apr. 1842; inv. 21, 20 mrt. 1841; inv. 1166, p. 177, inv. 1171, p. 254.
- 19 SAD, Arch. 5, inv. 87, 7 jan. en 4 febr. 1828, inv. 132, 4 en 11 nov., 30 dec. 1839, inv. 134, 6 en 9 apr. 1840; SAD-Zw, Arch. 657, inv. 77, 8 nov. 1839, 3 en 8 jan., 7 apr. 1840, inv. 79, 7 jan. en 7 apr. 1840.
- 20 SAD, Arch. 5, inv. 55, 30 okt. 1820.
- 21 SAD, Arch. 5, inv. 5, 7 jan. 1814.
- 22 SAD, Arch. 5, inv. 51, 23 aug. 1819, inv. 52, 30 okt. 1819, inv. 55, 9 okt. 1820, inv. 58, 13, 17 en 27 dec.

- 1821, inv. 104, 1 okt. 1832, inv. 145, 13 mrt. 1843, inv. 147, 14 en 21 aug. 1843, inv. 153, 9 jan. 1845; inv. 21, 16 nov. 1839.
- 23 SAD, inv. 141, 3 febr. 1842.
- 24 Gouw, p. 26-28; SAD, Arch. 5, inv. 164, 4 nov. 1847, inv. 165, 31 jan., 16 en 18 mrt. 1848, inv. 166, 3 apr. en 29 juni 1848, inv. 167, 24 juli en 10 aug. 1848; inv. 24, 2 juni, 18 juli, 23 dec. 1848, 25 juli en 1 dec. 1849.
- 25 SAD, Arch. 6, inv. 170, 19 en 26 juli 1849, inv. 171, 25 okt., 5 en 26 nov., 6 dec. 1849, inv. 173, 26 aug. 1850, inv. 174, 14 en 24 okt. 1850; inv. 24, 25 juli en 1 dec. 1849.
- 26 SAD, Arch. 134, inv. 92, nr. 55; SAD-Zw, Arch. 657, inv. 106, 28 sept. 1863, inv. 107, 3 okt. 1863.
- 27 SAD, Arch. 6, inv. 1, 2 dec. 1851, 31 juli, 29 nov., 6 dec. 1852, 14 mrt. 1853; inv. 804, 7 mrt. 1853.
- 28 SAD, Arch. 6, inv. 1, 31 juli 1852; Arch. 134, inv. 92, nr. 55, 16 nov. 1850.

Noten bij hoofdstuk 9

- 1 SAD, Arch. 5, inv. 6, 4 juli 1814, inv. 11, 6 en 15 jan. 1817, inv. 12, 2 en 6 nov. 1818, inv. 42, 5 aug. 1816, inv. 53, 6 mrt. 1820, inv. 54, 13 juli 1820, inv. 96, 14 okt. 1830.
- 2 SAD, Arch. 5, inv. 9, 19 sept. 1815, inv. 44, 17 apr. 1817, inv. 46, 24 nov. 1817, inv. 77, 22 nov. 1824, inv. 120, 7 nov. 1836, inv. 153, 9 jan. 1845.
- 3 SAD, Arch. 5, inv. 6, 7 sept. 1814, inv. 8, 30 juni en 5 aug. 1815, inv. 9, 12 sept. 1815.
- 4 SAD, Arch. 5, inv. 83, 21 sept. 1826.
- 5 SAD, Arch. 5, inv. 163, 5 aug. 1847.
- 6 SAD, Arch. 6, inv. 829, 15 juli 1861, inv. 839, 31 okt. en 5 dec. 1864z.
- 7 SAD-Zw, inv. 77, 24 mei 1839; SAD, Arch. 5, inv. 156, 6 okt. 1845; DN 21 aug. 1845.
- 8 SAD, Arch. 5, inv. 8, 1 juli 1815, inv. 9, 12 sept. 1815, inv. 48, 25 juni 1818.
- 9 SAD, Arch. 6, inv. 1, 3 en 31 juli, 29 nov., 6 dec. 1852, 22 jan. 1853.
- 10 SAD, Arch. 6, inv. 806, 21 en 24 nov. 1853, inv. 812, 17 en 24 dec. 1855, inv. 815, 8, 11 en 24 dec. 1856, inv. 3, 10 mrt. 1857.
- 11 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 107, 11 jan. 1862; SAD, Arch. 6, inv. 815, 17 sept. 1856, inv. 831, 20 jan. 1861.
- 12 SAD, Arch. 6, inv. 830, 18 nov. 1861, inv. 831, 14 en 20 jan. en 3 febr. 1862, inv. 833, 17 nov. , 29 dec. 1862, inv. 834, 12 jan. 1863, inv. 837, 18 jan. 1864, inv. 839, 27 en 31 dec. 1864, inv. 845, 5 nov. 1866, inv. 848, 23 11 dec. 1867, inv. 858, 27 mrt. 1871, inv. 1603, 4 jan. 1869; SAD-Zw, inv. 657, inv. 108, 30 nov., 13 dec. 1861, 6 jan., 13 nov., 3 dec. 1862, inv. 107, 11 jan., 1 sept., 25 nov., 6 dec. 1862, 24 en 30 dec. 1863, inv. 106, 14 en 26 dec. 1863, inv. 109, 2 en 4 jan., 20 dec. 1864, inv. 112, 16 okt. 1866, inv. 113, 23 jan. 1867, inv. 114, 2, 14, 21, 24 en 31 dec. 1867, inv. 115, 10 jan. 1868, inv. 119, 23 dec. 1864; inv. 120, 19 en 23 dec. 1867, inv. 123, 21 mrt. 1871, inv. 307, 27 febr. 1862, inv. 332, 21 nov. 1862, 10 nov. 1866, 23 jan. 1867.
- 13 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 81, 4 febr. 1841.
- 14 SAD, Arch. 5, inv. 138, 27 mei 1841; SAD-Zw, inv. 81, 27 mei 1841.
- 15 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 58, 17 dec. 1823, inv. 73, 14 dec. 1835, inv. 98, 14 febr. 1850, 11 aug. 1853, inv. 107, 30 jan. 1863, inv. 306, 9 sept. 1847, inv. 332, 30 apr. 1857, 24 okt. 1859, 26 mrt. 1860, 22 mei 1861, 2 dec, 1864, 4 nov. 1865; Regt, p. 51.
- 16 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 332, 19 dec. 1861, 14 aug. 1865. In het archief van H.I. Ambacht is verder geen onderzoek gedaan.
- 17 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 332, 26 nov. 1855, 8 jan. 1857, 19 nov. 1857, 17 nov. 1858, 15 nov. 1859, 18 dec. 1860, 19 dec. 1961, 8 okt. 1863, 24 okt. 1864, 28 sept. 1866, inv. 107, 11 jan. 1862.
- 18 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 77, 30 aug. 1838, inv. 99, 7 jan. 1856, inv. 103, 1 apr. 1856; Zijderveld, Veerplein.
- 19 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 86, 26 apr. 1845, inv. 89, 5 juli 1848, inv. 90, 13 dec. 1849.
- 20 SAD-Zw, inv. 332, 16 mei 1855, 1 juni 1857, 26 mei 1858, 13 juni 1859, 9 juni 1862, 16 mei 1864, 15 juni 1865, 21 mei 1866.

Noten bij hoofdstuk 10

- 1 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 306, 4 juni 1845, 14 nov. 1848, inv. 89, 28 mrt. 1848, inv. 90, 13 aug. 1849, inv. 93, 20 mrt., 1 juli, 3 en 20 aug. 1848, 16 nov. 1850.
- 2 SAD, Arch. 6, inv. 1, 3 en 31 juli 1852.
- 3 SAD, Arch. 6, inv. 1, 3 en 31 juli 1852.
- 4 SAD, Arch. 6, inv. 1, 3 juli 1852, inv. 2, 4 sept. 1855, inv. 811, 27 aug. 1855; SAD-Zw, inv. 97, 6 aug.

- 1855, inv. 98, 25 aug. 1855, inv. 306, 25 aug. 1855.
- 5 SAD, Arch. 6, inv. 3, 8 nov. 1856, 10 mrt. en 27 okt. 1857.
 - 6 SAD, Arch. 6, inv. 829, 1 juli 1861.
 - 7 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 307, 28 okt. en 9 dec. 1861; SAD, Arch. 6, inv. 7, 28 jan. 1862.
 - 8 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 108, 5 en 13 febr., 15 mrt. 1862, inv. 107, 10 en 14 febr. 1862, inv. 307, 27 febr., 24 mrt., 2 apr. 1862.
 - 9 SAD, Arch. 6, inv. 7, 14 en 19 juni, 13 sept., 1 nov. 1862, inv. 8, 31 jan. 1863, inv. 833, 6 okt. en 3 nov. 1862, inv. 834, 12 en 26 jan. 1863; SAD-Zw, inv. 108, 20 juni, 17 sept., 4 en 21 okt., 17 nov., 18, 30 en 31 dec. 1862, inv. 107, 24 juli, 1 sept., 20 en 31 dec. 1862, 9, 13 en 24 jan. 1863, 2 apr. 1863, inv. 106, 13, 20, 22, 28, 30 jan., 17 mrt., 30 apr., 12 mei, 11 aug. 1863 inv. 332, 22 juli en 23 okt. 1862, inv. 307, 23 aug., 16 okt., 20 dec. 1862, 13 jan. en 19 febr. 1863.
 - 10 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 107, 28 nov. 1863; SAD, Arch. 6, inv. 836, 5 dec. 1863.
 - 11 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 107, 28 nov. 1863; SAD, Arch. 6, inv. 836, 5 dec. 1863.
 - 12 SAD, Arch. 6, inv. 839, 5 dec. 1864, inv. 845, 15 en 29 okt. 1866; SAD-Zw, arch. 657, inv. 109, 6 dec. 1864, inv. 112, 10 okt. 1866, inv. 119, 8 en 12 okt. 1866, inv. 120, 11 nov. 1867, 15 febr. en 20 mei 1868, inv. 308, 12 okt. 1866.
 - 13 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 106, 28 sept. 1863, inv. 107, 3 okt. 1863, inv. 109, 6 juni 1864, inv. 332, 24 mrt. 1865; SAD, inv. 838, 6 en 20 juni 1864.
 - 14 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 332, 9 aug. en 3 sept. 1866, inv. 333, 18 mei 1868.
 - 15 SAD, Arch. 6, o.a. inv. 840, 24 apr. 1865, inv. 845, 3 dec. 1866, inv. 11, 23 okt. 1866, inv. 848, 23 dec. 1867, inv. 12, 25 mei 1867.
 - 16 SAD, Arch. 6, inv. 846, 23 en 29 apr. 1867; SAD-Zw, Arch. 657, inv. 113, 24 en 30 apr., 7 mei 1867; inv. 119, 2 en 14 mei 1867, inv. 332, 13 mei 1867.
 - 17 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 332, 3 en 6 juni 1867, inv. 311, 8 juni 1867, inv. 119, 3 juni 1867, inv. 113, 5 juni 1867; SAD, Arch. 6, inv. 847, 20 mei en 11 juni 1867.
 - 18 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 308, 27 juni 1867, inv. 333, 3 en 28 okt., 18 nov. 1867, inv. 311, 9 dec. 1867, inv. 114, 23 okt., 7, 11, 17, 23 nov., 6 en 19 dec. 1867, inv. 119, 4 okt. 1867, inv. 308, 17 okt., 18 nov. 1867, inv. 120, 19 en 27 dec. 1867; SAD, Arch. 6, inv. 12, 19 okt. 1867, inv. 848, 25 okt. 1867.
 - 19 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 311, 18 en 24 dec. 1867, inv. 114, 18 dec. 1867, inv. 308, 18 dec. 1867.
 - 20 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 311, 24 dec. 1867, inv. 308, 24 dec. 1867, inv. 114, 18, ca. 22 en 26 dec. 1867, inv. 333, 24 en 28 dec. 1867.
 - 21 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 120, 10 dec. 1867, inv. 115, 7 jan. 1868; SAD, Arch. 6, 23 dec. 1867.
 - 22 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 120, 2, 6, 11 jan., 7 febr. 1868, inv. 115, 4, 10, 14 jan., 10 mrt. 1868, inv. 116, 23 okt. 1868, inv. 311, 20 jan. en 9 juli 1868; SAD, Arch. 6, inv. 849, 6 en 13 jan. 1868.
 - 23 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 114, 23 dec. 1867, inv. 115, 4, 11 jan. 1868, inv. 333, 24 dec. 1867, 3 mrt. 1868, inv. 308, 20 jan. 1868, inv. 311, 20 jan. 1868, inv. 120, 27 dec. 1867, 14 jan., 7 febr. 1868; SAD, Arch. 6, inv. 13, 14 jan. 1868, inv. 849, 6 en 13 jan. 1868.
 - 24 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 120, 7 febr. 1868, inv. 115, 28, 29 jan., 3 febr. 1868+ SAD, Arch. 6, inv. 849, 3, 17, 24 febr. 1868.
 - 25 SAD/Zw, Arch. 657, inv. 333, 30 jan., 24 febr., 11 apr., 18 mei 1868, inv. 115, 12 mrt., 5, 7 en 30 mei 1868, inv. 308, 25 febr., 12 mrt., 3 juni, 9 juli, 16 okt., 7 en 14 nov. 1868, inv. 120, 13 mrt., 30 mei, 3 juni 1868, inv. 311, 9 juli 1868.
 - 26 SAD-Zw, inv. 332, 3 sept. 1866, 7 mei, 6 juni 1867, inv. 333, 24 dec. 1867, inv. 311, 18 dec. 1867, inv. 308, 24 dec. 1867, 25 febr. 1868, 15 febr., 19 mrt., 6, 13, 27 apr., 3 en 16 sept. 1868, inv. 120, 17 febr., 5 apr., 26 mei 1869, inv. 117, 26 mrt., 2 en 13, 29 apr., 25 mei 1869; SAD, Arch. 6, 24 mei 1869.
 - 27 SAD-Zw, inv. 332, 3 sept. 1866, inv. 308, 6, 18 sept. 1866, 6 en 27 mei 1867, inv. 112, 14 sept. 1866, inv. 119, 7 sept. 1866.
 - 28 SAD, Arch. 6, inv. 849, 20 jan., 10 febr. 6 apr., 11 mei, 8 juni 1868, inv. 13, 17 mrt. en 22 juni 1868; SAD-Zw, Arch. 657, inv. 115, 23 en 27 mei 1868, inv. 120, 15, 20, 23 apr., 23 mei 1868, inv. 308.
 - 29 SAD-Zw, inv. 311, 25 juli 1868, inv. 308, 25 juli, 3 en 16 sept., 8 en 16 okt., 7, 14, 26 nov., 24 dec. 1868, 2, 5 jan., 15 febr., 13 mrt., 27 apr., 14, 20 mei 1869, inv. 333, 31 aug., 13 en 26 okt. 1868, 13 en 28 jan. 1869, inv. 116, 6, 9, 23 en 24 okt. 1868, inv. 117, 12 jan., 8, 16, 30 mrt., 20 apr., 19 en 25 mei, 1 en 9 juni 1869, inv. 120, 24 sept. 1868, 5 jan., 17 febr., 15 mrt, 5 apr., 26 mei 1869; SAD, Arch. 6, inv. 851, 28 sept., 5 en 12 okt., 16 en 23 nov., 7 en 28 dec. 1868, inv. 852, 11 jan., 22 febr., 22 mrt., 5, 12, 19 apr., inv. 853, 3, 24, 31 mei, 7 en 21 juni 1869, inv. 13, 24 nov. 1868, inv. 14, 30 mrt. en 25 mei 1869.
 - 30 SAD-ZW, Arch. 657, inv. 308, 25 febr., 6 en 8 okt. 1868, 13 mrt., 14 en 20 mei, 5 okt. 1869.

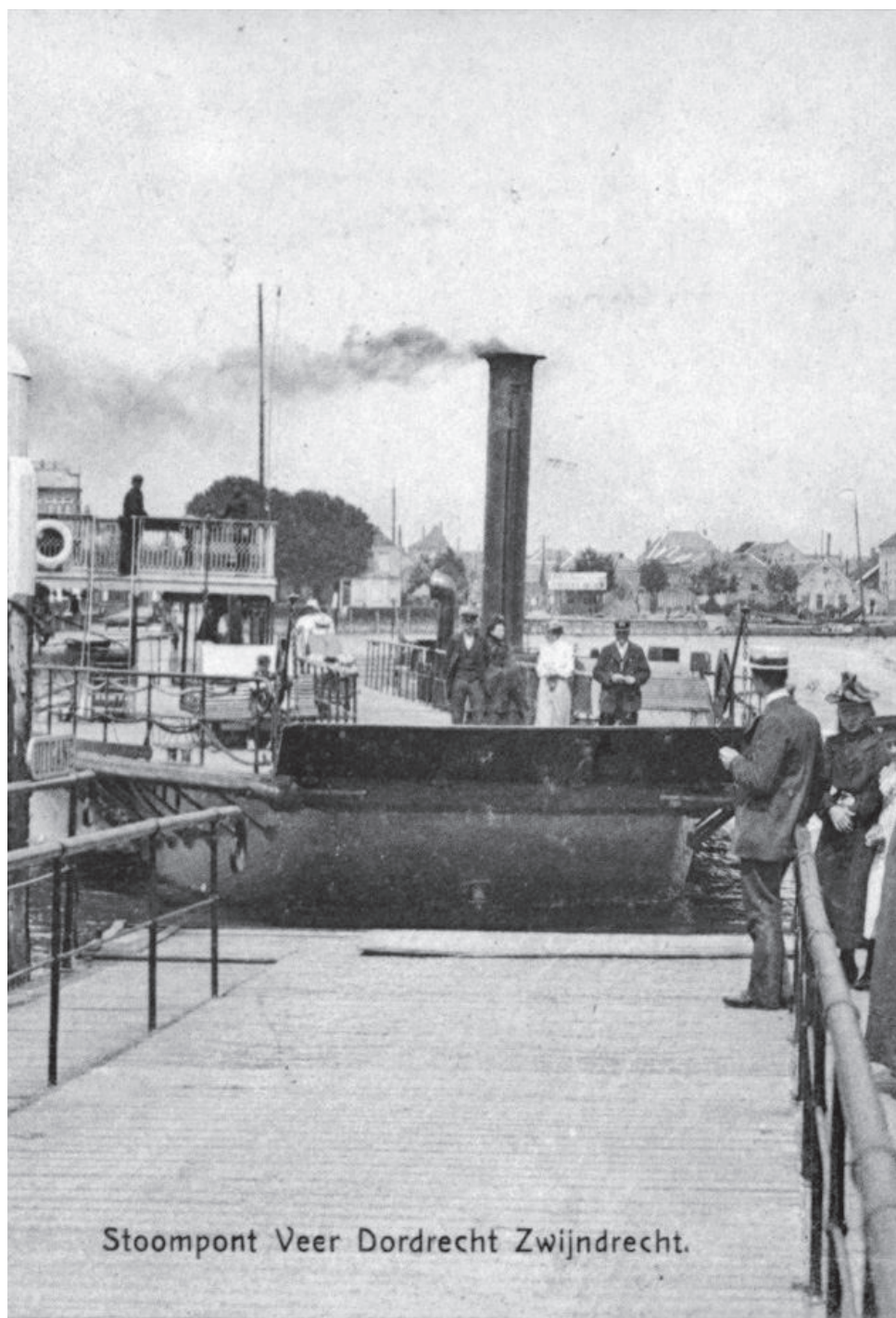
Noten bij hoofdstuk 11

- 1 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 116, 24 sept. 1868, inv. 120, 18 en 19 sept. 1868, inv. 125, 30 dec. 1872, inv. 126, 2 jan. 1873, inv. 127, 6 jan., 4, 18 en 24 febr. 17 apr., 11 juli 1873, inv. 131, 21 apr. 1873, inv. 309, 20 mei 1873; SAD, Arch. 6, inv. 1606, 8 okt. en 2 dec. 1872, inv. 1607, 2 en 11 jan., 17 en 24 febr. 1873, inv. 18, 24 juni en 29 juli 1873, inv. 866, 17 nov. 1873.
- 2 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 127, 31 juli 1873, inv. 128, 24 sept., 30 okt., 18 nov. 1873, inv. 131, 9 aug. 1873, inv. 309, 7 aug. en 18 sept. 1873; SAD, Arch. 6, inv. 18, 29 juli 1873, inv. 1606, 2 dec. 1872, inv. 1607, 17 nov., 1 en 10 dec. 1873.
- 3 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 124, 29 dec. 1874, inv. 135 30 dec. 1874, inv. 142, 28 febr. 1885, inv. 144, 21 en 22 jan., 2 mrt. en 7 dec. 1888, inv. 145, 4 jan., 17 okt., 13 en 22 dec. 1890, inv. 146, 14 febr. 1891, inv. 147, 23 jan. 1889, inv. 156, 10 en 23 dec. 1892, 13 dec. 1893, 8 jan. en 20 dec. 1894, 4 jan. 1896, inv. 162, 14 dec. 1898, inv. 165, 20 dec. 1899, inv. 167, 14 dec. 1900, inv. 168, 26 jan. 1901 inv. 172, 11 en 14 dec. 1899, inv. 178, 1 mei 1902, inv. 182, 9 dec. 1902, inv. 186, 22 juli 1904, inv. 195, 29 okt. 1905 en 10 dec. 1906 enz.; SAD, Arch. 6, inv. 1619-1, 5, 19, 26 jan., 16 febr., inv. 1622-1, 15 jan. en 14 febr. 1881; DN 30 dec. 1887, 4 jan. en 15 febr. 1888, 16, 17 en 31 dec. 1890, 2 t/m 27 en 30 jan. 1891, 6 jan. 1894 enz., inv. 4127, 23 okt. 1900; DN 16, 17 en 31 dec. 1890, 2 t/m 30 jan. 1891.
- 4 SAD, Arch. 6, inv. 1649, 2 febr. 1891, inv. 1652, 23 jan., 1 febr. 1892, inv. 1655, 2 jan. 1893, inv. 1661, 15 jan., 18 febr. 1895; DN 11 en 13 jan. 1893, 6 jan. 1894, 31 jan., 2 febr., 18 febr., 19 mrt. 1895.
- 5 SAD, Arch. 6, inv. 1620, 21 juni 1880; Los, p. 27.
- 6 SAD, Arch. 6, inv. 1602, 22 juni 1868, inv. 1603, 12 apr. 1869, inv. 1606, 19 febr. en 16 dec. 1872, inv. 1627, 26 nov. 1883, inv. 1630, 29 sept. en 6 okt. 1884.
- 7 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 135, 20 nov. 1874, inv. 151, 4 nov. 1885; SAD, Arch. 6, inv. 1633, 16 nov. 1885, inv. 1645, 4 nov. 1889.
- 8 SAD, Arch. 6, inv. 1601, 21 jan., 19 aug. 1867, inv. 1602, 20 jan. 1868, inv. 1603, 25 jan. 1869, inv. 1604, 23 mei en 29 apr. 1870, inv. 1607, 12 sept. 1873.
- 9 SAD, Arch. 6, inv. 1602, 25 mei 1868, inv. 1603, 25 jan., 31 mei 1869, 30 aug. 1869, inv. 1604, 24 jan. 1870.
- 10 SAD, Arch. 6, inv. 1603, 12 juli, 16 en 30 aug., 27 sept., 25 okt., 6 dec. 1869, inv. 1604, 31 jan., 7 mrt., 2 mei, 1 en 29 aug., 26 sept., 29 okt., 28 nov., 12 dec. 1870, inv. 1605, 20 febr., 13 mrt., 3 en 17 apr., 15 mei, 12 juni, 28 aug., 10 okt. 1871, inv. 1606, 26 mrt., 15 apr., 27 mei, 16 en 18 dec. 1872.
- 11 Een gietgal is een holte, in een voorwerp bij het gieten ontstaan.
- 12 SAD, Arch. 6, inv. 1608, 28 dec. 1874, inv. 1609, 5 en 26 jan., 16 en 22 febr., 3 en 31 mei, 14 en 21 juni 1875, inv. 1610, 27 sept., 4 en 18 okt. 1875.
- 13 SAD, Arch. 6, inv. 26, 20 dec. 1881, inv. 1636, 8 en 15 nov. 1886, inv. 1649, 9, 16, 23, 28 mrt. 1891, inv. 1651, 23 en 30 nov. 1891.
- 14 SAD, Arch. 6, inv. 1610, 27 sept. en 4 okt. 1875, inv. 1611, 22 apr. 1876, inv. 1625, 23 okt. en 6 nov. 1882, inv. 1628, 4 febr. 1884, inv. 1631, 13 apr. 1885; DN 9 nov. 1887.
- 15 SAD, Arch. 6, inv. 1604, 30 mei 1870, inv. 1607, 5 mei, 29 dec. 1873, inv. 1608, 5 en 12 jan. 1874
- 16 SAD, Arch. 6, inv. 1607, 11 aug., 4 nov. 1873, inv. 1645, 26 okt., 4 nov. 1889.
- 17 SAD, Arch. 6, inv. 1602, 20 jan. 1868, inv. 1606, 1, 8 en 28 okt. 1872, inv. 1607, 22 en 31 juli, 19 aug., 1 dec. 1873; SAD-ZW, inv. 131, 17 nov. 1873; SAD-Zw, inv. 128, 3 dec. 1873.
- 18 SAD, Arch. 6, inv. 1654, 19 dec. 1892, inv. 1660, 17 sept., 15 en 27 okt., 26 nov. 1894, inv. 1661, 28 jan. 1895, inv. 1662, 4 juni 1895, inv. 1663, 9 sept., 28 okt. 1895, inv. 1664, 13 jan. 1896; SAD-Zw, arch. 657, inv. 150, 24 nov. 1894, 21 jan. 1895.
- 19 SAD-Zw, inv. 131, 19 juni 1873; SAD, inv. 1605, 20 febr. 1871, inv. 1607, 3 en 10 juli 1873.
- 20 SAD, Arch. 6, inv. 1618, 20 mei, 4, 5, 8 juli, 21 en 28 juli 1879.
- 21 SAD, Arch. 6, inv. 1621, 5, 15, 19 nov. 1880, inv. 1622-1, 8 jan. 1881, inv. 1622, 19 sept. 1881, inv. 1623-2, 5 okt. 1881, inv. 1624, 13 mrt. 1882; SAD-Zw, Arch. 657, inv. 310, 2 dec. 1880, inv. 312, 4 okt. 1881.
- 22 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 335, 8 mei 1882, inv. 140, 23 mei, 5 okt., 10 en 22 nov., 4 dec. 1882, inv. 312, 21 juli, 29 aug., 30 okt. 1882; SAD, arch. 6, inv. 1624, 22 mei 1882, inv. 1625, 25 sept., 2 okt., 21 nov., 2 dec., inv. 1626, 11 mei 1883.
- 23 SAD, Arch. 6, inv. 1624, 13 mrt. 1882, inv. 1625, 23 okt. 1882, inv. 1626, 19 mrt., 20 en 23 apr., 28 mei 1883; inv. 1627, 24 sept. en 31 dec. 1883.
- 24 SAD, inv. 1651, 7 dec. 1891, inv. 1652, 4 jan. 1892, inv. 1657, 27 nov., 9, 18 en 23 dec. 1893; SAD-ZW, inv. 148, 6 jan. 1892, 18 nov. 1893, inv. 149, 28 dec. 1893.
- 25 SAD, Arch. 6, inv. 1624, 30 jan., 6 febr., 8 mrt., 1 mei 1882, inv. 1632, 15 juni 1885.

- 26 SAD, Arch. 6, inv. 1607, 30 apr. 1873, inv. 1608, 8 en 29 sept. 1874, inv. 1609, 26 apr., 3 mei, 21 juni 1875, inv. 1625, 14 aug., 2 okt. 1882.
- 27 SAD, Arch. 6, inv. 14, 7 aug. en 7 sept. 1869, inv. 1603, 9, 6 en 30 aug., 6 sept. 1869, inv. 1604, 24 jan. 1870, inv. 1656, 24 juli 1893.
- 28 SAD, Arch. 6, inv. 1645, 21 okt., 4 nov. 1889, inv. 1646, 3 en 17 febr., 3 mrt. 1890, inv. 34, 29 okt. 1889, inv. 1648, 1 en 13 dec. 1890, inv. 1653, 4 juli 1892, inv. 1660, 22 okt. 1894, inv. 1662, 1 en 8 juli 1895; SAD-Zw, Arch. 657, inv. 147, 23 aug. 1889, inv. 145, 4, 5 en 22 febr., 1, 5 en 12 dec. 1890, 9^e en 11 juli 1892, inv. 313, 22 aug. 1889, inv. 316, 2 nov. 1893.
- 29 SAD, Arch. 6, inv. 1603, 30 aug. 1869, inv. 1604, 24 jan., 21 febr., 7 juni, 5, 15, 29 aug., 19 sept., 27 dec. 1870, inv. 1605, 14 aug. 1871, inv. 1608, 28 dec. 1874, inv. 1610, 13 en 27 sept., 8 nov. 1875, inv. 1611, 8 jan. 1876, inv. 1627, 17 en 31 dec. 1883.
- 30 SAD, Arch. 6, inv. 1603, 6 dec. 1869, inv. 1604, 7 nov. 1870, inv. 1605, 12 juni 1871; inv. 1606, 19 febr. 1872, inv. 1607, 3, 9, 30 juni 1873.
- 31 SAD, Arch. 6, inv. 1602, 20 jan. 1868, inv. 1603, 25 jan. 1869, inv. 1604, 24 jan., 29 aug. 1870, inv. 1607, 31 mrt., 20 en 29 okt. 1873, inv. 1608, 8 sept. 1874, inv. 1616-1, 7 mei 1878, inv. 1540, 30 apr. 1888, inv. 1641, 7 mei 1888, inv. 1660, 1 en 10 dec. 1894.
- 32 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 308, 5 okt. 1869, 26 apr., 30 mei 1871, inv. 333, 23 nov. 1869, inv. 126, 1 nov. 1869, inv. 118, 10 nov. 1869, inv. 315, 13 juli 1892; SAD, Arch. 6, inv. 1603, 8 en 10 nov. 1869, inv. 1609, 12 jan. 1875.

Noten bij hoofdstuk 12

- 1 SAD, Arch. 6, Inv. 1658, 12 mrt. 1894, inv. 1662, 10 en 27 mei, 10 juni, 20 juli 1895, inv. 1665, 18 mei, 1 en 8 juni, 29 juni 1896; inv. 41, 16 juni 1896; SAD-Zw, Arch. 657, inv. 152, 25 sept., inv. 153, 12 okt. 1895, 21 febr. 1896, inv. 154, 9 nov. 1895.
- 2 SAD, Arch. 6, inv. 41, 30 juni 1896; inv. 1665, 6, 13 en 27 juli, 3 aug. 1896.
- 3 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 337, 7 en 17 dec. 1896, 17 febr. 1897, inv. 317, 14 aug. 1896, inv. 318, 25 jan. 1897, inv. 153, 7 en 15 juli, 22 dec. 1896, inv. 154 21 en 28 jan., 2 febr. 1897; SAD, Arch. 6, inv. 1665, 1 juni, 6 en 20 juli 1896, inv. 1668, 3 mei., 8 juni, 12 en 19 juli, 2, 9 en 20 aug. 1897, inv. 1670, 31 jan., 7 en 28 febr. 1898, inv. 1675, 1 mei 1899, inv. 1677-1, 9 okt. 1899, inv. 41, 29 dec. 1896, inv. 42, 27 juli, 31 aug. 1897, inv. 43, 22 febr. 1898; inv. 26.031, p. 114 en 116; DN 19 juni 1897.
- 4 SAD, inv. 26.031, p. 116, Arch. 6, inv. 1670, 31 jan. en 14 febr. 1898, inv. 1675, 13 mrt., 1 mei 1899.
- 5 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 153, 15 juli, 22 dec. 1896, inv. 161-172; SAD, Arch. 6, inv. 1670-1677, inv. 43, 19 apr., 24 mei, 14 juni 1898; Uitgebreider verhaal in het concept Het Veerplein.
- 6 SAD-Zw, Arch. 657, inv. 164, 24 apr. 1899, inv. 172, 2 mei 1899, inv. 337, 28 apr. 1899; SAD, Arch. 6, inv. 1677-1, 21 aug., 25 sept. 1899, inv. 1677-2, 18 dec. 1899, inv. 1696-1, 8 aug. en 1 sept. 1904.
- 7 SAD, Arch. 6, inv. 1705, 12 dec. 1906, inv. 1710-1, 18 febr. 1908, inv. 1710-2, 7 apr. 1908, inv. 1713, 1 en 31 dec. 1908; DN 29 febr. En 5 mrt. 1908.
- 8 SAD, Arch. 6, inv. 1713, 1 dec. 1908, inv. 1715-2, 12 aug. 1909, inv. 1716, 21 en 28 okt. 1909.
- 9 SAD, Arch. 6, inv. 1911-245: 5 juli en 12 sept. 1911, 25 mrt., 9 en 23 apr., 17 aug. 1912.
- 10 SAD, Arch. 6, inv. 1916-209: 8 en 23 mei, 1916-413: 29 nov. 1916; Arch. 489, inv. 26046, 1918, p. 157, inv. 26047, 1919, p. 159; DN 4 jan. 1917, 2 okt. 1917, 14 jan., 5 apr. 1918.
- 11 SAD, Arch. 8-A1945, inv. 3270, 1924, 1925; DN 2 en 20 okt., 7 nov., 16, 17, 18 en 29 dec. 1924, 7, 8, 27 en 28 jan., 5 juni, 31 juli, 5 aug. 1925.
- 12 SAD, Arch. 8-A1945, 1928-1931; DN 25 mrt., 9 apr., 1 nov. 1929, 10 en 13 jan. 1930.
- 13 DN 21 febr. 1929, 10, 13 en 30 aug. 1932, 24 mrt., 27 apr., 1 en 16 mei 1933, 6 dec. 1935.
- 14 SAD, Arch. 6, inv. 2167, 4120, Doss.fa, 1916: nr. 227, Arch. 8-A1945, inv. 3270, 1940, Arch. 489, inv. 26031, 1899, p. 115, inv. 26049-1923, p. 90.
- 15 SAD, Arch. 489, inv. 26047, p. 159; SAD-Zw, Arch. 657, inv. 1077, 25 okt. 1926; Zijdeveld, Veerplein, Sigarenfabrieken, Kroniek; DN 26 jan. 1920, 9 dec. 1927, 28 juli, 29 nov., 1928, 25 jan., 4 en 5 jan. 1929.
- 16 SAD, Arch. 8-A1945, 1926; Arch. 8-A1970, inv. 3022, 13 mei en 15 sept. 1925, 4 febr., 1 en 6 mrt., 2 juli, 17 aug. 1926; DN 17 sept. 1925, 27 febr., 6 en 30 mrt., 3 apr. 1926.
- 17 SAD, Arch. 8-A1945, inv. 3270, 1939-1945; Boer, p. 84-88.
- 18 SAD, Arch. 8-A1990, inv. 3145, 11, 17 dec. 1985, 15 aug. 1986.



Steiger met de stoomveerpont naar Zwijndrecht bij het Blauwpoortsp plein omstreeks 1905 (GPV-400270).

BIJLAGE 1 - aantal en opbrengsten

jaar	aantal passagiers	opbrengst passagiers	opbrengst voertuigen, vee, goederen, post	totaal
1897	928.587	22.613,59	4.041,85	26.655,44
1898	981.186	24.804,11	4.262,35	29.066,46
1899	972.578	25.753,74	6.232,18	31.985,92
1900		26.791,61		
1901		27.993,65		
1902		29.868,34		
1903		31.879,23		
1904				
1905				
1906	1.250.567		12.877,45	
1907	1.260.367		13.646,10	
1908	1.235.306		14.177,61	
1909	1.296.642		14.442,87	40.322,35
1910	1.338.944	42.223,81	15.499,81	42.188,81
1911	1.485.670	44.529,93	14.926,53	44.529,93
1912	1.583.186		16.366,20	47.981,72
1913	1.717.820		18.135,97	52.440,01
1914	1.751.296		20.493,73	55.023,22
1915	1.896.081		21.663,00	58.720,26
1916				
1917				

BIJLAGE 2 - opbrengst Biesboschbootjes

Ontvangst veergeld		
<i>jaar</i>	<i>stoomboot</i>	<i>sleeppont</i>
1880	10.153,39	1.038,01
1881	11.259,49	996,69
1882	10.762,40	1.126,62
1883	11.194,07	1.110,45
1884	13.503,40	1.621,50
1885	13.270,75	1.641,73
1886	13.531,94	1.984,55
1887	13.970,82	1.867,03
1888	13.671,67	1.970,09
1889	14.191,81	2.128,59
1890	14.379,55	2.338,04
1891	14.923,89	2.257,88
1892	14.981,42	2.368,61
1893	14.799,20	2.377,25
1894	15.104,26	2.516,86
1895		
1896		

BIJLAGE 3 - exploitatierekening Zwijndrechtse Veer

jaar	ontvangen veergeld	totaal ontvangen	uitgaven	winst	verlies
1924	186.645,60	188.019,10	99.502,56	88.516,54	
1925	202.584,74	205.310,51	123.424,68	81.885,83	
1926	210.760,58	213.538,13	156.731,21	56.806,92	
1927	197.365,16	201.025,50	161.484,59	39.540,91	
1928	223.648,38	226.626,77	214.053,39	12.573,38	
1929	240.874,21	245.756,78	238.107,21	7.649,57	
1930	276.647,34	287.977,29	249.427,90	38.549,39	
1931	308.360,53	317.300,23	210.977,32	106.323,01	
1932	338.251,93	347.561,58	218.035,92	129.525,66	
1933	337.146,25	348.589,49	225.062,09	123.527,40	
1934	338.945,18	349.641,14	226.125,73	123.515,41	
1935	363.872,61	375.833,81	249.216,41	126.617,40	
1936	366.675,30	377.591,26	229.917,94	147.673,32	
1937	486.793,13	495.246,54	265.462,85	229.783,69	
1938	508.738,32	516.856,75	280.841,08	236.015,67	
1939	272.822,67	280.371,27	196.595,52	83.775,75	
1940	53.543,24	105.518,66	149.422,45		43.903,79
1941	61.619,20	87.034,71	105.750,55		18.715,84
1942	78.055,49	85.750,07	87.116,47		1.366,40
1943	111.151,30	115.886,83	145.160,47		29.273,64
1944	116.812,60	122.342,39	137.866,39		15.524,10
1945	54.198,32	93.157,11	127.305,40		34.148,29
1946	138.781,21	144.022,70	124.703,89	19.318,81	
1947	122.394,74	135.648,12	142.330,99		6.646,87
1948	138.292,11	155.704,43	168.038,64		12.334,21
1949	124.243,77	150.546,89	169.181,69		18.634,80
1950	121.475,95	156.670,74	185.653,10		28.982,36
1951	125.656,44	176.098,11	219.476,58		43.378,47
1952	119.448,49	177.303,57	229.265,76		51.962,19
1953	121.186,77	187.798,44	239.887,89		52.089,45
1954	119.617,89	201.600,31	264.122,32		62.522,01
1955	126.849,60	236.028,84	328.425,26		92.396,42
1956	140.886,19	156.554,97	246.449,96		89.894,99
1957	145.012,01				
1958	132.755,29	133.442,88	205.433,91		71.991,03
1959	136.420,90	145.157,90	200.283,62		55.125,72
1960	131.315,14	132.184,24	246.477,80		114.293,56
1961	127.235,61	128.106,51	237.617,55		109.511,04
1962	120.090,29	120.726,84	237.862,27		117.135,43
1963	102.868,30	106.619,73	184.793,79		78.174,06
1964	119.840,77	119.881,87	242.023,24		122.141,37
1965	124.903,40	125.017,25	237.655,55		112.638,30
1966	36.499,65	57.131,50	120.712,97		63.581,47

BIJLAGE 4 - vervoerde aantallen passagiers, etc.

jaar	Passagiers	Fietzers	Totaal pass. en fietzers	Auto's	Paard en wagens	Handwagens, bakfietsen	Motorfiet- sen
1906	1.250.567						
1907	1.260.367						
1908	1.235.306						
1909	1.296.642						
1910	1.338.944						
1911	1.485.670						
1912	1.583.186						
1913	1.717.820						
1914	1.751.296						
1915	1.896.081						
1916							
1917							
1918	1.897.592	255.890	2.153.482	1.347	25.426	40.104	
1919	2.099.325	233.596	2.332.921	7.556	24.967	44.308	
1920	2.309.077	337.389	2.646.466	16.650	28.622	56.131	
1921	2.059.442	397.488	2.456.930	22.268	29.008	61.007	
1922	2.190.127	416.325	2.606.452	24.700	32.200	58.300	
1923	1.978.135	409.038	2.387.173	33.198	33.156	54.606	
1924	2.088.528	386.948	2.475.476	52.500	33.175	54.388	
1925	2.289.426	393.982	2.683.408	98.640	33.252	54.228	
1926	2.379.110	435.057	2.814.167	124.608	30.230	50.260	12.367
1927	2.563.992	484.193	3.048.185	149.487	29.092	44.238	12.636
1928	2.671.627	575.584	3.247.211	195.612			
1929	2.645.973	608.322	3.254.295	229.632			
1930	2.832.106	634.946	3.467.052	306.299			
1931	2.825.602	681.912	3.507.514	394.279			
1932	2.800.767	771.823	3.572.590	434.007			
1933	2.662.255	863.392	3.525.647	442.966			
1934	2.617.828	981.974	3.599.802	459.341			
1935	2.617.143	985.789	3.602.932	502.414			
1936	2.610.847	1.039.570	3.650.417	532.606			
1937	3.056.865	1.170.895	4.227.760	710.013			
1938	3.096.325	1.232.379	4.328.704	741.510	11.684	44.466	56.032
1939	1.973.172	681.511	2.654.683	375.536	7.246	40.641	25.722
1940	876.605	199.309	1.075.914	3.280	3.912	35.707	617
1941	902.633	238.662	1.141.295	3.052	7.902	43.373	142
1942	1.137.439	250.506	1.387.945	2.407	8.768	37.237	70
1943	1.727.233	416.178	2.143.411	3.422	13.502	42.782	98
1944	1.625.173	493.205	2.118.378	4.789	18.073	45.143	192
1945	842.912	167.124	1.010.036	935	5.013	19.366	347
1e halfj 38	1.472.854	560.687		352.646	5.830	21.313	24.124
2e halfj 38	1.623.471	671.692		388.864	5.854	23.153	31.908
1e halfj 39	1.467.148	569.697		364.343	4.897	21.647	24.942
2e halfj 39	506.024	111.814		11.193	2.349	18.994	780
1e halfj 40	426.208	89.029		1.559	1.146	13.788	256
2e halfj 40	450.397	110.280		1.721	2.766	21.919	361



BIJLAGE 5

DE ZWIJNDRECHTSE AMBACHTSHEREN EN -VROUWEN

In de volgende lijst zijn meestal de jaartallen en de namen aangehouden zoals J.C. Kort die heeft vermeld. Diverse bronnen zijn met elkaar in tegenspraak, zodat voorzichtigheid geboden is.

De Zwijsrechtse ambachtsheren en -vrouwen waren :

(V = Kreeg ook het veer)

?? - 1340	Berewout Schobbeland
1340 - ??	Tielman Jans Heer Gilly's zoon
1366 – 1421	Berewout Schobbeland van Zevenbergen
1421 – 1427	Arnout van Leyenberg, ridder V
1427 – 1478	Dirk Boudewijnszoon van Swieten, ridder V
1478 – 1484	Ijsbrand van Coulster, voogd over Hendrik van Swieten V?
1484 – 1514	Willem van Alkemade van Coulster, voogd over Hendrik van Swieten, zoon van Ijsbrand V?
1514 – 1522	Pieter Schook
1522 – 1542	mr. Gerard Bogardt, pensionaris van Dordrecht (en Adriana van Heerjansdam)
1542 – 1549	Adriana, dochter van Pieter Hugensz, wed. van Gerard Bogardt
1549 – 1580	mr. Adriaan van Bleijenburg Adriaansz, schout van Dordrecht, schoonzoon van Adriana Pietersdr
1580 – 1599	dr. Adriaan van Bleijenburg, schout van Dordrecht, zoon van mr. Van Bleijenburg Adriaansz
1599 - 1603	Aleid Wijntges, wed. van dr. Adriaan van Bleijenburg
1603 – 1629	Arnout Maertensz van Oost-Barendrecht, secretaris van de tesorier van Dordrecht
1629 – 1641	Aleid Arnoutsdr, dochter van Arnout Maertensz en gehuwd met Cornelis van Beveren Jacobsz, dijkgraaf van de Alblasserwaard
1641 – 1676	Jacob van Beveren Cornelisz, dijkgraaf van de Alblasserwaard, van zijn ouders Aleid Arnoutsdr en Cornelis van Beveren
1676 – 1733	Alida van Beveren Jacobsdr, gehuwd met Cornelis Pompe van Meerdervoort, raad en rentmeester generaal van Zuid-Holland
1733 - 1779	Abraham van Meerdervoort
1779 - 1793	Pieter Pompe van Meerdervoort Cornelisz, zoon van Alida en Cornelis
1793 – 1833	mr. Cornelis Pieter Pompe van Meerdervoort
1833 – 1840	Johanna Pompe van Meerdervoort, geb. Onderwater
1840 – 1847	mr. B. Onderwater van Brandwijk
1847 - ????	mr. S. van Walcheren van Wadenooyen

BIJLAGE 6

PACHTERS/HUURDERS VAN HET PONTVEER

In onderstaande tabel zijn de periodes vermeld waarover het pontveer daadwerkelijk werd gepacht. Indien deze periode verschilt met het aantal jaren waarover de pacht was aangegaan, is dat laatste tussen haakjes aangegeven.

Nr. Pachters	Zijde	Periode	Jaren	Pacht/jaar
1 Jan Otten	-	01.01.1640-31.12.1640	1(3)	200 pond
	-	01.01.1641-30.04.1643	2 $\frac{1}{3}$ (7)	350 pond
2 Leendert Reijnen Stroobeen	Do	01.05.1643-31.12.1647	4 $\frac{2}{3}$	30 st?
en Jan Lambertsz	Zw	Idem	4 $\frac{2}{3}$	-
3 Leendert Reijnen Stroobeen	-	01.05.1648-30.04.1655	7	46 pond
en Jan Lambertsz	-	Idem	7	-
4 Jan Lambertsz en	-	01.05.1655-30.04.1662	7	36 pond
Arijen Jansz	-	Idem	7	-
5 Jan Lambertsz en	-	01.05.1662-30.04.1663	1	36 pond
Arijen Jansz	-	Idem	1	-
6 Jan Lambertsz(Leendertsz?)	-	01.05.1663-30.04.1664	1	36 pond
en Arijen Jansz	-	Idem	1	-
7 Jan Lambertsz en	-	01.05.1664-30.04.1665	1	36 pond
???	-	Idem	1	-
8 Jan Lambertsz	Zw	01.05.1666-30.04.1668	3	24 pond
Hendrick Geeritsz	Do	Idem	3	28 pond
9 Pieter Jansz Cuyper	Zw	01.05.1668-30.04.1671	3	24 pond
Corstiaen van de Graeff	Do	Idem	3	31 pond
Overgenomen door Ari Coore				
10 Pieter Jansz Cuyper	Zw	01.05.1671-30.04.1674	3	18 pond
Pieter Leendertsz en	Do	Idem	3	25 pond
Arie Coren				
11 Cornelis Arijens Broelingh	Zw	01.06.1674-31.05.1675	1(7)	50 pond
Idem	Do	Idem	1(7)	66 pond
12 Dirck Janse Pauw en Jan				
van de Griendt	Zw	01.06.1675-31.05.1680	5(7)	50 pond
Idem beide	Do	Idem	5(7)	66 pond
13 Arijen Cleysz en	-	01.06.1680-31.05.1693b	12(14)b	84 pond
Arijen Coosen uit Zwijndr.	-	Idem	12(14)b	-
14 Arijen Kleijssen (Pieter				
Jansz Swaningx)c en	-	01.06.1693-31.05.1701d	3(8)	110 pond
Arijen Coosen uit Zwijndr.	-	Idem	8	-
15 Cornelis Koosen	-	01.05.1701-30.04.1715	14	110 pond
16 Arij Cornelisz van Dalen	-	01.05.1715-30.04.1729	14	110 pond
17 Geen pachter	-	01.05.1729-08.05.1730	1	
18 Hermanus Weijlands	-	09.05.1930-08.05.1740	10(14)	30-0-0
19 Jacobus Blok	-	16.05.1740-17.03.1741	1	Daggeld

20 Jacobus Blok	Do	18.03.1741-17.03.1748	7	30-0-0
21 Jacobus Blok	-	18.03.1748-17.03.1755	7	30-0-0
22 Jacobus Blok	-	18.03.1755-17.03.1756	1	30-0-0
23 Jacobus Blok	-	18.03.1757-17.03.1765	8(12)	50-0-0
24 Huibert Blok	-	18.03.1765-17.03.1768	4	50-0-0
25 Huibert Blok	-	18.03.1768-17.03.1772	4	180-0-0
		18.03.1772-15.04.1773	1(3)	200-0-0
26 Huibert van Gulik	-	16.04.1773-15.04.1778	5	200-0-0
27 Huibert van Gulik	-	16.04.1778-15.04.1783	5	200-0-0
28 Huibert van Gulik	-	16.04.1783-15.09.1787	4½(7)	225-0-0
29 Dirk Verdoes	-	15.09.1787-15.04.1790	4½	225-0-0
30 Dirk Verdoes	-	15.04.1790-15.04.1797	7	225-0-0
31 Matthijs Kemp	-	01.05.1797-09.07.1800	3(6)	300-0-0
32 Pieter Hennekes	-	31.08.1800-31.07.1801e	1	200-0-0
33 Pieter Hennekes	-	01.08.1801-31.07.1802e	1	200-0-0
34 Pieter Hennekes	-	01.08.1802-31.07.1810e	8x1	200-0-0
35 Pieter Hennekes	-	?? .1810-?? .1811 1		350-0-0
36 Pieter Hennekes	-	?? .1811-?? .1812 1		fr.735
37 Pieter Hennekes	-	?? .1812-?? .1813 1		fr.735

a: Incl. straat- en dijkgeld. Was verpacht voor zeven jaar t/m 1647.

b: Vanaf 1688 was dit plotseling 16 jaar en begon in 1679. In 1693 was nog sprake van het 14e van 16 jaar, maar pas in de rekening van 1696 werd vermeld dat op 7 juni 1693 de pont voor acht jaar verhuurd was voor 110 pond per jaar.

c: In de rek. van 1697 is Arijen Klijssen doorgehaald en vervangen door Pieter Jansz Swaningx.

d: Vanaf 1697: 30 april-1 mei.

e: In de stadsrekeningen is de periode van 1 mei tot 30 april. Dit is echter een boekhoudkundige periode die afwijkt van de juiste en daarom hier niet gehandhaafd.

BIJLAGE 7

PERIODEN DAT DORDRECHT HET VEER VAN DE DOMEINEN PACHTTE

In onderstaande tabel zijn de periodes vermeld waarover de pont of het (pont)veer daadwerkelijk werd gepacht van de Domeinen. Indien deze periode verschilt met het aantal jaren waarover de pacht was aangegaan, is dat laatste tussen haakjes aangegeven.

Periode	Jaren	Soort veer	Pachtsom per jaar
1630-1638	9(12)	Pont	30 schellingen
1639-1659	21	Veer	30 pond
1660-1680	18	Pontveer	30 pond
1681-1701	21	Pontveer	30 pond
1702-1715	14	Pontveer	30 pond
1716-1729	14	Pontveer	30 pond
1730-1747	18	Pontveer	30 pond

1748-1753	6	Pontveer	30 pond
1754-1771	18	Pontveer	30 pond
1772-1789	18	Pontveer	30 pond
1790-1807	18	Pontveer	30 pond
1808-	18	Pontveer	50 pond

BIJLAGE 8

SCHUITENVOERDERS AAN DE BLAUWPOORT

Pas in de Bataafs-Franse tijd komen vanaf 1802 aanstellingen van schuitenvoerders voor in het stadsarchief. Vóór die tijd werden ze waarschijnlijk aangesteld door de hoofdlieden van het Klein-Schippersgilde, daarna door het stadsbestuur. Voor zover teruggevonden worden ze hieronder aangegeven.

Commissarissen:

Hermanus Stievink	In 1847 aanw. In 1852 opnieuw aangesteld
W. Wiekeraad	In 1863 aanw.

Schuitenvoerders:

Naam	Van – tot	Opmerkingen
Joost de Visser	1802	Afgewezen, ongeschikt
Cornelis de Visser	1802	Advies gevraagd
Abraham Legra	?? - 1813	Ontslagen wegens wangedrag
Huibert van Lexmond	?? - 1813	Ontslagen wegens wangedrag
Dirk van Prooyen	?? - 1813, 1830	Voorlopig Ontslagen wegens Wangedrag. In 1847 weer aanwezig.
Jan de Vries	?? - 1813	Ontslagen wegens wangedrag
Jan van Heumen	1813 - ??	Provisorisch aangesteld
Gerrit Weijbrand	1813 - ??	Provisorisch aangesteld
Jacobus van der Koogh	1813 - ??	Provisorisch aangesteld
Hendrik Steenraad	1813 - ??	Provisorisch aangesteld
Cornelis Vermaes	1814	Advies gevraagd
Pieter van Hokhoven	1814	Advies gevraagd
Jacob Kamermans	1816	Toegelaten?
Aart Hennekes	?? - 1816	
Boudewijn Hermans	1816	Toegelaten?
Pieter van der Hoeven	?? - 1816	
Willem van Andel	1817 - >1847	
Willem Detlijn	1817 - ??	
Jan van der Saaken	?? - 1817†	
Phillippus v. Merendonk	1817 - ??	
Servaas de Hoog	?? - 1817†	
Jan Evert Detlijn	1818 - ??	
Willem Detlijn	?? - 1818†	
Pieter Verhoeven	?? - 1818	Lichaamsgebreken

Jacob Harmans	1819 - ??	
Dirk Fuyk	?? - 1819†	
Josua Rademakers	?? - 1819	Lichaamsgebreken
Leendert van de Graaf	1819 - ??	
Lamberus Romijn	1820 - 1847†	Ex pontman
Huig de Haan	?? - 1819	Vertrokken
Frans op den Zieken	1822	Advies gevraagd
Fredrik Laman	?? - 1823	Lichaamsgebreken
Hendrik Kroon	1823 - ??	In 1847 nog aanwezig
Jan de Vries	?? - 1824	Lichaamsgebreken
Arij Klop	1824 - ??	
Nicolaas van Slinge	1824	Advies gevraagd
Laurens Hennekes	1839	Afgewezen
Leendert Koster		In 1847 aanw.
I. Sels		In 1847 aanw.
T. Schoolenberg		In 1847 aanw.
Barend Menschen		In 1847 aanw.
Barend Mens(ch)		In 1847 aanw., in 1852 weer aangesteld
G. Langeweg		In 1847 aanw.
J. Harreman		In 1847 aanw.
Benjamin Verschuur		In 1847 aanw.
Barend Mensen Hzn	1847 - 1863	Eervol ontslag, 1837-1947 noodhulp
Jan Schetz	?? - 1852†	
Arnoldus Smak Gregoor	1852 - ??	
Jacob van Duivenbode	1852 - 1853	Ontslag gevraagd
Cornelis Kloens	1852 -	In 1863 aanw.
Adrianus Kroon	1852 - 1863	Werd commissaris Papendrechtse veer
Jacobus Sandman	1852 - ??	
Marinus van Alphen	1853 - ??	
Hendrik Voskuil	1863 - 1864	Ontslagen
M. Wulfse		In 1863 aanw.
J. Kroon	?? - 1863	
J. Zantman		In 1863 aanw.
M.J. van Alphen		In 1863 aanw.
C. Hageman		In 1863 aanw.
A. de Vries	1863 - ??	
Teunis Grootenboer	1864 - ??	
H. van der Spoel	1864 - ??	
Titus de Jong	?? - 1867	Naar Papendrechtse veer
Jacob de Vries	1867 -	Voorlopig aangesteld
H. Koopman	?? - 1867	Naar Papendrechtse veer

Opzichter van de veren:

W. van Wijngaarden Fz	1852 - ??
-----------------------	-----------

BIJLAGE 9

ZWIJNDRECHTSE SCHUITENVOERDERS

Periode 1729-1749

De lijst begint met de schuitenvoerders die hun vergunning op 17 januari 1729 hebben laten zien aan de schout van Zwijndrecht. De lijst loopt tot de laatste inschrijving op 10 juli 1749.

Johannes van Someren	Dood	Jan Teunisz	Dood
Jan Stoop	Soldaat	Cornelis Ariaense Drogendijck	Dood
Abraham Cornelisz van Someren	Dood	Arij IJzackz	Dood
Dirck Jansz Smit		Hendrick Brugman	
Pieter Jansz Smit	Dood	Arij Ariensz Kopjes	Dood
Willem Martijnisz Smit		Coenraet Schrijvers	Dood
Jacob Willemsz Visser		Arij Ariensz de Groot	Dood
Arij Leendertsz van den Bergh	Dood	Bastiaen Jacobsz van der Werft	Dood
Pleun de Zeeuw		Pieter Jansz 't Hart	Dood
Aert Jongkint	Dood	Jan van Rossum	Dood
Arij Jacobsz de Mugh	Dood	Johannes Aelbertsz de Mugh	
Arij Hendricksz Koningh		Peeter IJzackse Buijtendijk	Dood
Dirck van Wingerden	Dood	Gijsbert Pieterse Buijtendijk	
Pieter Jansz van den Net	Dood	Johannes Anth. Solij den Ouden	
Arij Cornelisz Specknes		Andries Cels	
Frans Luijpe		Dirck Vliegenthart	Dood
Bastiaen de Leur		Aug. 't Hart	Dood
Leendert Ariensz Verdel	Dood	Cornelis Maertensz Stoop	<i>Buijte doodstant</i>
Adriaen Ariensz van Rijssel		Jacobus de Leude	Dood
JMatthuijs Jansz Bleijede	Ontslagen	Cornelis Masters	Dood
Jan Mattijsz Blijcker		Bastiaen de Leur	
Cleijs Hermensz Celosse	Dood	Pieter van Dommelen	Dood
IJzack Pietersz Buijtendijk		Jan Vermeulen	Dood.
Aert Jansz 't Hart		Roelant Beens	Dood
Jan Much	Dood	Eldert Pluijm	Dood
Jacob Pietersz Buijtendijk		Bastiaen Jansz Vissert	
Thomas van Outheusden	Dood	Hendrick van Epenhuijsen	Dood
Aert de Leur	Dood	Arij Visser	
Arij Samiuck		Cornelis Baers	
Leendert Jansz	Dood	Gla--- Besemer	
Anthonij van der Heijden		Aert Aeriensz de Groot	
Willem van der Ham	Dood	Jacob Teunisz van Danlus	
Arij Jansz Bijkercke		Arij Francken van Os	1733
Willem Bijkercke		Jan Jansz den Haringh	
Maerten Proos	Dood	Gerrit Vliegenthart	
Pieter Brons		Arij Ariensz Visser	
Pieter van der Woude		Leendert van Rijssel	
Jan van Koningsdaele	Dood	Bastiaen van der Neth	

Cornelis van Es

Dood. Den 29. Octob. 1740 door mij aengestelt

Hendrick Baers

Den 12. Decemb. 1740 ijdem

Jan Jansz 't Hart

Den 6. Januarij 1742 aengestelt

Pieter van Dammis

Willem van Dammis

Huijgh van der Giessen

6. Novemb. 1742

Pieter 't Hart

31 Decemb. 1742

Jan Willemsz Bijkerk

Dood. 31 Decemb. 1742

Jan Petersz Backer

10. Julij 1749

Commissaris van de wagens en schuijvevoerders, mitsgaders keurmeester en opsiender van de Hollantsen en Vriessen turf, Hendrick van der Hoep.



Veer Dordrecht - Zwijndrecht in de winter van 1938-1939 (uitgave J. van de Weg, Dordrecht).

Periode 1806-1809

De schippers of schuitenvoerders kregen in die tijd een vergunning, die slechts één jaar geldig was, om *van deze dorpe naar de stat Dordrecht en elders, passagiers en goederen te mogen vervoeren*.

De onderstaande volgorde is die welke in de lijst van 1806 ook is aangehouden. In de lijsten van 1807 en 1808 is deze anders .

	Aangesteld					
	1796	1798	1806	1807	1808	1809
Cornelis van Ammelrooijen	x					
Dirk van Pelt	x					
Melis van Dam		x				
Cornelis Veldhoen		x				
Wannerus Reijke		x				
Gerrit Vogelezang			x	x	x	
Arij van der Linden			x	x	x	
Adrianus van Nugteren			x	x	x	
Gerrit Sassenburgh			x	x	x	
Adrianus van der Linden			x	x	x	
Pieter Blom			x	x	x	
Melis van Dam			x	x	x	
Adrianus van Noordt			x	x	x	
Leendert Bezemer			x	x	x	
Job Holst	x		x	x	x	
Arij Rijken			x	x	x	
Leendert de Waardt		x	x	x	x	
Huig van Es			x			
Leendert Schram			x	x	x	
Arij van Zandelingen			x	x		
Jan 't Hart, den Ouden			x	x	x	
Pieter Staak			x	x		
Adrianus van der Ree			x	x	x	
Huibert van der Velden			x	x	x	
Jordaan van Zandeling(en)			x	x	x	
Cornelis Snoek			x	x	x	
Klaas van Grootveld			x	x	x	
Huijbert van Pelt			x	x	x	
Aart Bezemer		x	x	x	x	
Huijbert van Gulik			<u>x</u>	<u>x</u>	<u>x</u>	
			25	24	22	
Jan van Schaardenburg						x
Willem Vliegenthart						x

Gebruikte bronnen en literatuur

- Alleblas, Jan, 800 Jaar Dordrecht, de Dordtenaren en hun reizen, deel 10 van 'Ach Lieve Tijd', Uitg. Waanders, Zwolle/Gemeentearchief Dordrecht, 1986.
- Baarsel, Mieke van, *Van Aardappelmarkt tot Zwijndrechts Veerhoofd*, Verloren, Hilversum, 1992.
- Balen Janszoon, Matthijs, *Beschrijvinge der stad Dordrecht* etc., 1677, Facsimile-uitgave Offset-drukkerij "Corex", Dordrecht, 1966.
- Crone, G.C.E., *Nederlandsche binnenschepen*, Allert de Lange, Amsterdam, 1946.
- Crone, G.C.E., *Nederlandsche jachten, binnenschepen, visschersvaartuigen en daarmee verwante kleine zeeschepen, 1650-1900*, Interbook International B.V., Schiedam, 1978.
- Dalen, J.L. van, *Geschiedenis van Dordrecht*, C. Morks Czn, Dordrecht, 1931.
- Duinen, Herman A. van en Cees Esseboom, red., *Verdronken dorpen boven water. Sint Elisabethsvloed 1421: geschiedenis en archeologie*, Historische Vereniging Oud-Dordrecht, Dordrecht, 2007.
- Dijk, René van, Bas van Beuzekom, *Gin gezeur, wij varen deur. De geschiedenis van het veer in Gorinchem*, Gemeente Gorinchem, 2000.
- Fuchs, J.M., *Beurt- en Wagenveren*, L.J.C. Boucher, Den Haag, 1946.
- Gerszi, Teréz, *Twee eeuwen tekenkunst in de Nederlanden*, Meulenhoff/Landshoff, Amsterdam, 1979.
- Grootenboer, A.G., *Van Paardentram tot Waterbus, 125 jaar openbaar vervoer in Dordrecht (1879-2004)*, Jaarboek 2004, Vereniging Oud-Dordrecht, Dordrecht 2004.
- Henderikx, P.A., *De beneden-delta van Rijn en Maas*, Hollandse Studiën 19, Uitgeverij Verloren, Hilversum, Historische Vereniging Holland, 1987.
- Herwaarden, Jan van, e.a., *Geschiedenis van Dordrecht tot 1572*, Gemeentearchief Dordrecht/Verloren, Hilversum, 1996.
- Holleman, F.A., *Rechtsgeschiedenis der Heerlijke veren in Holland*, Proefschrift, Leiden, 1928.
- Hoog, J. de, *Geschiedenis van de waterlopen en de binnenscheepvaart in het stroomgebied van de Boven-Merwede, Gorinchem-Woudrichem-Werkendam*, Canaletto, Alphen aan den Rijn, 1987.
- Keller, F., *Veerman, laat ons overvaren!*, Vereniging Vrienden van het Historisch Museum Den Briel, 1999.
- Keijzer, B. de, De Utrechtsche Schenkingsoorkonden m.b.t. De Zwijndrechtsche Waard, in: *Svin-drecht*, jrg, 4 nr. 1, apr. 1986.
- Koch, A.C.F., *Oorkondenboek van Holland en Zeeland tot 1299*, deel I, Martinus Nijholt, Den Haag, 1970.
- Konijnenburg, E. van, *De Scheepsbouw vanaf zijn oorsprong*, (3 delen) De Internationale Permanente Vereeniging voor de Scheepvaart-congressen, Brussel, ca. 1908.
- Kooijman, J.W., *De Giponvloot in tekening*, De Boer Maritiem, 1989.
- Kort, J.C., De grafelijke lenen in Zwijndrecht, 1282-1649, in: *Ons Voorgeslacht*, 42e jrg., 1987, p. 65-78.
- Lips, C.J.P., *Wandelings door Oud-Dordrecht*, Europese Bibliotheek, Zaltbommel, 1974.
- Los Gz, G., *Zwijndrecht en zijn geschiedenis*, "Drukkerij Zwijndrecht" A. Holster, 1930.
- Lunenburg, Jan, en Walter Haentjens, *Ronde en platbodems schepen en jachten*, Uitgeverij De Alk B.V., Alkmaar, 1978.

- Nibbelink, D.W., *Handvesten en oorkonden betreffende de rechtsgeschiedenis van de Zwijndrechtse Waard*, Gebr. van den Hoek, Leiden, 1860, proefschrift.
- Oostrom, C. van, *Ronde en platbodems: schepen en jachten*, Uitgeverij De Alk B.V., Alkmaar, 1988.
- Petrij, J., *Oude zeilschepen en hun modellen. Binnenschepen, jachten en vissersschepen*, Unieboek N.V., Bussum, 1971.
- Pons, L.J., De oorspronkelijke hoevenverkaveling van de Ambachtsheerlijkheden van de Zwijndrechtse Waard, in: *Zwijndrechtse Wetenswaardigheden II*, Devel Publicaties/Hist. Ver. Zwijndrecht, Zwijndrecht, 1998.
- Regt, J.W., *Geschied- en Aardrijkskundige Beschrijving van den Zwijndrechtschen Waard, den Riederwaard en het Land van Putten over de Maas*, J. Boden, Zwijndrecht, 1848.
- Sarfatij, H., Dordrecht, van streekdorp tot eerste stad van Holland, in: *Verborgene steden*. Stadsarcheologie in Nederland, Meulenhoff, Amsterdam, 1990.
- Sarfatij, Herbert, *Archeologie van een deltastad. Opgravingen in de binnenstad van Dordrecht*, Stichting Matrijs, Utrecht, 2007.
- Sarfatij, Herbert, Archeologie in een deltastad, in *Oud-Dordrecht, tijdschrift van de historische vereniging Oud-Dordrecht*, 26e jrg., 2008, nr. 1.
- Scheepsmodellen en -tekeningen*, Ned. Hist. Scheepvaart Museum, Amsterdam, 1943.
- Schutten, G.J., *Verdwenen schepen. De houten kleine beroepsvaartuigen, vrachtaandrijvers en vissersschepen van de Lage Landen*, Uitgeverij Walburg Pers, Zutphen, 2004.
- Slobbe e.a., A., *Zwijndrecht in een ver en nabij verleden. Beknopte geschiedenis van Zwijndrecht*, Historische Vereniging Zwijndrecht/Werkgroep Museum Oud Zwijndrecht, Zwijndrecht, 1998.
- Verdam, J., *Middelnederlandsch Handwoordenboek*, Martinus Nijhoff, 's-Gravenhage, 1981.
- Verhoeff, J.M., *De oude Nederlandse maten en gewichten*, P.J. Meertens-Instituut, Amsterdam, 2e druk, 1983.
- Verhoeg, J.H., *Onvoltooide Roem. De Heeren van Brederode in de Middeleeuwen. Geschiedenis van een ridderslacht, 1203-1473*, Uitgeverij De Coogh, Bergen NH, 1997.
- Versteeg, W.K., *Scheepsmodellen 1700-1900*, P.N. van Kampen, 1945/1972.
- Volmuller, H.W.J., *Nijhoffs Geschiedenis Lexicon Nederland en België*, Martinus Nijhoff, Den Haag/Antwerpen, 1981.
- Wall, Pieter Hendrik van de, *Handvesten, Privilegiën enz. der Stad Dordrecht*, deel 1 van 3, Pieter van Braam, Dordrecht, 1790.
- Wouda, B., De Langeweg. Verkeer en vervoer door de Zwijndrechtse Waard, in: *Zwijndrechtse Wetenswaardigheden II*, Devel Publicaties i.s.m. Historische Vereniging Zwijndrecht, 1998.
- Zijderveld, Walter van, *Eeuwenlang Onderweg. Breda-Gorcum-Vianen-Utrecht met postwagen, diligence en autobus tot 1930*, St. Publicaties Alblasterwaard en Vijfheerenlanden, Hardinxveld-Giessendam, 2002.

NOTEN EN BRONNEN

Gebruikte afkortingen:

- GAZ - Gemeentearchief Zwijndrecht
- RAG - Regionaal Archief Gorinchem
- SAD - Stadsarchief Dordrecht